

Les associations et collectifs signataires de cette lettre ouverte constatent toutes qu'elles n'ont pas bénéficié, à ce jour, d'un dialogue constructif entre les élus en charge de la voirie et des mobilités de la Métropole de Lyon et de la Ville de Lyon, d'une part, et ses habitants, d'autre part, et ce, en dépit de leurs efforts constants et répétés depuis de longs mois.

Face aux risques importants que certains projets d'aménagement de la voirie sont susceptibles de faire courir à l'économie locale, à l'attractivité de la Métropole, à la vitalité des quartiers et à la qualité de vie des habitants en raison de la dégradation prévisible des conditions de déplacement dans la Métropole, nous appelons à renouer avec l'esprit de concorde sans lequel les besoins et aspirations des habitants ne peuvent être réellement pris en compte. Il appartient aux élus de construire la Ville et la Métropole de demain avec et pour les habitants, dans la recherche du bien commun.

L'indispensable transition écologique amène à repenser l'évolution de nos modes de déplacement. Il est nécessaire d'augmenter la part des modes doux, de diminuer et rationaliser la part de la voiture individuelle, et de proposer une offre multimodale intégrant des transports en commun suffisamment dimensionnés pour faire face aux nouveaux enjeux. Pour réussir cette transition écologique, la prise en compte des besoins des habitants et des spécificités propres à chaque quartier est essentielle.

Or, nous constatons que la parole habitante est rarement prise en compte dans les décisions et que cette méthode pose problème. Présentées en l'absence de véritables études d'impact, les projets de Voies Lyonnaises, notamment, n'ont pas donné lieu à des concertations satisfaisantes avec les habitants des quartiers concernés. Les concertations ont été menées essentiellement avec les mairies et les associations « modes actifs ». Les habitants, associations et structures locales impliquées dans la vie des quartiers ont parfois été conviés à des présentations, sans autre forme d'écoute et de dialogue. Cette approche n'a pas permis aux habitants de faire entendre leurs voix. Les concertations concernant d'autres projets structurants de réaménagement de l'espace public (piétonisation de la Presqu'île, mise en sens unique d'axes majeurs, modifications conséquentes des plans de circulation, vélorue et filtre modal avenue des Frères Lumière à Monplaisir) ont été menées sur un modèle similaire, fortement carencé en termes de démocratie participative. Ces passages en force ne sont pas acceptables !

Il apparait que la circulation dans la Métropole est dès à présent très perturbée et déséquilibrée. La politique idéologique du tout vélo se heurte aux réalités du terrain et ne répond pas aux besoins de nombreux habitants qui pâtissent de conflits d'usages, de manque de places de stationnement (sur voirie et de plus en plus dans les immeubles neufs du fait de l'abaissement de la norme minimale de stationnement instaurée dans le PLU-H modifié), de ralentissements, longs détours et embouteillages sans précédents qui rendent de plus en plus pénibles et stressants les trajets domicile-travail des habitants qui ne peuvent faire autrement de circuler en voiture. Il en ressort, à certains endroits, une pollution augmentée, une détérioration de la qualité de vie des habitants et de l'activité des commerces.

Nous sommes favorables au développement de pistes cyclables sécurisées. Mais les objectifs initiaux des Voies Lyonnaises ont été dévoyés au profit du zéro voiture alors qu'il n'existe pas suffisamment d'alternatives à la voiture à l'heure actuelle. En effet, le tracé des Voies Lyonnaises révèle à de nombreux endroits une volonté de faire obstacle à l'entrée des véhicules dans la Ville de Lyon et à décourager les automobilistes de prendre leur voiture par le biais de rétrécissements et de mise en sens unique des axes d'entrée et un allongement des itinéraires de report du trafic. La priorité ne semble plus être de favoriser le développement du vélo, mais de pénaliser les automobilistes, quand bien même ils auraient fait l'effort d'investir dans un véhicule électrique. Les tracés alternatifs, pourtant crédibles et consensuels, proposés par les associations et collectifs de riverains pour contribuer à la concrétisation des projets ont systématiquement été écartés.

Nous soulignons enfin que le véritable coût de ces projets n'est pas visible car il n'intègre pas les coûts indirects (ex : expropriations), **ni les impacts économiques et financiers** (perte d'attractivité de la Métropole, pertes de chiffre d'affaires et faillites d'entreprises, licenciements, augmentation des taxes locales) **et humains** (stress, difficultés d'accès aux nombreuses structures de santé du secteur Grange Blanche-Pinel et perturbation de leur fonctionnement etc...).

Avec la réalisation de ces projets, l'évaporation du trafic automobile escomptée pourra être chiffrée, certes, mais elle risque d'être la conséquence de renoncements préjudiciables et non de reports modaux systématiques. Derrière les chiffres il y aura des femmes et des hommes qui auront renoncé à accéder aux soins, à travailler dans Lyon, à profiter de son dynamisme commercial et culturel etc... faute de possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture pour bon nombre d'entre eux, surtout quand ils habitent en dehors de la métropole.

