



Saint Genis les Ollières le 20 Mars 2013

Contribution au débat public sur le projet de TOP (Tronçon Ouest du Périphérique de Lyon ou Anneau des Sciences

Résumé de la Contribution :

L'Association Chante-Ruisseau s'interroge depuis longtemps sur les déplacements dans l'Ouest lyonnais où l'utilisation de la voiture individuelle est très importante. La densification urbaine et la croissance démographique induite vont accentuer ces déplacements automobiles.

Le projet de TOP n'est pas une solution pertinente dans la mesure où il viendrait en concurrence avec les efforts entrepris pour favoriser les transports collectifs.

Présentation de notre Association : Association déclarée en Préfecture le 8 mars 1996.

En 2012, nous avons 86 familles adhérentes et à jour de leur cotisation ce qui correspond à environ 300 personnes résidentes principalement sur la commune de Saint Genis les Ollières (5 000 habitants).

Le but premier de Chante-Ruisseau c'est de faire découvrir et aimer la nature et l'environnement qui nous entourent afin de les préserver. Nos principaux modes d'action sont :

- sensibiliser, informer, éduquer sur notre proche environnement : à ce titre nous organisons des sorties, des débats et publions un périodique « *Le Petit Journal de Chante-Ruisseau* » deux fois par an.
- agir pour préserver et valoriser la nature et l'environnement,
- rechercher des alternatives aux projets routiers et autoroutiers en développant notamment les transports en commun et tous les déplacements en mode doux.

Le Constat en matière de déplacement dans l'Ouest Lyonnais

Force est de constater qu'aujourd'hui il n'existe pas de ligne forte de transport collectif sur l'Ouest Lyonnais entre Vaugneray et Lyon et irrigant les communes de Grézieu la Varenne, Saint Genis les Ollières, Brindas, Craponne et Francheville. Les lignes TER du Conseil Général concernant surtout le Nord-Ouest et le Sud-Ouest mais pas le cœur de l'Ouest Lyonnais.

La croissance démographique forte de ce secteur et la non adéquation au marché des lignes actuelles TCL nous obligent à avoir une réflexion en termes de déplacements dans ce secteur.

La réflexion menée par les élus locaux et les associations locales, dont Chante-Ruisseau, depuis les années 2000 sous l'impulsion du Conseiller Général et Vice-Président aux transports Georges Barriol, était principalement d'apporter une réponse à cette carence.

De grands projets d'aménagements autoroutiers ont vu le jour récemment avec la mise en service de l'A89 et d'autres sont à l'étude comme le COL. En ce qui concerne ce dernier, la très grande majorité des élus et de nombreuses associations locales y sont fortement opposés.

Association Chante-Ruisseau -Boîte à lettres des Associations - Mairie-
69290 St Genis les Ollières

Déclarée le 8 Mars 1996 - en Préfecture du Rhône- sous le numéro 38 326

e-mail : chante-ruisseau@wanadoo.fr

Blog : <http://chante-ruisseau.over-blog.org/>

De manière sous-jacente à cette réflexion sur les transports et les déplacements locaux, se trouve également le projet TOP pour lequel il n'y a jamais eu de véritable débat au sein des collectivités locales. Seul le monde associatif avec la SCL, Stop au TOP, Darly ... à toujours dénoncé ce projet comme contraire à une orientation plus durable de nos déplacements et de notre société.

LEOL : Un projet du Sytral pour améliorer les déplacements dans l'Ouest Lyonnais ? Un projet cannibalisé par le TOP !

Depuis plus de dix ans, notre association qui connaît bien le secteur des vallons de l'Yzeron du Ratier et du Charbonnières a avancé l'idée d'un axe structurant de transport collectif qui pourrait concurrencer l'automobile et qui permettrait de rejoindre Lyon via Vaugneray-Craponne-Tassin.

Voir en Annexe 1, l'article diffusé dans le Petit Journal de Chante-Ruisseau d'Octobre 2002, sous le titre « Un Tramway pour l'Ouest qui se fait désirer ».

