

CAHIER D'ACTEUR n°3

Contribution du Collectif Associatif au débat public

Le **Collectif Associatif** est constitué par :



- **DARLY**
(pour se Déplacer Autrement dans la Région Lyonnaise)



- **SCL**
(Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais)



- **Le MNLE**
(Mouvement National de Lutte pour l'Environnement) Rhône-Alpes.



- **RAC**
Réseau Action Climat



- **La FNAUT**
(Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) à laquelle DARLY est affiliée.

Contact

Bernard THIERRY,
Coprésident de DARLY
6, Allée du mont LORY,
69230 St-Genis-Laval
Tél. : 04 78 56 34 82
darly@orange.fr
www.darly.org

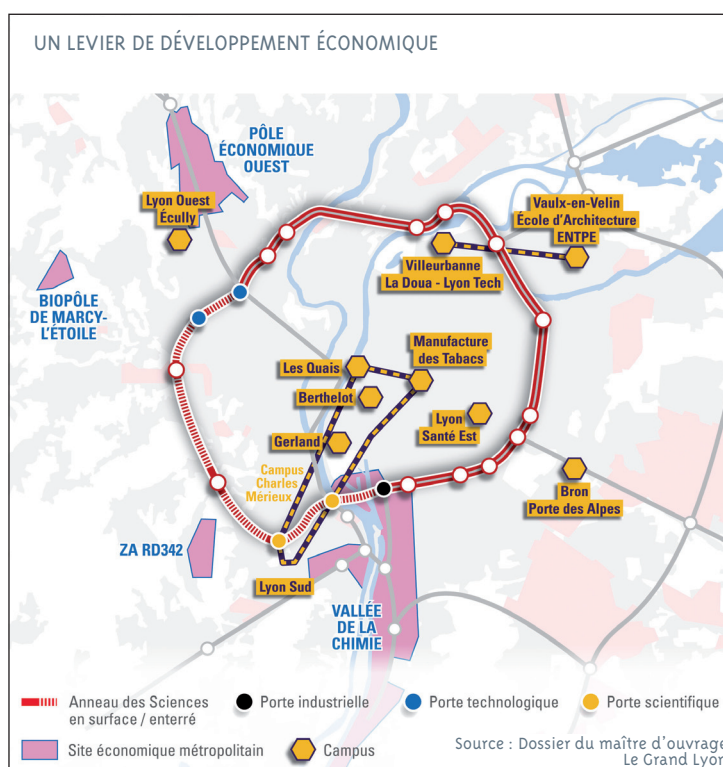
LE PROJET

La réalisation du projet Lyon-Confluence pose le problème de la traversée de la Presqu'île par l'axe autoroutier A6-A7.

Cela incite le Grand Lyon à boucler le périphérique pour détourner la circulation du tunnel de Fourvière, constituée à 75% de circulation locale et régionale.

D'où la renaissance du projet « TOP », appelé désormais « Anneau des Sciences », tout en lui recherchant des avantages complémentaires pour le développement de l'urbanisation et de l'économie dans le Sud-ouest lyonnais.

Un comble ! L'Anneau des Sciences ne relie aucun pôle scientifique ! Il faut pour cela lui adjoindre des circuits TC, en jaune et noir, pour résoudre (partiellement) le problème !



INCOMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES ENGAGEMENTS EUROPÉENS ET DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT

Ce projet d'Anneau des Sciences dont la mise en service est prévue en 2024 serait, s'il était réalisé, en parfaite contradiction avec les engagements européens, nationaux et locaux concernant le climat, l'air et l'énergie.

En effet, le Paquet Énergie Climat (PEC) de l'union européenne prévoit notamment que 20% de l'énergie finale soient produits à partir de sources utilisant des énergies renouvelables, que l'efficacité énergétique progresse de 20% et que l'on diminue de 20% les rejets de gaz à effet de serre (GES).

En France, le Grenelle Environnement a doté la France des règles et des outils nécessaires pour atteindre ces objectifs en 2020, notamment pour les transports.

L'objectif concret que se sont fixé les partenaires - collectivités, entreprises publiques et privées - est donc de réduire, d'ici 2020, de 20 % les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'électricité, mais aussi d'atteindre les 20 % d'énergie renouvelable dans leur consommation.

Ainsi, le projet « Anneau des Sciences », favorisant la poursuite du pire pour l'environnement et les modes de transport, est, de toute évidence, en complète contradiction avec tous ces objectifs !

