

OBSERVATIONS DE L'ASSOCIATION ARCO

Qui peut prétendre, en quelques lectures ponctuelles, appréhender la totalité des paramètres d'une étude aussi complexe ? L'association arco, bénéficiant d'un agrément préfectoral au titre de l'urbanisme pour la ville de Saint-Etienne, aurait souhaité disposer du document de présentation afin de permettre à ses adhérents une analyse approfondie et donc de pouvoir livrer des observations les plus complètes possibles. En réalité, le document n'a pas été adressé à l'association pas plus que notre demande directe n'a été satisfaite. C'est sous cette réserve, de forme et de fond, que nous livrons les présentes observations.

1. Problématique d'une nouvelle ligne de tram

L'objectif principal annoncé semble être l'amélioration de la desserte Place du Peuple/Châteaucreux.

Cette amélioration est-elle nécessaire ?

Si oui, une 2^{ème} ligne de tramway est-elle la réponse la plus adaptée en termes de rapport avantages/inconvénients ?

De plus, le dossier révèle d'autres objectifs :

- maîtriser les nuisances urbaines
- valoriser l'espace urbain
- conforter la cohésion sociale.

1.1 Sur l'amélioration de la ligne Peuple/Châteaucreux

Il ne ressort pas du document d'étude, ni de l'ensemble des témoignages des stéphanois qu'il existe actuellement une carence dans la desserte place du Peuple/Châteaucreux.

Toutefois, si une telle situation pouvait être objectivement démontrée, il serait nécessaire d'examiner si l'alternative du simple renforcement des lignes de bus ne pourrait pas atteindre l'objectif visé par la 2^{ème} ligne de tram, soit avec le matériel en place, par simple amélioration des cadences et du respect des couloirs de bus, soit avec de nouveaux bus dont on observe que ceux mis en service sur la ville apportent une qualité de confort au moins égale à celle du tram.

1.2 Sur l'amélioration de la commercialité du cours Victor Hugo et des autres secteurs du parcours

Il revient bien entendu aux commerçants de faire une analyse fine et une projection des conséquences du projet.

Cependant, la désertification commerciale, tant de la rue du Général de Gaulle que de la rue Gambetta, montre que le tramway n'entraîne pas automatiquement un développement commercial et, à l'inverse, la métamorphose de la rue des Martyrs-de-Vingré éloignée du tram témoigne de l'impulsion qu'un aménagement public respectueux du contexte urbain peut produire.

Par ailleurs, l'argument selon lequel l'option du dédoublement des lignes sur le cours Victor Hugo serait justifiée par un souci d'animation commerciale de ce secteur laisse perplexe : l'épaisseur de l'îlot entre la rue Gambetta et le cours Victor Hugo est exactement de 42 m, il est absurde de prétendre que les stations, régulièrement réparties, le long de la rue Gambetta n'auraient pas aujourd'hui comme effet d'irriguer suffisamment le cours Victor Hugo et même la rue Michelet encore proche.

1.3 Sur les « Travaux préparatoires » et les consultations déjà engagés

Le budget du projet comprend un poste V intitulé « Travaux préparatoires ». Ceux-ci ont déjà été largement entrepris, notamment le long du cours Victor Hugo.

Comment une partie notable du chantier (valoriser à hauteur de 3 258 000 €) peut-elle être réalisée alors même que l'enquête d'utilité publique n'est pas encore opérée ?

Par ailleurs, les consultations d'entreprise ont été envoyées, cette procédure démontre que le projet est définitivement, et dans son détail, bouclé.

Comment le maître d'ouvrage peut-il présupposer une conclusion positive de l'enquête d'utilité publique et éliminer l'hypothèse qu'elle puisse apporter quelques modifications que ce soit au projet ?

2. Attention ! Un projet peut en cacher un autre

A première vue, le projet présente un aspect paradoxal :

la distance de la ligne Peuple/Châteaueux est de 1,7 km mais vient s'y rajouter une refonte complète de la ligne existante place du Peuple/place Jules Ferry. Ce tronçon représente, à lui seul, 1,5 km, de plus, on doit y ajouter l'aménagement de l'espace entraîné par le dédoublement de la ligne entre la place du Peuple et la place Anatole France soit 700 m.

Ainsi, alors que la nouvelle ligne créée représente 1,7 km de desserte, les travaux « complémentaires » entraînent des aménagements de voies aussi importants et aussi lourds sur 2,2 km.

