

Interview de Daniel Valéro, pour Prospective et Territoires

Supplément : « Saint-Exupéry, espace stratégique »

-Octobre 2019-

Daniel Navrot : Les aéroports de Lyon (Saint-Exupéry et Bron) sont exploités par Vinci Airports. Avez-vous perçu quelques changements notables depuis et quel bilan faites-vous de cette privatisation et des politiques commerciales et de développement qui y sont conduites du point de vue du territoire de la CCEL et de la commune de Genas, de son propre développement et de son attractivité ?

Daniel Valéro : Après plus de 2 ans d'exploitation, on ne peut que tirer un bilan positif et prometteur. Et je peux dire que les échanges avec la CCEL n'ont jamais été aussi nombreux qu'aujourd'hui.

De nouvelles lignes sont ouvertes, l'offre s'étoffe, le hub régional d'Air France ouvre l'agglomération sur toute l'Europe, l'offre des low cost répond aux nouveaux besoins de déplacement d'une partie de nos populations, la mise en route du terminal T1 -à connectivité intermodale améliorée- a fait grimper en gamme la qualité de service ainsi que la technologie de pointe de l'aéroport en matière de sécurité... Bref, l'obtention -toute récente- du prix du *meilleur aéroport européen dans la catégorie des 10-25 M de passagers* vient sanctionner ces efforts de modernisation et d'adéquation aux nouveaux modèles économiques.

Mais il reste encore beaucoup à faire pour plus de connexions directes et pour accéder à certaines destinations. J'espère que la liaison avec New York reviendra vite. Pour cela, il faudra que les territoires ici démontrent leur capacité de synergie avec les territoires... là-bas. Un aéroport est un formidable outil de développement, mais -sans effet miroir- les liaisons ne durent pas longtemps.

La question des *parkings*, de leur étalement et de leur coût n'est pas réglée, notamment pour les habitants du secteur qui attendent un geste économique en la matière. L'avancée du travail sur la *Magistrale* prend beaucoup, beaucoup, de temps, elle est pourtant une condition essentielle pour améliorer les accès et la fluidité du site.

L'approche environnementale devra être approfondie, mais nous convergions pour un développement durable de cet équipement prenant en compte les attentes des riverains et nos exigences de qualité de vie. L'hypothèse du second doublet de pistes, vieux serpent de mer qui effraie les populations, est écarté. Chacun sait maintenant que, pour longtemps, l'équipement actuel suffira. L'aéroport peut, et va, se développer sans ces extensions. Cessons d'en avoir peur et travaillons ensemble sur la question des nuisances et des accès.

L'amélioration du *recrutement sur notre bassin d'emplois* devra, lui aussi, progresser. Même si elle trouve des traductions concrètes dans la démarche Sato-emploi et à travers les liens entretenus avec Groupement Emploi Services, GES, (ex-Genas Emploi Services), qui met en lien offreurs de mission et demandeurs d'emploi pour ancrer l'emploi et l'habitat au sein d'une même unité géographique et limiter les déplacements domicile-travail.

La tendance est bonne, je suis très confiant dans l'avenir de l'aéroport dont j'espère qu'il sera bientôt le 2^e de France !

DN : Dans ce secteur stratégique de Saint Exupéry se pose la question de la cohérence et de l'efficacité des différents modes de transport et de communication. Comment voyez-vous s'organiser à l'avenir l'articulation entre l'aérien, le ferroviaire, le routier et autoroutier ainsi que les transports en commun ?

Daniel Valéro : Convergence et conjugaison intermodales sont indispensables, si on veut conserver et développer l'attractivité de notre territoire et celle de la plaine de Saint-Exupéry. Un aéroport, une gare TGV... sont des vecteurs indispensables pour irriguer notre territoire, faciliter les grandes liaisons européennes et l'ouverture de la Région Auvergne/Rhône-Alpes sur l'Europe. C'est aussi la condition sine qua non d'un développement touristique, notamment en direction des Alpes.

Pour autant, la frilosité de la SNCF, l'obsession de la toute-puissance de la gare de la Part-Dieu et la volonté d'y concentrer tout le tertiaire... bloquent le développement de la gare TGV, qui manque cruellement de dessertes et reste souvent vide. Un équipement aussi qualitatif et si peu usité est un vrai gâchis. Il faut vraiment que les institutionnels finissent -20 ans après- par *donner sa chance à cette gare*. 2 millions de passagers ici, 40 millions à la Part-Dieu... tout est dit ! Pourtant, on continue d'asphyxier le quartier de la Part-Dieu et les grands travaux en cours ne permettront sans doute que d'éviter l'embolie. À quand une desserte ferroviaire multipolaire ?

