



## CAHIER D'ACTEUR n° 10

# Pour un tracé plus large du TOP qui préserve le cœur des villes du Sud-Ouest lyonnais



### Ville d'Oullins

Forte de 26 000 habitants, Oullins bénéficie d'une situation géographique privilégiée au cœur de l'agglomération lyonnaise et d'un bassin économique, autrefois industriel, aujourd'hui tourné vers les activités tertiaires. Petit territoire de seulement 440 hectares, densément peuplé mais possédant 20 parcs et jardins, la ville est aussi le 7<sup>e</sup> pôle de commerce de l'agglomération, symbolisé par la Grande rue actuellement en phase de réaménagement. Depuis une quinzaine d'années, Oullins a entrepris un réaménagement urbain d'envergure : 6 hectares d'activités économiques développées à la Saulaie, réaménagement du centre-ville, construction d'une médiathèque, pôle multimodal pour l'arrivée du métro B et surtout, projet d'éco-quartier sur le quartier de la Saulaie.

#### Contact :

Hôtel de Ville - BP 87

69923 Oullins Cedex

Tél. : 04 72 39 73 13

Fax : 04 78 50 81 78

contact@ville-oullins.fr

www.ville-oullins.fr

www.facebook.com/Oullins

twitter.com/VilledOullins

Si le TOP est un véritable enjeu pour l'aménagement futur de notre territoire et les déplacements des générations futures à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise, il est important de se soucier aujourd'hui de la façon dont cet ouvrage s'articulera avec les autres voies de circulation mais aussi avec les modes de transport collectifs, notamment la future A45 et le prolongement de la ligne B du métro de Gerland à Oullins, puis jusqu'aux Hôpitaux Sud.

Pour le secteur du Sud-Ouest lyonnais, comment ne pas prendre en compte le développement économique et urbain des villes d'Oullins, de Saint-Genis-Laval, de Pierre-Bénite et Sainte-Foy-lès-Lyon et des communes hors agglomération (Chaponost, Brignais, plateau Mornantais, communauté de communes de la vallée du Garon) ? Comment ignorer les flux de circulation que le tracé qui est proposé par le Grand Lyon va générer dans ces communes ?

**Le tracé que nous recommandons a l'avantage d'englober Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite dans l'agglomération, de tenir compte du développement urbain et économique du Sud-Ouest lyonnais, de préserver les hôpitaux des pollutions atmosphérique et sonore et de s'articuler avec les autres voiries et modes de transport.**

### ➔ Les enjeux d'une infrastructure routière nouvelle

- Protéger du trafic de transit le centre de l'agglomération
- Organiser les flux de l'agglomération, notamment Est/Ouest
- Déclasser et requalifier l'autoroute A6/A7 à l'intérieur du périphérique
- Améliorer l'accessibilité des communes de l'Ouest et du Sud-Ouest lyonnais
- Créer une nouvelle traversée du Rhône, au Sud
- Tenir compte de la réalisation de la future A45

### Dans ces conditions et compte tenu :

- du développement du Sud-Ouest de l'agglomération, des projets de voiries de l'État entre Lyon et Saint-Étienne, de l'arrivée de la ligne B du métro jusqu'aux Hôpitaux de Lyon Sud ;
- du nécessaire respect des règles liées au développement durable ainsi que des règles issues du Grenelle de l'environnement, s'agissant notamment des études d'impact ;
- du projet de développement des 15 hectares des anciens terrains SNCF, site stratégique pour la ville et l'agglomération sur lequel nous avons l'ambition de développer un éco-quartier.

La commune d'Oullins demande, dans le cas où c'est une solution routière qui est retenue, que le tracé issu du plan de voiries du schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (SDAL) de 1992 soit appliqué.

## PRENDRE EN COMPTE LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DU SUD-OUEST LYONNAIS

Depuis 1991, l'aire urbaine s'est étendue au point que Brignais fait désormais partie du cœur de l'agglomération. Or, le SDAL de 1992 avait anticipé ces évolutions et prévoyait le bouclage du périphérique par la jonction du « barreau sous Irigny ». Cette connexion entre les deux rives du Rhône sur le Boulevard Urbain Sud (BUS) permettrait de ne pas renvoyer inlassablement les flux de transit sur le cœur de l'agglomération.

D'autre part, nous considérons que le barrage sur le Rhône situé à Pierre-Bénite marque physiquement l'entrée Sud de l'agglomération englobant ainsi les communes de Saint-Genis Laval et Pierre-Bénite.

