

## CAHIER D'ACTEUR n° 9

# LE COÛT DE L'ANNEAU DES SCIENCES, UN MAUVAIS COUP AU CONTRIBUABLE !



**L'ASSOCIATION SAINT GENIS-SUD  
a été créée en 1990.**

Ses objectifs :

- Lutter contre le projet de TOP et toute autre infrastructure autoroutière dans l'agglomération lyonnaise .
- Favoriser les alternatives au tout-route
- Promouvoir le développement des transports en commun
- S'inscrire dans une démarche de développement durable
- Lutter contre la pollution

**Contact :**

Association Saint Genis Sud  
**Denis Cola**, Président  
23, chemin des Sources  
69230 SAINT GENIS LAVAL  
saintgenissud@free.fr  
<http://saintgenissud.jimdo.com>

**INTERROGEONS-NOUS :**  
**en quoi les 4 objectifs du projet (soulager les quartiers et requalifier l'autoroute en ville, relier et développer les sites de projets urbains, rendre accessibles les bassins de vie) ne seraient-ils atteignables autrement et à moindre coût ?**

L'évolution de nos sociétés (mobilité professionnelle), l'aménagement de nos territoires (mégapoles, étalement urbain...) font que le budget « déplacements » des ménages, comme le budget logement, prend une part toujours plus importante. Aujourd'hui, ce poids devient encore plus insoutenable du fait de la crise énergétique. Le transport collectif, quand il est possible, pèse 5 à 10 fois moins sur ce budget, que le transport individuel routier. La mise en œuvre d'une politique d'équité sociale passe donc prioritairement par le développement de solutions pertinentes et compétitives de transports collectifs, pour permettre au plus grand nombre de réduire le poids économique de la nécessaire mobilité.

La limitation des budgets des collectivités locales contraint, encore plus aujourd'hui qu'hier, les élus à prioriser leurs dépenses, tant en fonctionnement qu'en investissement. Les besoins sont nombreux : toute dépense, en particulier d'investissement, doit être mise en regard de celles qui devront donc être reportées.

### ÉVOLUTION DU COÛT AU FIL DES ANS

Le coût du TOP est annoncé actuellement de l'ordre de 2 à 2,7 milliards d'euros HT (2011). Il paraît logique de retenir le plus élevé. En effet, il était déjà annoncé à 2 Mds € TTC en 1997 par les mêmes services, or durant cette période :

- L'indice des travaux publics a augmenté de 67 % ;
- Les exigences normatives en matière de sécurité n'ont cessé d'augmenter ;
- TEO avait été budgété à 3,9 Mds de francs mais a coûté 6 Mds de francs

## BILAN FINANCIER ANNUEL DU TOP

Les charges :

- Remboursement de l'investissement financé par l'emprunt à 4,5 % pendant 38 ans (soit 169 M€ par an pendant 38 ans)
- Les coûts d'exploitation de l'infrastructure, travaux de maintenance, sécurité...

Les recettes :

Elles sont issues du péage et estimées entre 50 et 71 M€ (selon les hypothèses), de l'ordre du double de TEO (31 M€).

**Retenons la valeur médiane : est-ce réaliste ?**

	Charges (en M€)	Recettes (en M€)
Emprunt	169	
Coût d'exploration (source Grand Lyon)	30	
Péage (source Grand Lyon)		60
TOTAL	199	60
Bilan	139	

**C'est donc un fardeau minimum de 139 M€ annuels pendant 38 ans pour les 2 collectivités.**

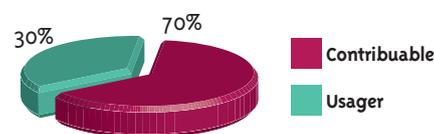
**TEO, 15 ans après sa mise en service : 100 M€ de travaux de mise aux normes sont budgétés par le Grand Lyon !**

## MAIS QUI PAIE VRAIMENT ?

Analysons la répartition des charges : comparons le coût pour les collectivités et pour l'utilisateur.

L'utilisateur paie le péage 60 M€ annuels. Le contribuable finance la différence entre les charges et les recettes, soit 139 M€ par an.

La participation annuelle des collectivités (Grand Lyon et Conseil général) au budget du SYTRAL est de 146 M€, quasi-équivalente au coût annuel du TOP.

