Extrait du Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet

http://pierrealainmillet.fr/Declassement-de-l-autoroute-A6-A7

Conseil Municipal du 31 janvier 2017

Déclassement de l'autoroute A6-A7

- Interventions - Conseil Municipal -

Date de mise en ligne : mercredi 1er février 2017

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

Mr Girard est tellement caricatural en général, que le vote du voeu présenté par la droite au conseil peut surprendre. Quelques minutes avant, il avait une nouvelle fois tenté de dénigrer et diaboliser une équipe municipale qui serait loin des Vénissians, inefficace, menteuse, idéologique. Il s'était servi de la panne du chauffage à Max Barel comme il se sert de tout accident ou incident pour accuser le maire et son équipe, sans jamais se préoccuper de ce qui a été fait par les services, sans jamais d'ailleurs vérifier les rumeurs qu'il peut entendre de quelques uns, sans jamais échanger avec ceux qui travaillent les dossiers pour avoir un avis technique...et sans jamais regarder ce qui se passe ailleurs qu'à la SACOVIV, comme si les locataires de Alliade ou LMH ne le concernait pas...

A vrai dire, le voeu qu'il a présenté au nom de la droite n'était pas le sien, mais une démarche des élus de droite de l'agglomération, notamment de l'Est, ce qui en faisait de manière inhabituelle à Vénissieux un texte non polémique... Résultat, avec quelques amendements, il a été voté largement à l'exception des verts, qui ont considéré qu'il ne fallait pas s'inquiéter du report des flux sur l'Est de l'agglomération, et que le plus important était de réduire la facilité d'usage de la voiture...

Dans ce contexte, après l'intervention de Michèle Picard qui avait rappelé la position des élus communistes, parti de gauche et républicains de la métropole, je suis réintervenu pour défendre l'urgence de changer de braquet pour les enjeux de transport à l'Est de l'agglomération...

Rappelons d'abord que les élus communistes étaient bien seuls quand ils s'opposaient au projet de Fourvière dans les années 70...nous n'avons pas changé d'avis. Il faut sortir les autoroutes des viles...

Mais je crois que c'est une erreur d'opposer les craintes sur ce déclassement, déclassement que tout le monde soutient ou presque, avec le choix d'une autre mobilité dans l'agglomération, le développement des modes doux, des transports en communs, et donc la transformation de la ville en une ville apaisée, comme on dit.

Au contraire, il faut absolument que ce déclassement soit l'occasion de redéfinir le PDU (plan de déplacement urbain délibéré par le SYTRAL) pour répondre aux attentes et aux inquiétudes des riverains des infrastructures de l'Est comme de ceux du périphérique Laurent Bonneway.

Oui, la circulation automobile, ce n'est pas comme une tuyauterie et ce n'est pas parcequ'on réduit une voie que tout le flux se reporte ailleurs. La décision de prendre sa voiture pour tel ou tel trajet peut changer, mais on ne peut que constater que le bouchon n'est pas toujours un élément de motivation citoyenne quand on voit les usagers qui se cumulent avec ténacité dans les bouchons de l'accès à la zone commerciale du champ du pont, à l'entrée comme à la sortie. Il ne suffit pas d'augmenter les bouchons pour faire changer les comportements, et au contraire, on peut produire plus de tensions sociales et moins de qualité de vie, habituant justement les usagers au pire. Il faut aussi offrir d'autres possibilités de mobilité.

Oui, il faut une autre agglomération lyonnaise pour les transports [1]. Sur les 110 000 voitures véhicules jours qui traversent Fourvière, 10 000 sont en transit, et ceux là pourrait passer par l'A432, sauf qu'on les retrouverait alors sur l'A46 Sud, déjà congestionnée... Et malheureusement, le projet de contournement ouest de Lyon est abandonné, la facilité étant comme toujours de charger d'infrastructures l'Est Lyonnais [2]. Quand aux 100 000 autres, puisque le

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet

projet est de descendre à 50000 véhicules jours, avec 2 fois une voie seulement sous le tunnel [3], il en restera 50 000 dont on ne sait pas ce qu'ils deviennent. Nous ne connaissons aucune étude de report de flux à ce jour. On peut penser qu'une part pourrait choisir d'autre modes de transport que la voiture... surtout si on leur propose effectivement des alternatives... Mais on sait que en 2018, ils vont pour une grande part venir charger le boulevard Bonneway et le périph nord...

Oui, il faut une autre agglomération lyonnaise pour les transports pour réduire réellement le flux routier, d'abord en transférant réellement une part significative du fret marchandise sur le rail, tout le contraire de ce qui se fait depuis 20 ans, et donc en développant enfin le contournement fer de l'agglomération lyonnaise (le CFAL) jusqu'au sud par le tracé au large...

Il faut transférer une part importante du trafic passager entre la métropole et sa région urbaine sur le rail, et pour cela, développer enfin des "RER", des liaisons cadencées vers les principales villes (Roanne, Villefranche, Bourg, Villefontaine, Vienne, Saint-Etienne...) que nous défendons au conseil de métropole depuis longtemps (http://pierrealainmillet.fr/Anneau-des-sciences-quelle), mais qui sont totalement absentes du "PDU". Ces liaisons mettent en valeur le rôle des gares périphériques de l'agglomération, ce qui suppose notamment à Vénissieux, un réinvestissement de la SNCF sur la gare, enjeu urbain et de mobilité.

Enfin, il faut aller vers la réduction du trafic sur Laurent Bonneway, qui sera essentielle pour la qualité de vie du futur quartier du Puisoz, mais qui est déjà urgente pour le plat de nouille des échangeurs de Parilly et notamment l'accès à l'A43. Je crois qu'il faut affirmer la possibilité d'un transport lourd en commun au centre du périph, un transport qui permette de faire St-Fons, La Doua en moins de 20 minutes, et qui de l'autre coté puisse traverser le Rhône. Il y a le projet A8 plus au large en tram, mais ce n'est pas suffisant pour aller vers un périph Bonneway en boulevard urbain...

Oui, comme le disait le maire, il faut vraiment un autre PDU !

Nous ne pouvons donc que dire oui pour profiter du déclassement et accélérer l transformation au coeur de Lyon, mais il faut alors aussi accélérer à l'est et sur bonneway, et donc remettre en chantier le PDU et discuter des financements des autres grandes infrastructures, et notamment ferrée.

Or si tout le monde est d'accord sur le constat, photos à l'appui, le seul dossier concret présenté concerne la transformation de l'A6-A7 en boulevard urbain, ce qui coutera cher [4], mais personne ne connait d'agenda public de travail sur Bonneway, l'anneau des sciences, un pont sur le rhône, le bouclage de l'A432 sud, l'A8... bref, nous pouvons au contraire craindre l'inéquité de traitement dans la métropole sous contrainte budgétaire.

---

[1] voire mon intervention sur le bilan développement durable de la métropole

[2] quand certains parlent du coût prohibitif de ce "COL", ils me font rire, quand quelques instants après, ils se plaignent que la Suisse concurrence le couloir rhodanien avec ses axes nord-sud à base de tunnel... la suisse qui elle, met les camions sur les trains...

[3] ce qui est déja une gageure, pas sûr que le bouchon ne soit pas encore célèbre après...

[4] On peut noter que cette transformation irait de Ecully à Pierre-Benite. Quand le maire communiste de Pierre Bénite le demandait avant 2014, la métropole faisait la sourde oreille. On a bien compris cette fois la tactique consistant à servir Ecully et Pierre-Benite pour obtenir le consensus politique à droite...

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet