



CAHIER D'ACTEUR n°14

L'APPNV est favorable à la réalisation du TOP, si ET SEULEMENT SI celui-ci est réalisé concomitamment à la réalisation du COL



APPNV

Association de Protection du Patrimoine de Nos Vallées

L'APPNV, une des plus anciennes associations de défense de l'environnement, intervient sur les territoires des communes situées dans les plaines, collines et vallées, à l'Est du couloir rhodanien, entre Grenay et Valence.

Le contournement de l'agglomération lyonnaise réclamé par le Grand Lyon pour réaliser le TOP pourrait impacter les territoires que l'APPNV a mission de défendre et de préserver.

Contact :

Gilbert CARLE, Président
Ingénieur ECAM
155, Montée des remparts
38270 Moissieu sur Dolon

Tél. : 06 82 28 66 02
appnv.id@gmail.com
<http://www.appnv.org>

La problématique de la circulation dans l'agglomération lyonnaise et du transit Nord-Sud, ainsi que les solutions, sont bien connues et ont été décidées depuis longtemps.

Le TOP est le bouclage naturel du périphérique lyonnais ; le concept de ring est un équipement indispensable pour organiser et fluidifier la circulation tant des VP que des TC dans une grande agglomération.

La réalisation du TOP a été décidée en 1997 par le Département du Rhône sous la forme d'un contrat de concession, sans soulever d'opposition. Les élus de la COURLY (devenue Le Grand Lyon) ont également approuvé cette réalisation.

Aujourd'hui, après avoir réalisé TEO (tronçon Nord du périphérique) la non réalisation du TOP, prolongement naturel de TEO, serait incohérente.

Il y a débat public, du seul fait de la modification de la Loi qui oblige maintenant la saisine de la CNDP compte-tenu du montant prévisionnel des travaux d'études et de réalisation du TOP (entre 2,0 et 2,5 milliards d'euros).

De plus, le nouveau maître d'ouvrage du TOP (le Grand Lyon ex-Courly) a souhaité utiliser cette procédure pour obliger l'État à s'engager ENFIN à réaliser le contournement de Lyon avant d'engager le TOP.

Le COL⁽¹⁾ est acté depuis 47 ans (!) date à laquelle il a été inscrit à la DTA⁽²⁾ ; cet équipement a été maintes fois confirmé depuis par l'État, prévu dans le CDIAT⁽³⁾ de 2006, inscrit au SCOT de la RUL⁽⁴⁾ et inscrit dans le projet du SNIT⁽⁵⁾ publié en 2011.



⁽¹⁾ Contournement Ouest de Lyon

⁽²⁾ Directive territoriale d'aménagement

⁽³⁾ Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

⁽⁴⁾ Région urbaine de Lyon

⁽⁵⁾ Schéma national des infrastructures de transport

L'APPNV COMPREND LA STRATÉGIE ADOPTÉE PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE. En effet :

- **pas de COL** : quid des raccordements des autoroutes de l'Ouest, A89, A45 et A47 ?
- **pas de TOP** : comment améliorer la circulation à Lyon et les TC ?
- **le TOP sans le COL** : quid du transit Nord-Sud ?

Naturellement le débat public permet l'expression de fortes oppositions au développement de nouvelles infrastructures routières et il met en avant l'environnement et les engagements du Grenelle.

Il est ainsi proposé que de nouvelles politiques d'aménagement anti véhicules routiers soient développées avec une conversion au transport en sites propres et un nouvel aménagement de l'agglomération.

Il est aussi proposé de rejeter le trafic de transit le plus à l'Est possible, ce qui aurait pour effet d'augmenter les pollutions à l'Est, secteur de l'agglomération le plus populaire et qui croule déjà sous les équipements routiers, ferroviaires et aériens, et sous les pollutions industrielles.

D'autant plus que rejeter à l'Est le transit routier Nord-Sud ne traiterait pas pour autant la réalité :

- où raccorder les autoroutes A89 et A45 ? Sinon faire des barreaux qui seraient en fait des « morceaux de COL »
- comment améliorer le trafic EXISTANT dans l'agglomération, à l'Ouest comme à l'Est par exemple sur la rocade Est ?
- comment développer les TC ?

L'APPNV estime qu'il est nécessaire et indispensable que Lyon, grande métropole européenne, se dote d'un double ring :

- **un ring « intra-muros »** pour gérer le trafic interne à la métropole constitué par l'ensemble « Boulevard L. Bonnefoy/TEO/TOP »,

- **un ring « extra-muros »** pour gérer le trafic inter-citées et les transits Nord/Sud, Est/Ouest, constitué par l'ensemble Rocade Est/COL.

Par ailleurs l'augmentation prévue, de la population dans le Grand Lyon et le Pôle métropolitain nécessite que de nouvelles dispositions soient prises pour gérer l'organisation des déplacements au sein de ces territoires.