Dans le même temps, tous les *accès périphériques* à l'aéroport montent en charge. Les gestionnaires d'infrastructures n'ont pas anticipé le développement de la plaine de Saint-Exupéry ou de la grande agglomération lyonnaise. Nous en sommes toujours à regarder exploser la fréquentation de la rocade Est. Elle était conçue pour desservir les villages de l'est lyonnais, d'où son nom de rocade des villages... C'est bientôt l'asphyxie aux heures de pointe et l'asphyxie tout court en matière de pollution et d'atteinte à la santé. Idem pour relier le bassin stéphanois avec l'interminable feuilleton de l'A45, méprisant cet important bassin de vie et bassin économique, notamment sa qualité en matière de sous-traitance.

Les *transports en commun*, quant à eux, progressent, mais trop lentement. En tant que vice-président de la CCEL, au sein du Sytral et dans le cadre du PDU 2017-2030, ou encore du SCot, je n'ai eu de cesse de réclamer *un projet sérieux de transports en commun lourds pour le corridor Centre-Est* depuis Lyon jusqu'à Eurexpo, puis au-delà en prolongeant T5 (via la rue Montgolfier) dans la ZI Mi-Plaine jusqu'à l'aéroport et la CAPI. Une telle desserte renforcerait aussi l'intérêt d'une desserte quotidienne d'Eurexpo, désengorgerait l'A43...

Je me félicite d'avoir pu obtenir le lancement des études en commençant par le quadrant Est. Ne serait-ce que pour Genas, 3 000 emplois supplémentaires sont attendus à l'horizon 2030. Et il faut aussi intégrer la déconnexion entre lieu d'habitat et d'emploi. Chez nous, 1/3 des résidents travaillent sur site. Les autres se déplacent, notamment en direction du Grand Lyon. Mais à l'inverse -et on n'en parle jamais- environ 10 000 habitants de la grande agglomération lyonnaise viennent travailler chez nous chaque jour... La charge est effective dans les 2 sens. Les carences de transports en commun sont un risque pour l'environnement, la santé et la qualité de vie. Elles sont aussi un frein déterminant pour l'implantation d'entreprises et le recrutement, notamment pour les emplois les moins qualifiés.

Aujourd'hui la situation est très simple : nos collectivités sont prêtes à accueillir les porteurs de projet et notre art de ville fait envie. Nos terrains sont disponibles et aménageables. Les entreprises nous démarchent, mais ça bloque du côté des mobilités. Et les investissements sont retardés par l'absence de vision globale, multimodale, interdépartementale... et programmée.

On parle sans cesse de la 3^e couronne, où il n'y a aucune urgence et où le potentiel de développement n'a rien à voir avec le nôtre. On s'affronte pour savoir si on fera un tram ou un RER, plutôt que de mesurer correctement les volumes et cadences requises. On décline l'A6-A7, sans vraiment regarder où vont atterrir tous ces déplacements refoulés... On semble se préoccuper des questions environnementales... Et pourtant, on oublie l'absolue nécessité -à court terme- d'une *ligne forte desservant l'Est* (en passant par le Sud) via Eurexpo, Mi-Plaine, l'aéroport/plaine de Saint Exupéry, jusqu'à constituer une « couture » avec l'Isère et l'Ain. Alors certains investisseurs perdent patience et choisissent d'autres sites européens.

DN : Que vous inspire le problème plus spécifique de la liaison entre la plate-forme de Saint-Exupéry et le centre de Lyon, liaison aujourd'hui assurée par Rhônexpress ?

Daniel Valéro : On se trompe souvent de débat sur Rhônexpress. La question n'est pas celle de son intérêt car cette liaison est indispensable. C'est un service de qualité qui répond aux attentes d'une clientèle en quête de confort, de fiabilité, qui est prête à en payer le prix.

Ce qui pose problème c'est *l'absence d'alternative économique* avec des liaisons essentiellement financées -cette fois-ci et contrairement à Rhônexpress- par des fonds publics, comme pour le reste des transports en commun. La décision récente du tribunal nous a permis, au sein du Sytral, d'enclencher très vite cette alternative économiquement douce avec la ligne 47 et bientôt la ligne 48, qui desservira notamment Genas. Je remercie F. Bouzerda à ce sujet. Elle a su écouter les territoires et a bien compris notre « étranglement » via ce contentieux sans fin. C'est un vrai soulagement pour tous les habitants de l'agglomération, mais avant tout pour les nôtres. C'est tout de même le comble d'avoir la zone aéroportuaire « au bout de la rue » et de ne pas avoir le « droit » d'y aller en bus.

En période de marche quasi-hebdomadaire pour le climat, c'est une hérésie. Sans parler des questions d'emploi et de pouvoir d'achat avec une zone aéroportuaire qui peine à recruter faute, notamment, de moyens de déplacements économiques et cadencés au quotidien. Il fallait que cette aberration cesse, c'est fait.

