

PROJET DE BHNS TREVOUX-LYON

MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

AVIS DES ÉCOLOGISTES

FÉVRIER 2024

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), supervisé par le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, a pour objectif de connecter le cœur du Val de Saône, depuis Trévoux, jusqu'au quartier de la Part-Dieu à Lyon. Actuellement, ce projet est en phase de concertation réglementaire concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Reyrieux et de la Métropole de Lyon. Cette démarche vise à apporter les ajustements nécessaires au plan local d'urbanisme (PLU) de Reyrieux et au plan local d'urbanisme de la Métropole de Lyon pour certaines communes.

Il est important de souligner que cette concertation se concentre uniquement sur les modifications administratives requises pour la réalisation du projet, excluant toute discussion sur l'opportunité même du projet (conformément à la page 10 - alinéa 2.3). Cependant, il est essentiel de noter que l'analyse de l'intérêt des modifications de ces documents d'urbanisme et de l'impact environnemental potentiel découlant de la destruction d'espaces boisés classés (EBC) ne peut être réalisée qu'en considérant l'intérêt global du projet.

Il est donc impératif d'engager des discussions approfondies sur la pertinence du projet avant d'émettre des remarques spécifiques sur les éléments soumis à cette concertation. Ces discussions sont d'autant plus cruciales que les observations recueillies lors de cette étape seront intégrées dans le dossier d'enquête publique.

Besoin criant du territoire

Le Val de Saône offre un cadre de vie remarquable aux abords de la Métropole de Lyon. Cette situation géographique privilégiée en fait une destination prisée, attirant une population croissante, phénomène accentué ces dernières années par l'arrivée de nouveaux résidents. Cependant, cette attractivité, bien que prévisible, n'a pas été accompagnée d'une préparation adéquate, entraînant des problèmes de mobilité significatifs, notamment aux heures de pointe, avec de nombreux axes routiers saturés.

Actuellement, près de 15 000 personnes se rendent à Lyon quotidiennement depuis ce territoire, tandis que près de 8 000 autres effectuent des déplacements locaux, particulièrement durant les brèves périodes de pointe matinales et vespérales. À cela s'ajoute un flux important de transit entre la Métropole de Lyon et les territoires avoisinants.

La réouverture de la ligne Trévoux-Lyon est attendue depuis sa fermeture il y a bientôt 40 ans par les habitants du secteur. Malheureusement, les différentes promesses électorales faites au fil des années n'ont fait que perpétuer un sous-développement des transports en commun, qui demeurent encore aujourd'hui inadaptés et sous-dimensionnés par rapport à la demande locale.

Il est donc impératif et urgent de renforcer l'offre de transport, notamment pendulaire, afin de préserver le bien-être et l'environnement des habitants de ce territoire.

Une solution proposée qui ne répond pas à ces problématiques

La solution proposée de bus à haut niveau de service, préférée à la solution ferroviaire sur les voies existantes envisagée depuis 2015, bien que vantée par une forte communication de la part de l'exécutif régional, semble ne pas répondre aux besoins décrits précédemment.

- **Aucun gain de temps sur les temps de trajet :**

Le projet de BHNS promet un temps de parcours d'environ une heure entre Trévoux et la gare Part-Dieu dans sa forme initiale. Cependant, les modifications apportées au tracé au niveau de l'espace naturel sensible (ENS) du ravin pourraient vraisemblablement allonger ce temps de parcours.

Selon Google Maps, le temps de trajet moyen entre Trévoux et la gare Part-Dieu est actuellement d'environ 65 minutes en période de pointe. De plus, il est possible de réaliser ce trajet en moins de 40 minutes en combinant voiture et train TER à Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

Il est évident que le projet de BHNS ne semble pas du tout compétitif par rapport aux moyens de transport existants.

- **Pas de diminution de la congestion dans le Val de Saône :**

Effectivement, si les temps de trajet avec le BHNS sont plus longs que les alternatives existantes, cela dissuadera très probablement les usagers d'opter pour ce mode de transport. Cette observation est d'ailleurs corroborée par les études menées par la Région, qui démontrent que la part modale de la voiture diminuera très faiblement.

