



CAHIER D'ACTEUR n° 21

Le TOP : une mauvaise réponse à de bonnes questions



Ce cahier d'acteurs d'Europe Écologie Les Verts a été rédigé par les élus et le mouvement, Béatrice VESSILLER, conseillère générale et conseillère communautaire, Bruno BERNARD, conseiller communautaire, tous deux membres de la commission mixte du Tronçon Ouest du Périphérique, créée entre le Grand Lyon et le conseil général en 2011, et Jean-Charles KOHLHAAS, conseiller régional.

EELV plaide pour un scénario sans infrastructure routière lourde, fondé sur un plan ambitieux de transports en commun et sur une vision du territoire et de la mobilité cohérents avec les objectifs de la ville durable, du Plan Climat et des engagements internationaux de la France.

Contacts :

Europe Écologie Les Verts
34 rue Rachais
69007 Lyon
rhone@eelv.fr

Groupe des élus EELV du Grand Lyon
04 26 99 38 89
groupeverts@grandlyon.org

Groupe des élus EELV du conseil général
04 72 61 28 19
beatrice.vessiller@rhone.fr

Groupe des élus EELV du conseil régional
04 26 73 44 27
eelv@rhonealpes.fr

L'Ouest lyonnais : des enjeux de mobilité, d'urbanisme et d'environnement en lien avec ceux de toute l'agglomération

L'Ouest lyonnais compte plus de 300 000 habitants. Les Scot prévoient une croissance démographique limitée d'ici 2030, une maîtrise de l'étalement urbain et une augmentation des logements sociaux et de la mixité. La grande majorité des déplacements de cette population se fait en direction du centre de l'agglomération.

Les axes autoroutiers A6/A7 sont congestionnés, notamment aux heures de pointe. Sur les 115 000 véhicules/jour, seuls 8% correspondent à du trafic de transit ; les 2/3 de ceux qui accèdent au nord par le tunnel de Fourvière ou au sud par La Mulatière sont à destination du centre de l'agglomération. Le Tronçon Ouest du Périphérique (TOP), une infrastructure en rocade, ne répondra que partiellement à la demande forte vers le centre de l'agglomération.

Des riverains de l'axe A6/A7, subissent depuis des décennies des nuisances de bruit, de pollution. Avec le TOP, la situation s'améliorera peut-être... en 2028 ! Ce n'est pas une solution adaptée à l'urgence. Le déclassement de l'autoroute doit être engagé sans attendre.

Les niveaux d'alerte à la pollution sont régulièrement dépassés dans l'agglomération, en été et en hiver (11 jours d'alerte en février-mars 2013). Le TOP augmentera la pollution et ne respecte pas les engagements en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (Plan Climat, Facteur 4...).

Le TOP, même avec son nouveau nom marketing « Anneau des Sciences », reste une autoroute qui apporte une mauvaise réponse aux besoins d'aujourd'hui et de demain.

Inventons une nouvelle mobilité !



À contre-courant des enjeux environnementaux

PLUS DE POLLUTION GLOBALE

La pollution porte atteinte à la santé (maladies respiratoires, décès prématurés...). Comme toute nouvelle voirie, avec l'effet connu d'« aspirateur à voitures », l'Anneau des Sciences provoquera une augmentation du trafic sur les voies D42, A450, et dans Lyon 5^e, de Tassin, Sainte Foy, Francheville, Chaponost, Saint Genis, Pierre Bénite, Oullins ainsi qu'un risque de congestion aux échangeurs. Du fait de l'accessibilité améliorée de secteurs aujourd'hui éloignés, il favorisera l'étalement urbain dans l'ouest, ce qui est en contradiction avec les Scot. La hausse des distances de déplacements conduira, à l'échelle de l'agglomération, à une augmentation des émissions d'oxydes d'azote et de particules, non prise en compte dans le dossier.

PLUS DE POLLUTION LOCALE

Aux abords de l'infrastructure, la réalisation de l'ouvrage en tunnel permet d'éviter les nuisances sonores, mais conduit à concentrer les pollutions sur les 7 points d'entrée et sorties et les cheminées d'extraction du tunnel. Les installations de filtration proposées par le Grand Lyon sont chères et peu performantes, aux dires-mêmes des experts⁽¹⁾. Et comment imaginer la forte augmentation de pollution dans le vallon du centre hospitalier Lyon-sud ?

