

<http://pierre-alainmillet.fr/Une-position-communiste-sur-l>



Une position communiste sur l'anneau des sciences

- Vie politique -

Date de mise en ligne : lundi 6 janvier 2020

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

L'anneau des sciences, projet du "tronçon ouest du périphérique" ou TOP est une vieille histoire et a conduit à des positions diverses dans chaque famille politique. Elles s'expriment entre autres sur le tracé, certains à droite en défendant le principe à condition qu'il se fasse sans impact chez eux... C'est bien connu *"pas dans mon jardin"*.

Les communistes ont toujours eu deux principes clairs

- ▶ pas de TOP sans COL, autrement dit pas de bouclage de périphérique sans un grand contournement ouest écartant tout trafic de transit
 - ▶ pas de péage, donc un financement nécessairement public, avec une participation nécessaire de l'état pour une infrastructure d'enjeu national
- Mais au-delà de ces deux points, il y avait des communistes partisans du principe du bouclage, et d'autres fermement opposés.

En lançant le débat public à l'hiver 2012, Gérard Collomb a renommé le projet de TOP en anneau des sciences, pour tenter de faire croire que c'était un projet pour toute l'agglomération, mais le projet est bien de réaliser le périphérique ouest, rien n'est prévu à l'Est, *l'anneau cache bien toujours le TOP*. Le débat public a conduit à y ajouter une *"ligne de bus à haut niveau de service"*, mais l'infrastructure reste d'abord une infrastructure conçue pour le bouclage automobile.

Le travail des élus communistes métropolitains depuis 2014 a donné des éléments de position utiles. Les discussions sur le projet métropolitain pour 2020 ont permis une position largement partagée par les communistes autour de l'idée d'un *"anneau des communes en transport en commun"*. Elle doit aider au débat public sur l'aménagement de l'agglomération lyonnaise.

Proposition des communistes sur l'anneau des sciences

L'aménagement des infrastructures de déplacements dans l'agglomération lyonnaise est un enjeu majeur des prochaines élections métropolitaines. L'anneau des sciences en est le symbole et les positions électoralistes se succèdent, de David Kimelfeld annonçant une rupture avec l'orientation politique qu'il a défendu jusque là, à Gérard Collomb transformant l'anneau des sciences en anneau des poumons verts ou François-Noël Buffet proposant lui un moratoire pour un autre tracé... que celui par sa ville...

Comme souvent dans les débats très médiatisés, les positions se résument à un pour ou contre de type référendaire facilement instrumentalisable pour une campagne électorale, mais évacuant les enjeux concrets toujours multiples derrière un projet de cette ampleur.

Les communistes veulent rappeler aux citoyens ces enjeux, qui ne peuvent se contenter du rejet du projet initial de TOP, mais ont besoin d'un véritable projet pour une autre mobilité métropolitaine. Cela nous conduit à affirmer les principes suivants :

1/ Des déplacements au service d'un autre aménagement du territoire

Les besoins d'infrastructures de déplacement sont étroitement liés aux modes de développement économique. La concurrence mondialisée comme seul critère de développement produit à la fois une économie des longues distances et l'affaiblissement des savoirs-faire territoriaux. La création de la métropole de statut spécial du Grand Lyon s'est inscrite dans ce mode de développement qui fait exploser les besoins de transports de marchandises comme de déplacements.

Certains proposent comme alternative une forme autocentrée de développement de territoires "autonomes", une économie centrée sur les circuits courts. Pourtant, c'est le principe de la concurrence entre intérêts privés comme mode de décision économique qui est une impasse pour sortir du développement mondialisé des longues distances et de l'étalement urbain. C'est pourquoi nous faisons au contraire le choix d'un développement basé sur des coopérations territoriales, nationales et internationales, animé par une véritable planification publique orientant les efforts de recherche, de formation, d'investissement. Les besoins utiles de transports et de déplacements peuvent alors être évalués en cohérence avec cette planification économique.

2/ Pas de bouclage sans contournements éloignés !

