

Débat organisé par la Commission Particulière du Débat Public  
sous l'égide de la Commission Nationale éponyme

Tronçon Ouest du Périphérique lyonnais / Anneau des Sciences

Ressenti de M. Maurice FISCH, Co-président de l'association intercommunale  
Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, association membre du collectif Stop au Top

Le 5 avril 2013

1. Suite à l'invitation écrite de Monsieur Jean-Claude DESSEIGNE, Vice-Président du Grand Lyon chargé des grandes infrastructures, datée du 5 septembre 2011, notre association a été reçue par deux représentants du cabinet EGIS ARCADIS, le 28 septembre 2011. A la fin de cet entretien, après évocation de deux scénarios exclusivement routiers, une troisième hypothèse "tout transports en commun" nous a été présentée comme devant faire partie intégrante du débat public programmé pour fin 2012 début 2013.

> Je regrette que cette option, beaucoup plus respectueuse de l'environnement, ait été sous-estimée par le Grand Lyon.

Je précise, à toutes fins utiles, que nous ne demandons pas l'arrêt de la circulation automobile mais une répartition plus équilibrée entre les modes de transport.

Il semble indispensable de rappeler l'existence de la LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs), actualisée par les lois Grenelle, qui stipule que les alternatives à un projet routier doivent être analysées de manière tout à fait complète avant toute prise de décision.

Les fonds publics (= 4,7 milliards d'euros avec la dette) que le Grand Lyon et le Département du Rhône sont prêts à engoutir dans ce projet – principalement routier – doivent servir à la poursuite de l'amélioration des transports en commun.

Le nouveau Tunnel de la Croix-Rousse, dédié aux transports en commun et modes doux, que j'ai cité en exemple lors de mon intervention publique pendant la réunion d'ouverture le 29 novembre 2012, doit être considéré comme le premier maillon d'un périphérique enfin respectueux de l'environnement.

2. L'appellation Anneau des Sciences ne correspond pas à la réalité du projet.

> Par les deux exemples suivants, je conteste la cartographie maintes fois affichée et le pseudonyme trompeur alors que l'École Centrale à Ecully se trouve à 3 km du projet et que l'École Nationale Vétérinaire à Marcy-l'Étoile est à 7 km du projet. La voirie existante, prétendue apaisée grâce à l'Anneau des Sciences, risque d'être encore plus "embolisée" par les véhicules se déplaçant des pôles scientifiques précités à l'Anneau des Sciences et vice-versa.

3. Propos a priori "déplacés" :

> quand, le 11 décembre 2012, le directeur régional adjoint de l'ADEME nous dit qu'on ne doit pas changer nos habitudes de déplacements jusqu'en 2030 (pour laisser s'implanter le TOP / Anneau des Sciences) puis qu'il y aura alors urgence à respecter le Facteur 4 !

> et quand, le 13 décembre 2012, la chargée de mission "territoire et environnement" du Grand Lyon emploie la formule sans équivoque "le tracé retenu" !

4. Ma question posée lors de la réunion publique du 11 décembre 2012 a-t-elle été oubliée ? *"Maurice Fisch, Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, une association membre du collectif Stop au Top : nous ne sommes pas pour que les voitures ne circulent plus du tout, nous sommes pour que la part modale reste raisonnable. Donc je reviens sur ce que Madame nous a dit à propos de la part modale. Je suis ravi de savoir qu'elle diminue pour ce qui est de la voiture en ville et en particulier à Lyon mais j'ai une question très précise : combien de véhicules se cachent derrière les pourcentages que vous citez ? Je crains que le nombre de véhicules en circulation ne soit en constante augmentation et que derrière ce pourcentage favorable pour l'environnement, notamment, pour l'occupation de l'espace, on n'ait une augmentation considérable du nombre de véhicules. Donc, s'il vous plaît, veuillez nous dire – pas forcément tout de suite – combien de véhicules sont en circulation aujourd'hui, combien étaient en circulation il y a 5 ans, il y a 10 ans, et puis, si possible, combien de véhicules seront en circulation dans 10, 20 ou 30 ans, notamment avec la construction de nouvelles infrastructures qui, cela a déjà été dit, favorisent la circulation toujours plus loin, toujours plus vite, avec les inconvénients que nous connaissons? Merci."*
5. L'A45 et l'A89 ont été citées plusieurs fois par le Grand Lyon – et entre autres par son président – comme des erreurs.

