

<https://pierre-alainmillet.fr/De-l-Est-a-l-Ouest-les-bouchons-de>



Conseil de la Métropole du 21 Mars 2016

# De l'Est à l'Ouest, les bouchons de Lyon et les autoroutes

- Délibérations - Conseil métropolitain du Grand Lyon -

Date de mise en ligne : mercredi 23 mars 2016

---

Copyright © Blog Vénissien de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

---

**Surprise à cette séance, le président a bousculé l'ordre du jour pour transformer une question orale posée par la droite et prévue comme toutes les autres en fin de séance, en point d'information en milieu de séance compte tenu de son importance.** On verra s'il traite avec autant d'intérêt les questions orales « d'importance » que notre groupe pourrait poser.

**Je suis intervenu pour le groupe communiste sans avoir préparé l'intervention, et il faudrait certainement reprendre tous les débats autour de l'anneau des sciences, et les contributions de Michèle Picard et Henri Thivillier notamment pour compléter cette intervention. Ci-dessous une réécriture de mémoire.**

**En tout cas, nous serons attentif à ce dossier stratégique pour le cadre de vie de toutes les communes du Grand Lyon, et nous prenons note de la création d'un groupe politique de travail sur ce dossier.**

Nous avons vraiment un problème d'organisation des séances monsieur le président, car vous passez ce point en milieu de séance pour qu'il ne soit pas mal traité en fin d'une trop longue séance. Mais nous allons traiter des délibérations qui ont leur importance dans de mauvaises conditions en fin de cette longue séance ! [1]. De fait, le conseil de métropole cumule les délibérations de l'ancien conseil général et de l'ancienne communauté urbaine, donc il faudrait pratiquement doubler le temps de séance, ce qui n'est pas le cas. C'est une question très concrète qui confirme notre avis sur la métropole, c'est un recul démocratique.

## **Le noyau autoroutier lyonnais, un enjeu national d'aménagement du territoire.**

Il faut d'abord rappeler historiquement, que le déclassement de l'autoroute A7, évoquée à l'époque de Perrache à Oullins, devait être permis par le TOP (Tronçon Ouest du Périphérique), et que le TOP devait être permis par le COL (Contournement Ouest de Lyon). Le groupe communiste n'était pas le seul à dire « Pas de TOP sans le COL ! »

Or, dans la présentation faite par Gérard Collomb, pour la première fois en séance institutionnelle, il est clairement dit que le déclassement peut se faire sans le TOP, et que de toute façon, on ne parle plus du COL. On savait bien sûr pour le COL que c'était la position de l'état, on se doutait que Lyon voulait sortir du bouchon de Fourvière alors que personne ne voit comment financer le TOP. Mais cette fois, c'est dit en séance !

Autrement dit, les 40 000 véhicules de transit qui se répartissent entre Fourvière, le périphérique, la rocade Est, et seulement 4000 empruntant l'A432, seraient demain orientés principalement vers l'A432 seule, ce qui suppose d'assurer son prolongement au Sud. Bref, on libère le cœur de l'agglomération et on renvoie tout sur l'Est. Et la présentation évoque un déclassement parfait « d'Ecully à Pierre-Bénite », les cadres de l'Ouest pourront venir travailler en voiture dans Lyon sans bouchons. On nous dit aussi que ça soulagerait le périphérique et la rocade Est du trafic de transit. Pour cela, on sait que des solutions de péage sont à l'étude, car on ne voit pas bien sinon ce qui empêchera le transit de prendre le chemin le plus court.

Alors, bien sûr, il y a dans la présentation des aménagements qui sont nécessaires. Il faut enfin raccorder l'A89 à l'A46 pour permettre le contournement Nord de Lyon dans le trafic Est-Ouest, autrement dit la liaison

Bordeaux-Genève. Il faut aussi raccorder la future A45 à l'A7 pour qu'elle ne débouche pas sur St-Genis Laval, tout en faisant attention à Givorsâ€¦

Mais pour le transit nord sud, les craintes que les habitants de l'Est Lyonnais expriment depuis des années se confirmentâ€¦ Encore une fois, la réponse est claire, il faut protéger l'Ouest, donc tout se fait à l'Est !

- Le contournement fer, le CEFAL, pour lequel l'état refuse le tracé « TGV » qui est le seul conciliant desserte économique de l'agglomération et protection de toute l'agglomération du trafic de transit..
- Et donc maintenant le contournement autoroutier de Lyon qui n'est plus le COL et qui sera à l'Estâ€¦ Bien entendu, la présentation nous explique que ce sera mieux qu'aujourd'hui, mais nous savons bien depuis qu'on nous a promis la rocade qui devait faire sauter le bouchon lyonnais, qu'aucune infrastructure routière n'a jamais contribué à la baisse du trafic routier ! Donc, le seul effet est bien de déplacer les nuisances, et d'accepter la trombose éventuelle plus loin, si elle épargne la ville centre.

Mais pourquoi des infrastructures sont impossibles à l'Ouest ? La réponse du coût imposé par la géographie n'est pas acceptable politiquementâ€¦ Quand il faut faire une autoroute pour l'accès aux stations de ski, personne ne mégote sur les millions pour des réalisations très coûteuses, mais jugées utilesâ€¦ et quand il faut doubler l'axe A6-A7 pour les parisiens accédant à l'Espagne, on réalise le magnifique viaduc de Millau, qui restera dans l'histoire du développement humain avec le pont du Gard ou le tunnel sous la mancheâ€¦

Non, la première raison est connue de tous et renvoie à l'équité dans le développement territorial des agglomérations partout dans le monde et en Franceâ€¦ les zones industrielles et les quartiers populaires sous le vent dominant, les sièges sociaux et les quartiers aisés au centre ou dans les zones plus vertesâ€¦ en France, en général, et à Lyon en particulier, c'est à l'Ouestâ€¦ Donc, l'Ouest Lyonnais se protège et a les moyens de se faire entendre, et tant pis pour les autres.

