



Sauvegarde
Environnement
Colline
aqueducs
Chaponost

Contribution de la Sauvegarde de l'Environnement de la Colline et des Aqueducs de Chaponost

La SECAC a été créée début 1991 suite à la présentation du projet de TOP qui constituait une véritable catastrophe écologique pour l'agglomération (Projet Mercier, Da Passano, et Noir).

Bien que constituée de simples citoyens ne possédant pas de compétence particulière dans ce domaine, la SECAC a donc été amenée à s'intéresser aux enjeux d'aménagement urbain. A ce titre nous pensons que notre contribution peut être intéressante et différer de celle des « experts » formatés lors de cursus spécifiques et raisonnant en utilisant tous les mêmes paradigmes. Il n'est pas question pour nous de remettre globalement et systématiquement en question le rôle des experts mais simplement de souligner que les décisions de ces experts ne sont pas toujours pertinentes : pour rester proches de Lyon, nous citerons la construction de la rocade est, sensée faire « sauter le bouchon de Lyon », la construction du surgénérateur de Creys-Malville qui n'a jamais fonctionné et bien entendu le passage de l'autoroute au cœur de Lyon! Nous espérons simplement que notre contribution nourrira la réflexion et évitera aux experts de travailler sur des postulats dont le bien-fondé est discutable.

La SECAC s'est penchée avec intérêt sur ce « nouveau » projet de tronçon ouest du périphérique et a bien noté que l'ancien projet n'était donc pas satisfaisant. La SECAC a constaté que le nouveau projet prenait en compte certaines des revendications des riverains directs en enterrant (au sens propre) le projet mais que malheureusement ce « nouveau » projet était fondé sur les mêmes paradigmes, datant des trente glorieuses, que son prédécesseur de 1990 et que son ancêtre de 1935 (plan Chalumeau). Bien que le nouveau projet soit plus respectueux de l'ouest lyonnais et de notre commune, la SECAC continue de penser que l'infrastructure proposée ne répond pas aux enjeux auxquels doivent faire face le Grand Lyon et sa région et engloutit des sommes considérables qui ne seront plus disponibles pour des réalisations préparant l'avenir. Nous expliquerons dans un premier temps pourquoi la SECAC a pris cette position, puis les pistes que nous souhaitons voir étudiées pour répondre aux problèmes des déplacements urbains et au problème du quartier de Perrache et de la Confluence.

TOP et développement urbain

Le Maître d'Ouvrage met en avant un projet qui favoriserait le développement urbain maîtrisé. Mais que penser des effets négatifs de l'étalement urbain (qui est d'ailleurs fortement dénoncé dans les rapports du grenelle de l'environnement <http://www.legrenelle-environnement.fr/>) ? Le développement en tâches d'huile vers les communes de Mornant, Vaugneray, Saint Bel et l'Arbresle contribuera à la disparition des zones agricoles péri urbaines, nécessitera des coûts d'entretien considérables pour les infrastructures routières locales sous-dimensionnées pour ces nouveaux trafics induits et participera à accentuer le phénomène de division sociale. En effet, bien loin de permettre

« une production accrue de logements sociaux dans les secteurs les moins pourvus » (p22 du dossier du Maître d'Ouvrage), cet étalement des zones péri urbaines sélectionnera les catégories socioprofessionnelles les plus favorisées car possédant plusieurs véhicules pour se déplacer.

Enfin, la notion de développement urbain telle que présentée dans le dossier du Maître d'Ouvrage met en lumière une amélioration du paysage urbain. Si cela est compréhensible pour l'autoroute A6/A7 requalifiée en boulevard urbain, cela ne l'est pas pour les communes de l'ouest. Comment imaginer que les futurs échangeurs de l'anneau des sciences seront aussi idylliques que les photos présentées dans le dossier (avec la pollution extrême de ces zones, il est difficilement imaginable de jouer aux boules où de se promener à leurs niveaux). De même à quoi ressembleront les nombreux vallons de l'Ouest lyonnais, refuges d'une biodiversité reconnue (voir contributions FRAPNA et LPO) lorsque les réseaux routiers auront été redimensionnés pour répondre aux besoins de cet « aspirateur à voitures » que constitueront ces échangeurs ? De même le problème du mélange des trafics de transit et du trafic d'agglomération ne sera pas résolu. Même en supposant que le TOP ne sera pas utilisé comme liaison A6/A7 le raccordement des autoroutes A450 et A89 entrainera inéluctablement un mélange des trafics.