Le projet du Sytral dénommé LEOL -Ligne Express de l'Ouest Lyonnais- aurait pu être cet axe fort de transport collectif mais comme nous l'avons écrit et développé dans un autre article paru dans notre Petit Journal en décembre 2010 le projet LEOL n'aura pas l'envergure nécessaire pour transformer en profondeur les déplacements dans l'Ouest Lyonnais. **Voir Annexe 2.**

Par contre, le fait que LEOL ne diminue pas l'emprise de la voiture sur la RD 489 à Craponne et Francheville est sans doute voulu par le Conseil Général afin de pouvoir alimenter un éventuel futur TOP par le flux automobile venant de Craponne, Grézieu la Varenne, Vaugneray, Brindas et les autres communes de Coteaux du Lyonnais.

Le problème que connaît aujourd'hui Tassin avec la circulation automobile de transit pourrait être celui de Craponne demain avec la création du TOP.

Nous voyons donc que le projet de TOP aura des conséquences importantes sur notre secteur et qu'il pourrait même limiter la progression des transports collectifs.

Quelles orientation pour les années 2030 dans notre secteur et quelles alternatives au TOP ?

Tout ou presque a été dit au cours de ce débat riche et exhaustif et les collectivités locales ont toutes les cartes en main pour préparer le futur.

En ce qui concerne notre secteur, la topographie des lieux avec les vallons et les ruisseaux (qu'il nous faut protéger et valoriser mais aussi surveiller à cause des crues et inondations), nous laisse peu de marges de manœuvre en matière d'infrastructures routières. Il nous faut donc agir d'une manière importante sur le principal levier : les transports collectifs.

Plus que jamais, et l'étude complémentaire de Débat public réalisée par le cabinet TTK nous le démontre, la mise en place d'une ligne structurante au cœur de l'Ouest lyonnais et pourquoi pas un tram-train qui offrirait une solution attractive et innovante est un scénario à étudier dans la problématique des déplacements dans l'Ouest Lyonnais. Seule, une telle opération modifierait en profondeur le comportement de ses habitants.

Association Chante-Ruisseau -Boîte à lettres des Associations - Mairie-
69290 St Genis les Ollières

Déclarée le 8 Mars 1996 - en Préfecture du Rhône- sous le numéro 38 326

e-mail : chante-ruisseau@wanadoo.fr

Blog : <http://chante-ruisseau.over-blog.org/>

Pour nous autres habitants de Saint Genis les Ollières, une ligne transversale de navettes entre Craponne et Charbonnières les Bains nous permettrait de rejoindre les lignes fortes de transports collectifs proposées.

Nous reprendrons, pour terminer et en guise de conclusion un des éléments clés du rapport du cabinet TTK :

« Les secteurs suburbains / périurbains à accessibilité routière contrainte, tel que l'Ouest lyonnais, sont les secteurs qui présentent le plus de potentiel de stratégies combinées TCSP (Transport en Commun Site Propre) / densification et où ces stratégies ont le plus de chances de réussir... ou d'échouer en cas d'amélioration en parallèle d'accessibilité routière ».

En écoutant la radio tous les matins, nous avons connaissance des bouchons interminables dans toutes les agglomérations de France, de la très mauvaise qualité de l'air, de la perte irréversible de la biodiversité ...

Nos principaux décideurs connaissent tout cela et que font-ils ?

Pour l'association Chante-Ruisseau

Yves LEDON - Président -

Association Chante-Ruisseau -Boîte à lettres des Associations - Mairie-
69290 St Genis les Ollières

Déclarée le 8 Mars 1996 - en Préfecture du Rhône- sous le numéro 38 326

e-mail : chante-ruisseau@wanadoo.fr

Blog : <http://chante-ruisseau.over-blog.org/>

Annexe 1

Extrait du Petit Journal de Chante-Ruisseau, n° 14 - Octobre 2002

Le Petit Journal de *Chante-Ruisseau* Nature-Environnement à Saint Genis

Semestriel - N° 14 - Octobre 2002

Un tramway pour l'Ouest
qui se fait désirer !

Où comment améliorer
nos déplacements ?