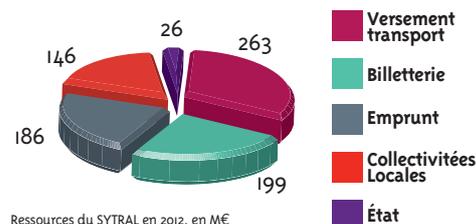


**L'utilisateur ne paierait que moins d'un tiers du coût**

## COÛTS DES TRANSPORTS COLLECTIFS ?

Souvent il est affirmé que les transports collectifs coûtent cher à la collectivité. Ces deux graphiques montrent que le TOP coûtera aussi cher aux deux collectivités (Grand Lyon et CG du Rhône) que l'ensemble des TC gérés par le SYTRAL.

Or le SYTRAL est sur une base de 850 000 déplacements jour à comparer avec une base de 60 000 véhicules par jour.



**Souvent il est mis en avant que l'utilisateur des transports collectifs ne paie qu'1/4 des coûts. C'est exact, mais c'est autant que l'utilisateur du TOP (en prenant un péage raisonnable à 50 M€)!**

**Au regard des usages la collectivité participerait 11 fois plus (800 000 / 72 000) pour le TOP que pour les transports collectifs.**

## ON N'EST PAS DUPES !

L'Anneau des Sciences est présenté par le Grand Lyon comme un projet qui serait novateur par rapport au TOP. Mais qu'en est-il effectivement ? Le tracé est celui présenté par le Conseil général sous le nom de TOP en 1992, de ce côté donc rien de nouveau ! Il serait différent de par l'association trompeuse d'un développement de 800 à 1000 M€ de transports collectifs associés. Or le budget présenté par le Grand Lyon ne comprend pas ce développement des

transports collectifs. En effet, il nous est annoncé un coût de remboursement de l'investissement à hauteur de 169 M€ par an pendant 38 ans pour l'ensemble des 2 collectivités. Cela correspond à un investissement de 3 000 M€, soit le seul coût de l'infrastructure routière TTC selon les estimations actuelles. Donc on communique sur l'Anneau des Sciences associant infrastructure routière, transports collectifs et réaménagement de voiries, avec un budget et un tracé du TOP. Est-ce bien honnête ? Par leur tour de passe-passe, les « marchands de

TOP » dans leur projet préemptent deux mandats d'investissement du SYTRAL au profit du TOP en prétendant qu'ils développent un projet multimodal, il s'agit ni plus ni moins de la captation, honteuse à leur profit d'investissements prévus au SCOT, qui devraient voir le jour en dehors de tout projet de bouclage de périphérique. Au contraire, en cette période de contraintes budgétaires, leur avènement est plus probable sans le TOP qu'avec.

## DES ROUTES PAVÉES DE BONNES INTENTIONS...

Les chambres de commerce et de nombreux élus ne cessent de réclamer de nouvelles infrastructures routières au motif qu'elles sont bonnes pour la « croissance », c'est à dire l'augmentation du PIB. Selon eux, la non-réalisation du TOP conduirait à l'atrophie économique de l'Ouest lyonnais.

Outre le fait que ce calcul ignore largement certains effets négatifs de la création de richesses matérielles, ce dogme est à présent remis en question par de nombreux experts. Ainsi le Conseil économique pour un développement durable, émanation de l'État, a publié en 2009 un document faisant la synthèse d'études scientifiques, intitulé « Des routes pavées de bonnes intentions ». La conclusion en est assez dérangeante pour les partisans de la route à outrance :

*« La littérature est, comme souvent, nuancée sur l'impact réel des dépenses d'infrastructures. Si ces dernières ont*

*bel et bien un effet positif, cet effet résulte pour l'essentiel des premiers investissements qui établissent le réseau et non des extensions et/ou des aménagements effectués à un stade plus avancé. Il est important de noter que les politiques favorisant le transport collectif urbain semblent avoir un rendement social marginal bien plus élevé que les infrastructures routières. »<sup>(1)</sup>*

C'est le secteur de la logistique, avec ses plateformes de camions si peu avenantes, qui bénéficient le plus des extensions routières. Celles-ci sont d'ailleurs soumises à la loi dite de Downs : chaque nouvelle infrastructure engendre un trafic supplémentaire ; après quelques années la congestion est de nouveau problématique ! Enfin, si certaines zones reculées bénéficient réellement en termes économiques d'un « désenclavement », d'autres sont victimes au contraire d'une relocalisation dans les grands centres urbains. Rien n'est écrit à l'avance, sauf l'augmentation de la dette publique.