En plus du système de rings, il sera donc nécessaire de :

- créer des parkings relais accueillants et sécurisés aux points d'accès aux rings,
- développer l'offre de transports collectifs performants en particulier depuis les parkings relais,
- réguler, d'une manière ou d'une autre, le plus tôt possible, l'accès au centre de l'agglomération des voitures particulières,
- développer le covoiturage,
- repenser le système de livraison des marchandises au centre de l'agglomération,
- développer l'usage des 2 roues au centre de l'agglomération.

Et pour obtenir des résultats, il n'est pas possible de ne pas réaliser de nouvelles infrastructures routières telles que le TOP et le COL.

Penser qu'il soit possible de s'affranchir de la voiture particulière d'ici quelques années nous semble prématuré.

Par contre, faire confiance à l'homme, à la science et à la technologie pour développer des véhicules particuliers et des véhicules de livraison de moins en moins polluants, voir non polluants et ou répondants aux critères (de plus en plus sévères) des normes antipollution, françaises et européennes est certainement la solution la plus pragmatique.

En tout cas, la remise en cause de la liberté individuelle, notamment dans les déplacements dans nos territoires, n'est pas possible et ne sera pas admise par notre société.

QUEL TOP ?

Si ET SEULEMENT SI celui-ci est réalisé concomitamment à la réalisation du COL, l'APPNV est favorable au **TOP version courte**.

Pour l'APPNV, le scénario TOP Rocade n'a pas de sens et il risquerait d'être utilisé par le transit Nord/Sud.

En effet, alors que l'interdiction du trafic des poids lourds dans la traversée du tunnel de Fourvière a eu pour conséquence de transférer le trafic de transit des PL sur la Rocade Est, pour laquelle elle n'a pas été conçue (trafic qu'il faudra bien lui retirer), il est inconcevable d'ajouter du trafic sur cette voie en raccordant le TOP sur cet axe.

QUEL COL ?

L'APPNV est favorable au Contournement Ouest de Lyon par une autoroute (A44) avec les règles d'usage suivantes :

- 1 • **Gratuité (sur le COL) des trafics de transit Nord-Sud et Sud-Nord, Est-Ouest et inversement :**

c'est à dire que TOUS les véhicules (VL et PL) qui emprunteront l'A44 à partir de l'entrée Nord et qui sortiront au Sud n'auront à acquitter aucun péage, de même pour les usagers qui accéderont par l'entrée Sud et qui sortiront au Nord, de même pour les usagers, Est-Ouest et Ouest-Est.

Cette disposition a pour but de relocaliser sur le COL le trafic de transit Nord-Sud qui emprunte la rocade Est depuis l'interdiction de la traversée du tunnel de Fourvière par les PL.

Ainsi la rocade Est sera à nouveau utilisable pour le trafic pour lequel elle a été conçue, et il n'y a pas besoin de prévoir un élargissement de cette voie.

2 • **Péage modulable** pour tous les autres usagers qui utiliseront l'A44 pour du trafic local et ou pour un accès aux différents portes de l'Ouest de l'agglomération.

Il est rappelé que depuis près de 50 ans, tous les services de l'État en charge de l'aménagement du territoire ont soutenu que l'A44 était la meilleure, la seule solution pour le contournement routier de l'agglomération lyonnaise.

Le Conseil général du Rhône et la Région Rhône-Alpes ont été consultés et ont retenu, à plusieurs reprises, le principe de cet équipement, celui-ci étant à la charge de l'État, l'État pouvant concéder un tel ouvrage.

Le COL aurait d'ailleurs déjà été réalisé sans l'intervention extrêmement dommageable du Maire de Lyon de l'époque Louis Pradel qui a finalement obtenu de l'État que l'autoroute A6 passe dans Lyon (tracé maintenant regretté par tous) alors que l'A6 était tracée à l'Ouest de Lyon...

L'intérêt général, représenté par un État impartial, doit être la règle qui s'impose à tous, l'environnement doit en effet être respecté à l'Ouest comme à l'Est, il y a des zones vertes à protéger à l'Est comme à l'Ouest.

Le contournement ouest de Lyon est une priorité pour l'agglomération Lyonnaise pour que celle-ci s'affirme dans le contexte européen et puisse faire face aux défis de mobilité.

L'APPNV EST OPPOSÉE À LA RÉALISATION DE L'A432 SUD TANT QUE LE COL N'EST PAS EN SERVICE

Alors que se profilait le débat public sur l'Anneau des Sciences / TOP, Monsieur le Préfet de Région a présenté, en mai 2012, un SRIT⁽⁶⁾, non accessible au public et qui n'a pas été élaboré avec les élus concernés par la problématique des transports dans la région Rhône-Alpes !

Lors de la conférence de presse, Monsieur le Préfet de Région a indiqué que le COL ne se ferait pas et qu'il proposait un CEL (Contournement Est de Lyon) sous la forme d'un prolongement vers le Sud de l'A432, lequel serait raccordé à l'A7 au Nord ou au Sud de Vienne.

Cette proposition est en opposition avec la DTA et le SCOT du Grand Lyon, alors que le COL est inscrit dans ces documents d'urbanisme comme sur le projet de SNIT.