Comment peut-on justifier que l'on multiplie par plus de 2 fois le coût du projet ?

2.1 La solution du tram/train

Voici la réponse à la question précédente :

la ligne place du Peuple/Châteaueux n'est qu'un maillon dans une ligne infiniment plus longue, celle de Firminy/Châteaueux.

Et en effet, si le dossier n'est, sans doute, pas vraiment explicite sur la question, il l'aborde néanmoins (page 12), il s'agit donc de « la préfiguration de l'interconnexion en direction de Firminy : limitation des obstacles, plate-formes, quais, stations, traverses permettant la pose de fils de rails à gabarit S.N.C.F. ».

Et l'on comprend que, dans la mesure où l'on met au gabarit S.N.C.F. le tronçon Châteaueux/Peuple/Jules Ferry, que le tronçon Jules Ferry/Bellevue a lui-même été mis au gabarit S.N.C.F., il ne restera plus qu'à réaliser l'interconnexion avec les trains Firminy/Bellevue pour que l'objectif réel du projet soit atteint à savoir une ligne de type S.N.C.F. assurant la liaison Firminy/Châteaueux en utilisant comme zone de transit l'hyper-centre historique de Saint-Etienne !

Le dossier présenté au public n'analyse pas toutes les contraintes et les nuisances urbaines qui découleront d'une telle option.

2.2 « Maîtriser les nuisances urbaines »

Dans la mesure où les rues d'implantation de la nouvelle ligne comporteront à la fois la circulation automobile et le tram, il est difficile de justifier que les riverains bénéficieront d'une maîtrise des nuisances urbaines.

C'est notamment le cas du cours Victor Hugo et de l'avenue de la Libération.

De plus, les contraintes imposées pour le bon fonctionnement d'une ligne de tram et notamment la limitation des croisements de la ligne avec le flux automobile, obligent en une redistribution de la circulation qui va, dans les faits, concentrer des flux jusqu'alors répartis sur des rues à faible gabarit comme ce sera le cas dans la rue du Gris-de-Lin et la rue Cugnot. Dans une moindre mesure, on retrouvera une même situation pour la rue Etienne Mimard.

Mais surtout, compte tenu du fait que l'objectif du projet est de transformer l'hyper-centre de Saint-Etienne en simple lieu de transit d'une desserte de ville à ville, il est difficilement contestable que, lorsque la connexion sera réalisée à Bellevue, les nuisances, par le fait du passage train/tram de par sa nature et sa fréquence, va apporter dans la rue Gambetta, le cours Victor Hugo, place du Peuple, avenue de la Libération et place Fourneyron une nuisance d'une importance peu imaginable puisque, aussi bien, aucune ville n'a jusqu'alors envisagé l'idée de faire passer un train/tram dans son hyper-centre.

2.3 Un train/tram sans justification

La ville de Saint-Etienne bénéficie d'un réseau ferré qui ceinture d'une façon parfaite son centre-ville.

En effet, la gare de Bellevue se trouve sur la ligne de tramway, la gare du Clavier se trouve à quelques encablures de la place de l'Hôtel-de-Ville et la gare de Carnot elle-même desservie par le tramway est reliée directement à la gare de Châteaueux.

De plus, la région a décidé l'engagement d'une subvention considérable pour assurer l'électrification de cette ligne S.N.C.F. Firminy/Châteaueux.

Dans ces conditions, il n'existe aucune justification à cette idée de passage d'un train/tram Firminy/Châteaueux par l'hyper-centre qui aurait, outre les énormes nuisances évoquées ci-dessus, l'inconvénient de doubler et donc de rendre inutile l'investissement régional.

2.4 Un espace architectural patrimoniallement fort

Hormis le blockhaus des Ursules, sur lequel fort à propos la ville vient de faire procéder à l'enlèvement d'une partie de sa dalle, l'espace architectural constitué par la rue du Général Leclerc et le cours Victor Hugo mérite attention, plus encore l'avenue de la Libération avec ses immeubles Lamaizière et Noulon-Lespès, constitue un ensemble architectural cohérent et de premier ordre. Il serait inapproprié d'intervenir dans ces lieux sans tenir compte de leur qualité. Est-il prévu l'intervention d'un architecte du patrimoine pour traiter ces espaces ? L'avis de l'architecte des Bâtiments de France a-t-il été sollicité ?

