CAHIER D'ACTEUR n°24

Non au top, oui aux alternatives !

Conseil consultatif de développement durable et solidaire de Pierre-Bénite

Le conseil consultatif de développement durable et solidaire est une instance de démocratie participative crée dans le cadre d'un partenariat entre la région Rhône-Alpes, l'université Lyon 3 et la Ville de Pierre-Bénite. Il est composé de Pierre-Bénitains tirés au sort parmi les listes électorales et d'acteurs du territoire. Il a été missionné par la Ville de Pierre-Bénite pour être une force de proposition sur les problématiques qui ont trait au développement de la commune (projets urbains, PPRT etc...).

Contact :
Michel SERVONNET
9, chemin Charmet
69310 Pierre-Bénite
michel.servonnet@numericable.fr

Le projet du TOP est porteur de nuisances environnementales inacceptables pour les riverains et il ne répond pas aux enjeux de déplacements de l'agglomération. La priorité doit être donnée à l'étude d'alternatives en transports collectifs.

Le conseil consultatif de développement durable et solidaire de Pierre-Bénite s'est réuni le 19 décembre 2012 pour discuter de la thématique du TOP (Tronçon Ouest du Périphérique). Plusieurs de ces membres ont ensuite adressé à la Ville de Pierre-Bénite des contributions écrites qui sont regroupées dans le présent cahier d'acteurs (le cahier d'acteur reflète l'avis des contributeurs et non le conseil de développement durable dans son ensemble).

Les riverains contributeurs ont émis plusieurs réserves quant à l'opportunité du projet. Si ces membres du conseil s'accordent sur la nécessité de transformer l'axe A6-A7 en Boulevard urbain, ils émettent des doutes sur la capacité du TOP à remplir ses objectifs au niveau de la résolution des problèmes de circulation automobile qui congestionnent l'agglomération. Doutes qui seraient encore renforcés s'il s'avérait que le projet de Contournement de Lyon reste bloqué.

Ils attirent tout particulièrement l'attention des participants au débat public sur les conséquences néfastes du projet pour la qualité de l'air et donc pour la santé publique, notamment dans le secteur du vallon des hôpitaux. Les membres du conseil de développement durable partagent en effet la crainte de voir ce secteur, qui est concerné par la création d'un échangeur, devenir un véritable point noir environnemental.

Enfin, les riverains contributeurs proposent que l'enveloppe financière très importante consacrée au projet soit réorientée vers des alternatives en transports collectifs : prolongement du métro B, création de lignes en site propre, aménagement des voiries existantes...

Si nous partageons la nécessité de requalifier l'axe A6/A7, nous constatons que l'opportunité de réaliser le TOP est remise en cause par de fortes incertitudes (réalisation ou non du contournement de Lyon, conséquences de l'arrivée de l'A45, coût du projet, PPRT, traitement de la pollution de l'air...).

DES QUESTIONNEMENTS SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

L'objectif principal du TOP est de faciliter les déplacements dans l'agglomération par le bouclage du périphérique qui doit permettre :

- de libérer l'axe A6/A7 dans la presqu'île pour le transformer en boulevard urbain
- de dissocier les flux de transit locaux des flux de transit internationaux.

Le conseil de développement durable partage la nécessité du reclassement de l'A6/A7 qui est créatrice de nombreuses nuisances pour les riverains. Toutefois, nous faisons remarquer que ces nuisances impactent également les riverains de l'A7 au Sud de la presqu'île et notamment les habitants de Pierre-Bénite. Nous notons d'ailleurs que le dossier du maître d'ouvrage précise page 72 que ce reclassement bénéficiera à « tous les riverains de l'ancienne autoroute d'Ecully jusqu'à Pierre-Bénite » et la carte page 75 illustre ce propos. Mais à la page 77 de ce même dossier, nous apprenons que malheureusement les lignes de bus en site propre sur ce boulevard urbain s'arrêteront à La Saulaie (sur la carte page 81 la possibilité de prolonger ces lignes jusqu'à Pierre-Bénite devient une « possibilité »). Pour mémoire, Pierre-Bénite est déjà encerclée par l'A450, une voie SNCF et par le projet de TOP.

Nous pensons que le reclassement de l'A6/A7 est possible même sans la construction du TOP (voir paragraphe sur les alternatives au projet).