## LE COÛT DES EFFETS DE LA POLLUTION AUTOMOBILE SUR LA SANTÉ DE LA POPULATION FRANÇAISE...

Les coûts directs liés à la santé de la population française, engendrés par la pollution atmosphérique sont évalués à plus de 5,3 Mds€ par an, dont 3 milliards (57 %) seraient attribuables à la pollution générée par le transport routier.

Ainsi les effets sanitaires de la pollution atmosphérique, en termes de réduction moyenne de l'espérance de vie de la population française (environ 320 000 années de vie perdues par an) et en termes de coûts directs (autour de 5 Mds€/an), sont comparables à ceux des accidents de la route. En l'état actuel des connaissances scientifiques, il apparaît bien que la pollution atmosphérique exerce des effets sur la mortalité à la fois à court terme, du fait des variations journalières de la pollution, et à long terme, du fait d'une exposition cumulée.<sup>(2)</sup>

## COÛT DES NUISANCES DUES AU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Les nuisances provoquées par les transports de voyageurs sont le bruit, la pollution atmosphérique, l'effet de serre, la congestion et les accidents de la circulation.

On notera là encore l'avantage des transports collectifs. **Il s'agit de comparer l'ensemble des coûts. Lorsque l'on affirme que les transports collectifs sont onéreux vis à vis de l'automobile, on se garde bien de prendre en compte l'ensemble des coûts !**

### Comparaison des coûts externes des différents modes de transport

Coût en 0,01€ par voyageur.km	Motos	Voiture	Tramway	Bus
Bruit	1,7	0,52	0,08	0,13
Pollution	0,35	1	0,27	1,2
Effet de serre	1,1	1,5	0,16	0,6
Congestion	0	6,58	0	1,87
Accidents <sup>(3)</sup>	22,29	7,3	0,30	0,42
Total	25,44	16,9	0,81	4,22

**Par rapport à la voiture, les coûts externes sont divisés par 4 avec le bus voire par 20 avec le tram !**

### COÛTS EXTERNES DU TOP :

**Appliquons au TOP les ratios ci-contre. Avec une hypothèse de 60 000 véhicules jour contenant 1,2 passager et parcourant une moyenne de 8 km, les coûts externes imposés à la société seraient de plus de 35 M€/an (valeur 2011).**

<sup>(1)</sup> Conseil économique pour le développement durable. Des routes pavées de bonnes intentions. Références économiques. Numéro 9, 2009.

<sup>(2)</sup> Source : Institut de Veille sanitaire.

<sup>(3)</sup> Il s'agit du coût des accidents

## ➡ À CONTRE-COURANT DES RECOMMANDATIONS EUROPÉENNES

L'Union européenne veut sortir du tout-routier et internaliser les coûts externes du transport. Par exemple le Livre vert pour une nouvelle culture de la mobilité urbaine préconise de « rendre attractifs et sûrs les moyens de transport susceptibles de remplacer la voiture ».

De plus la France est d'ores et déjà poursuivie en justice par la Commission européenne auprès de la Cour de justice de l'UE. « La France n'a pas pris à ce jour de mesures efficaces pour remédier au problème des émissions excessives de particules fines dans plusieurs villes », souligne l'exécutif européen. En théorie, la France est menacée d'une amende record de 10 à 30 M€ si elle n'agit pas !

Lyon arrive en 3<sup>e</sup> position des villes les plus polluées de France !

**Peut-on vraiment penser que le TOP contribuera à diminuer l'usage de l'automobile et la pollution ?**

## À CONTRE-COURANT DES ENJEUX DU 21<sup>e</sup> SIÈCLE

L'offre de transports collectifs est déterminante sur l'attractivité d'une ville. Leur usage est croissant alors que la part modale de l'automobile est décroissante.

Les carburants ont augmenté de 63 % sur les 7 dernières années, cette tendance se poursuivra probablement.

## Conclusion



La solution présentée par le Grand Lyon s'avère très coûteuse, elle obère les capacités d'investissement des collectivités dans d'autres modes de mobilité qui pourtant s'avèrent nécessaires au regard de nos engagements vis à vis de la pollution et sont plus vertueux socialement.

Trop souvent, ces solutions routières tant utilisées au 20<sup>e</sup> siècle n'ont pas apporté les bienfaits escomptés, tels que la fluidité et le dynamisme économique.

**CHANGEONS D'ÈRE, NOUS CHANGERONS D'AIR.**