Les déplacements de Saint-Etienne vers Lyon, et plus généralement du bassin de vie du Sud-Ouest lyonnais (comprenant aussi le grand Sud-Ouest lyonnais avec les Monts du lyonnais et en particulier le pays Mornantais, la vallée du Gier et l'agglomération stéphanoise) vers le bassin d'emploi de l'Est lyonnais, plaident pour une jonction entre le TOP et le BUS.

## PRÉSERVER LE CŒUR DE L'AGGLOMÉRATION

La saturation des voiries des villes impactées par un tracé trop court (tel que celui soumis par le Grand Lyon) est une conséquence inévitable.

Les villes concernées seraient asphyxiées par l'apport et l'appel de circulation des futurs échangeurs. N'oublions pas que nous sommes au cœur de l'agglomération ! Imaginez l'effet sur les voiries alentours si un échangeur était construit place Bellecour.

Des flux passeront également de l'A450 vers le TOP et réciproquement, et satureront des voies dans les communes de Saint-Genis-Laval prioritairement, mais aussi Pierre-Bénite. Ces transferts ne sont pas estimés et les voiries ne sont pas requalifiées dans le projet.



### LA SOLUTION PROPOSÉE PAR LA VILLE D'OULLINS avec deux aménagements complémentaires :

- Le franchissement du Rhône dans le prolongement de l'A450 par un nouveau pont
- La réalisation à partir de l'A450 d'une voirie de desserte des hôpitaux Lyon Sud (prévue au PLU)

## PROTÉGER LE FUTUR ÉCO-QUARTIER DE LA SAULAIE

Un échangeur, ou même un « demi-échangeur », tels qu'ils sont prévus dans le tracé « Anneau des Sciences » du Grand Lyon, serait en contradiction avec le projet d'aménagement d'éco-quartier que nous souhaitons développer sur les anciennes friches SNCF du quartier de la Saulaie à Oullins. Ce « dommage collatéral » du tracé court peut être évité par l'adoption de notre tracé qui préserve ce dernier foncier disponible sur le territoire de notre commune et où nous souhaitons implanter des logements, des services publics, une école, des équipements pour les Oullinois... et participer ainsi au développement du cœur de l'agglomération.

Ce futur quartier sera parfaitement desservi par les transports en commun (métro, bus, TER) et par un réseau viaire adapté, en particulier avec la requalification de l'A7 en boulevard urbain.

De plus, le tracé long de la ville d'Oullins n'obère pas non plus le développement et les éventuels aménagements futurs du port Edouard Herriot, situé juste en face de la Saulaie.

### ➡ Lyon Sud : un territoire contraint

Les 1 400 lits de l'hôpital, les personnels soignants et encadrants, les 4 000 étudiants prévus d'ici 2014, les milliers de logements de Montmein et du Revoyet constituent un considérable bassin de population sur une très petite surface et avec des problèmes majeurs de ventilation. Sans compter les problématiques liées à l'espace disponible sur ce territoire : place nécessaire à la construction des bâtiments du plan Campus Sud, emprise au sol de la future station de métro et du parking relais, emprise d'un échangeur du périphérique...

## LIMITER LES POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUE ET SONORE AUX HÔPITAUX SUD

Un échangeur au CHU Lyon sud, situé dans une cuvette, diffuserait inévitablement la pollution des tunnels qui s'accumulerait juste en dessous d'un service de pneumologie réputé, mais également près du pôle petite enfance (éléments vérifiés en 1990 par la DDE auprès d'un climatologue) ;

Les convalescents dans les hôpitaux, les étudiants du campus, les habitants du quartier du Revoyet et de Montmein seraient également fortement impactés par le bruit continu jour et nuit.

2 600 étudiants étudient actuellement sur le Campus Lyon Sud. En 2014 ce sont 4 000 étudiants qui sont attendus dans le cadre du plan Campus Sud dont la volonté est de :

- développer un campus riche en espaces verts avec des bâtiments à la norme HQE,
- créer un campus qui soit au niveau des standards internationaux
- préserver le poumon vert qu'est le site de Lyon sud dans le quartier du Revoyet.

On voit bien que cela est incompatible avec la solution du maître d'ouvrage, mais qu'en revanche, le tracé de la Ville d'Oullins prend cet aspect en compte et y apporte une solution.