Figure 1
Structure des émissions de CO2 par énergie et par secteur en 2000

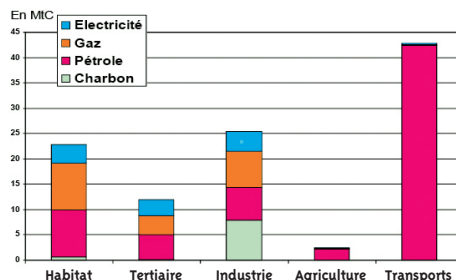
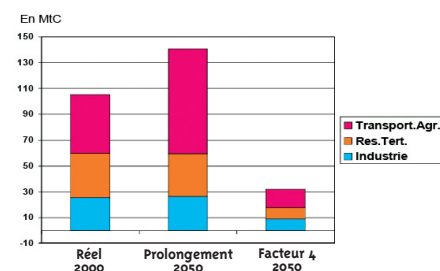


Figure 2
Le dimensionnement du problème



INCOMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE FACTEUR 4 (voir figures 1 et 2)

La loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixe les orientations de la politique énergétique :

« ... La lutte contre le changement climatique est une priorité de la politique énergétique qui vise à diminuer de 3 % par an en moyenne les émissions de gaz à effet de serre de la France. »

Le projet « Anneau des Sciences » est évidemment en complète contradiction avec cet objectif !

INCOMPATIBILITÉ AVEC LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Non seulement ce projet, même s'il comprend une voie pour les transports en commun, apporte une attractivité supplémentaire pour les voitures et donc une concurrence pour les transports collectifs. Il nécessite un investissement considérable, annoncé de 2,6 Mds d'euros, équivalents par exemple à plus de 100 km (soit 7 fois la longueur de l'Anneau des Sciences) de tramway périurbain et qui seraient donc mieux placés pour le développement des transports collectifs.

INCOMPATIBILITÉ AVEC LA DENSIFICATION URBAINE

Ce projet favoriserait l'étalement urbain et la ségrégation alors que le Sytral juge déjà insuffisante la densité de l'Ouest lyonnais pour permettre des dessertes par mode lourd de transport collectif.

INCOMPATIBILITÉ AVEC LES VOIRIES RADIALES

Son attractivité engendrerait une saturation des voiries radiales convergeant vers lui.

➔ Risques techniques et incertitudes

Le document du Grand Lyon : « Caractéristiques techniques générales de l'infrastructure » du 31-10-2012 nous dit ceci, page 34 :

« Au vu des éléments présentés dans ce document, la réalisation de cette infrastructure apparaît toutefois d'une grande complexité, aucune de ses composantes ne pouvant être considérée comme classique.

Dans la configuration particulière de l'échangeur souterrain complet de la Saulaie, la faisabilité n'est d'ailleurs pas complètement démontrée et génère au reste un surcoût très important.

Dans tous les cas, les risques techniques demeurent multiples et forts.

Les études de conception doivent donc être approfondies de manière à maîtriser les aléas en termes de coûts et de délai et à favoriser l'insertion de l'infrastructure dans son environnement (que ce soit naturel ou humain). »

Comment donner un aval dans ces conditions !



Comment soulager la Presqu'île de la circulation A6-A7

Quels sont les moyens compatibles avec les exigences précédentes pour :

- diminuer de moitié la circulation A6-A7 dans le tunnel de Fourvière et dans la Presqu'île.
- résoudre les problèmes engendrés par la densification urbaine et industrielle envisagée dans le Sud-Ouest lyonnais.

Ces problèmes peuvent être solutionnés par les transports en commun :

A POUR LA LIAISON A6-A7, VIA LE TUNNEL DE FOURVIÈRE ET LA PRESQU'ÎLE :

De 42.000 véh./jour sur l'A6 entre Anse et Limonest, on passe à 112.000 véh./jour au sud de Limonest.

70.000 véh./jour sont donc des locaux que l'on peut majoritairement capter grâce à un TC fort sur l'A6 et dans le tunnel de Fourvière et sur l'A7 dans sa traversée de la Presqu'île (tracé en vert épais au centre).

Cela permet la requalification de l'A6 dans la traversée de la Presqu'île, sans obligation de détourner le flux automobile, donc sans réalisation de l'Anneau des Sciences.

B POUR LA LIAISON A6-A7, VIA LE TUNNEL DE FOURVIÈRE ET LA PRESQU'ÎLE :

Une réalisation urgente des TC prévus au SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) pour l'Ouest lyonnais (Métro B aux Hôpitaux-Sud + lignes fortes A2 et A4 + ligne forte Gare de Brignais Hôpitaux-sud + Givors Gorge-de-Loup cadencée en tram-trains + station TER avec parc relais à Yvours, etc.) permettra de réduire considérablement les nuisances (énergie, pollution, GES, artificialisation des sols) et d'améliorer le réseau des transports en commun déficient actuellement.

