

## **Avis de Jean Chambon sur le projet d'Anneau des Sciences au nom des communistes du canton d'Irigny**

Les communistes du canton d'Irigny restent opposés au TOP. Cela renforce l'opinion émise par le maire de Pierre Bénite paru dans le Progrès. Le document officiel sur l'Anneau des Sciences ne nous convainc pas de l'opportunité et de la pertinence de boucler le périphérique.

Au regard du projet, de son ampleur et de son coût, il m'apparaît important que la Commission nationale du débat public utilise tout le temps prévu par la loi. Toutes les conditions doivent être réalisées pour une démarche citoyenne efficace permettant à un maximum de public intéressé à participer. Le débat public pourrait être clos le 9 mars 2013 !

Le document officiel fait une place très déséquilibrée aux 3 hypothèses n'incluant pas la construction du TOP. Ces 3 hypothèses soient rejetées avec un certain mépris, alors que leur non-pertinence n'est pas démontrée mais simplement affirmée.

C'est d'autant plus regrettable, que la combinaison de l'hypothèse 1 (application du SCOT) avec l'hypothèse 3 (Ouverture de nouveaux corridors pour les transports en commun) pourrait déboucher sur une alternative pertinente et crédible si elle était complétée d'une part de l'amélioration de certaines voiries existantes et d'autre part de l'utilisation du transport fluvial complètement absent du projet.

La démarche mise en œuvre par les promoteurs du projet pose problème. Nous avons le sentiment d'avoir un projet ficelé justifié avec une argumentation parfois contradictoire et attrape-tout.

Il serait plus pertinent d'avoir comme point de départ, une seule question en rapport direct avec l'objet dont a été saisi la Commission Nationale à savoir le projet d'une nouvelle infrastructure routière.

Cette question devrait être : « comment répondre aux besoins actuels et futurs de déplacement des grands-lyonnais en visant leur limitation en nombre, leur réduction en kilomètres, en temps et coût, en visant des modes de transport plus sécurisés, plus confortables, plus rapides, plus respectueux du Grenelle de l'environnement et du cadre de vie et permettant de fluidifier le trafic aux divers points de congestion qui posent problème au citoyens et au Grand Lyon ».

Il est possible, avec cette démarche, de prendre en compte l'objectif de la déqualification de l'autoroute jusqu'à Pierre Bénite sans s'arrêter à la Saulaie, comme il est possible d'avoir une offre de déplacement qui favorise tous les transports collectifs, et qui par leur attractivité et efficacité, permettent de limiter voire de freiner l'utilisation de l'automobile, afin d'être encore mieux en phase avec le Grenelle.

Cette logique est plus cohérente avec l'objet du projet (améliorer les conditions des déplacements d'ici 2030 en solutionnant le fameux nœud lyonnais) et elle contribue à un débat public constructif et rassembleur car n'opposant pas les populations entre-elles.

Quand on examine les objectifs du projet fixés par ses promoteurs, ils sont louables certes, mais ils restent malgré tout très insuffisants et surtout non-pertinents pour décider d'une politique de mobilités incluant une nouvelle infrastructure routière lourde et urbaine tel que le TOP. Ils sont surtout des objectifs couperets permettant de rejeter toute alternative.

Il ressort assez clairement du document officiel que le TOP a surtout vocation à être un contournement de l'agglomération afin de remplacer la partie de l'autoroute A6-A7 déqualifiée. Ce transfert d'une partie du trafic voiture de l'autoroute au TOP, conduira à une aggravation des nuisances dans les villes traversées par le TOP du fait du trafic qui augmentera dans ces villes.

Sans nul doute que la situation des habitants du cœur de l'agglomération sera améliorée, mais cela se fera au détriment du cadre de vie, de la santé de ceux des villes périurbaines. Nous serons alors devant une inégalité que nous aurons nous-mêmes créée. Cela motive notre rejet d'un projet qui génère des inégalités entre les populations de l'agglomération. L'ambition doit être d'améliorer la situation de toutes et tous.

Le TOP dès sa mise en service, sera un facteur d'amélioration de la fluidité du trafic, mais nous savons par expérience que cette fluidité n'est qu'éphémère puisqu'en retour elle attire d'avantage de véhicules notamment sur les voiries des villes donnant accès à l'infrastructure routière. Ce phénomène sera accentué si le TOP devait avoir des péages que nous refusons d'envisager.

Imaginez la ville de Pierre Bénite avec ses 10 000 habitants sur 3 kilomètres carrés, enclavée entre l'A7 à l'Est, l'A450 au Sud, le futur TOP au Nord et ses deux échangeurs à moins de deux kilomètres l'un de l'autre (L'échangeur de la Saulaie et celui de l'hôpital Lyon Sud). Si vous ajoutez à cela le PPRT découlant de l'usine Arkema, bonjour les dégâts.

D'ailleurs les chiffres fournis par le document officiel sont éloquentes, entre 2011 et 2030 avec l'Anneau des Sciences, le trafic automobile en nombre de véhicules par heure, le soir en heure de pointe, progressera de 10 % sur le boulevard principal qui traverse le centre de Pierre Bénite.

Dans le projet n'apparaît à aucun moment, une future liaison transversale par transport en commun reliant le Sud Ouest Lyonnais (à hauteur des Hôpitaux ou Brignais) à la Porte des Alpes via St Fons – la gare de Vénissieux – l'Université) sachant que ce trajet est fait chaque jour par plusieurs centaines de salariés et d'étudiants sans voiture et provenant de l'Ouest Lyonnais. Ils mettent en moyenne une heure et demie avec les lignes de TC existantes passant par le centre de l'agglomération et qui sont saturées dès le matin. Cette transversale mériterait d'être étudiée.

Il va de soi que la déqualification A6-A7 nécessite le contournement de l'agglomération par le trafic de transit du fret (10% du trafic total dans les deux sens) par la réalisation du grand contournement du Grand Lyon. L'Etat n'a pas encore pris position selon le Préfet de Région. Il aura deux choix possibles soit le contournement Est par l'A432 soit le contournement Ouest avec le COL.

Si c'est l'Est qui est choisi avec l'A432, car plus économe, il sera alors nécessaire d'envisager de la relier à l'A7, soit au Sud, soit au Nord de Vienne. Cela permettrait de décongestionner Givors, la Rocade Est et permettrait également aux voitures en transit (Nord-Sud) d'éviter le cœur de l'Agglomération facilitant la requalification de l'A6-A7.

Par contre, le COL étant absent aussitôt une autre question vient, où se déversera le trafic automobile provenant de la future A45 ? Sur l'A 450 et l'Anneau des Sciences projeté, provoquant sa rapide asphyxie. Dans ce cas de figure, il sera donc décisif de renoncer à l'A45 comme nous le demandons.

A notre avis le COL serait une grave erreur politique, financière et écologique. En effet, il est important que le Grand Lyon et ses 1.5 millions d'habitants disposent de ce « poumon vert » constitué par l'Ouest Lyonnais. Cette zone doit être protégée, en même temps que la situation de l'Est lyonnais doit être améliorée.

C'est pourquoi il est important et utile de réfléchir dès maintenant à deux lignes ferroviaires TER, l'une qui relierait Brignais à Rive de Gier et l'autre Brignais à Givors, ce qui aurait pour effet de réduire le trafic sur l'A 450 et de doubler la ligne Lyon-Givors aujourd'hui saturée.

Pour résumer, des alternatives au TOP existent. Elles s'inscrivent dans un projet de transport multimodal et environnemental.