## UNE VOIRIE D'AGGLOMÉRATION COMPLÉMENTAIRE DES VOIRIES EXISTANTES ET DES AUTRES MODES DE TRANSPORT

La construction de l'autoroute Lyon/Saint-Etienne (A45), la requalification de l'A6/A7 au cœur de la ville, le Grand Contournement de l'agglomération et le prolongement du métro jusqu'aux Hôpitaux Lyon Sud sont des dossiers complémentaires et, de ce fait, ils doivent faire l'objet d'un traitement coordonné avec le bouclage du périphérique.

Le tracé long assure une jonction entre l'A450 et le boulevard Laurent Bonneval avec un pont en amont de celui de Pierre-Bénite. Il contribue au développement du Sud-Ouest lyonnais (notamment de Saint-Genis-Laval, Chaponost et Brignais) et permet une desserte des Hôpitaux Lyon Sud par une voirie reliant l'A450 à l'Hôpital Lyon Sud (inscrite au PLU, dit « barreau des hôpitaux »).

L'arrivée de la ligne B du métro à Oullins à la fin de 2013 est une première étape satisfaisante mais pas suffisante, il doit être prolongé jusqu'aux hôpitaux Lyon Sud. Aujourd'hui, ce prolongement est acté. Les premières études sont lancées et sa réalisation devrait être inscrite dans le prochain plan de mandat du Sytral. C'est notre volonté que la complémentarité d'un moyen lourd de transport en commun (métro) et de parc relais sur les axes structurants (TOP et ligne TER) permette de fixer une partie du trafic automobile qui paralyse notre métropole.

➡ Les trafics 2010 montrent bien que le boulevard Laurent Bonneval ne pourra pas supporter une augmentation de 50 à 60 000 v/j venant de l'Ouest alors que le Boulevard Urbain Sud est sous-exploité.

## Conclusion



La solution retenue doit être à la hauteur des ambitions de la communauté urbaine et de la future métropole lyonnaise en ce début du 21<sup>e</sup> siècle. Elle doit montrer à l'échelle nationale notre capacité et notre maturité locale à écouter, à concerter, à étudier, à intégrer les dimensions environnementales et économiques dans nos futurs plans de transport. L'intérêt que nous avons à construire cet ouvrage pour les vingt, trente ou quarante ans qui viennent doit être porté par un seul leitmotiv : servir l'intérêt de l'agglomération lyonnaise et de ses habitants et rien d'autre.

Le tracé court date d'il y a 20 ans. Depuis, la croissance démographique de la région lyonnaise et le fort développement économique de l'Est lyonnais rendent ce tracé inadapté. Sa réalisation n'empêcherait pas à court terme la réalisation d'une boucle élargie. Pour mémoire, selon les sources INSEE, la population de l'aire urbaine de Lyon est passée de 1 550 000 habitants en 1990 à 2 118 000 en 2008 (près de 600 000 habitants supplémentaires, + 37 %), et d'ici la mise en service de l'infrastructure à l'horizon 2025 ce phénomène sera encore amplifié. Les problématiques de déplacement entre 1990 et 2025 ont donc fortement évolué. Par ailleurs, ces vingt dernières années, la création d'emploi s'est essentiellement concentrée sur l'Est lyonnais (Bron, Chassieu, Saint-Priest, Île d'Abeau, Bourgoin-Jallieu [source interSCOT]).

Enfin, en termes de coût, il est montré que le tracé long n'est pas plus onéreux que la version courte.

L'argument de la proximité des pôles multimodaux favorisant l'usage des transports collectifs ne plaide pas plus pour le tracé court. Le parking relais du terminus de la ligne B aux Hôpitaux Lyon Sud, mais aussi le développement de la halte-ferroviaire d'Irigny ou du tram-train de Brignais s'articulent avec le tracé long que nous proposons.

La seule solution qui réponde à ces enjeux est celle préconisée par la Ville d'Oullins avec son tracé plus large de l'ouvrage qui préserve l'unité et l'intégrité de l'agglomération tout en anticipant les futurs besoins de déplacements au sein du territoire métropolitain. C'est la raison pour laquelle de nombreux habitants du Sud-Ouest lyonnais se sont mobilisés en faveur de cette option et prennent part aux débats pour la défendre.

### ➡ 2 000 pétitionnaires en faveur de la solution d'Oullins

Ils sont plus de 2 000 à avoir signé la pétition « Non au tracé court du TOP » et à s'engager auprès de la Ville d'Oullins pour faire en sorte que le tracé proposé par la ville soit étudié avec autant d'intérêt que les autres options. Ils disent ainsi leur engagement à protéger le cœur de l'agglomération des flux de transit par un tracé plus large qui porte une vraie vision pour l'avenir.