Par ailleurs, la superposition de cette nouvelle ligne de tram sur la couverture du Furan soulève des questions certes d'ordre technique mais aussi patrimonial. Que restera-t-il de ces ouvrages en pierres voûtées lorsqu'elles auront été abaissées et munies d'une dalle en béton armé que ce soit sur le cours Victor Hugo et plus encore celles situées sous la place du Peuple datées du XVII^{ème} siècle ? Dans d'autres lieux, de tels ouvrages susciteraient l'intérêt, une mise en valeur et l'organisation de visites.

La question reste posée, alors que la désinvolture avec laquelle notre ville traite son patrimoine devient de notoriété publique, à telle enseigne que lors de la récente et brutale destruction de la maison Peurière du XVIII^{ème} siècle, la société savante la plus représentative du patrimoine stéphanois a écrit :

« Cette démolition volontaire et délibérée discrédite une nouvelle fois la politique patrimoniale de la municipalité stéphanoise et les Amis du Vieux Saint-Etienne s'interrogent désormais sur la cohérence de l'attribution du label « Ville d'art et d'histoire » à Saint-Etienne et la réalité d'une ambition de Z.P.P.A.U.P. (Zones de Protection) pour cette ville, qui perd chaque jour un peu plus de sa valeur, de sa spécificité et de son âme »

Il ne s'agit pas là de défendre « des vieilles pierres » mais purement et simplement notre attractivité. En effet, qu'est-ce qui fait l'attraction d'une ville ? Ses secteurs à échelle humaine, composés par des architectures originales et à caractère, où le piéton aime flâner. L'organisation d'espaces froids et hors échelle, les découpes au cordeau, la banalisation de l'environnement architectural sont, à terme, une source de désertification.

2.5 « Valoriser l'espace urbain »

Cet objectif, visé dans le dossier, est-il rempli ?

La rue du Général Leclerc et le cours Victor Hugo avec son marché Albert Thomas constituent un ensemble esthétiquement et socialement agréable. Qu'advient-il avec la disparition de ses larges et confortables trottoirs actuels et le cumul sur ces voies des circulations automobiles et tram/train ?

Le sort de la place du Peuple est, lui, définitivement noué puisque le dossier lui-même lui attribue désormais la vocation de « *plate-forme d'aiguillage* » !

L'enjeu de l'avenue de la Libération,

une question se rapportant à l'attractivité même de la ville se pose.

Si Saint-Etienne ne manque pas de rues piétonnes, en revanche l'espace piétonnier est fractionné et, de ce fait, n'est pas vécu par les stéphanois, ni par les visiteurs, comme un tout où l'offre commerciale puisse se développer dans la cohérence et la diversité. En effet, nos rues piétonnes sont coupées en deux par l'axe de l'avenue de la Libération : au nord, la rue Alsace Lorraine, les rues St Jean et Pierre Bérard/Elise Gervais, au sud, le quartier St Jacques avec les rues des Martyrs-de-Vingré, Escoffier, Gaston Dupré, Notre-Dame.

Une bonne approche urbaine consiste à chercher des dispositions permettant de trouver une continuité piétonnière entre ces zones nord et sud.

En réalité, le projet, notamment avec son gabarit S.N.C.F., va créer une césure encore plus profonde dans l'espace piétonnier stéphanois ; on en a l'illustration sur la rue des Docteurs Charcot.

De plus, que devient, dans ce projet, la réalisation de l'indispensable parking sous l'avenue de la Libération ? dont les entrées voitures, pourraient s'opérer à partir du boulevard urbain et les sorties piétonnières dans l'hyper-centre.

Ces deux ambitions pour l'avenue de la Libération, lesquelles métamorphoseraient la dynamique commerciale de l'hyper-centre, ont fait l'objet d'engagements électoraux écrits. Pour le parking Libération, un planning d'exécution avait été précisé mais sa date d'achèvement est dépassée depuis des années. Promesse, promesse...

La place Fourneyron actuelle n'a pas su définir clairement les fonctions piétonnières et automobiles, qu'en sera-t-il lorsque lui sera de plus adjoint la fonction tramway ?

Il n'est pas expliqué dans le dossier comment, dans les secteurs de Châteaueux, Fourneyron, Peuple ou Albert Thomas, la vie de quartier va pouvoir continuer après les travaux.

On ne dispose pas d'éléments permettant de comprendre les conséquences et les modifications induites sur les zones et les voies collatérales.