La transparence sur les coûts doit être la règle. Au final l'Anneau des Sciences coûtera entre 3 et 4 milliards d'euros. Regardons objectivement, ce qu'il serait possible de financer comme alternative au TOP avec une telle somme sachant que si le ferroviaire est plus présent, la SNCF et la Région ont un rôle important à jouer.

Je terminerai en rajoutant que le critère coût est important, mais qu'il n'est pas le seul pour évaluer un projet de mobilités. Depuis le Grenelle de l'environnement, des critères quantitatifs et qualitatifs sont à prendre en compte pour une juste évaluation des projets de mobilité qui ne peuvent faire l'impasse sur les usagers pour lesquels l'instauration d'une carte multimodale serait la bienvenue.

Le 29 novembre 2012



Avec le Front de gauche mettons nos forces en commun

**Assemblée citoyenne  
6 décembre 2012  
à Pierre Bénite**

**A-t-on besoin  
du TOP ?  
(Tronçon Ouest du Périphérique)**

# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

**I – Un bref historique : 3 à 4**

**II – Le Projet Anneau des Sciences : 5 à 12**

**III – Les contournements de Lyon : 13 à 16**

**IV – Critiques du Projet : 17 à 26**

**V – Quelle alternative : 27 à 38**

**VI – Conclusion : 39**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

## Le TOP une très longue histoire

**1955** : l'idée est émise. Le projet est qualifié de Rcade Ouest. En 1958 on prévoit qu'elle arrive à Pierre Bénite

**1971** : mise en service du tunnel sous Fourvière. Le temps aux autoroutes de faire leurs effets (A 6-A 7-A 47-A 43), **le projet est relancé en 1974 avec** un nouveau tracé. Pour le contournement de Lyon, il y a l'Ouest avec le même tracé qu'en 1958 et un tracé long à l'Est intitulé A 46 dite la rocade des villages. Le projet de boulevard Périphérique Nord est lancé. **Les mobilisations conduisent à la mise** en sommeil du projet à l'Ouest.

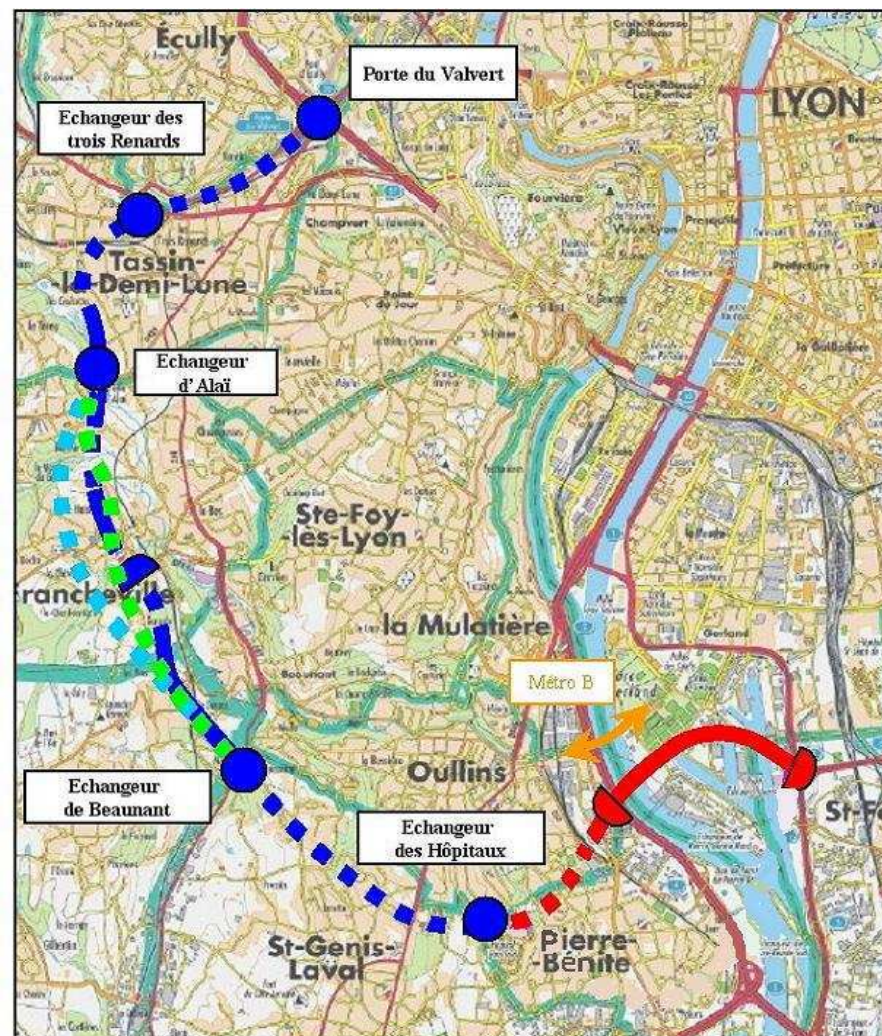
**1995** : l'A 42 et l'A 43 sont nées, la Rcade Est ou A 46 est en cours de réalisation. Le projet de contournement Ouest est appelé alors le **Boulevard Urbain Ouest**, il relie Tassin à Irigny, enjambe le fleuve en face du B.U.S. **Nouvelles mobilisations, le projet est mis en sommeil. Fin des années 90**, le projet est relancé avec un premier débat public en 2001 et 2002. Il est à nouveau abandonné. **Il est relancé par le Grand Lyon dans les années 2000. une commission mixte, Conseil Général-Grand Lyon est mise en place.**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

**2008** : la Commission mixte livre son projet de tracé qui ne varie peu de celui de 1995 et va constituer la matrice avec laquelle sera d'abord projeté le TOP et ensuite « l'Anneau des Sciences » qui intègre le TOP.

**2011** : Le Conseil Communautaire saisit la Commission Nationale du Débat public sur l'infrastructure routière TOP. Ce débat est ouvert depuis le 9 novembre 2012.

Tracé de 2008 avec  
5 échangeurs



# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

### **Aujourd'hui l'Anneau des sciences**

L'Anneau des sciences est un projet commun intégré, de territoire, un projet global dans lequel se situe le TOP. **Ce projet a quatre objectifs :**

- 1) Soulager les quartiers de la circulation et requalifier l'autoroute en ville, il s'agit de l'axe A6-A7 avec le tunnel sous Fourvière, qui longe actuellement Confluence.**
- 2) Relier les sites de développement et les pôles d'innovation**
- 3) Rendre accessibles les bassins de vie et les polarités urbaines**
- 4) Développer les sites de projets urbains et économiques de l'Ouest**

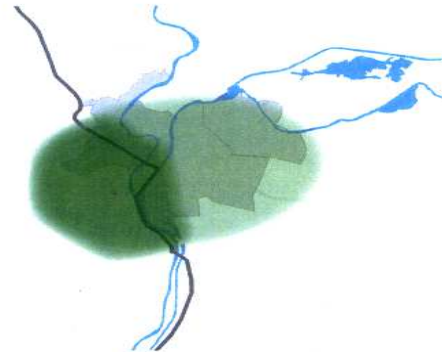
**Le TOP ou toute autre alternative doit, selon ses promoteurs répondre à ces 4 objectifs. Ce sont des objectifs couperets. Ils permettent de rejeter sans démonstration, les alternatives conçues sans le TOP.**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