À noter aussi qu'une voie ferrée longe ce projet d'« Anneau des Sciences » sur les trois quart de son parcours et qu'il suffit d'un tronçon de 3,5 km sur des terrains réservés au PLU pour rejoindre la ligne B du métro aux Hôpitaux-Sud.

Ajoutons enfin à ce programme des aménagements de voiries en faveur des modes doux : marche à pied et pistes cyclables.



➡ L'ensemble de ces réalisations :

- coûte bien moins cher que l'Anneau des Sciences
- peut faire l'objet de mises en service échelonnées bien avant 2024
- répond socialement mieux à la population et aux petits budgets
- respecte le facteur 4 et toutes les exigences du Grenelle de l'environnement
- répond mieux aux conséquences de la déplétion pétrolière
- est plus conforme au PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère)
- prend mieux en compte les effets de la crise (à voyageurs x km identiques, les TC génèrent globalement plus d'emplois que les voitures).

EXTRAIT DU SCOT

Le SCOT de l'agglomération lyonnaise, approuvé en décembre 2010, nous donne les recommandations et orientations suivantes en matière de déplacements de personnes : http://www.scot-agglolyon.fr/_dynamique/documentationsoi/fchiers/dogpart3-132.pdf

« Au travers du chapitre métropolitain de l'inter-Scot, les présidents des Scots de l'aire métropolitaine ont affirmé leur engagement d'asseoir la multipolarité de la métropole sur les réseaux des transports collectifs, et reconnu le rôle moteur de l'étoile ferroviaire lyonnaise dans la réalisation de cette ambition commune.

Les infrastructures routières et le développement automobile ont favorisé un développement urbain coûteux en espace, en énergie et en émission de gaz à effet de serre. Dans ce contexte, le PADD a fait le choix d'une organisation de l'espace qui s'appuie désormais sur le réseau express de l'agglomération lyonnaise.

Ce choix doit être le garant de l'activité et de la compétitivité du territoire. Il doit permettre à l'ensemble des ménages d'avoir accès à un système de déplacement durable, non captif de l'automobile. »

« Ce choix s'appuie sur 2 orientations complémentaires et indissociables :

- rechercher une organisation urbaine multipolaire garantissant aux habitants l'accès aux équipements et services au plus près de leur domicile et la possibilité d'emprunter un système performant de transports collectifs ;

- conduire une politique de déplacements s'appuyant sur le développement de l'offre en transports collectifs, l'optimisation de l'exploitation du réseau de voirie et une place accrue pour la marche et le vélo dans les déplacements de proximité. »

APPLIQUONS-LE !

► Citons enfin un élu : extrapolation ou prospective

“ Comme l’ont fait remarquer un certain nombre d’économistes alternatifs depuis plusieurs années, les modèles utilisés ne savent faire qu’une chose : prolonger dans le futur des tendances et les structures actuelles.

Or, à l’horizon de 20 à 30 ans, le raisonnement « toutes choses égales par ailleurs » est plus qu’une qu’erreur technique, c’est une faute contre la démocratie.

Car il donne à croire que notre société s’inscrira dans 20, 30 ans dans la stricte continuité des tendances passées. Il enferme le raisonnement dans un cadre artificiellement figé. ”

Pascal BIRONNEAU
Commission Permanente
Conseil général des Deux-Sèvres
le 17/05/2010

Conclusion



► CE SOUHAIT DE RÉALISATION DU BOUCLAGE DU PÉRIPHÉRIQUE NE PREND PAS EN COMPTE LA TRIPLE NÉCESSITÉ :

- de réduire les nuisances routières,
- d’alléger la dépendance pétrolière,
- de limiter les émissions de GES et la pollution

Il table pour cela sur les progrès techniques de l’automobile.

Il ne prépare pas au débat sur la transition énergétique.

Il s’appuie sur des documents anciens, antérieurs à la crise et qui mériteraient d’être réactualisés, à savoir par exemple le PDU de juin 2005 et l’enquête ménages déplacements (EMD) de 2006.

Il ne prend pas en compte non plus la crise, le chômage, les moyens financiers des ménages.

Il favoriserait la ségrégation, l’étalement urbain et son attraction encombrerait encore plus les voiries.

Son coût prévisionnel, vu les réserves multiples faites sur les difficultés annoncées de réalisation, a toutes les chances de ne pas pouvoir être respecté.

La solution est à rechercher dans une densification urbaine favorisant ainsi un réseau de transports collectifs.