Les communistes ont toujours défendu ce principe "pas de TOP sans COL", principe qui était même affirmé par toutes les forces politiques, y compris Gérard Collomb jusqu'en 2014, avant que le recul de l'état sur les infrastructures nationales ne le conduise à proposer de renforcer le contournement... à l'Est. Encore une fois l'inéquité de traitement de l'Est Lyonnais est la solution de facilité, comme pour le déclassement de l'autoroute A6-A7.

Les communistes réaffirment qu'aucun projet de mobilité métropolitaine ne peut réussir sans écarter les trafics de transit, trafic routier comme trafic rail.

[-] Un vrai contournement ouest est indispensable. Il ne peut être qu'un projet national. Il est la condition pour sortir complètement de l'aberration d'une autoroute entrante en zone urbaine, ce projet de Louis Pradel que les communistes avaient combattu fermement à l'époque avec raison, mais trop seuls.

[-] Un contournement rail complet, écartant le trafic marchandises de transit sur le tracé longeant la ligne à grande vitesse est lui aussi indispensable pour libérer les voies existantes entrantes dans l'agglomération afin de développer très fortement le trafic passager, condition du recul de la part modale de la voiture dans les trajets entrants dans l'agglomération.

3/ un anneau contre des infrastructures en étoile autour d'un hypercentre

La reformulation du projet de TOP en "anneau des sciences" n'était qu'une opération marketing pour faire accepter le projet. Mais les mots se retournent parfois contre les publicitaires ! Oui le concept d'anneau a un grand mérite, visualiser l'alternative entre des infrastructures en étoile desservant un hyper-centre monopolisant l'attention et les financements, ou au contraire, des infrastructures adaptés à une agglomération multi-polaire, celle proposée par le SCOT, celle qui donne sa place à toutes les communes et à tous les territoires autour de la ville centre.

Les communistes défendent le principe d'infrastructures de transport en anneau reliant les périphéries de l'agglomération. Cet "anneau" ne doit pas être une fracture divisant les communes périphériques, mais au contraire le moyen d'en relier les pôles d'activité. Il faut donc reconcevoir totalement ces infrastructures, à l'ouest, comme à l'Est où il faut sortir de la fracture du périphérique autoroutier Laurent Bonneway

4/ Un anneau pour sortir de la fracture Est-Ouest

L'anneau doit être le moyen de sortir enfin de la coupure historique entre l'Est Lyonnais industriel et populaire, et l'ouest lyonnais résidentiel et aisé. La géographie et l'histoire urbaine explique cette opposition qui fait qu'un lyonnais déménage difficilement d'un côté à l'autre des fleuves. Notre projet d'agglomération est justement de cesser la fuite de Lyon à l'Est, de créer les infrastructures permettant de les relier de manière fluide pour effacer cette fracture, de

rééquilibrer une agglomération multi-polaire. Les territoires de l'agglomération ont des histoires à préserver, des caractéristiques différentes à valoriser. Mais chaque territoire doit à sa manière contribuer à un développement équilibré d'une agglomération qui se reconstruit dorénavant sur elle-même.

5/ Un anneau pour sortir d'un périphérique autoroutier, pour refuser l'avenir du périphérique parisien

Si une infrastructure en anneau est nécessaire pour une autre métropole, elle ne peut être pensée sur la modèle du périphérique parisien ! Nous sommes à 150 000 véhicules jour sur Laurent Bonneway, 110 000 dans Fourvière, tout projet de mobilité métropolitaine doit dire ce qu'il prévoit pour 2030 ou 2050 sur cet "anneau". Soit nous poursuivons l'accroissement des capacités de circulation automobile en tentant d'en préserver les riverains, par exemple par une couverture du périphérique, ou des tronçons en souterrain ce qui est proposé pour le TOP. L'anneau métropolitain a alors comme avenir le périphérique parisien est ses 300 000 véhicules jours. Soit nous affirmons qu'il est possible de proposer à une majorité des automobilistes actuels d'autres moyens de réaliser leurs déplacements, et alors, on peut imaginer de requalifier le périphérique existant vers un boulevard urbain apaisé permettant de reconquérir la qualité de vie de ses franges.