Dossier spécial - Voir page 5

Sommaire

■ Edito	p. 1
■ Chante feu éthévier	p. 2
■ La collecte des eaux du ciel pour arroser son jardin	p. 2
■ Le Petit Reporter de Saint Genis	p. 3
■ Les grands projets routiers et autoroutiers	p. 4
■ Un « site propre » pour transports en commun	p. 5
■ Les échos des ornithologues	p. 6
■ L'Agenda Chante-Ruisseau	p. 7
■ Chante-Lectures	p. 8
■ Le point sur l'Association	p. 8

Edito



écologie

et
ge penser aux autres et surtout
à ceux qui séjourneront après



l'Ouest Lyonnais, la maîtrise et
la mise en place d'énergies

Un «site propre» pour transports en commun à l'Ouest : un rêve qui pourrait devenir réalité !

En matière de déplacements, nous arrivons peu à peu à l'asphyxie, surtout aux heures de pointe. La région et l'Etat nous disent qu'ils consacrent un effort financier important pour moderniser le réseau ferré de l'Ouest. C'est vrai, mais le problème c'est qu'il y a erreur sur l'affectation de la marchandise. En fait l'Ouest dont parle la Région c'est plutôt le Nord-Ouest et le Sud-Ouest (Saint Bel, l'Arbresle, Lozanne, Brignais).

Par contre, le véritable Ouest constitué par l'axe Vaugneray-Grézieu-Craponne-Tassin et les zones limitrophes de Pollionnay, Brindas et Saint Genis les Ollières est pratiquement ignoré dans l'affectation des budgets pour les transports collectifs, alors que la population a doublé voire triplé dans certaines de ces communes aux cours des 20 dernières années.

On a voulu nous imposer une déviation-pénétrante... ce projet coûteux et incohérent est, semble-t-il, abandonné. Mais que nous proposons-t-on à la place ?

La solution, selon nous, passe par un " site -propre " du type train-tram qui passerait au plus près du noyau urbain, principalement sur l'axe Vaugneray-Grézieu-Craponne-Tassin et pratiquement sur le tracé de l'ancienne voie de chemin de fer (voir article ci-dessous).

Nous autres, Saints Genois, pourrions avoir des navettes de rabattement en direction soit de Charbonnières ou de Craponne pour prendre le tram ou le train. . .

Le Sytral et le Conseil Général pourraient être porteurs d'un projet pour l'Ouest Lyonnais :

Nous avons interrogé M. Georges Barriol, Conseiller Général de notre canton et Vice Président délégué aux transports au Conseil Général.

« Cette démarche sur l'ancien site de Vaugneray - Saint Just est une initiative que j'ai souhaité reprendre après avoir tenté, il y a une quinzaine d'années, sans succès de réactiver. À l'époque les problèmes de circulation, cependant déjà en accroissement et les points de vue des techniciens n'avaient pas suscité d'intérêt, de même chez les élus locaux pour une réutilisation de ce site, ce que j'ai beaucoup regretté.

Les conditions sont maintenant différentes et se sont encore aggravées sur le plan de la circulation. Si rien n'est fait, il sera dans très peu de temps impossible de circuler, sachant que sur l'actuelle RD 489, il n'y a plus la possibilité de récupérer un "site propre" réservé aux transports en commun. Il existe l'opportunité à saisir de cette ancienne emprise et pour laquelle j'essaie de faire émerger un mouvement en faveur d'un projet qui concerne 2 collectivités : Sytral et Conseil général. (Cf mon site web : www.barriol.net) J'ai multiplié déjà plusieurs visites de techniciens pour faire admettre la pertinence de cette initiative ainsi que des courriers aux élus des collectivités. J'ai organisé des visites sur les lieux, avec les élus des communes concernées et j'ai recueilli, me semble-t-il, des avis et encouragements très favorables.