Comment va fonctionner la nécessaire recomposition urbaine le long et autour du parcours ?

2.6 Une perte de places de stationnement, obstacle à l'intermodalité route/rail

Le décompte des créations et des disparitions de places de stationnement fait apparaître une perte de stationnement de l'ordre de 300 places, dont la majorité sont actuellement dans le secteur des voies Bérard et gratuites.

Ainsi, les automobilistes qui ne bénéficieront plus de stationnement gratuit seront incités, soit à se rendre à la gare de St Chamond, soit à poursuivre par la route au lieu de prendre le train. Cette perspective va à l'encontre du souhaitable allègement de l'A47 aux heures de pointe, c'est-à-dire lors des déplacements domicile/travail.

2.7 Une réduction de la desserte de la rue Gambetta

Actuellement dans le sens sud/nord, la rue Gambetta bénéficie de 4 arrêts très également répartis tous les 200 m. Le projet ne semble pas prévoir, toujours dans ce même sens, d'autres arrêts que ceux de la place Anatole France et de l'église St Louis ce qui représenterait une distance d'environ 600 m.

2.8 Une entrave aux déplacements des véhicules prioritaires

Les couloirs de bus simplifient et accélèrent le déplacement des véhicules prioritaires.

La construction d'un réseau ferré provoquera une entrave à la circulation des multiples véhicules indispensables à la vie de la cité : sécurité-incendie, ambulances, taxis, livraisons fioul, transports de fonds, déménagements, accès aux immeubles riverains, poubelles, etc...

2.9 Amélioration ou réduction des fréquences ?

Le dépliant municipal baptisé « Journal d'information et de concertation » n° 1 – 2^{ème} ligne de tram annonce des fréquences de 3 minutes sur la ligne 4 (Bellevue/La Terrasse) contre 4 minutes actuellement. Il est également annoncé qu'il n'y aura pas d'augmentation du matériel roulant existant. Ainsi, alors que des rames vont être affectées à la 2^{ème} ligne avec un allongement de 3,4 km par rotation vers Châteaucreux, comment sera-t-il possible de bénéficier d'une amélioration des fréquences sur le réseau ?

3. Incertitudes et inconséquences budgétaires

L'importance du budget, notamment eu égard aux limites de la masse fiscale stéphanoise, nécessite une grande sécurisation de son financement et une appréhension rigoureuse de tous les postes de dépenses.

3.1 Les indemnités commerciales

Une intervention aussi massive que la mise en place et l'extension d'une ligne de tram/train dans l'hyper-centre de la ville va nécessairement entraîner des préjudices commerciaux de deux natures, occasionnels pendant toute la durée de déroulement des travaux, permanents pour les commerces définitivement pénalisés.

Toutes les villes qui entreprennent des travaux de cette ampleur sont amenés à mettre en place un collège d'experts, lesquels estiment, commerce par commerce, la nature et l'ampleur de chaque préjudice.

Aussi, il est surprenant qu'aucune ligne budgétaire n'ait été prévue correspondant au montant estimé de ces indemnités. De plus, la notion de nuisances, provisoires ou définitives, et les réparations financières qui en découlent, n'est même pas abordée.

3.2 Les indemnités immobilières

De la même manière, des résidents d'immeubles vont subir une gêne ponctuelle ou définitive, leur préjudice devra donc être apprécié. En particulier, des mesures de niveau sonore devront être systématiquement effectuées le long de la nouvelle ligne. Dans le cas où ces niveaux dépasseront les limites légales actuellement applicables, le maître d'ouvrage devra, pour le moins, prendre en charge le coût de l'isolation phonique qui s'imposera alors.

3.3 Coût global

Il ressort des informations comparées du dossier d'étude et du Journal n° 1 les données suivantes :

L'ensemble Etat/crédit européen doit produire un financement de 26,6 millions. Or, comme l'Etat s'est finalement engagé à hauteur de 10 millions, il est donc attendu 16,6 millions de l'Europe. Le maître d'ouvrage dispose-t-il d'engagements écrits à ce niveau ?

Il ressort du dossier d'étude, sans ventilation, que les collectivités (Conseil régional, conseil général et ville) assureront un financement à hauteur de 17 millions.

L'engagement de la région étant annoncé dans le Journal n° 1 à hauteur de 4,2 millions d'Euros, le maître d'ouvrage a-t-il des engagements de la part du conseil général pour compléter le financement ville jusqu'à hauteur de 12,8 millions d'Euros ?