UN BILAN CARBONE INACCEPTABLE

« Le trafic ne rajoute pas d'émissions de carbone supplémentaires par rapport à la situation sans projet »⁽²⁾. Pourtant, le projet augmente de 8% les émissions par rapport à la situation actuelle : c'est contraire aux objectifs du Plan climat !

Émissions de CO ₂ dues aux transports dans le Grand Lyon	
Émissions en 2010	1,4 million de teq CO ₂ ⁽³⁾
Objectifs du plan climat en 2020 <i>(Délibération 2012-2754 du Grand Lyon du 13/02/2012)</i>	1,1 million de teq CO ₂ ⁽³⁾ (- 20% par rapport à 2010)
Émissions dues à la construction de l'Anneau des Sciences	180 000 teq CO ₂ (soit 13% des émissions annuelles dues au transport)

Décider aujourd'hui d'une voie nouvelle qui, au mieux, ne réduit pas le bilan carbone des transports, et, au pire, l'aggrave, est aberrant et irresponsable.

Des prévisions de trafic à horizon 2030 discutables

DES OUTILS DE PRÉVISION INADAPTÉS

Le Grand Lyon a décidé de la réalisation d'un modèle multimodal (délégation n8 2012-3243 du 10/09/2012) pour « disposer d'un outil performant permettant l'évaluation et la comparaison de scénarios de planification(s) urbaine(s) sur les différents réseaux de transports (...), à moyen (2020) et à long terme (2030) (...) [afin] d'estimer la demande de déplacements sur les différents modes (voiture, train, transports collectifs urbains, modes doux). Ainsi, l'outil de modélisation partagé pour réfléchir aux déplacements à 2030 n'existe pas encore ! De plus, l'enquête-ménages déplacements utilisée (2006) est à refaire pour actualiser les données.

Pour une nouvelle mobilité

Les projections du maître d'ouvrage poursuivent les tendances du passé, mais d'un passé bien ancien ! L'analyse de la mobilité en France montre les changements de comportement et la baisse de la mobilité en voiture dans les grandes agglomérations. Des évolutions sociétales peuvent aussi réduire l'usage de la voiture d'ici 20 ans : hausse du prix du pétrole, fiscalité écologique (annoncée par le gouvernement pour 2016), prise de conscience environnementale, effet générationnel (jeunes générations bien plus attachées à leur smartphone

et connection internet qu'à une voiture)... De véritables politiques de mobilité durables sont à définir. Enfin, les prévisions ne prennent pas en compte les améliorations récentes et à venir sur l'Ouest : métro à Oullins, développement des TER.

Requalifier l'A7 en une voie urbaine maintenant !

L'Anneau des Sciences aura peu d'influence sur la grosse partie du trafic des quais du Rhône vers Perrache, car le projet ne prévoit pas de réduire la capacité du tunnel de Fourvière et qu'aux heures de pointe, l'axe compte 60% d'échanges entre la périphérie et le centre, qui continueront à l'emprunter. Néanmoins, le déclassement de l'autoroute est une urgence, pour les riverains soumis au bruit, à la pollution et la congestion.



Transformer l'autoroute en une avenue urbaine, c'est faisable sans attendre 15 ans :

- d'autres grandes métropoles l'ont fait (Vancouver, New York, San Francisco, Séoul...), permettant une véritable « renaissance urbaine et économique »⁽⁴⁾ ;
- À Nice, 100 000 véh/j circulent sur la promenade des Anglais réaménagée à 50 km/h, et pour le tramway et les modes doux ;
- dans l'agglomération, d'autres projets ont réduit la capacité viaire et la ville n'a pas été paralysée :
- démolition de l'autopont de Mermoz en 2010 et requalification de l'avenue Mermoz en un espace urbain agréable pour le quartier, les bus et les modes doux ;