Il est bien certain que dans le plan de mandat actuel du Sytral et du Conseil Général, les investissements sont déjà programmés pour certains projets pour les 4 à 5 ans à venir. Ma démarche actuelle est de préparer une réhabilitation de ce site propre pour les prochaines années, en vue d'une programmation qui pourrait se réaliser après l'actuel plan de mandat, aux environs de 2006, tout dépendant bien entendu de la volonté politique des élus locaux et des décideurs. Le Président Mercier que j'ai encore vu le 4 octobre m'a demandé de visiter le site, ce que je vais organiser bientôt».

Georges BARRIOL

Un peu d'histoire... : Le chemin de fer de Lyon à Vaugneray et Mornant

La Compagnie de Fourvière et l'Ouest-Lyonnais, dite la FOL ouvre le tronçon Lyon - Vaugneray, en traction à vapeur, le 19 avril 1886, sur une longueur de 14,8 km.

L'embranchement de Tupinier à Mornant, long de 18 km, fut ouvert à son tour le 10 juillet 1887.

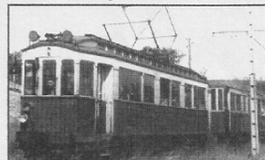
Les lignes sont électrifiées entre 1899 et 1911. On cite certains jours de courses à Craponne où la gare du Tupinier avait vu passer jusqu'à 85 trains dans la journée !!

Le parcours :

....On était en pleine nature à 6 km de la place Bellecour, avec rochers, rivières, forêts et pâturages. Après la Patelière et La Tourette, on arrivait sur le plateau de Craponne où flotaient au vent de nombreux étendages des blanchisseries.

Puis l'embranchement de Tupinier offrait ses multiples voies de garage... La ligne qui se détachait à droite mon-

tait vers Grézieu-la-Varenne et Vaugneray-Gare puis Vaugneray-Bourg. La branche de gauche au contraire des-



pendait vers le ravin de la Pillardière, franchi par un beau viaduc. Puis elle se promenait de crêtes en vallon, avec d'admirables panoramas sur la vallée du Rhône et les Alpes.

Elle desservait Messimy, Soucieu, Orléans, Saint Laurent-d'Agnay et se terminait à Mornant dans une gare imposante.

Les lignes furent supprimées en 1954.

Source : De la FOL au métro. L'épopée des chemins de fer et tramways de l'Ouest Lyonnais. L'Arrière n° 78, automne 1989

Soutenez-vous l'idée d'un projet tram-train reliant Vaugneray à Tassin via Grézieu-Craponne ?

M. Hartemann - Maire de Grézieu la Varenne - : « *Oui, la modernisation des transports en commun est la seule solution pour favoriser les déplacements urbains respectueux de l'environnement. ... Il convient de se mobiliser pour qu'il soit réalisé dans les cinq années qui viennent* ».

M. Julien - Maire de Vaugneray : « *Nous sommes très demandeurs de ce site-propre ; nous avons de la place et ce sera très facile chez nous... On mettrait la campagne à portée très facile de la ville. De plus, il faut absolument que la ligne arrive au centre de notre commune pour éviter que les habitants ne prennent leur voiture* ».

M. Galiano - Maire de Craponne :

« *On est favorable et réceptif à un tel projet. Craponne est un entonnoir avec 18 000 véhicules par jour. Dans les cinq ans qui viennent, si rien n'est fait, ça va devenir catastrophique ; il faut rapidement des alternatives à la voiture..., nous serons très actifs pour mener à bien l'initiative de Georges Barriol* ».

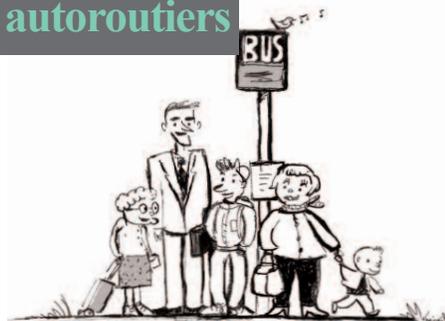
Mme Roger-Dalbert - Maire de St Genis les Ollières : « *Ce projet d'un site propre desservant l'Ouest Lyonnais me semble particulièrement intéressant, même s'il ne concerne pas directement notre commune. Étant donné la proximité de Craponne, il serait facile pour les Saint Genois de l'utiliser. D'autre part il permettrait de désengorger nos voies structurantes particulièrement encombrées par le trafic en provenance des Monts du Lyonnais* ».