Alors qu'il représente l'État impartial, et de ce fait l'intérêt général, le Préfet de Région a ainsi présenté une **proposition personnelle** (!) en alternative au COL, équipement proposé par l'État depuis 50 ans, et voté par tous les élus concernés !

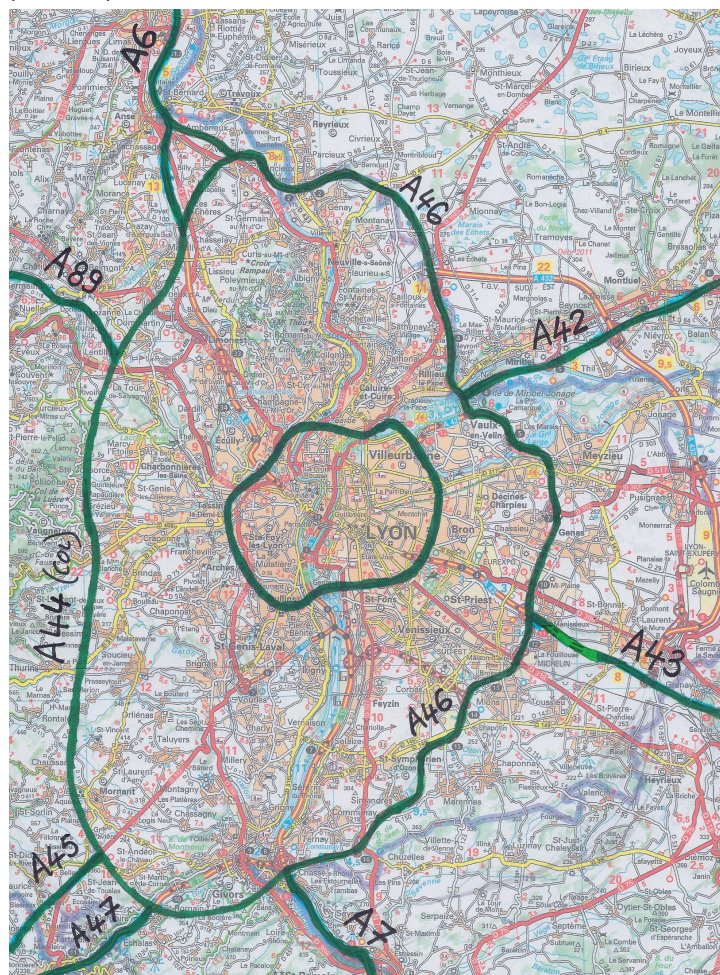
Et le Ministre des Transports a publié un communiqué pour se désolidariser du Préfet de Région...

Au delà du rappel des faits et du doute qui plane sur les motivations de ce Préfet bien incompréhensibles, l'APPNV considère que la prolongation vers le Sud de l'A432 n'apporte pas une réponse pertinente au contournement de l'agglomération lyonnaise.

Une prolongation vers le Sud de l'A432 raccordée au Nord ou au Sud de Vienne :

- conduit à **augmenter d'environ 50 km** la distance du contournement de l'agglomération lyonnaise, ce qui ne va pas dans le sens du Grenelle,
- ne solutionne pas le traitement des trafics de transit générés par la mise en service de l'A89 et de l'A45,
- ne traite pas le sous-équipement en infrastructures routières de l'Ouest de l'agglomération,
- ne déleste pas du trafic de transit la rocade Est,
- densifie en équipements et pollue, sans aucune contrepartie, l'Est de l'agglomération.

L'APPNV estime que la question d'un 3^e ring, le TGCL (Très Grand Contournement de Lyon) ne pourra se poser qu'une fois le COL-A44 réalisé ; il sera en effet alors temps d'examiner quels seront les circulations et transit à gérer.



(6) Schéma régional des infrastructures de transport

Conclusion



L'APPNV est **favorable au TOP** dans sa version courte si ET SEULEMENT SI celui-ci est réalisé **concomitamment à la réalisation du COL**.

En complément, l'APPNV propose de :

- créer des **parkings relais** accueillants et sécurisés aux points d'accès aux rings,
- développer l'offre de **transports collectifs** performants dans le Grand Lyon et le Pôle métropolitain, en particulier depuis les parkings relais,
- réguler le plus tôt possible l'**accès au centre** de l'agglomération des voitures particulières,
- développer le **covoiturage** dans le Grand Lyon et le Pôle métropolitain,
- repenser le système de **livraison des marchandises** au centre de l'agglomération,
- développer l'**usage des 2 roues** au centre de l'agglomération.

L'APPNV est favorable au **Contournement Ouest de Lyon par une autoroute (A44)** avec les règles d'usage suivantes :

- **gratuité des trafics de transit** Nord-Sud et Sud-Nord, Est-Ouest et Ouest-Est
- **péage modulable** pour tous les autres usagers du COL qui utiliseront cette autoroute pour du trafic local et ou pour un accès aux différents portes de l'Ouest de l'agglomération.

L'APPNV est **opposée à la réalisation du 3^e ring (TGCL)** tant que le 2^e ring COL-A44 ne sera pas en service.