Par conséquent, contrairement à ce qui est annoncé, le BHNS ne semble pas être en mesure de réduire la congestion sur les axes routiers du Val de Saône. En l'absence d'une réduction significative des temps de trajet par rapport aux modes de transport actuels, il est peu probable que les habitants optent massivement pour le BHNS, maintenant ainsi le statu quo en termes de congestion routière.

- **Un potentiel voyageur sous-évalué**

Il est indéniable que le potentiel de voyageurs de ce territoire travaillant sur Lyon est significatif, avec environ 15 000 personnes, selon les chiffres de l'INSEE. De plus, ces chiffres annoncent également qu'il existe environ 8

000 déplacements internes au territoire de la rive gauche de la Saône, dont la majorité s'effectue actuellement en voiture. Des études plus approfondies des besoins de déplacement sont donc à mener, en tenant compte en sus des déplacements vers le plateau Nord et l'Est lyonnais.

Ces données soulignent l'importance d'une offre de transport efficace et adaptée pour répondre aux besoins de déplacement des habitants du territoire. Il est crucial que toute initiative de transport, telle que le projet de BHNS, soit conçue de manière à offrir des avantages tangibles en termes de réduction des temps de trajet, d'amélioration de l'accessibilité et de diminution de la dépendance à la voiture, avec une proposition globale de mobilité sur l'ensemble du territoire concerné.

- **Transport peu capacitaire :**

Il est important de noter une divergence entre la communication de l'exécutif régional sur la capacité de transport du BHNS, annoncée à 10 000 voyages par jour, et les résultats des études menées par la région en 2018 et 2021. Ces études avancent respectivement un potentiel de 4 200 voyages par jour et entre 7 500 et 10 000 voyages par jour.

Il est primordial de se pencher sur la période de pointe pour évaluer correctement le potentiel d'un système de transport. Dans ce contexte, en considérant un bus de 125 places (moyenne entre des bus de 110 et 140 places) circulant toutes les 15 minutes, cela représenterait un potentiel de 1 000 voyageurs par période de pointe du matin (sur 2 heures). Ce chiffre correspond à seulement 4,3% de la demande totale estimée à 23 000 déplacements.

Ces données mettent en évidence la nécessité d'une évaluation précise du potentiel de transport d'un BHNS, en tenant compte des conditions réelles de fonctionnement et des besoins des usagers, notamment en période de pointe. Une communication transparente et fondée sur des données précises est essentielle pour établir des attentes réalistes et prendre des décisions éclairées en matière de transport.

- **Des coûts qui explosent :**

Il est préoccupant de constater une importante disparité entre les chiffres annoncés publiquement pour le coût du projet de BHNS et les données internes de la Région. En effet, alors que le projet était initialement annoncé à 70 millions d'euros en 2019, la communication récente mentionne un montant de 160 millions d'euros, tandis que les documents internes de la Région indiquent un coût estimé à 180 millions d'euros.

Cette augmentation significative du coût du projet soulève des questions légitimes quant à sa rentabilité et à son rapport coût-bénéfice. Il est indispensable d'évaluer attentivement l'impact financier de ce système de transport par rapport à ses avantages potentiels pour le territoire. Dans ce contexte, un coût de 180 millions d'euros semble disproportionné par rapport à la contribution attendue de ce système de transport pour répondre aux besoins de mobilité de la population locale.

Il est impératif que les autorités régionales fournissent des explications claires et transparentes sur cette augmentation substantielle du coût du projet, ainsi que sur la justification de cet investissement financier considérable. Une évaluation approfondie de la viabilité économique du BHNS par rapport à ses objectifs et à

ses avantages attendus est nécessaire pour garantir une gestion responsable des ressources publiques et une prise de décision éclairée.

- **Un calendrier qui dérape :**

Il est troublant de constater que le projet de BHNS, initialement promis pour 2022 a subi un retard considérable avec une ouverture totale désormais annoncée pour 2027, soit cinq ans de plus que prévu. De plus, cette échéance coïncide curieusement avec les prochaines élections régionales.