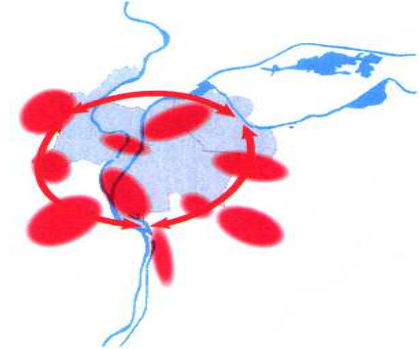
PROPOSER UN PROJET DE MOBILITÉ URBAINE QUI SOIT AUSSI UN GRAND PROJET D'URBANISME : QUATRE GRANDS OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Source : Grand Lyon

■ **SOULAGER** LES QUARTIERS DE LA CIRCULATION ET **REQUALIFIER** L'AUTOROUTE EN VILLE



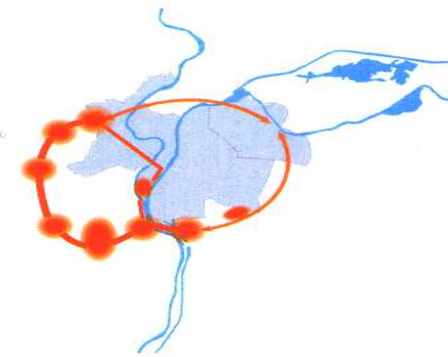
■ **RELIER** LES SITES DE DÉVELOPPEMENT ET PÔLES D'INNOVATION



■ **RENDRE ACCESSIBLES** LES BASSINS DE VIE ET LES POLARITÉS URBAINES



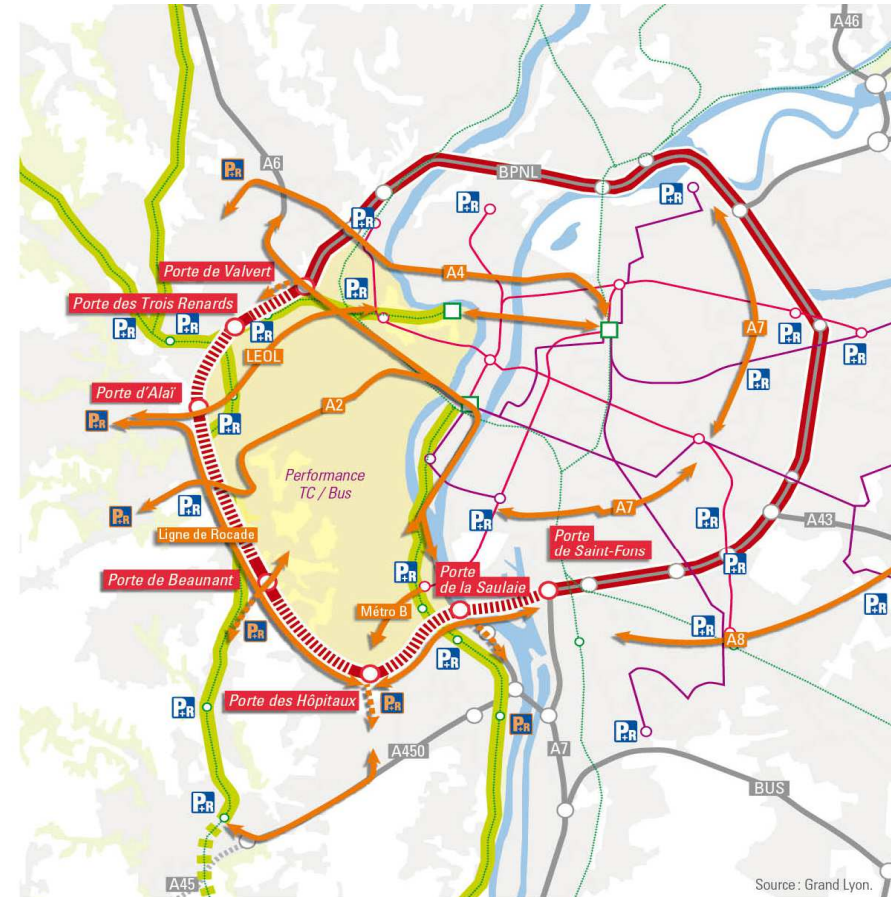
■ **DÉVELOPPER** LES SITES DE PROJETS URBAINS ET ÉCONOMIQUES DE L'OUEST



Les quatre grands objectifs du Grand Lyon qui sont en réalité que des justificatifs de l'Anneau des Sciences



# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)



**Le projet tel qu'il est  
soumis à la CNDP pour le débat  
public qui prend fin le 28 février 2013**

- Anneau des Sciences en surface / enterré
- Réseau routier existant
- Réseau de transport en commun existant
- Réseau ferré / gare existant
- Parc-relais existant
- Renforcement du réseau TER
- Possibilité de liaison TC
- Mesures de renforcement de TC
- Point de connexion du projet avec le réseau de transport collectif urbain lourd et le réseau ferré
- Parc-relais en projet

# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

- L'anneau des Sciences **est le tour routier complet de l'agglomération**, avec une **partie nouvelle le TOP** qui relierait par l'Ouest, l'échangeur de Valvert à l'ancien périphérique (Boulevard Laurent Bonnevoy) à hauteur de St Fons.
- **Le TOP aurait 7 échangeurs appelés Portes qui sont : Valvert - Les trois Renards – Alaï – Beaunant - Les Hôpitaux - La Saulaie et la Porte de St Fons. Chaque « Porte » disposerait d'un Parc-Relais.**
- Le TOP fait 15 kms de long dont **12 enterrés, soit 80%**. **Le franchissement du fleuve se ferait par tunnel sous-fluvial reliant « La Saulaie » à « Saint Fons ».**
- C'est un « **autoroute urbain** » de deux fois 2 voies où la vitesse serait limitée à **70 km/h**. **La 2<sup>ème</sup> voie serait réservée aux TC**. Dans chaque sens la circulation automobile ne se ferait que sur une seule voie.

# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

- **Il se connecterait à des transports en commun renforcés** (Bus-Tramways-Tram-Trains-Métro-TER etc.) et les modes doux (deux roues et marche à pied). **C'est pourquoi le projet est qualifié d'intermodal.**
- **Il devrait être à péages.**
- **Il coûterait de 3 à 4 milliards € financés à égalité par le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône.**
- **La mise en service du TOP se ferait en 2025** et l'aménagement de l'axe A6-A7 requalifié **serait terminé en 2028. Soit dans 13 et 16 ans.**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

**Les principales conséquences en termes de trafics**

Les différents modes de transports dans les déplacements quotidiens					
	Voitures	TC	Modes doux	Autres	Total
<b>Déplacements quotidiens en 2006</b>	<b>1 849 000</b>	<b>627 000</b>	1 375 000	46 000	3 897 000
<b>Part modale</b>	47.4 %	<b>16.1 %</b>	35.8 %	0.7 %	100 %
<b>En 2030</b>	<b>1 925 000</b>	<b>1 032 000</b>	<b>1 806 000</b>	52 700	<b>4 816 000</b>
<b>Ecart</b>	<b>+ 76 000</b>	<b>+ 405 000</b>	<b>+ 431 000</b>	+6 700	<b>+ 919 000</b>
<b>Ecart en part modale</b>	<b>- 7.4%</b>	<b>+ 5.3%</b>	<b>+ 2.7%</b>	0.4%	<b>+ 23.6%</b>

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

## Impact du TOP sur l'axe A6-A7 déqualifié

**De 120 à 130 000 véhicules** (voitures et PL) passeraient sur l'axe l'A6 à l'A7 en 2030, L'Anneau des sciences permettrait de passer **de 40 à 50 000 véhicules sur cet axe urbain requalifié.**

