



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Les impacts environnementaux et financiers du TOP en variante « Anneau des Sciences »

Edmond LUCA Expert consultant en ingénierie des transports publics

Quel serait l'impact du TOP sur le trafic ? (en véh. x km)

⇒ L'autoroute TOP à 2 x 2 à 3 voies et 7 échangeurs augmenterait la vitesse moyenne donc, à temps constant (loi de Zahavi), favoriserait :

- l'éloignement entre l'habitat et les activités
- le « mitage » de l'habitat et des activités
- le transfert modal des TC **vers la voiture**
- l'allongement des trajets par les contournements
- la fréquence des déplacements

⇒ Ainsi, le TOP engendrerait sur l'aire impactée, comme la plupart des nouvelles infrastructures*, un :

trafic induit d'env. 30% (en véh.km)

ex. :

- La rocade Est a été réalisée pour faire « sauter le bouchon » de Fourvière. Aujourd'hui : 2 bouchons !
- La DUP de l'A45 a prévu + 27% de V.km et 40% de passagers TER retournant à « l'instinct voiture » !

Impact sur la consommation d'énergie

⇒ **Ainsi, le trafic induit sur l'aire impactée par le TOP engendrerait une surconsommation de pétrole pratiquement proportionnelle**

(car l'amélioration de l'efficacité énergétique sur le TOP serait compensée par la congestion sur les voies convergeant vers les échangeurs, les parcours de contournement, etc.)

⇒ **Donc : surconsommation d'environ 30%**

Impact sur la pollution et les GES

(Gaz à Effet de Serre)

⇒ La surconsommation engendrerait, proportionnellement :

- une **surgénération** des polluants* (de plus, les concentrations en extrémités de tunnels seraient x 7**) en **opposition** aux objectifs européens, Grenelle, PPA, PDU, Plan Climat du Grand Lyon, etc.
- une **surgénération** des GES d'env. **30%** en **opposition** aux objectifs de :
 - l'Europe exigeant: - 75% en 2050 / 1990 donc - **50% en 2035**
 - Grenelle, pour les transports: - 20% en 2020

* de 2000 à 2011, vers les forts trafics, les concentrations des PM et des NO₂ ont atteint le double des limites

** mesures effectuées au tunnel de Fourvière

Impact sur les emprises

L'emprise au sol serait de :

- 126 ha éq. à superf. de la presqu'île des Terreaux à Perrache dont 7 échangeurs équivalant à 16 fois la place Bellecour
- 24 km de souterrains éq. à 70% des métros A, B, C et D utilisés par 700 000 voy. / j soit **9 x la fréquent. du TOP**

L'emprise de voie :

- à 72 km/h, un tram-train triple, occupé à 50%, remplace **8 km de voitures** (même électriques !)

Impact sur le « développement soutenable »

- ⇒ Le TOP favoriserait l'usage de la voiture permettant le « mitage » de l'habitat et des activités au détriment des TC donc du « **développement soutenable** ».

- ⇒ En effet, par rapport au tram occupé à 50%, la voiture présente, par voyageur x km :
 - une conso. d'énergie **10 fois >**
 - une émission de CO₂ **60 fois >**
 - une pollution **>>>**

Impact sur les investissements

- ⇒ Le TOP à plus de 2,6 Md €* équivaudrait à :
- la ligne D transportant 280 000 voy./j (près de **4 fois le TOP !**)
 - **15 ans** d'investissements du SYTRAL
 - **~ 150 km** de tram périurbain
- Avec un emprunt sur 30 ans à 4% soit 150 M€ / an et des coûts d'exploit. de 20 M€ / an, les recettes de péage de 45 M€ / an couvrent seul^t **1/4** des charges qui restent donc de : **125 M€ / an pour 78 000 déplacements / j**

Les charges TCL sont d'env. 140 M€ / an mais pour **800 000 dépl. / j !**

Ainsi, la contribution / déplacement du Grand Lyon et du CG serait, pour le:
TOP 9 fois > à celle pour les TC