Dans le dossier d'étude, il apparaît que la somme des financements de l'Etat, des collectivités et du montant de l'emprunt (10 + 17 + 32) représentent une somme de 59 millions d'Euros. L'enveloppe du projet étant de 75,5 millions d'Euros, comment vont être financés les 16,5 millions d'Euros de différence ? Seront-ils financés par Saint-Etienne Métropole ? Dans ce cas, la communauté urbaine assurera une participation, au coût du projet, très supérieure à celle de la ville de Saint-Etienne.

Dans ces différents types de financement, le poste le plus important s'avère être l'emprunt pour un montant de 32 millions d'Euros.

Ce montant est extrêmement élevé, notamment si on le compare à un autre emprunt, dont l'évocation a été politiquement prospère pendant des décennies, l'emprunt Manufrance.

En effet, s'il a permis de payer pendant un certain temps les 2 600 salariés de cette entreprise, il n'a pas atteint son objectif qui était de lui assurer la pérennité. Mais, au vu de l'analyse que l'on peut mener sur le présent projet, on peut également être réservé quant à la possibilité d'atteindre les objectifs socio-économiques avancés. Or, rappelons, pour mémoire, que le prêt Manufrance était de 6,1 millions d'Euros soit à peu près 4 fois inférieur au prêt actuellement annoncé dans le dossier du tram.

4. Les réserves à formuler

Des lacunes graves, tant juridiques que techniques, des incertitudes financières obligent à formuler des réserves sérieuses.

4.1 Sur la violation de la procédure

Depuis plusieurs mois, des travaux, partie intégrante du projet, sont exécutés. Cette main forcée du citoyen entache l'enquête d'utilité publique d'illégalité.

4.2 Sur l'absence de propositions alternatives

Aucune étude sur le choix des moyens n'a été réalisée.

Un dossier d'étude complet et précis sur les moyens alternatifs doit être établi.

4.3 Sur les indemnités à prévoir

Une estimation du montant des indemnités pour les préjudices commerciaux ou immobiliers, ponctuels ou définitifs, doit être établie.

4.4 Sur les incertitudes financières

Le dossier ne saurait être définitivement validé tant que le montant exact des engagements européens, départementaux, communautaires n'aura pas été confirmé par ces collectivités.

5. Conclusion

A l'analyse du dossier, ce projet, séduisant de prime abord, ne semble pas pouvoir répondre aux ambitieux objectifs socio-économiques qui lui sont fixés.

Nous sommes là dans une matière qui présente un caractère irréversible rendant insupportable les risques encourus en termes de nuisances aux populations et de dévalorisation de l'espace urbain.

Si l'on se réfère, à titre d'exemple, aux multiples variantes de tracés de bus expérimentées sur le trajet Bellevue – Saint-Etienne Sud, de graves inquiétudes peuvent surgir quant à l'absence de nécessité, et même d'opportunité, de cet ouvrage.

Les paramètres généraux qui sous-tendent ce projet sont en train d'évoluer notamment, et non le moindre, la situation en terme de démographie des populations concernées.

On sait que la ville de Saint-Etienne a perdu 9,6 % de sa population entre les 2 derniers recensements ; de plus, la projection INSEE à l'horizon 2030, terme qui rentre directement dans l'épure d'un tel projet, donne pour Saint-Etienne Métropole une perte de population de 72 000 habitants. Il est inquiétant de constater que ce paramètre n'ait pas été introduit dans l'étude.

Aujourd'hui, ce n'est pas d'un équipement lourd, contraignant, coûteux, inutile et dévastateur dont Saint-Etienne a besoin mais de la mise en place d'éléments susceptibles de lui forger une nouvelle attractivité, de faire évoluer son Image Extérieure négative.

Quel redéploiement économique peut-on espérer pour une ville, pour notre ville, dont un sondage SOFRES nous dit que 0 % des cadres français souhaite s'y installer ?

Pour toutes les raisons ci-dessus abordées, fondées sur l'observation de la réalité stéphanoise, compte tenu de l'inutilité, voire de l'aspect nuisible du projet, du risque qu'il fait encourir à nos finances fragilisées, nous estimons que la création d'une 2^{ème} ligne, du moins dans les termes où elle est présentée à cette présente enquête, ne répond pas aux critères de l'utilité publique.

Formulé à Saint-Etienne, le 2 février 2004