> Je constate que le Grand Lyon ne s'est pas manifesté à temps contre ces projets autoroutiers :

L'A89 a eu droit à deux enquêtes préalables à la déclaration publique en 1997 et en 2001. La première version prévoyait un tunnel de 4 300 mètres de long sous Belmont / Saint-Jean-des-Vignes et devait être raccordée à l'A46 Nord à Quincieux. Vu le coût hors normes lié à une rentabilité non assurée et pour permettre le raccordement de l'A89 au contournement autoroutier de Lyon par l'Ouest, c'est l'option s'arrêtant sur la RN 7 à La Tour-de-Salvagny qui a été déclarée d'utilité publique puis construite et ouverte à la circulation. Je ne me rappelle pas avoir enregistré la moindre objection de la part du Grand Lyon.

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise a été contestée en 2005 par 142 communes - mais aussi par le Département du Rhône - parce qu'elle laissait une part trop importante aux infrastructures routières en contradiction avec l'un de ses principaux objectifs, à savoir lutter contre le mitage des espaces agricoles et naturels.

Je suis certain que le Grand Lyon ne s'est pas joint à cette opposition argumentée. Maintenant que le débouché de l'A89 est positionné comme indiqué dans la DUP, c'est trop facile de faire croire que c'est un problème.

Le projet autoroutier A45, faussement dénommé Saint-Étienne – Lyon, a été déclaré d'utilité publique le 16 juillet 2008 sans aucune opposition du Grand Lyon bien au contraire. Alors qu'il est impossible de modifier ce qui a été validé, certains membres de l'exécutif du Grand Lyon déclarent devant la presse qu'ils sont opposés au raccordement de l'A45 à l'A450 ... sauf que c'est trop tard ! Le concessionnaire – à condition que le dossier progresse – devra construire une autoroute entre La Fouillouse et Pierre-Bénite. Tout autre aménagement viendra s'ajouter à l'A45.

6. La contre-expertise indépendante, demandée par plusieurs acteurs du débat dont notre association et acceptée par la Commission Nationale du Débat Public, a permis d'approfondir la réflexion.

> J'ai été surpris par la contestation immédiate et quasi systématique à l'encontre du Bureau d'Études TTK.

Le représentant du CETE de Lyon déclare que les chiffres cités dès le début de l'étude sont faux et que l'on est en droit de douter du contenu total de la présentation ... alors que ce sont vraisemblablement les données utilisées par le maître d'ouvrage.

L'expert attaché au Laboratoire d'Économie des Transports et membre de la commission Mobilité 21 (pour la révision du Schéma National des Infrastructures de Transport) aurait pu s'abstenir de rappeler qu'il avait été, en son temps, le directeur de thèse du porte-parole lyonnais de TTK.

Le "suzerain" voulait-il recadrer son "vassal" et minimiser le résultat de son travail ?

C'est l'impression négative qu'il m'a laissée.

7. La Commission Particulière du Débat Public, présidée par Monsieur Philippe MARZOLF, a organisé de nombreuses réunions territoriales et thématiques dans différents lieux de l'agglomération lyonnaise.

> Je remercie les membres de cette commission pour avoir su, tout en conservant une totale neutralité, non seulement respecter les horaires et les temps de parole mais aussi permis à des intervenants très différents (simple citoyen, expert, représentant de l'État ou personnalité politique) d'exprimer leurs points de vue.

Le bilan à mi-parcours reflète bien le déroulement du débat public en mettant en exergue les positions antinomiques du maître d'ouvrage, d'une part, et des porteurs d'alternatives, d'autre part. Souhaitons que le bilan final soit tout aussi révélateur.

En conclusion, je ne regrette pas les dizaines d'heures que j'ai consacrées à ce débat et ose espérer que le Grand Lyon saura tenir compte des arguments solides, exposés oralement et par écrit, par des citoyens qui croient à la démocratie participative.

Maurice FISCH