Les alternatives aux projets routiers et autoroutiers

Le COL (*) réapparait : une solution d'une autre époque, le TOP (*) est relancé : une erreur certaine à éviter, l'A45 (*) sommeille : aidons-la à ne jamais se réveiller. Ces projets, nous ne les voulons, ni ICI, ni AILLEURS car d'autres orientations sont possibles !

Rejoignez-nous pour combattre ces projets irresponsables !

(*) COL : Contournement Autoroutier de l'Ouest Lyonnais - TOP : Tronçon Ouest du Périphérique A45 : 2ème Autoroute Saint-Etienne-Lyon



Deux erreurs historiques ... : évitons à tout prix la 3ème !

1971 : Inauguration du tunnel sous Fourvière. Louis PRADEL (alors Maire de Lyon) voulait ce tunnel pour que les touristes s'arrêtent à Lyon ;

1992 : inauguration de la Rocade Est (connue sous le doux nom de Rocade des villages). Voulu par Michel NOIR, elle devait faire sauter le bouchon de

Fourvière. Ce fut également une autre grosse erreur.

Aujourd'hui, Gérard COLLOMB et Michel MERCIER veulent le TOP pour réparer les erreurs de leurs prédécesseurs « visionnaires » afin de mieux circuler dans Lyon... la 3ème erreur se prépare.

Qui réparera demain les erreurs de nos deux poids lourds de la politique locale ?

Arrêtons les dégâts. Il est donc urgent d'éviter cette hécatombe.

Le TOP pour 2020 ? Je n'en veux pas !

Le projet de TOP, Tronçon Ouest du Périphérique, porté par la communauté urbaine de Lyon et par le Conseil Général du Rhône, est toujours à l'étude.

Son financement est estimé à 2 milliards d'euros (2 000 millions d'euros), mais en réalité, il pourrait se situer entre 3 et 4 milliards.

Son état d'avancement actuel, ne permet pas de voir sa réalisation effective avant les années 2020-2025.

De plus, le socialiste Gérard COLLOMB estime qu'il faut réaliser le TOP et le COL ensemble !

Le sénateur-maire UMP

d'Oullins, Jean-Noël BUFFET, n'est pas d'accord sur le tracé du maire de Lyon et souhaite un tracé large raccordé à l'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne loin d'Oullins et Pierre Bénite. La commission nationale des débats publics est saisie et les nombreux recours ne manqueront pas de freiner et de mettre KO ce projet aujourd'hui totalement irréaliste et coûteux.

Nous continuerons à dénoncer et à combattre ce projet avec le Collectif STOP AU TOP et Europe Ecologie les Verts.

Absence de concertation, de démocratie ... l'Etat impose !

Des collectivités et des élus qui résistent à la relance du COL par le préfet :

L'Etat a inscrit la réalisation de 25 km de COL dans son Schéma National d'Infrastructures Routières (SNIT). Le Préfet a convoqué les élus locaux pour débattre.

Alors même que notre député, de nombreux conseillers généraux et régionaux, des maires, désapprouvent ce projet, le même Préfet convoque la presse pour dire qu'il y a consensus...

Les élus d'Alcaly (110 communes, des communautés de communes (CCVL), des Conseils municipaux, écrivent au Préfet, prennent des motions ... ; une grande opposition refait jour face à ce projet de «COL partiel».

L'Etat veut donc amorcer et imposer, dans une démarche peu démocratique, ce projet de COL dont un groupe de travail composé d'élus et de techniciens de l'Equipement n'a pu démontrer sa réelle utilité.

Engager aujourd'hui les grands lyonnais et les habitants du Rhône sur de tels projets est irresponsable, dangereux et non conforme à la loi.

- **irresponsable** parce que les élus se doivent de réfléchir à moyen et long terme et préparer la société des générations futures et non pas céder au lobby du monde économique qui raisonne à court terme et dont l'objectif principal est le profit.