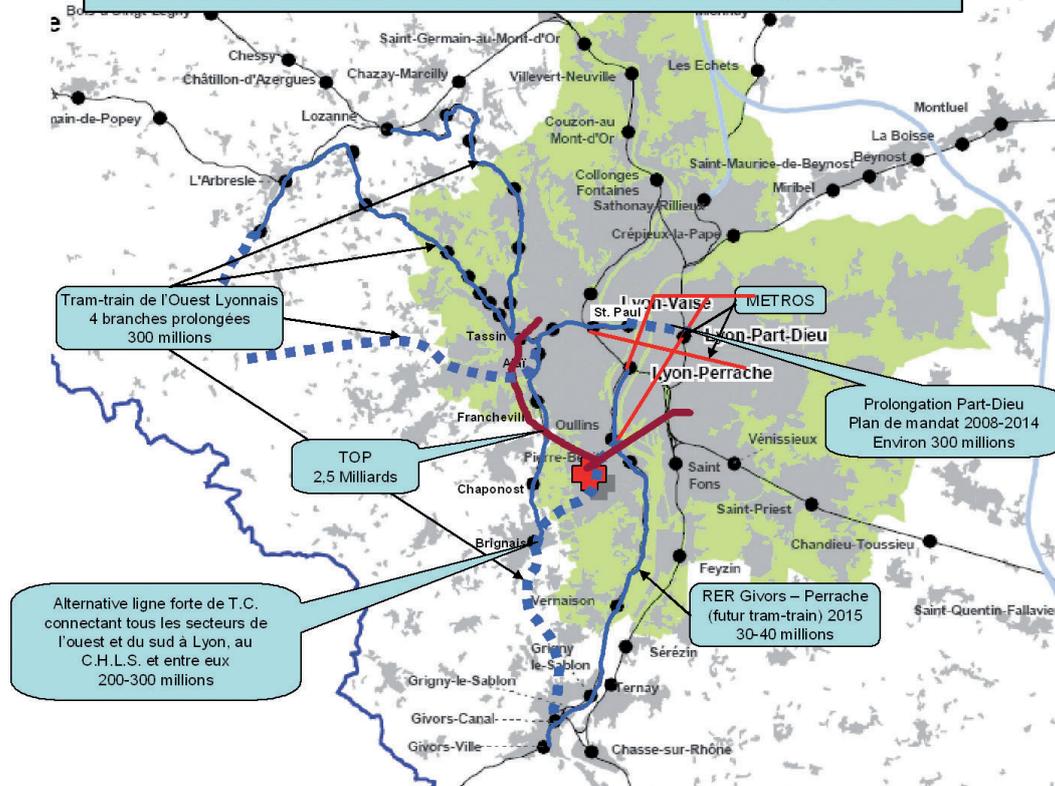
⁽¹⁾ Réunion publique du 13 décembre 2012-Expert du CETU

⁽²⁾ Anneau des Sciences- Dossier du maître d'ouvrage p 107

⁽³⁾ Conférence Climat Energie, Vision 2020 pour une agglomération sobre en carbone, 2011

⁽⁴⁾ Note rapide, De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une autre ville ? Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île de France, octobre 2012

LES PROPOSITIONS D'EUROPE ECOLOGIE LES VERTS 2013



- fermeture du tunnel de la Croix-Rousse depuis novembre 2012 (report d'1/3 des 47000 automobilistes quotidiens sur la ligne D, avec une simple légère augmentation de fréquence sur la ligne) ;
- travaux rue Garibaldi depuis fin 2012, avec un écoulement du trafic sans problème notoire, malgré la réduction des voies.

La mise en service du tram-train dans l'Ouest lyonnais et le métro à Oullins offriront d'autres solutions aux usagers.



■ Avenue Jean Mermoz, Bron PHOTO

Des alternatives : transports, services de mobilité et urbanisme

Dans l'Ouest Lyonnais, la part des modes autres que la voiture est très faible. Les marges de progrès sont importantes, pour diminuer la circulation au centre de l'agglomération.

Pour mailler l'ouest et le sud-ouest lyonnais, des projets de transports en

commun sont beaucoup moins coûteux que l'Anneau des Sciences :

- L'organisation d'un véritable réseau de type RER à partir des lignes de tram train de l'ouest lyonnais, avec :
 - prolongation jusqu'à Givors
 - connexion, via le centre hospitalier Lyon Sud, à la ligne Givors Perrache
 - prolongation St. Paul - Part-Dieu
 - transformation de LEOL en 4^e branche de tram train
 - augmentation des fréquences
- L'augmentation de capacité de la ligne D du métro par le doublement du nombre de voitures par rame
 - Des liaisons de rocade nouvelles à imaginer, par exemple :
 - une ligne en site propre sous le tunnel de Fourvière et sur le boulevard urbain, ex A6/A7
 - un transport par câble à étudier (Ste-Foy-Oullins ou Confluence-Ste-Foy-Francheville)
 - des lignes de bus (C20, C19...) avec plus de couloirs de bus sur les voiries de l'ouest
 - Le développement d'un vrai maillage cyclable pour rejoindre les gares ou les TC.