Cette chronologie soulève des interrogations légitimes quant aux motivations politiques sous-jacentes à ce changement de calendrier. Le report du projet à une date postérieure aux élections pourrait être interprété comme une tentative de maximiser les retombées politiques de son achèvement, voire comme une manœuvre visant à s'aligner sur le calendrier électoral pour des considérations partisans.

Il est également pertinent de rappeler que le projet de tram-train, envisagé sous la mandature précédente et estimé à un coût similaire, aurait pu voir le jour si celui-ci n'avait pas été interrompu par l'exécutif régional. Cette comparaison met en lumière les choix politiques et les priorités de financement qui peuvent avoir un impact significatif sur le paysage des transports régionaux.

En conclusion, il est clair que le projet de BHNS, malgré la forte communication de l'exécutif régional, ne semble pas répondre adéquatement aux besoins de mobilité de ce territoire. Les principales lacunes du projet incluent l'absence de gains de temps significatifs sur les trajets, l'incapacité à réduire la congestion routière, une sous-estimation du potentiel de voyageurs, une capacité de transport sous-évaluée, des coûts qui explosent et un calendrier qui dérape.

Face à ces défis, il est impératif que les autorités régionales procèdent à une évaluation approfondie du projet et engagent un dialogue transparent avec les parties prenantes pour trouver des solutions plus efficaces et mieux adaptées aux besoins réels de la population. Une approche globale de la mobilité, intégrant les différentes options de transport et tenant compte des spécificités locales, est essentielle pour garantir le succès et la durabilité des initiatives de transport dans la région.

Une communication prématurée et des concertations non éclairées

Depuis 2018, l'exécutif régional a intensivement promu le projet de BHNS, en utilisant ses canaux institutionnels et en déployant un bus itinérant pour présenter le projet, avant même le début des études techniques. Des annonces spectaculaires ont été faites sans aucune base technique vérifiable, suggérant des motivations électoralistes.

La concertation menée en 2019 concernant l'opportunité de ce projet n'est pas recevable, car les informations disponibles à l'époque pour le grand public ne permettaient pas de juger de l'opportunité de ce projet en toute connaissance de cause. En effet, le manque de données techniques vérifiables et la communication sélective de l'exécutif régional ont limité la capacité des citoyens à se faire une opinion informée sur le sujet. Une

concertation authentique et transparente implique la mise à disposition de toutes les informations pertinentes, ce qui n'a pas été le cas dans cette situation. Par conséquent, il est légitime de remettre en question la validité de cette concertation.

Pour appuyer cette démonstration, l'opposition du collectif de riverains de Sathonay-Village au passage du BHNS dans l'ENS du Vallon du Ravin en 2023 souligne l'importance des enjeux écologiques et paysagers de ce site protégé. Ce lieu abrite des espèces emblématiques telles que le Grand-duc d'Europe ou la couleuvre verte et jaune, et sert de corridor écologique essentiel reliant la Dombes au Val de Saône.

La mobilisation intense de ce collectif a conduit à l'obtention d'un nouveau tracé prenant en compte ces espaces naturels remarquables. Cependant, il est regrettable que cette contribution citoyenne ait dû être réalisée dans le cadre d'une opposition plutôt que dans le cadre d'une véritable concertation menée avec les citoyens du territoire. Cette situation souligne l'importance d'une approche inclusive et participative dans la planification et la mise en œuvre de projets d'infrastructure, afin de garantir la prise en compte adéquate des intérêts locaux et des préoccupations environnementales.

Par ailleurs, suite aux révélations des écologistes, l'exécutif régional a cherché à donner des preuves de progrès en précipitant l'achat de l'ancienne voie ferrée et du terrain destiné à accueillir le dépôt de bus. Cependant, engager de telles dépenses d'argent public sans études approfondies est une aberration. Les coûts d'investissement actuels sont peu fiables et les coûts d'exploitation demeurent inconnus. De plus, l'achat du terrain pour un dépôt destiné à accueillir une flotte de 12 bus, voire un électrolyseur pour produire de l'hydrogène, se fait sans dimensionnement préalable, sans savoir précisément le nombre de bus requis et sans tenir compte des défis liés à l'approvisionnement en eau dans une région soumise à des sécheresses récurrentes.