- **dangereux** parce que la crise financière a démontré la fragilité de nos économies. Nous voyons aujourd'hui des pays voisins au bord de la faillite qui sont en train d'arrêter et d'abandonner des projets similaires. Investissons l'argent disponible dans des projets humains et durables : transports collectifs, éducation et social, emplois locaux, santé ...

- **non conforme à la loi** parce que la loi Grenelle 1 votée en 2008 dit : « ... il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun... Et aux investissements ferroviaires, maritimes et fluviaux par rapport au développement des projets routiers ou aéroportuaires ». En outre, la loi sur l'air (et notamment le Plan de Protection de l'Atmosphère) oblige les collectivités à prendre des mesures pour diminuer tous les rejets polluants. La mise en place de tous ces projets autoroutiers ne va pas améliorer la pollution atmosphérique !



le tacot d'autrefois ...

Le projet de « site propre » LEOL (Liaison Express de l'Ouest Lyonnais) accouche d'une souris !

Rappel des faits : Sous l'impulsion de Georges Barriol, l'actuel Conseiller Général de notre Canton, et avec le soutien des associations, l'ancienne ligne de chemin de fer Vaugneray - Lyon devait être réhabilitée afin de la dédier aux transports en commun. Ce futur « site propre » permettant aux habitants de l'Ouest lyonnais (Vaugneray, Grézieu, Craponne, Francheville notamment mais aussi Saint Genis et Brindas) d'avoir plus de rapidité et de confort pour rejoindre Lyon.

Dans notre Petit Journal d'Octobre 2002, M. Barriol déclarait : « ma démarche actuelle est de préparer une réhabilitation de ce site propre pour les prochaines années, en vue d'une programmation qui pourrait se réaliser aux environs de 2006... ».

Déjà à cette époque, j'étais persuadé qu'il fallait étudier la solution d'un tram-train telle qu'elle existait dans la première moitié du dernier siècle. M. Barriol ne trouvait pas cette solution pertinente dans la mesure où « il faut

draît beaucoup de temps pour qu'elle aboutisse » disait-il, alors, que son projet de faire passer un bus sur certaines parties de l'ancien tracé était plus rapide et plus sûr quant à son aboutissement.

Résultat de tout cela :

Le Projet LEOL, dans le meilleur des cas, ne verra pas le jour avant 2014 et afin d'éviter la RD489 (rue principale de Craponne jusqu'aux Esses), il utiliserait le Chemin de la Patelière à Craponne et Francheville.

Là où le projet nous paraît avoir accouché d'une souris, c'est qu'il ne fonctionnerait que durant les heures de pointe et uniquement en semaine. De plus, sur les 5 km entre Francheville et Craponne, le site propre n'occuperait qu'environ 400 m soit 10% de son itinéraire. La circulation automobile continuant à occuper tout l'espace de l'actuelle RD489, alors que dans tous les projets de déplacements, à Lyon et ailleurs, leur réussite est liée directement au fait que l'on ait diminué la place à l'automobile.

Nous avons présenté nos craintes sur ce projet à

M.Barriol. Ce dernier nous indique que le fait de diminuer le temps de trajet en site propre par rapport au trajet en voiture fera basculer une partie des automobilistes sur les transports collectifs. De plus, il affirme, que la largeur de l'Avenue E. Millaud ne permet pas, selon les études, de faire passer un site propre.

En résumé :

Le Projet actuel du Sytral est sans envergure, trop limité et ne « gêne » en rien la circulation automobile. De plus ce projet arrive beaucoup trop tard (2014-2016) alors que la situation en termes de circulation est critique et que la pollution ne cesse de progresser. Dans ces conditions, le coût de l'opération (environ 10 millions d'euros) est du pur gaspillage.

Exigeons l'analyse d'un tracé de « site propre » au cœur des communes et de l'axe principal qu'est la départementale 489. Il sera certes plus coûteux, mais nettement plus ambitieux et correspondra pleinement aux enjeux écologiques, économiques et sociaux de notre siècle ; il sera durable !

Antonio Gonzalez