Les nouveaux services de mobilité (covoiturage, voiture partagée, location de vélos longue durée...) sont à développer. Aujourd'hui, sur les 450 000 actifs travaillant dans le Grand Lyon, seulement 56 000 ont un abonnement TCL mensuel : l'information est à renforcer grâce aux plans de dépla-

cements d'entreprises (PDE, PDIE) et à la création d'une agence de mobilité par la collectivité. il faut aussi, dans l'ouest, urbaniser autour des TC et un partage modal plus proche du reste de l'agglomération (commerces de proximité pour favoriser la marche...). Enfin, la création d'une vignette multimodale, payée par tous les automobilistes et permettant l'usage des TC, est à étudier.

➡ **AUTANT D'ARGENT PUBLIC CHAQUE ANNÉE POUR REMBOURSER LE TOP QUE POUR FAIRE FONCTIONNER LE RÉSEAU TCL : C'EST INACCEPTABLE !**

- Remboursement de l'emprunt du TOP pour 50 000 véh/j payant le péage : 120 à 150 M€/an
- Subventions de fonctionnement pour le réseau TCL, pour 1,3 million de voyages par jour : 146 M€/an

Et l'Est dans tout ça ?

Pendant qu'on dépenserait 4 milliards d'euros pour améliorer la mobilité à l'Ouest et limiter les nuisances, rien de serait prévu pour l'Est ? Pourtant, avec le TOP, le trafic augmentera sur le boulevard L. Bonnevey et créera des bouchons sur les voiries environnantes. L'équité entre l'Est et l'Ouest ne doit pas être un vain mot ! Au lieu d'une nouvelle voirie enterrée dans l'Ouest, il faut couvrir le boulevard L. Bonnevey et redonner un véritable espace public de qualité aux riverains à Bron, Vénissieux, Villeurbanne, et aux habitants le long de l'A43.

Des coûts pharaoniques inacceptables !

Le coût du projet est déjà estimé à 2,2 à 2,5 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent 150 M€ pour les requalifications des voies des centres-villes de l'Ouest, 120 M€ pour la

requalification de l'autoroute. Le péage ne financera qu'une faible partie de l'investissement et, pour financer les 2 milliards d'euros restant, l'emprunt à rembourser par le Grand Lyon et le conseil général (ou la future métropole) sera de 120 à 150 M€/an.

Le projet prévoit aussi d'investir 800 M€ à 1 milliard dans les trans-

ports en commun. C'est le montant des investissements du Sytral sur un mandat ! Au total, ce sont quelque 4 milliards d'argent public pour le seul secteur de l'Ouest lyonnais en 10 ans ! Que restera-t-il des finances publiques pour les projets de transports dans le reste de l'agglomération ? Rien ou si peu...

UN EURO D'ARGENT PUBLIC INVESTI DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN : C'EST 4 À 5 FOIS PLUS D'HABITANTS DESSERVIS, C'EST MOINS DE POLLUTION ET MOINS DE GAZ À EFFET DE SERRE

- Coût de ligne D du métro (1993) : 1 milliard d'euros, 280 000 voyageurs par jour en 2012
- Coût du Boulevard périphérique nord (1997) : 1 milliard d'euros, 60 000 véhicules par jour en 2012

Conclusion



➡ L'ANNEAU DES SCIENCES : NON À UNE SOLUTION DU PASSÉ !

- il coûte près de 3 milliards d'euros, ne prépare pas la transition écologique du territoire et fait courir des risques pour la santé des habitants ;
- il coûte près de 3 milliards d'euros et ne réduit pas les émissions de gaz à effet de serre et aggrave le dérèglement climatique ;
- il coûte près de 3 milliards d'euros et prive les finances publiques des ressources pour investir dans une politique de déplacements innovante et ambitieuse ;
- il coûte près de 3 milliards d'euros et est socialement inéquitable pour les ménages à revenus modestes : il privilégie le péage et le tout voiture, alors que la raréfaction des énergies fossiles fait exploser le prix du baril de pétrole.

Transports urbains et ferroviaires, modes doux, nouveaux services de mobilité, développement urbain autour des axes de transports, urbanisme de proximité et requalification immédiate de l'A7, réduction des nuisances à l'Est, Europe Ecologie Les Verts défend un projet de l'Ouest lyonnais bon pour les habitants et pour l'ensemble de l'agglomération.