Cette approche témoigne d'un manque de responsabilité et d'une gestion peu rigoureuse des fonds publics, mettant en évidence la nécessité d'une évaluation approfondie et d'une planification rigoureuse avant d'engager de telles dépenses et projets d'envergure.

Un projet construit dans le déni de la démocratie

Dans le contexte d'un projet de transport, il est généralement attendu que les documents liés aux études techniques ne soient divulgués à la population qu'au moment de l'enquête publique visant à obtenir la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet. Cependant, il est tout à fait inacceptable que les élus de l'opposition au conseil régional se voient refuser l'accès à l'intégralité de ces documents et des informations pertinentes. Malgré de nombreuses demandes répétées, les élus écologistes ont finalement obtenu un accès limité à certains documents, sur rendez-vous et en salle, sans possibilité de les enregistrer.

Cette restriction d'accès a toutefois permis aux élus écologistes de prendre connaissance de l'étude de faisabilité datant de 2018 et de l'étude préliminaire de 2021. Ces documents ont suscité de nombreux questionnements quant à la viabilité du projet et à son intérêt réel pour le territoire, révélant parfois des incohérences flagrantes entre les aspects techniques et les éléments de communication fournis par l'exécutif régional.

Par ailleurs, les élus écologistes réclament depuis plusieurs mois les résultats de l'étude d'avant-projet réalisée en 2023. Ce document revêt une importance capitale pour dissiper tous les doutes entourant un projet d'une telle envergure. Il est impératif que ces résultats soient mis à disposition afin d'éclairer pleinement le débat et de permettre une prise de décision éclairée et responsable.

En conclusion, le manque d'accès aux documents techniques et aux informations pertinentes concernant le projet de transport est préoccupant. Les élus écologistes ont dû faire face à des obstacles pour obtenir ces informations cruciales, ce qui soulève des questions sur la transparence et la démocratie dans le processus décisionnel. Il est impératif que toutes les parties prenantes aient un accès équitable à ces documents pour garantir une prise de décision éclairée et responsable.

Un manque de vision pour le territoire du Val de Saône

Le projet de BHNS Trévoux-Lyon propose la construction d'un nouveau réseau de transport entre le Val de Saône et la Métropole de Lyon, mais il semble négliger une vision à long terme pour l'aménagement du territoire sur les 30 prochaines années. Cette approche risque d'accentuer la tendance à la métropolisation en concentrant davantage les activités économiques, sociales et culturelles dans la Métropole de Lyon, ce qui pourrait accroître la pression foncière, l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, les exclusions sociales, les disparités territoriales et les problèmes de congestion dans le Val de Saône.

Une approche plus globale de l'aménagement du territoire et de la mobilité est nécessaire, fondée sur le concept de "vivre et travailler au pays". Cela implique notamment de prendre en compte la ligne TER structurante en rive droite et de proposer une offre de transport adaptée à tous les villages du Val de Saône. Pour relever ces défis et saisir les opportunités offertes par la proximité de la Métropole de Lyon, il est crucial également de mettre en place des politiques publiques efficaces favorisant un développement équilibré, durable et inclusif, tout en préservant l'environnement et en améliorant la qualité de vie de tous les citoyens.

En fin de compte, le projet de BHNS Trévoux-Lyon révèle un manque de vision pour le territoire du Val de Saône de la part de l'exécutif régional, mettant en lumière la nécessité d'une approche plus réfléchie et holistique de l'aménagement du territoire et de la mobilité.

Concernant la concertation proposé actuellement

La concertation proposée aujourd'hui soulève encore des problèmes majeurs, notamment le refus de prendre en compte toute critique concernant le projet de BHNS entre Trévoux et Lyon. Il est tout simplement inacceptable de demander l'avis des citoyens sur la modification des documents d'urbanisme et la destruction d'espaces naturels protégés sans fournir toutes les informations pertinentes sur le projet en cours.