Une fois que ce point de crispation sera vraiment réglé, nous pourrons peut-être nous consacrer à la seconde difficulté qui est celle de la mixité de ligne entre le T3 et Rhônexpress et de la saturation du T3 liée à ce *conflit d'usage*. Elle pénalise tout l'Est lyonnais et ne permet pas de progresser en matière environnementale. Le T3 doit se développer, les cadences et capacités augmenter. Car les axes routiers saturent chaque année d'avantage et le déclassement de l'A6/A7 sera le « coup de grâce » pour notre secteur. L'Est lyonnais a été oublié alors qu'il porte l'essentiel de l'accroissement démographique et économique de la Métropole et du Département. 150 000 nouveaux habitants sont projetés dans le très grand Est, et des polarités urbaines -dont fait partie Genas- y ont élu domicile au sein des outils de programmation et dans les faits. Certains de mes pairs sous-estiment cette réalité pourtant validée et confortée par tous les documents d'orientation et de prospective, dont le SCoT, que nous avons tous signé...

DN : La plaine de Saint Exupéry est l'objet de réflexions et de discussions entre collectivités territoriales et avec l'État. Outre les questions de transport et communication, quels sont selon vous les principaux enjeux dans ce secteur qui jouent un rôle déterminant au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise et même bien au-delà?

Ces dernières années la Ville et la Métropole envisageait un développement dans la plaine de Saint-Exupéry, centré sur les fonctions logistiques, non concurrentielles avec, par exemple, le projet Part Dieu alors que la Région projetait un développement moins spécialisé et plus ouvert à d'autres activités, notamment tertiaires. Quelles sont vos analyses et position sur cette dimension de la problématique Saint Exupéry ?

Daniel Valéro : Encore une fois les politiques doivent jouer leur rôle et cesser de tarder dans la mise en place d'un compromis. Sinon, les réalités de terrain prendront le pas et l'aménagement se fera par défaut et dans le désordre. On placera ici ce qu'on ne peut -ou ne veut pas- mettre ailleurs, au mépris d'une logique d'ensemble et de l'environnement et en reproduisant (en les éloignant un peu en périphérie) les erreurs du passé. Il faut aussi raisonner en territoire élargi encore plus à l'Est, côté Isère et Ain, et aussi du côté du bassin stéphanois pour vraiment prendre en compte toute la zone de chalandise de la zone aéroportuaire.

Des discussions sont en cours dans le cadre du Pôle métropolitain et aboutiront à la rédaction d'un Schéma concerté d'aménagement pour la plaine de Saint-Exupéry. De la logistique, il en faudra dans ce schéma et il y en aura. Mais il ne s'agit pas de le dédier à cette mono-activité. Nous avons un *projet de développement économique propre*. Il répond aux besoins identifiés et projetés de notre territoire. Il préserve nos *paysages et nos exploitations agricoles* en s'appuyant sur la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement). Nous nous y sommes engagés et j'y veillerai. Ce pan agricole, qui a fondé notre activité économique dans l'Est, est trop souvent négligé mais nous, nous y tenons. Il faut le protéger et éviter un étalement déraisonnable et hors d'époque. L'activité de demain doit rimer avec sobriété foncière et réversibilité des espaces. Pour ne pas consommer et polluer inutilement une réserve foncière de qualité et pour anticiper les reconversions des espaces. Là encore, peut-on tirer des leçons du passé avec ses immenses sites que nous finissons à peine de reconvertir ? Le maître mot de nos aménagements devra être l'agilité.

Pour équilibrer cette approche, j'ai travaillé depuis plusieurs années avec nos partenaires institutionnels et économiques afin de mettre en place notre stratégie de marketing territorial et *notre marque « Territoire d'envol »*. Elle a été lancée le 26 juin dernier, justement sur la plateforme aéroportuaire. Il s'agit de créer une vraie polarité économique, de proposer nos espaces parfaitement connectés à une *demande variée à haute valeur ajoutée, que ce soit de l'immobilier économique ou du tertiaire*.

En plus, nous avons dans l'Est un cadre de vie exceptionnel, en proximité immédiate avec les plus grands services culturels -ou autres- offerts par la Métropole. Nous sommes au cœur de toutes les liaisons, nous disposons d'un bassin de main d'œuvre qualifiée... Nous avons donc de l'or dans les mains.

À nous de donner de la visibilité à nos parcs d'entreprises, d'exister « avec » et pas « en concurrence » contre Only Lyon -par exemple-, de fédérer nos entreprises et d'aller chercher de grands groupes -comme je le fais sans cesse à Genas avec, par exemple, le très récent accueil du siège européen de Bonduelle fresh-.