TOP et pollution

La question des effets de cette nouvelle infrastructure sur la pollution et sur la santé des habitants est curieusement assez peu présente dans le débat. Le maître d'ouvrage se contente de présenter des projections qui concernent uniquement le NO₂. Cependant, ces projections montrent clairement l'apparition de nouveaux foyers de pollution extrêmement importants en sortie de tunnel sans que le centre de Lyon passe en dessous du seuil légal. De plus, l'augmentation de trafic sur le boulevard L Bonnevey (plus 13% d'après le MO) impactera gravement les riverains de cette infrastructure. L'anneau des sciences ne résout donc pas le problème mais le déplace comme le reconnaît indirectement le maître d'ouvrage p60 en parlant de « report du trafic sur une nouvelle voie ».

Les données concernant les particules fines qui sont pourtant extrêmement importantes ne sont pas diffusées ce qui laisse craindre le pire étant données les pratiques du maître d'ouvrage en matière de communication (voir plus bas).

Or, les effets de la pollution ainsi que les coûts qu'ils induisent sont extrêmement importants et doivent absolument être pris en compte dans l'étude de l'opportunité du projet. En effet : d'après Künzli et al, (Lancet, 2000, 356, 795-801) **la pollution causée par le trafic est responsable de 17 600 décès par an en France** et la récente étude Aphekom (<http://www.invs.sante.fr/Espace-presse/Communiqués-de-presse/2012/Effets-de-la-pollution-atmosphérique-urbaine-sur-la-santé-en-France-publication-du-rapport-sur-les-9-villes-françaises-ayant-participé-a-l'étude-Aphekom>) portant sur 9 villes françaises (dont Lyon) chiffre à 6 Milliards d'€ par an le non-respect des normes de qualité de l'air (coût des hospitalisations, décès prématurés, etc...). Cette dernière étude précise que « habiter à proximité du trafic routier augmente sensiblement la morbidité attribuable à la pollution atmosphérique. » Or c'est précisément au niveau des émergences que le maître d'ouvrage veut « concentrer » les équipements publics, les bureaux, les locaux d'activité, les programmes de logements (réponse à la question 79 et p88 du dossier du MO). Ces projets d'urbanisation dans des zones concentrant les pollutions montrent bien que la pollution n'est pas une réelle préoccupation du maître d'ouvrage.

TOP et report modal

Le maître d'ouvrage déclare « *qu'il ne s'agit pas de privilégier un mode plutôt qu'un autre* » (p43 du dossier MO) et nous assure de sa « *volonté [...] d'accorder à chaque mode de transport la part qui lui revient, en fonction de son utilité sociale, de sa pertinence environnementale et de sa rationalité économique* ». Le budget prévisionnel consacre 2,5 milliards d'euros aux infrastructures routières contre 0,8 à 1 milliard d'euros pour les transports en communs. Etant donné l'impact sur la santé et le coût de la pollution (voir plus haut) ainsi que coût social des accidents de la circulation (3645 décès en 2012) ce n'est ni l'utilité sociale, ni la pertinence environnementale qui peuvent justifier cette répartition.

Le maître d'ouvrage présente comme multimodal un projet autoroutier avec éventuellement une ligne de bus circulant sur « la partie autoroute » et incluant simplement les projets prévus au PDU et au SCOT. Or cette infrastructure routière est parallèle sur 70% de son trajet à des transports en commun en site propre déjà existant (tram-train). Du fait de sa pertinence écologique et de son utilité sociale nous pensons que c'est précisément ce mode de transport qu'il faut privilégier et la rentabilité financière d'un mode lourd TC est d'autant plus forte qu'il est réalisé sans développement routier parallèle. (Expertise TTK Anneau des Sciences, page 39).