Environ **20 000 véhicules de transports de fret en transit**, basculeraient sur les contournements du Grand Lyon et **60 000 autres véhicules seraient transférés sur l'Anneau des sciences.**

Le trafic sur l'axe A6-A7 serait réduit entraînant **une amélioration des conditions de vie, de l'environnement et du cadre de vie des habitants de ces quartiers de Lyon.**

**Mais quel sera le prix à payer pour les autres habitants du Grand Lyon et notamment ceux vivants aux périphéries de la nouvelle infrastructure TOP et l'Anneau des Sciences ?**

# **A-t-on besoin du TOP ?**

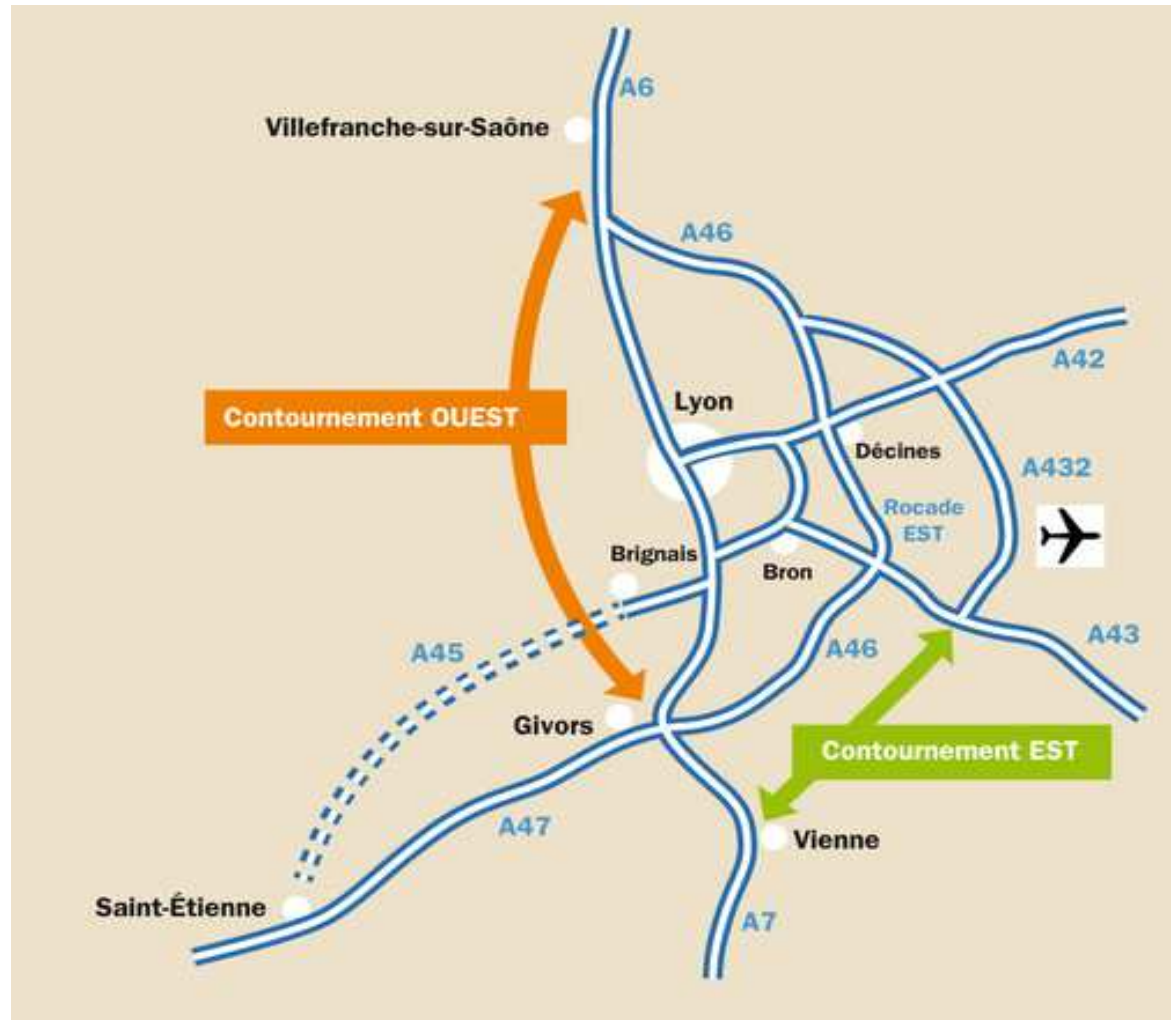
## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

**En réalité, le seul objectif crédible en termes de « déplacements » est la requalification de l'axe autoroutier A6-A7. Il s'agit d'en faire un boulevard de ville, avec voies pour voitures, pour transports en commun et pour mode doux.**

### **Mais pour faire cela, il faut :**

- Transférer une partie du trafic de voitures sur d'autres voiries. C'est la raison d'être du projet Anneau des Sciences et du TOP.**
- Transférer le transit routier de fret sur les contournements de l'agglomération.**
- Ce contournement pourrait être complété par l'évitement de Lyon proposé par l'Association Alcaly en orientant le trafic fret provenant du nord de l'Europe et à destination de la péninsule ibérique vers les autoroutes A 89 (Bordeaux) et A 75 (Montpellier).**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)



# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

- Le grand contournement et l'évitement de Lyon dépendent de **l'Etat qui ne décidera rien avant au moins un an.**
- Depuis le Grenelle beaucoup de projets d'infrastructures de transports, **pour un total de plus de 235 milliards €**
- Une commission est chargée d'établir un ordre de priorités. **Elle rendra compte de ses travaux en avril 2013. Ensuite, c'est la procédure classique : débat et enquête publics.**
- Une décision pourra être prise, **au plus tôt, au 2<sup>ème</sup> trimestre 2014.**
- **L'un de ces deux contournements (Est ou Ouest) conditionne celle de l'Anneau des Sciences.**

**C'est la condition fixée par Gérard Collomb et Michel Mercier.**



# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

## Mais réfléchissons...

- **Si le contournement est à l'Est par l'A 432.** Où débouchera alors le futur A 45 ? Sur l'A 450 et le TOP qui sera vite asphyxié.
- Faudra t-il alors faire ce second autoroute Lyon-Saint Etienne?
- Enfin, il faudra que l'A 432 soit prolongée jusqu'au sud ou au Nord de Vienne.
- **Si le contournement est à l'Ouest avec le COL.** C'est 3 milliards € minimum et le maintien des difficultés sur la Rocade Est ou A 46. C'est une agression au cadre de vie des riverains, à l'environnement et des difficultés majeures de construction compte tenu de la géographie.

# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

- **Le contournement ferroviaire est indispensable.** La future ligne ferroviaire rejoindrait Ambérieux en Bugey (01) à Sibrin (Givors) ou Portes les Valence (26) et devrait favoriser le ferroutage et le transport combiné du fret.
- **L'utilisation du fleuve sera développée avec un rôle plus important joué par le Port E. Herriot.** Cela induit une amélioration des accès au Port pour les camions et un aménagement conséquent du port.

# **A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)**

## **Quelles sont les critiques au Projet ?**

**Avec la requalification de l'axe A6-A7, que nous partageons, Il y a aura une amélioration des conditions de vie dans le centre de l'agglomération.**

Mais les études et l'expérience le démontrent. L'amélioration des centres urbains **se traduit par un renchérissement du coût de la vie, en particulier de l'immobilier, qui entraîne le départ des populations à moindres revenus vers les villes périphériques. C'est ce qu'on appelle l'étalement urbain.**

**Ces villes périphériques doivent alors faire face à une demande de logements et à une demande sociale accrues et donc à un besoin de services publics et de transports plus important.**

# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

**Avec l'insuffisance des transports en commun dans l'Ouest lyonnais, cela conduira à une utilisation plus soutenue de la voiture, ce qui grèvera les revenus compte tenu de son coût d'utilisation et génèrera des difficultés de circulation.**

**La fracture sociale sera aggravée et des inégalités nouvelles créées.**

**Nous ne sommes pas favorable à un projet qui aggraverait la fracture sociale entre les populations et créerait des inégalités.**

**Nous voulons améliorer la vie quotidienne de tous, et ce quel que soit son lieu d'habitation dans les communes du Grand Lyon**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

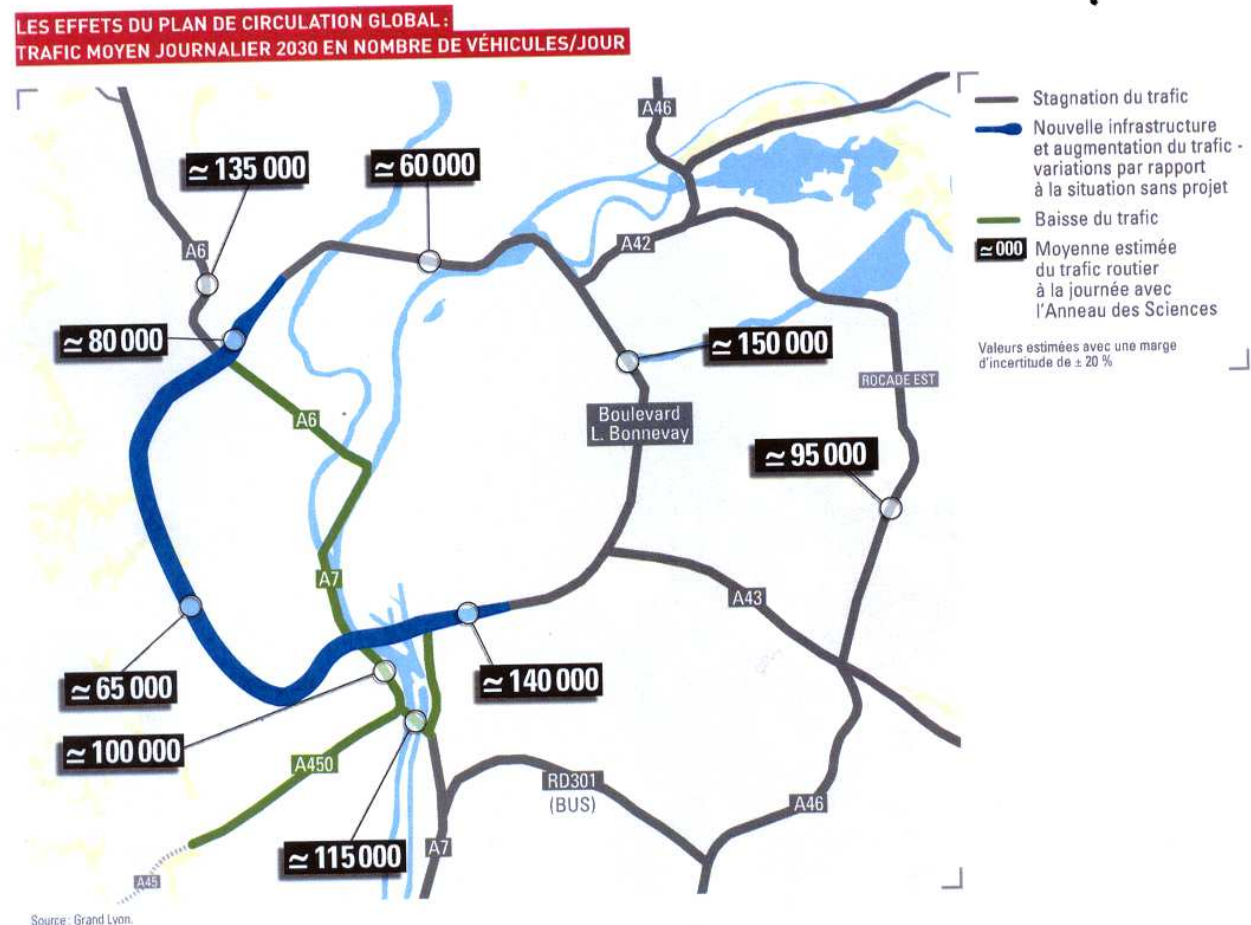
La déqualification de l'axe A6-A7 entrainerait en 2030 le transfert de 60 000 voitures sur le TOP. Le nombre de déplacements en voiture augmentant de 76 000 (voir tableau ci-avant), 30% de ceux-ci emprunteront l'Anneau des Sciences et le TOP.

On aurait donc en 2030, **un supplément de 85 000 véhicules**, en moyenne par jour sur le périphérique, **au trafic normal d'aujourd'hui**, avec des volumes plus importants aux abords des zones d'activité de l'Est. (Ces chiffres du projet nous apparaissent minorés tout en tenant compte de l'impact du développement des TC)

Les saturations routières étant pendulaires, c'est-à-dire aux heures d'entrées et de sorties du travail, il faut ajouter dans ces périodes un nombre supérieur de Bus et de véhicules routiers de livraison de fret (matin), **l'Anneau des Sciences et le TOP sont déjà asphyxiés.**

Le trafic augmentera dans les voiries des villes à proximité des échangeurs de l'Anneau et donc du TOP.

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)



**Les trafics moyens journaliers avec le TOP en 2030**

# **A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)**

**Le Conseil de Déplacement du Grand Lyon dans une séance de travail sur le projet a acté cette augmentation du Trafic sur les voiries qui donneront accès au TOP.**

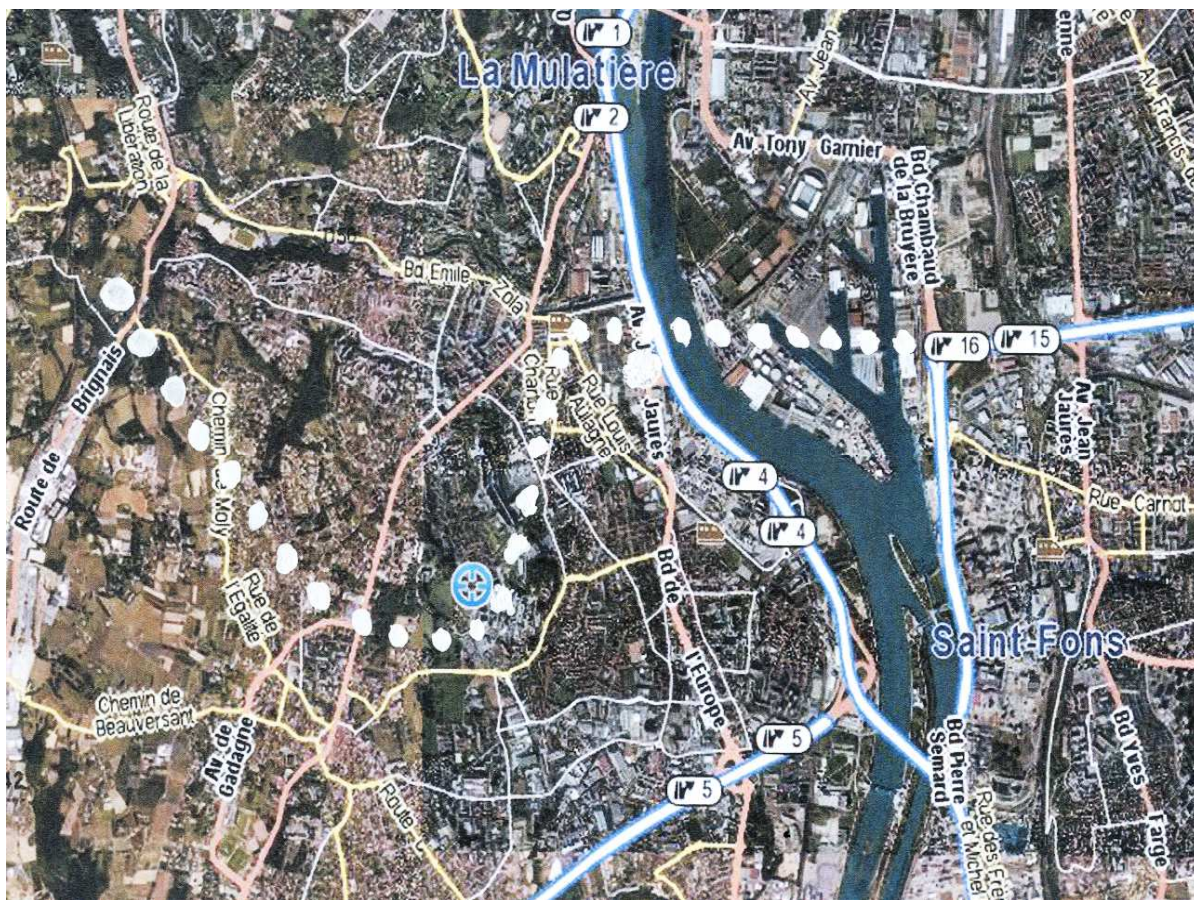
**Cette augmentation du trafic entre 2011 et 2030 est visible avec les chiffres fournis, malgré l'Anneau des Sciences. :**

- 1) A Pierre Bénite l'augmentation serait de 100 véhicules sur le Boulevard de l'Europe à l'heure de pointe du soir, soit + 10% / à 2011**
- 2) A la hauteur de St Fons elle serait de 1500 véhicules soit + 20% / 2011**
- 3) A la hauteur de Valvert, elle serait de 1000 véhicules et de + 20% / 2011**

**On obtient un résultat contraire à l'objectif recherché. L'Anneau des Sciences ne règle rien, sauf peut être l'axe A6-A7 déqualifié.**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

## Les conséquences pour Pierre Bénite



Une ville de 10 000 habitants encore plus enclavée avec le TOP en points blancs, l'A7 indiquée d'un 4 et l'A 450 indiquée d'un 5.

L'usine Arkema d'où découle le PRRT et deux échangeurs, celui des hôpitaux en bleu et celui de La Saulaie en blanc, à moins de deux kilomètres l'un de l'autre. Le tout sur 2.5 km<sup>2</sup>

Les rues de la ville seront les échappatoires lors des bouchons. Et en 2030, il y aura encore plus de voitures...



# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

**Ce projet est fait pour la voiture**, en réponse à des problèmes de trafics automobiles que l'on qualifie de « nœud Lyonnais ». **Nous ne partageons pas cette démarche.**

**L'objectif devrait être réduire l'usage de la voiture dans tout le Grand Lyon car le défi à relever, est le développement humain durable tel que le Grenelle de l'Environnement l'a fixé. Cela signifie:**

- 1) Gagner de l'espace urbain, du temps, des coûts pour la collectivité et les usagers, et une amélioration du cadre de vie de chacun.**
- 2) Protéger la santé des populations en limitant les Gaz à effet de serre (GES), les gaz toxiques.** Or le nombre de déplacements par voiture **avec l'Anneau des Sciences, augmentera d'ici 2030, de 76 000 soit + 4%. Ainsi la FNAUT estime à + 30% la surgénération de ces gaz due au trafic** (Le Grenelle de l'environnement a fixé l'objectif d'une baisse de 20% des GES d'ici 2020)

## **A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)**

- 3) Respecter la planète, du local au mondial, en contribuant de partout à réduire le réchauffement climatique afin d'assurer dès maintenant aux générations futures le droit au développement et au bien vivre.**
- 3) Etre économes des ressources des énergies fossiles (pétrole) qui seront épuisées d'ici 2050. Ainsi la FNAUT estime à +30% les surconsommation de pétrole engendrée par le trafic sur l'aire impactée par le TOP.**

**Le projet Anneau des Sciences ne répond pas aux objectifs locaux et nationaux découlant du Grenelle.**

## **A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)**

Il est fait référence au besoin de favoriser les déplacements de l'Est vers l'Ouest contribuant au développement économique de l'Ouest lyonnais. Mais en réalité, les transferts les plus importants sont ceux de l'Ouest vers le centre de Lyon et vers les zones d'activité économique fortes de l'Est.

**L'automobile est plus souvent utilisée, car l'offre de transports en commun est très faible dans l'Ouest lyonnais.**

**Ainsi le TOP apparaît comme le contournement ouest pour les véhicules n'empruntant plus l'axe A6-A7 et un moyen pour accélérer les mobilités des habitants de l'Ouest vers l'Est.** Dans les deux cas, il y a danger pour le « poumon vert » de l'agglomération que représente l'Ouest lyonnais et les Monts du lyonnais.

**A notre avis ce sont des zones à protéger, comme il y a impérativement besoin de construire des solutions pour améliorer l'Est lyonnais.**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

**Il est démontré que objectifs du projet sont non pertinents pour justifier une nouvelle infrastructure routière urbaine.**

Ce projet répond prioritairement aux besoins des entreprises. **C'est une stratégie de développement très inégalitaire entre les territoires.** (Voir les interventions des représentants de Sanofi – de Techlid - de la CCI – de La Poste.) *(Comme l'a rappelé un intervenant à l'assemblée citoyenne, les employeurs ont tout intérêt à ce que les salariés utilisent leur voiture pour les trajets domicile-travail, ils ne leur remboursent pas alors les 50% des titres d'abonnement sur les transports publics de personnes. Voir décret 210-676 du 21 juin 2010)*

Il y a d'une part les territoires d'excellence au service desquels les infrastructures, les services et fonds publics sont mobilisés, et de l'autre les lieux de vie avec des concentrations urbaines, des conditions de vie dégradées et une insuffisance de transports en commun et de services publics.

**On fait primer une conception du développement économique sur les besoins humains. Nous ne partageons pas cette conception qui est destructrice de la cohésion sociale. Nous invitons à la combattre.**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

## Quelle alternative au TOP ?

**Le projet comprend deux alternatives :**

- L'une présentée par le Grand Lyon appelée **scénario « Rocade »**
- L'autre défendue par le maire d'Oullins appelée **« Tracé long »**

**Les deux maintiennent le TOP, mais au lieu de passer sous Oullins et Pierre Bénite, il passe sous une partie d'Irigny, rejoint le fleuve et le traverse avec un pont qui le relie à l'actuel BUS. Pour ces deux alternatives, nous parvenons à la même conclusion que pour le projet Anneau des Sciences.**

**Si nous sommes opposés au TOP, nous ne sommes pas pour le maintien de l'existant qui se traduit par une dégradation des déplacements. Nous voulons construire avec tous, des réponses améliorant la situation sans opposer les populations entre elles, et avec la volonté de résoudre « le nœud lyonnais » découlant de l'accumulation d'erreurs successives et de l'absence d'une vision prospective.**

# **A-t-on besoin du TOP ?**

## **(Tronçon Ouest du Périphérique)**

Le projet met en avant 3 hypothèses alternatives qui sont rejetées avec mépris :

- 1) Hypothèse 1 : l'application des mesures préconisées par le SCOT (Schéma d'organisation du territoire);**
- 2) Hypothèse 2 : Aménagement des voiries actuelles pour permettre une utilisation maximale des transports en commun;**
- 3) Une hypothèse multimodale consistant à reprendre les mesures du SCOT complétées de l'ouverture de nouveaux corridors pour des TER et Tram/trains et Tramways.**

**Après étude de chacune et des points de congestion des trafics actuels, nous pensons qu'il est possible de construire une alternative pertinente qui combine les hypothèses 1 et 3 en les complétant d'un renforcement de certaines lignes nouvelles de TC , de certains aménagements de voiries, d'un renforcement du ferroviaire et de l'utilisation du transport fluvial qui est absent du projet.**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

Au préalable quelques remarques et questions ?

- Il ne nous parait pas normal que le même **Maître d'Ouvrage fasse aussi les études des projets alternatifs, car il est à la fois juge et partie. Il y a besoin d'impartialité.**
- On constate que les alternatives possibles sont rejetées arbitrairement car ne conduisant pas aux objectifs très discutables du Maître d'Ouvrage. **Cela permet de réduire leur crédibilité, sans le démontrer.**
- **Les citoyens n'ont pas été associés à l'élaboration du projet en amont.** Il reste l'affaire des dirigeants du Grand Lyon et de ses experts. **Le débat public vise surtout à le faire entériné.**

# A-t-on besoin du TOP ? (Tronçon Ouest du Périphérique)

Les axes de propositions que nous mettons en débat s'inscrivent comme des réponses à l'objet pour lequel la Commission Nationale du Débat Public a été saisie, **c'est-à-dire l'infrastructure routière urbaine nouvelle qu'est le TOP.**

Nous formulons ainsi la question en découlant :

*« Quelle politique de déplacements multimodale mettre en œuvre, d'aujourd'hui à 2030, dans le Grand Lyon visant à répondre aux besoins actuels et futurs de déplacement des grands-lyonnais en visant leur limitation en nombre, leur réduction en kilomètres, en temps et coût.*

*Pour quels modes de transport plus sécurisés, plus confortables, plus rapides, plus respectueux du Grenelle de l'environnement et du cadre de vie opter tout en visant à fluidifier le trafic routier aux divers points de congestion qui posent problème aux citoyens ».*

Il est possible d'avoir une offre de déplacements qui s'appuie sur tous les transports collectifs, et qui par leur attractivité et efficacité, permettent de limiter voire de freiner l'utilisation de l'automobile.



# A-t-on besoin du TOP ?

(Tronçon Ouest du Périphérique)

Quelle alternative ?

## I - Deux objectifs :

- Rendre possible sans le TOP, la déqualification de l'axe A6-A7 jusqu'à Pierre Bénite.
- Cela oblige à séparer le trafic fret de transit et le trafic local. D'où les contournements ferroviaire et routier.

## Nous sommes favorables à :

- l'A 432 mais reliée à l'A7 au sud de Vienne,
- la proposition d'Alcaly, c'est à dire l'évitement de Lyon du trafic fret provenant du nord de l'Europe et rejoignant la péninsule ibérique, en reliant le réseau routier à l'A 89 d'une part et à l'A 75 d'autre part.
- au contournement ferroviaire fret d'Ambérieux à Portes les valence
- une vive impulsion du ferroutage et du transport combiné
- l'utilisation du fleuve

# A-t-on besoin du TOP ?

## (Tronçon Ouest du Périphérique)

### II Les réalisations en cours ou programmées

- Le métro B jusqu'à la gare d'Oullins.
- Le tram/Train : Gare de Saint Paul jusqu'à saint Bel. (En activité)
- Le tram/Train : Gare de Sait Paul jusqu'à Brignais. (Démarrage en décembre 2012)
- Modernisation et le cadencement de la ligne ferroviaire Perrache-Givors et décision d'une 1<sup>ère</sup> Halte Ferroviaire à Yvours.
- La mise en service des Lignes Express de l'Ouest lyonnais (LEOL) : Gorge du loup-Vaugneray-Brindas.
- La modernisation du tunnel de la Croix Rousse (En cours)

### III Les projets actés au SCOT

- Prolongation du métro B jusqu'aux Hôpitaux Sud.
- Une nouvelle ligne TC reliant Perrache à Francheville.
- Une nouvelle ligne TC reliant la Gare de la Part Dieu à Ecully via le tunnel de la Croix Rousse.
- Une nouvelle ligne TC reliant Brignais aux Hôpitaux Sud.
- Renforcement des transports collectifs au centre de l'agglomération avec une ligne de ronde de TC reliant Gerland à la Doua via Grange Blanche.

# A-t-on besoin du TOP ?

## (Tronçon Ouest du Périphérique)

### *Suite II*

- Une nouvelle ligne à l'Est reliant Saint Fons à Vaulx-en-Velin via La porte des Alpes.

### **IV Les propositions complémentaires.**

- Créer une ligne de métro reliant la Station du « Vieux Lyon » à Francheville.
- L'utilisation de télécabines urbaines (« tramways aériens ») constituent un moyen de desserte performant en capacité et en fréquence, économique en construction et exploitation, et peu consommateur d'emprises au sol. Les itinéraires sont à étudier pour relier les villes de l'Ouest (Francheville-St Foy-Tassin-St Just)) au centre de Lyon.
- Créer d'une ligne ferroviaire reliant Brignais-Mornant-Saint Etienne.
- Créer une seconde ligne ferroviaire Brignais-Givors.
- Créer une ligne transversale tram/Train reliant les Hôpitaux Sud à la Porte des Alpes via Vénissieux et l'Université en n'excluant pas le projet d'un deuxième Pont sur le fleuve qui permettrait aussi de décongestionner celui de Vernaison aux heures de pointe.
- Créer une ligne de tramway reliant Chaponost aux Hôpitaux.
- Dès l'axe A6-A7 requalifié, création dans l'un des deux tunnels sous Fourvière d'une ligne de Métro ou de tramway Perrache-Valvert.

# A-t-on besoin du TOP ?

(Tronçon Ouest du Périphérique)

## V Les aménagements de voiries

- Elargir et améliorer les voiries existantes afin de permettre aux transports en commun de gagner en fluidité et ponctualité. Quand les voiries le permettent, créer une voie réservée aux transports en commun (site propre) et de l'espace pour les modes doux.
- Passer l'entrée Pierre Bénite de l'A 450 sur l'A7 à 2 voies minimum au lieu d'une seule.
- Créer un lien routier Hôpitaux Sud et l'A 450 qui passe au bas de St Genis Laval.
- Passer l'entrée du boulevard Laurent Bonnevey sur l'A 42 à 2 voies minimum au lieu d'une seule.
- Réaménagement du boulevard L. Bonnevey entre St Fons et Parilly

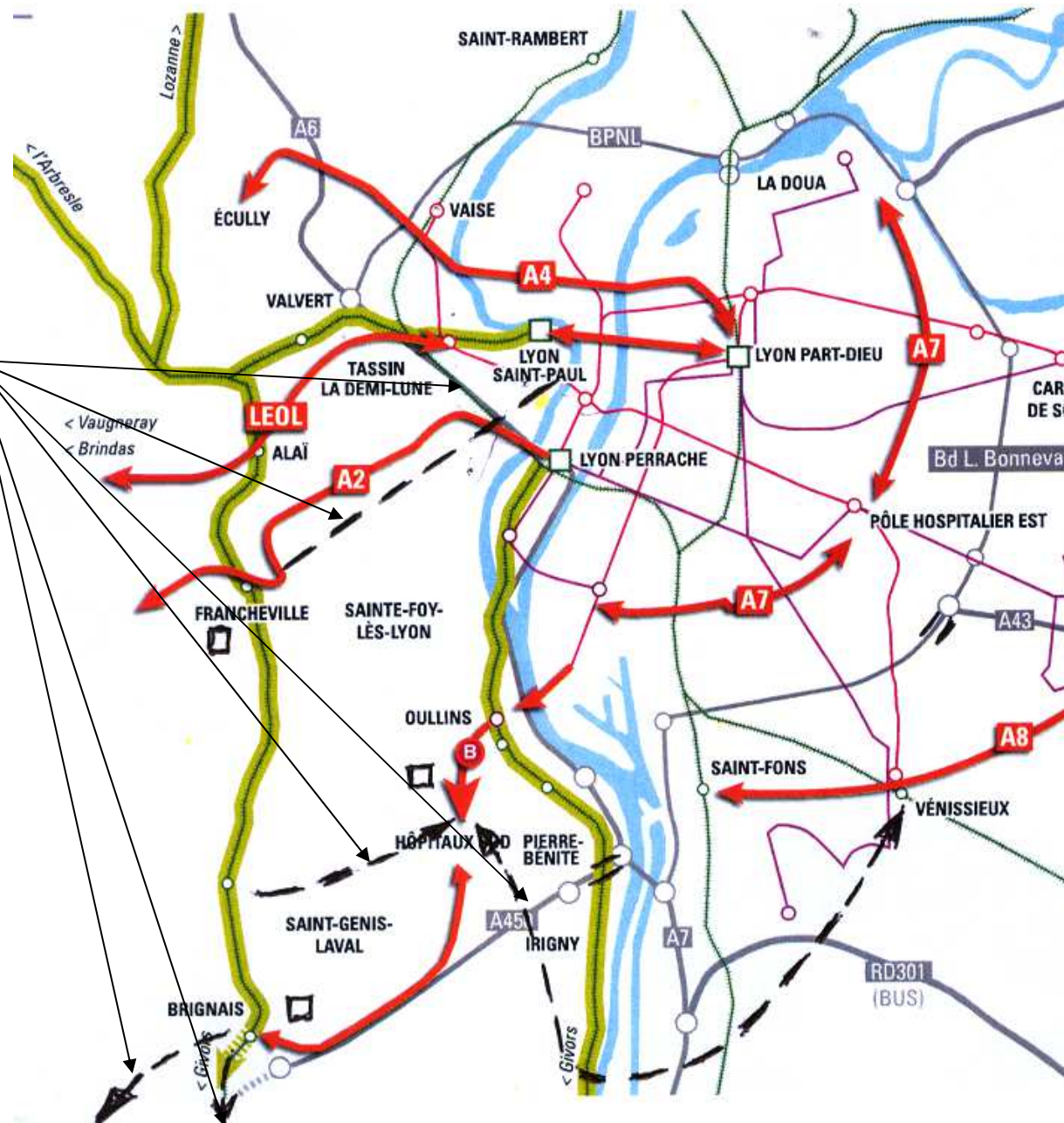
## VI Présence de Parcs Relais aux connections entre les grands axes de circulation routière et les transports publics

## VII Le transport fluvial

Le Rhône et la Saône peuvent être utilisés. Il est possible de créer deux lignes de transport fluvial

- 1) La Saulaie – Vaise par la Saône avec 5 ou 6 stations
- 2) La Saulaie – Parc de la Tête d'Or par le Rhône avec 5 ou 6 stations

En noir et pointillés  
les lignes nouvelles  
proposées



# A-t-on besoin du TOP ?

## (Tronçon Ouest du Périphérique)

Ces propositions et réflexions concernent en tout premier lieu l'Ouest Lyonnais. Elles sont à compléter, à préciser et certaines devront faire l'objet d'études complémentaires à solliciter dans le cadre du débat public.

Les coûts constituent une question importante qui fait souvent débat et est prétexte pour refuser de s'engager dans une rupture avec les politiques actuelles de déplacements.

Dans le cadre de l'alternative proposée :

- Des coûts seraient **supportés par l'Etat** (contournement et ferroviaire)
- Des coûts seraient **supportés par le Grand Lyon et le Conseil Général**
- Des couts pourraient être **supportés par la Région**

**Le SYTRAL estime les coûts d'investissement suivants :**

- **Metro** : de 100 à 150 millions d'€ par km de ligne.
- **Tramway** : de 20 à 30 millions d'€ par km de ligne
- **Bus en site propre** : 7 à 10 millions d'€ par km de ligne.

# A-t-on besoin du TOP ?

## (Tronçon Ouest du Périphérique)

**Le TOP à plus de 2,6 Md €\* équivaldrait à :**

- La ligne D transportant 280 000 voyageurs par jour (près de **4 fois le TOP !**)
- **15 ans** d'investissements du SYTRAL
- **150 km** de tram périurbain

L'emprunt sur 30 ans à 4% soit 150 M€ / an et les coûts d'exploit. de 20 M€ / an. Or les recettes de péage (45 M€ / an) ne couvrent que le quart des charges.

Il resterait donc à financer **125 M€ / an pour 78 000 déplacements / jour à comparer aux charges TCL** qui sont d'environ 140 M€ / an mais pour **800 000 déplacements / jour !**

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

**Enfin il y a lieu d'ajouter les coûts externes découlant du TOP qui sont évalués à 30 millions par an**

# A-t-on besoin du TOP ?

## (Tronçon Ouest du Périphérique)

**Nous sommes opposés au péage urbain et nous demandons l'instauration d'une carte multimodale pour les usagers.**

Il y a certainement à retravailler l'aménagement du territoire en **se fixant l'objectif de rapprocher les lieux de travail des lieux d'habitation**. En effet les déplacements domicile-travail sont structurants, ils font l'objet des distances les plus longues et sont en augmentation. **Cela nécessite de revoir la conception du développement économique.**

**80% des gens résidant dans les villes périurbaines de l'agglomération et travaillant dans le Grand Lyon, viennent en voiture. 10% seulement utilisent les TC.**



# A-t-on besoin du TOP ?

## (Tronçon Ouest du Périphérique)

### En conclusion

Nous avons besoin d'arguments, de conviction et d'engagement pour convaincre que le projet du TOP n'est pas pertinent pour répondre aux questions posées par les déplacements dans l'agglomération du Grand Lyon.

**La première chose à faire est de participer au débat public, de donner son avis argumenté, de faire progresser et enrichir cette alternative.**

**Les mobilisations vont être décisives.** Gérard Collomb a l'air déterminé. Dans un entretien accordé au site Internet "le journal des entreprises" le 22 novembre, il confirmait que *"la Cité de la gastronomie se fera, quoi qu'il arrive, même si les conditions peuvent changer"*. Il est aussi affirmatif concernant le Grand Stade à Décines et l'Anneau des sciences. Selon le maire de Lyon, ces projets se feront *"malgré toutes les oppositions auxquelles nous aurons à faire face"*. *"A Lyon, on fait. C'est ce qui en fait une ville de référence"* rajoutait-il.

**Serions-nous déjà confrontés à une tentative de passage en force?**