C'est ainsi que le SCOT censé lutter contre l'étalement urbain, priorise le développement des logements rive gauche du Rhône, ce qui conduit ensuite à nous dire que la densité urbaine étant trop faible à l'Ouest, elle ne permet pas de rentabiliser des infrastructures de transport publicâ€¦ C'est ainsi aussi que le projet d'anneau des Sciences prévoit une infrastructure de haute qualité pour la partie Ouest, l'ancien TOP, totalement enterré et avec un transport public lourd, sans aucunement considérer qu'il faut le même niveau qualitatif à l'Estâ€¦ Bref, ça continue doncâ€¦ A vrai dire, le choix de Décines pour le grand stade était révélateur que l'étalement à l'Est de l'agglomération lyonnaise se poursuivraitâ€¦

Mais la raison la plus profonde est l'incapacité de notre système politique à affirmer une ambition pour la France, une vision nationale de l'aménagement du territoire, prenant en compte l'intérêt général et le très long termeâ€¦ Et ce n'est pas l'ambition métropolitaine affichée par Gérard Collomb qui peut compenser, car de fait, c'est d'abord et avant tout une ambition Lyonnaiseâ€¦ Que ce soit pour le fret marchandise ou pour le trafic routier de transit, il s'agit de sortir Lyon de vieux enjeux d'infrastructures qui sont légitimes d'ailleurs pour les Lyonnais, mais, en l'absence d'une politique nationale d'aménagement globale du territoire, ne fait que reporter les nuisances surâ€¦ les « banlieues » de l'Estâ€¦

Ce manque d'ambition est révélateur de l'époque du « court-termisme » dans les classes dirigeantes. Quand les entreprises multinationales décident avec comme horizon le trimestre et l'impact des analyses boursières, les états qui les servent ne peuvent décider qu'à l'horizon de la prochaine élection, autrement dit, au mieux, à l'horizon d'un mandat présidentielâ€¦

C'est bien l'aménagement du territoire qui est délaissé par l'état, le discours mensonger de la dette venant tout excuser.

L'enjeu premier qui devrait être posé par l'état, est la part modale du fret routier, l'urgence d'affirmer la priorité au fret ferroviaire, au contraire de toutes les politiques conduites par l'état et la SNCF depuis si longtemps. Cela supposerait de remettre en cause l'organisation des chaînes logistiques industrielles et de distribution qui ne sont possibles que parce-que les marchandises ne paient pas le vrai coût du transport.

L'enjeu premier pour la métropole, c'est celui de la part modale du transport public et donc de ce PDU que nous revalidons en urgence pour respecter le délai du PLUH mais qui nous est proposé dans la seule continuité de ce que nous connaissons déjà, en considérant que de toute façon, nous n'aurons pas les moyens d'une autre politique de déplacement. Or, la question des infrastructures de transit renvoie aussi à la question cruciale du périphérique devenu anneau des sciences, et de l'ambition que nous nous donnons. Actuellement 150 000 véhicules/jour et demain ? 200 000 ? 250 000 ? Rappelons que Paris, c'est 300 000 !

Si nous voulons sérieusement un bouclage de l'agglomération qui ne soit plus une autoroute, et donc qui redescende par exemple en dessous de 100 000 v/j ce qui change tout, il faut alors une autre conception des déplacements urbains.

Il faut de nouvelles réponses pour les accès entrant dans l'agglomération depuis toute la région urbaine. Il faut aller vers des « RER » cadencés depuis Roanne, Grenoble, Bourg, Macon, St-Etienne, Vienne et il faut donc des gares d'accueil qui ne soient pas que la Part-Dieu, bref, une vraie métropole multipolaire.

Il faut de nouvelles infrastructures lourdes de transport public pour conforter l'efficacité du réseau métro et tram notamment en lien avec les portes extérieures de l'agglomération et les gares.

Il faut de nouvelles réponses pour le maillage fin et les déplacements de proximité, taxis collectifs, forte augmentation des modes doux. Pouvons-nous rêver d'une métropole innovante avec un réseau dense de mini-navette automatisée gérée comme un service à la demande ?

Nous pouvons comprendre qu'il faut saisir des opportunités de faire avancer des dossiers utiles, mais cela ne peut se justifier que dans la perspective d'une autre approche des déplacements dans l'aménagement du territoire, dans l'aménagement de la métropole, et notamment dans sa capacité à sortir enfin de sa dichotomie Est-Ouest.

En tout cas, nous serons attentif au groupe de travail mis en place.

---

[1] Le président me répond en gros qu'il faut parler moins longtemps, mais cette séance comprend plus de 100 délibérations dont 55 pour lesquelles un groupe politique a demandé la parole, en tout 91 interventions prévues, et une durée estimée de plus de 10 heures, autrement dit, une séance censée se terminer à 1h du matin. De fait, beaucoup d'intervention seront finalement retirées, et la séance se terminera à au final à 23h15 avec un vœu écolongiste sur la centrale du Bugey pour lequel je ne pourrai pas lire mon intervention, Faut-il vraiment limiter la parole aux élus pour accélérer les séances !