Le TOP, un bel exemple de « com » :

La SECAC regrette que le dossier du maître d'ouvrage qui constitue la principale source d'information, soit conçu plus comme un document publicitaire que comme un dossier de travail. Les effets de communication y tiennent plus de place que les faits : autoroute dénommée infrastructure et échangeurs, émergences ; la petite Amsterdam pour les berges de l'Yzeron.... De nombreuses inexactitudes ont d'ailleurs été soulignées dans l'expertise indépendante du cabinet TTK. Dans son dossier le maître d'ouvrage n'assume pas ses choix et présente le TOP comme inéluctable (on a le choix entre le TOP et le chaos).

En résumé, il nous semble que le paradigme sous-jacent au projet du maître d'ouvrage est que « En matière de déplacements, l'ouest de l'agglomération est dépendant de la voiture individuelle » et que « l'utilisation de l'automobile par les ménages est naturellement forte » (p32 et 46 du dossier du maître d'ouvrage – la nature a bon dos et on se demande à quoi servent les politiques si tout est régi par des « lois naturelles »). Or il nous semble que la grandeur de l'Homme et notamment de la politique est justement de s'affranchir d'une prétendue nature pour faire des choix assumés plutôt que de présenter ces choix comme l'unique solution (ce que s'ingénie à faire le dossier du maître d'ouvrage). C'est pourquoi la SECAC demande que soient étudiées des solutions alternatives sans infrastructures routières majeures ce qui ne veut pas dire sans aucune infrastructure routière. Les solutions que nous souhaitons voir étudiées sont les suivantes :

- Requalification rapide de l'axe A6/A7 en boulevard urbain (dont le nombre de voies et la vitesse pourraient être modulés en fonction des tronçons) ce qui permet de répondre aux aspirations (le terme est bien choisi !) légitimes des habitants de Perrache et de la Presque-île et de libérer des voies pour des transports en commun en site propre. Si l'insertion de ces transports en commun au niveau du tunnel de Fourvière s'avère problématique, percement d'un tunnel pour les modes doux. L'étude de la requalification ne doit pas se limiter à la portion Valvert/la Saulaie mais doit pouvoir être étendue au nord jusqu'à Limonest et au sud jusqu'à Givors pour

permettre une desserte en TC. (voir suppression de la circulation sur les voies sur berge parisiennes et contribution de Ch Raux)

- Renforcement de la ligne de tram-train Brignais/St Paul par sa connexion avec des lignes de transports en commun en site propre. Cette connexion est déjà une réalité au niveau de Gorge de Loup mais une connexion au niveau de Brignais est indispensable pour augmenter l'attractivité et donc la rentabilité du tram-train. Cela peut se faire par prolongement de la ligne D depuis l'hôpital sud ou par réalisation d'une ligne de tramway Perrache Brignais (voir dossier TTK). Ceci permettrait la desserte du centre de St Genis Laval et de son lycée, du centre commercial des basses Barroles, et de la zone économique de Brignais. Le prolongement jusqu'à Givors du tram-train devrait être étudié.
- Renforcement des TC à l'intérieur de ce périmètre (La carte p41 du dossier du MO montre que c'est là que se situent la plupart des embouteillages.) avec à terme création de lignes en site propre (Voir contribution des associations du 5^{ème} et dossier TTK). La transformation du CD 342 en boulevard urbain avec tramway semble notamment un projet capable de véritablement structurer l'urbanisation dans l'ouest lyonnais.
- Réalisation de connections entre les deux rives du Rhône au niveau de la Saulaie par pont et/ou passerelle.
- Travaux permettant de diminuer les nuisances des infrastructures routières situées à l'est de l'agglomération (Bd L Bonnevey et rocade Est)
- La réalisation par l'état d'un contournement de Lyon sans barrière de péage pour les véhicules en transit afin de lutter efficacement contre le mélange des trafics.

Ces mesures nous paraissent plus en accord avec le PPA (Plan de protection de l'Atmosphère) de l'agglomération lyonnaise (http://www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/PPA_Lyon_V05062012_VF_cle676d99.pdf) et le plan climat du grand Lyon qui déclare « que ce soit en terme de temps et/ou de budget, l'utilisateur devra être gagnant à utiliser les transports en commun plutôt que son propre véhicule. » (p.11 du diagnostic climat du grand Lyon).

Pour la S.E.C.A.C ,

Antoine TAFARO, Gérard ROCHER, Pierre-Paul BRINGUIER et Brice VALTON

S.E.C.A.C. 51, Vieille route - 69630 Chaponost