Les communistes demandent des études pour définir une cible de forte réduction du flux véhicules entrant dans l'agglomération ou en faisant le tour partiel. Ils proposent pour la concrétiser un objectif de division par deux.

6/ Un anneau en transport en commun reliant des gares multimodales périphériques du RER régional

Pour réduire réellement le flux automobile entrant dans l'agglomération et circulant autour, il faut proposer une alternative concrète et nous savons tous que l'alternative est le rail passager. Le SCOT prévoit une métropole multi-polaire dans laquelle les gares périphériques jouent un rôle essentiel. C'est autour de ces gares que doit se construire un autre projet des mobilités métropolitaines avec l'urgence d'aller vers un véritable réseau express métropolitain, un RER à la lyonnaise, permettant de relier les villes de l'aire urbaine comme de la région, de Villefranche sur Saône à Macon, de Tarare à Roanne, de Givors à St-Etienne, de Vienne à Valence, de l'Isles-d'abeau à Grenoble, de Villars-les-dombes à Bourg en Bresse.

Pour réduire fortement le flux automobile périphérique, il faut un anneau de transport en commun de grande capacité reliant ces gares périphériques. Ce doit être le nouvel "anneau des sciences", que nous proposons de renommer d'ailleurs car il relierait certes des campus, mais aussi des zones d'activités et des villes. Pourquoi pas l'anneau des communes ? Ce serait un symbole d'une autre conception de la métropole.

7/ Un anneau au coeur d'un autre projet des mobilités métropolitaines

Un autre projet d'anneau des sciences s'inscrit dans un autre projet de mobilité métropolitaine. Le Plan de déplacement urbain voté par tous les groupes politiques de la majorité actuelle de la métropole est totalement dépassé, notamment pour la part modale des transports en commun. Alors que cette part avait augmenté de 4 points de 2006 à 2015, en 9 ans, le PDU ne propose qu'un objectif d'augmentation de 3 points pour les 15 prochaines années !

Nous proposons au contraire de multiplier les investissements en transport en commun par 3 pour aller vers une part modale des transports en commun à 30% en 2030.

[-] Cela suppose de nouvelles lignes de métro, de tram venant notamment relier les gares périphériques, tous les territoires périphériques notamment du Nord et de l'Ouest.

[-] Cela suppose aussi des formes innovantes de mobilité dans un maillage fin pour répondre à toutes les demandes, avec une flotte publique de taxi collectifs électriques sur demande. L'accélération des actions pour la part des modes actifs put alors prendre tout son sens, complémentaire aux transports en commun.

[...] Cela suppose enfin que la métropole prenne clairement le rôle d'autorité organisatrice des transports de marchandises, favorisant l'arrivée des marchandises par fret ferroviaire, régulant le groupage/dégroupage pour optimiser les flux et réduire le nombre de kilomètres d'utilitaires dans l'agglomération, inventer des formes nouvelles de livraison du dernier kilomètre pour réduire leur impact sur la circulation en zone urbaine.

8/ Un anneau facteur de requalification urbaine

Un tel projet ne peut être qu'un projet de mobilité. Il doit être aussi un projet de requalification urbaine réparant des décennies d'aménagement autoroutier dénaturant le cadre de vie. Il doit donc s'accompagner de projets dans chaque commune dans une frange large autour de son tracé.

En résumé : vers l'anneau des communes

Les communistes se prononcent contre le projet d'anneau des sciences résultant de l'enquête publique de 2013 et se prononcent pour un projet d'anneau en transport en commun pour une agglomération multi-polaire, complétant un réseau express régional permettant de réduire fortement la place de la voiture dans l'accès à l'agglomération, réconciliant la ville centre et sa périphérie, reliant les territoires de la métropole et facteur de requalification urbaine. Nous proposons pour cela de l'appeler désormais "l'anneau des communes".

Ils demandent la réouverture en urgence du Plan de Déplacement Urbain pour engager au plus vite de premières réalisations de lignes fortes préfigurant le projet à construire pour les mobilités métropolitaines en 2030.