Nous souhaitons que l'approche de la Métropole soit plus humaine, plus pragmatique, plus consensuelle et respectueuse des dispositions réglementaires qui s'imposent à elle. Pour réaliser les 250 km de Voies Lyonnaises, au lieu de tenir compte du projet dans sa globalité, la Métropole a choisi de le découper en tronçons de moins de 10 km pour se soustraire à une obligation réglementaire qui l'aurait contrainte à un cadre de consultation des habitants bien plus large et précis. Normalement, la Métropole aurait dû respecter l'article R. 122-2 du Code de l'environnement qui prévoit que la construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km doit donner lieu à une enquête publique et à évaluation environnementale après examen au cas par cas. Pour couronner le tout, il n'y aura pas de débats au Conseil de la Métropole à propos de chacune des Voies Lyonnaises et il arrive que des décisions soient annoncées par voie de presse alors que les bilans de « concertation » n'ont même pas été rendus publics.

Par ailleurs, la politique menée actuellement est clivante. Elle conduit à opposer sans cesse l'automobiliste au cycliste alors que cela n'a pas lieu d'être. Pour apaiser la ville et favoriser le mieux vivre ensemble, il faut s'y prendre autrement !

Enfin, les grands oubliés de la politique de mobilités de la Métropole sont les transports en commun, pourtant indispensables pour proposer une alternative accessible à tous. En effet, la Métropole a renoncé à tout nouveau projet de métro et les liaisons de transports en commun qui permettent aux habitants de la Métropole d'entrer dans Lyon sont encore très insuffisantes. Dans le même temps, la Métropole se montre réticente à la création de parkings relais en nombre adapté, ce qui ne permet pas les reports modaux. **Nous considérons qu'il faut une vision globale sur les mobilités et rééquilibrer les moyens permettant d'instaurer des alternatives à la voiture individuelle en répartissant les investissements entre les déplacements cyclistes et pédestres et les transports en commun.** Les habitants de la Métropole et ceux venant de l'extérieur de cette dernière ont besoin de pouvoir entrer aisément dans Lyon pour accéder à leur lieu de travail, aux commerces, services, établissements de santé et lieux culturels.

Contrairement à ce qui est souvent affirmé par les élus de la majorité à la Ville et à la Métropole, **les habitants sont favorables aux changements et aspirent à participer à la transition écologique, pour autant que ces changements améliorent leur cadre de vie et qu'ils soient menés de manière rationnelle et conforme à l'intérêt général.** Or, depuis 2020, la Métropole ne nous propose pas d'accompagner le changement, elle l'impose, convaincue de détenir LA vérité. Il existe pourtant d'autres moyens d'inciter les gens à opter pour des modes de déplacement décarbonés : créer des parkings-relais pour favoriser les reports modaux, veiller à une desserte en bus équilibrée des quartiers, augmenter les fréquences de passage des transports en commun et les amplitudes horaires, prolonger les lignes de métro et en créer des nouvelles, mais aussi continuer à créer et à sécuriser les itinéraires cyclables et carrefours en dehors des Voies Lyonnaises.

Au vu de tous ces éléments, **nous demandons l'instauration d'échanges constructifs entre les élus et les représentants des associations de riverains,** et

- La production des différentes études d'impact (notamment en termes de report de trafic réalisées par des organismes indépendants, de fréquentation des commerces, les avis de SDMIS (pompiers), structures hospitalières, ambulances etc...),
- La communication des plans détaillés prévisionnels de circulation,
- Une vision globale de l'articulation des tous les projets en cours et à venir et de leurs incidences,
- Une appréciation des coûts directs et indirects de chacun des projets,
- La prise en compte des solutions alternatives et expérimentations proposées par les citoyens,
- La suspension de tout ou partie des projets donnant lieu à contestations des habitants tant que les demandes précédentes n'ont pas été satisfaites.

LETTRE OUVERTE

LES SIGNATAIRES AU 13 MAI 2024

	J' aime Montchat <i>Hélène Baronnier</i> Présidente
	J' aime Monplaisir <i>Gilles Bessière</i> Président
	Habitants et commerçants route de Genas <i>Sandrine Claudin</i> Présidente
	Touche pas à Saint-Just <i>Frédérique Rizoud</i> Présidente
	ADPL - Développement de la Presqu'île de Lyon <i>Maxime Le Moing</i> Président
	Collectif Felix Faure <i>Toky Raouison</i> Président
	CIL de Montchat <i>Gérard Frize</i> Président
	Amicale du Parc Chaussagne <i>Eva Foerster-Donaint</i> <i>Abdel Bounia</i>
	Les habitants des Essarts à Bron <i>Georges Rivier</i> Président

Un aperçu, non exhaustif, des secteurs qui demandent dialogue, ajustements et études complémentaires