Quant à la dissociation entre le transit local et international, nous constatons que le projet de Contournement de Lyon est aujourd'hui bloqué ou qu'en tout cas il n'avance pas aussi rapidement que celui du TOP. Le Contournement de Lyon est pourtant sensé soulager l'axe A6/A7 et la rocade Est du transit international. Il est à noter que le sud-ouest de Lyon est lui aussi saturé à cause de ce transit international (par les automobilistes qui empruntent la RD15 pour échapper aux embouteillages de l'A7). En résumé, si le Contournement de Lyon ne se réalise pas, c'est le TOP qui accueillera le transit international en plus du transit local et qui connaitra les problèmes de congestion récurrents que nous connaissons actuellement sur l'A7 et la rocade Est. Ceci est d'autant plus vrai que le TOP va se raccorder au Boulevard périphérique Laurent Bonnevay qui est saturé quotidiennement.

Enfin, nous nous interrogeons sur les conséquences de l'arrivée de l'A45 et de son raccordement au TOP. Quid du barreau des hôpitaux ? Ce projet qui vise à connecter l'A45 et le TOP au niveau de l'hôpital Lyon Sud, secteur pourtant problématique pour la qualité de l'air (CF encadré), a subitement disparu du débat.

DES QUESTIONNEMENTS SUR LES COÛTS ET LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Nous constatons les coûts très élevés du projet (2,2 à 2,5 milliards d'euros hors taxe en valeur 2011) malgré le contexte actuel de restrictions budgétaires des politiques publiques. Ces coûts sont relativement flous et nous attendons des précisions du maître d'ouvrage (coût des mesures compensatoires pour les espaces naturels détruits par le projet, des traitements des pollutions etc…).

Le projet est couvert par le périmètre d'étude du PPRT d'Arkéma Pierre-Bénite / Port Edouard Herriot. Cette situation soulève des interrogations mais le débat public n'a pas permis d'apporter de réponse à celles-ci. Le PPRT va imposer des prescriptions sur le bâti pour les propriétaires de logements et il en sera de même pour le TOP. Les dangers liés à la proximité des sites Seveso vont contraindre le TOP à traverser le fleuve Rhône en souterrain et à sécuriser l'échangeur de La Saulaie. Quelles solutions techniques proposent le maître d'ouvrage dans ce but ? Quels vont être les surcoûts pour le projet ?

Le PPRT est aujourd'hui en cours d'élaboration, et ceci dans un contexte tendu dans l'industrie et notamment à Arkema. Le maître d'ouvrage se base donc sur des cartes d'aléas qui n'ont pas encore été approuvées par le Préfet pour définir le tracé du TOP. Faut-il vraiment signer ce chèque en blanc ?

Pour traiter les problèmes de dégradation de la qualité air à proximité des échangeurs et des sorties des tunnels, il a été proposé d'adapter le bâti et l'urbanisation. Pourtant la restriction de l'urbanisation pose une contradiction majeure : elle va en effet à l'encontre de la lutte contre l'étalement urbain qui est l'une des principales solutions pour réduire les déplacements. Quant à la mise en œuvre de nouvelles contraintes sur bâti, nous tenons à signaler que les logements nouveaux et existants seront déjà soumis à des contraintes importantes sur Pierre-Bénite (monument historique, PPRT etc…). Or, il ne semble pas prévu de financement pour concrétiser cette adaptation du bâti.

La création d'une nouvelle infrastructure est susceptible de produire un appel d'air en faveur de la voiture car celle-ci devient plus attractive du fait de la fluidification du trafic. Pour résoudre ce problème, il est proposé par le Grand Lyon la mise en place d'un péage. Nous nous interrogeons sur l'équité sociale d'une telle mesure. Les habitants aux revenus modestes, comme c'est le cas de nombreux Pierre-Bénitains, se reporteront sur les voiries adjacentes (entrainant des encombrements localement) tandis que ceux qui ont des revenus plus élevés pourront profiter du TOP.

Le vallon des hôpitaux : une topographie propice à l'accumulation de la pollution de l'air

« Ce ne peut être qu'une méconnaissance du terrain qui fait déboucher quatre tunnels autoroutiers dans un centre hospitalier qui, de plus, est entre deux collines, dans une vallée étroite et densément construite.

Les structures hospitalières les plus proches comme les urgences ne sont qu'à quelques dizaines de mètres ; elles sont construites depuis longtemps et ne sont pas prévues pour une telle agression en termes de pollutions phoniques et chimiques.

En page 93 du dossier du maître d'ouvrage, l'association et le mélange de quartiers comme les hôpitaux et la Saulaie relèvent d'une méconnaissance topologique, historique et même des besoins de ces deux territoires. »

« Le secteur des hôpitaux est situé entre deux collines, celle formée par St-Genis-Laval et celle de Montmein à Oullins. A l'origine, vers 1840, un hospice pour personnes âgées puis pour incurables avait été construit à l'extrémité Sud de la colline de Montmein. Cet ensemble orienté vers 1930 pour le traitement de la tuberculose prit le nom de Jules Courmont en 1946. Sur l'autre colline, à St-Genis-Laval, l'hôpital St Eugènie inauguré en 1867 fut à l'origine une maison de repos et de convalescence. A cette époque, on avait pris grand soin de construire ces bâtiments au sommet des deux collines et non dans la vallée qui les séparait (Chemin du Grand Revoyet) tant celle-ci était une zone de brouillard durant les périodes froides et humides.

Le développement progressif de ce grand centre hospitalier fit que l'on occupa aussi les parties basses de la vallée. La circulation automobile dans cette zone basse se développa énormément pour les déplacements du personnel soignant, des malades et des visiteurs avec la création de parkings mais aussi en raison de l'urbanisation du secteur. D'où une pollution accrue, surtout en l'absence de vent. »

« L'air vicié sera évacué aux têtes des tunnels, donc entre autres au niveau de l'échangeur des hôpitaux. Pour mémoire, la pollution atmosphérique en France est responsable de 40 000 décès prématurés par an selon les experts. »

« Faire déboucher à cet endroit le T.O.P. avec un échangeur et ses péages, les arrivées de deux tunnels et un parc relais n'est-il pas une aberration ? Le site des hôpitaux Lyon-Sud ne risque-t-il pas de détenir un jour le triste record du plus pollué de France, ce qui dans le livre des erreurs serait l'équivalent de la jonction A6/A7 au Centre de Lyon. »

Le conseil consultatif de développement durable et solidaire préconise la mise en œuvre de propositions concrètes permettant d'envisager les déplacements futurs sous un autre regard que celui du « tout automobile ». Ces propositions devraient occuper le même espace dans le débat public que le projet du maître d'ouvrage.

POUR DES ALTERNATIVES EN TRANSPORTS COLLECTIFS :

En premier lieu, la diminution de la circulation automobile passe nécessairement par la lutte contre l'étalement urbain. Or, la réalisation du TOP (et plus encore avec le scénario Rocade) favorisera cet étalement en diminuant les temps de déplacements en voiture. Nous préférons plutôt le rapprochement des lieux de travail et de domicile pour réduire les déplacements (ré-industrialisation, construction de nouveaux logements dans les centres urbains etc...).

Nous pensons que la priorité doit ensuite être donnée aux alternatives en transport en commun et à l'intermodalité : création de nouvelles petites infrastructures avec des lignes en sites propre, prolongement du métro B, réaménagement des voiries existantes, amélioration de la desserte en transport en commun vers l'Est de l'agglomération. La création de navettes utilisant la voie fluviale serait par exemple une solution à mettre en œuvre.

Au cours du débat public, les scénarii alternatifs en transports en commun devraient être présentés de manière équivalente au projet du maître d'ouvrage : études aussi poussées, présentations au cours des réunions publiques, élaboration de dossiers comme celui du maître d'ouvrage sur le TOP etc. Il s'agit d'un préalable indispensable pour pouvoir évaluer et comparer les impacts de chaque proposition.

Les dépenses consacrées au TOP devraient être réaffectées vers les alternatives en transports en commun. Aussi, le coût de ces alternatives devrait être mesuré en comparaison avec le coût du TOP plutôt qu'en comparaison avec les moyens du SYTRAL. Pour rendre les transports en commun plus attractifs et renforcer le report modal, nous sommes favorables à la mise en place d'une diminution du prix des tickets (carte multimodale...), à une modulation de ce prix selon les revenus, voire à la gratuité des transports en commun (comme cela a été mis en œuvre à Tallin en Estonie ou à Aubagne en France).

Conclusion

« NON à un nouveau projet autoroutier qui va enserrer davantage Pierre-Bénite et produire de nombreux désagréments : pollution atmosphérique, gêne des riverains du Sud-Ouest lyonnais pendant les travaux, impact sur l'environnement... sans parler du coût exorbitant !

OUI au développement des transports en commun : bus, train, métro pour désenclaver le sud-ouest lyonnais. »

« L'urgence de la rentabilisation de Confluence ne doit pas faire oublier les intérêts des citoyens riverains, même si tous nous reconnaissons la décision presque criminelle du passage de l'A6/A7 en Centre-Ville. **Ne reproduisons pas la même erreur cinq kilomètres plus au Sud**. »

CPDP : Commission particulière du débat public - Anneau des Sciences / Tronçon Ouest du Périphérique de Lyon
203, boulevard Garibaldi - 69003 Lyon • Tél. : 04 69 64 58 78 - Fax : 04 69 64 58 82
contact@debatpublic-anneau-top.org • www.debatpublic-anneau-top.org