* Etudes infras. du TOP

Impact sur les coûts externes

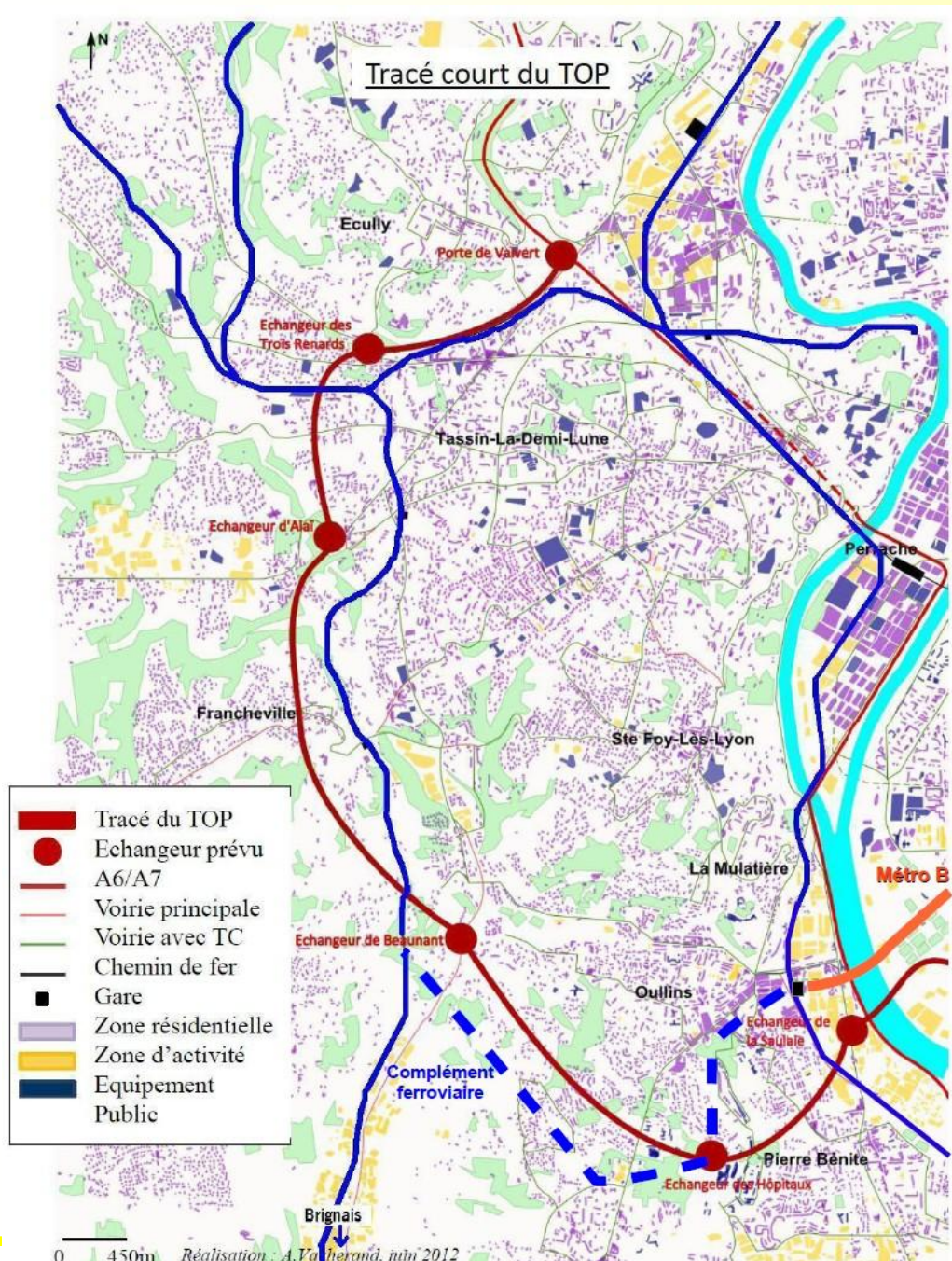
- ⇒ **Le coût des nuisances telles que pollution, GES, accidents, bruit, pré et post exploitation ..., payé par TOUS est :**
d'env. 19 € / voyageur sur 100 km en voit.* (contre 1 € en TC)
- ⇒ **Ainsi, les surcoûts externes, générés par le trafic induit** du TOP, seraient :**
d'env. 30 M€ / an (soit 65% des péages)

* éq. à 2 fois un péage d'autoroute!

** 36 000 voy. / j x 15 km (trajet moy.)

Le TOP en concurrence avec le nouveau tram-train

9



⇒ Le tracé du TOP est parallèle sur 70% (de Valvert à Beaunant) aux lignes ferroviaires de tram-trains !

Ces lignes sont à compléter de Brignais (SCoT), (voire Beaunant) à Oullins via les Hôpitaux sud (5 km)

Ainsi, elles s'insèrent dans les réseaux:

- TCL d'env. 120 lignes sur 1000km et
- TER Rhône-Alpes

⇒ Quant au débit horaire, le tram-train* peut atteindre le double de celui du TOP !

* Capacité d'un tram-train cadencé à 5 min : 9 000 voyag. / h et sens (TOP : 4 500)

**Ainsi, en poursuivant le développement
du pire des modes de transport
sous les aspects
environnementaux et financiers,
le TOP serait au « TOP » du paradoxe !**