En outre, l'absence d'évaluation environnementale à ce stade du projet est préoccupante. La mise en compatibilité d'un PLU devrait normalement être accompagnée d'une évaluation environnementale, notamment lorsqu'il est question de réduire un EBC. Dans le cas présent, les citoyens sont invités à émettre un avis sur la réduction de plusieurs EBC sans même avoir accès à l'évaluation environnementale liée à cette décision.

Par ailleurs, le document proposé dans le cadre de cette concertation est lacunaire, avec seulement 13 pages sur 26 qui concernent réellement la mise en conformité, avec une minimisation constante de l'impact du projet sur les EBC et des cartes peu compréhensibles, parfois floues ou encore parfois même annotées à la main.

Cette approche de la concertation semble être conçue pour manipuler la population plutôt que pour favoriser une participation authentique et éclairée. Notre participation à la réunion publique de Trévoux confirme cette impression puisque certains éléments présentés à la population étaient contraire aux éléments votés à la région (par exemple la fabrication de l'hydrogène présenté comme extérieur au territoire, alors que les documents régionaux prévoient bien un électrolyseur à Reyrieux). Il est essentiel que toute initiative de ce type soit menée de manière transparente, en fournissant aux citoyens toutes les informations nécessaires pour comprendre pleinement les enjeux et les conséquences des décisions prises.

La gestion du projet de BHNS entre Trévoux et Lyon par l'exécutif régional soulève donc de nombreuses préoccupations quant à son approche et à sa transparence. La communication prématurée et la précipitation dans les décisions sans études techniques préalables démontrent un manque de responsabilité et une gestion peu rigoureuse des fonds publics. De plus, la concertation proposée semble davantage être une stratégie de manipulation de l'opinion publique plutôt qu'un véritable exercice de participation démocratique. Il est impératif que les autorités régionales prennent en compte ces préoccupations et adoptent une approche plus transparente et inclusive dans la planification et la mise en œuvre de projets d'infrastructure.

Avis des écologistes sur la mise en conformité des documents d'urbanisme

Considérant :

- Les besoins en transport en commun considérables dans le territoire en plein essor démographique, économique et résidentiel du Val de Saône ;
- La solution proposée de BHNS à hydrogène qui semble ne pas répondre de manière adéquate à ces besoins importants ;
- L'absence de transparence de l'exécutif régional et la communication excessive entourant ce projet qui repose sur des fondements techniques fragiles ;
- Le manque de vision de l'exécutif régional qui relègue le territoire du Val de Saône au statut de simple banlieue de la Métropole de Lyon ;
- Les informations fournies lors de la concertation qui sont peu tangibles et qui minimisent l'impact réel du projet, notamment sur les espaces boisés classés (EBC) et les zones N des plans locaux d'urbanisme (PLU) concernés ;
- L'absence d'évaluation environnementale des modifications des PLU et PLUH impliqués qui ne permet pas d'avoir une expertise indépendante sur les modifications proposées ;
- La qualité insuffisante des éléments fournis aux citoyens pour émettre un avis éclairé, tels que les cartes peu précises ;
- Le manque de cohérence observé entre les informations fournies lors de la concertation et les décisions prises lors des votes au conseil régional ;

Suites à ces considérations :

- **Les écologistes expriment leur désaccord concernant la mise en conformité des documents d'urbanisme dans le cadre de cette concertation.**
- **Les écologistes exhortent vivement l'exécutif régional à fournir toutes les informations nécessaires au grand public et à organiser des concertations véritablement éclairées afin de prendre en compte l'avis des citoyens de manière adéquate.**
- **Les écologistes demandent une révision approfondie et responsable du projet, comprenant une évaluation rigoureuse de ses impacts environnementaux et sociétaux. Cette révision devrait également intégrer une approche globale de la mobilité sur le territoire, incluant une analyse comparative des différentes solutions envisageables.**