C'est possible, mais il faut jouer groupé, y compris à l'intérieur de l'Est lyonnais ! Notre grand voisin n'a eu bien souvent qu'à jouer avec nos propres dissensions, certains d'entre nous n'hésitant pas à mettre à mal la stratégie collective pour accueillir telle ou telle plate-forme et grignoter un peu de taxe locale à leur profit...

Il faut garder nos spécificités et les revendiquer, en s'inscrivant dans un vaste ensemble régional. Nous profitons bien sûr de la lisibilité lyonnaise et nous apportons nos atouts décisifs. Nous sommes légitimes dans ce dialogue qui doit se faire sur un pied d'égalité. Sans nos voies d'accès, sans l'aéroport, sans la 2^e ZI de France qu'est Mi-Plaine -en partie chez nous-, sans notre immense foncier et notre bassin d'emplois et d'habitation, sans nos espaces naturels... la Métropole ne pourra plus se développer. *Nos destins sont liés*. Encore plus aujourd'hui qu'hier parce que la concurrence est plus sévère et que la richesse des collectivités n'est plus qu'un souvenir. Il faut donc abandonner postures défensives et craintives d'une part et velléités colonisatrices d'autre part, pour construire ce territoire élargi, ces fameuses métropoles d'équilibre dont on parle... depuis 50 ans et Louis Pradel !

DN : Comment percevez-vous le projet d'installation d'une plate-forme d'Amazon aujourd'hui objet de polémiques et de recours ?

Amazon est un projet important pour notre territoire et ceci ne contredit pas mes propos précédents. Bien sûr que la surface concernée est importante, mais il faut bien placer ce type d'équipement à côté des voies d'accès. Ce sont 2 500 emplois annoncés, avec des emplois peu qualifiés dont nos communes ont aussi besoin. C'est également de l'emploi « sur site », qui évite des mouvements pendulaires sur des axes déjà chargés.

Il ne faut donc pas regarder ce projet qu'à l'aune des hectares banalisés qu'il requiert ou pousser des cris d'orfraie quant au modèle économique qu'il incarne. Le problème n'est pas Amazon. C'est celui que j'évoquais précédemment avec l'absence de décision en matière de mobilités dans un calendrier qui corresponde à celui du business. Il faut *anticiper le flux de véhicules et de poids lourds puisque, de toute façon, le développement du e-commerce est -quant à lui- déjà là...*

DN : Considérez-vous que l'espace de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry et certaines des collectivités locales qui y sont situées ont vocation à intégrer un jour la Métropole de Lyon, qu'elles soient dans le Rhône, l'Isère ou l'Ain et bien sur tout particulièrement la CCEL ? A quel horizon et dans quelles conditions?

Daniel Valéro : Est-ce que la question, aujourd'hui, est encore celle du périmètre ? Je ne sais pas. Toute notre interview montre que les clefs d'entrée sont plutôt thématiques ou liées aux compétences. Qu'elles sont forcément partagées, discutées et amenées à évoluer dans une échelle de temps très courte.

Regardez le projet de la Plaine de Saint-Exupéry piloté par le pôle Métropolitain et par toutes les grandes collectivités concernées Métropole, CCEL, CAPI... avec *une gouvernance partagée et concertée*. Les décisions y sont prises à l'unanimité...

On pourrait aussi parler des opportunités offertes par la Loi NOTRe, de l'idée de *commune nouvelle*....

S'il s'agit de tricoter une autre organisation territoriale pour la Métropole, il faut désormais une Loi. Donc cela n'arrivera pas par surprise, tout le monde peut rester décontracté... Et notamment nombre de nos nouveaux habitants. Ils viennent justement de la Métropole et l'ont quittée pour choisir un autre mode de vi(II)e. Ils considèrent que la Métropole est arrivée au bout des injonctions de densification, et ils ne partagent plus ce modèle d'urbanisation. Ils veulent vivre autrement. Il faut en tenir compte.

Et puis nous avons chacun beaucoup d'atouts... Une grande Métropole avec toutes ses caractéristiques et qualités d'une part. L'Est lyonnais -et notamment Genas et Colombier-Saugnieu- d'autre part avec un aéroport, une gare TGV, une multitude d'axes routiers, une réserve inégalable de foncier de qualité, 19 zones d'activités, 3 500 entreprises, 24 000 emplois privés, 40 000 habitants... Sans compter notre potentiel fiscal et financier qui n'a échappé à personne et surtout pas au Département, qui a grandement besoin de la CCEL pour porter ses compétences depuis la séparation avec la Métropole.

La discussion, si elle est d'actualité un jour, ne sera plus déséquilibrée. *Nous sommes sereins.*