



pour se **D**éplacer **A**utrement en **R**égion **LY**onnaise
Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE
Courrier à adresser : **6, Le mont Lory, 69230 St-Genis-Laval**
Tél./Fax : 04 74 72 89 99, et Tél.04 78 56 34 82
(Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON)
E-mail= darly@orange.fr ; Site= www.darly.org

T.O.P.
Préparation entretien EGIS du jeudi 29 septembre 2011
Avis de DARLY, coordination d'associations

N.B. Pour faciliter le déroulement de l'entretien, DARLY a repris le même canevas que celui du compte-rendu de l'entretien avec STOP AU TOP

Présents associatifs de DARLY :

Bernard THIERRY, Président de DARLY depuis 2004

Tél. 04 78 56 34 82 ; e-mail : darly@orange.fr

Pierre SUBLET, membre de DARLY représentant "stop au TOP",

Tél. 04 78 86 02 45 ; e-mail : p.sublet@numericable.com

Présentation de DARLY

Voir rubriques présentation et historique sur le site de DARLY

Voir aussi activités et réseau DARLY – Darly force de propositions

Diagnostic

- Lire A450 et non A45
- Le TOP ne pourrait avoir aucun effet sur l'engorgement de l'A450
- La version longue du TOP vers l'A450 telle que souhaitée par F.N. BUFFET Maire d'Oullins ne ferait qu'accentuer cet engorgement. C'est pour Oullins une version « **nimby** »
- Au SYTRAL, le prolongement du métro B jusqu'aux hôpitaux sud est prévue
- Au SCOT, une liaison par ligne forte entre les hôpitaux sud et Brignais est prévue
- A Irigny, au lieudit Yvours un parc relais + station TER sont prévus
- Ces projets une fois réalisés amélioreront le drainage du Sud-Ouest, de même que la mise en service de la ligne Brignais - Gare St Paul et sa prolongation ultérieure jusqu'à Givors

Enjeux

- Historiquement le TOP était la liaison A6-A7. C'est Louis PRADEL Maire de Lyon qui a demandé que la liaison se fasse par la presqu'île pour avoir son « tunnel de Fourvière ». Cette liaison s'est ultérieurement appelée A48, puis BUO et TOP. Le tunnel de Fourvière a été inauguré en 1971.
- Réaliser le TOP reviendrait donc à créer cette liaison A6-A7 prévue à l'origine. Si le TOP est revenu d'actualité, c'est à cause de l'urbanisation de la presqu'île avec les projets Confluence.
- Or, il faut noter que près de 80% de la circulation dans le tunnel de Fourvière est actuellement, sauf périodes de migrations estivales, de la circulation locale dont la moitié va vers le centre de Lyon.

- Comme DARLY l'a évoqué dès la première consultation du dossier Confluence, la solution passe par les transports collectifs.
- C'est d'ailleurs le sens de la récente démarche du SYTRAL qui crée un parc relais en amont du tunnel, pour drainer les automobilistes vers la ligne D du métro (voir article ci-joint) : « un parking pour éviter Fourvière ».
- A plus long terme, il faut envisager la copropriété du tunnel entre l'Etat et les collectivités locales afin que ces dernières puissent y installer, sur une des 2 voies, un transport collectif.
- La liaison A6-A7 traversant la presqu'île pourra être transformée en boulevard urbain.

Développement économique

- Nous sommes en face des « chantages » des lobbies économiques (Medef, CCI, ...) qui crient avant d'être battus. Un exemple : Dans l'étude fonctionnelle conjointe Cie Gal du Rhône, DDE, CETE Lyon de mai 92 sur le périph ouest de Lyon, il est indiqué page 33, qu'à l'horizon 2000 sans TOP, on aurait 30 000 véhicules/jour sur la D42 à Francheville. Or, on n'a jamais dépassé les 15 000 véhicules/jour !
- Le développement économique ne doit pas se faire au détriment de la surgénération de GES, de la pollution, de la surconsommation de pétrole, de l'artificialisation des sols et de la qualité de vie des habitants.
- En ce qui concerne l'habitat, il faut la densification en « grappes » le long des lignes fortes de transports publics.
- La ville doit se reconstruire en prenant en compte les impératifs de la déplétion pétrolière, du changement climatique et des productions vivrières
- Les trois piliers Economie, Social, Environnement doivent avoir la même importance.

Développement T.C. et Aménagements

- Reporter un axe fort de circulation de la presqu'île vers la première banlieue dense n'est pas concevable.
- Oullins est la commune qui a la densité de population la plus forte après Lyon et Villeurbanne
- Dès 1998 DARLY, qui s'est toujours voulue force de propositions plutôt que "nimby", avait publié une étude de « Tram-Train de Tassin à Gerland via les Hôpitaux Sud ». Il a fallu attendre 5 années pour que cette étude fasse l'objet d'un examen par le CETE, à la demande du SYTRAL. DARLY peut tenir à la disposition de EGIS tous les documents correspondants.
- Depuis cette publication les choses ont quand même évolué :
 - la liaison Gerland gare d'Oullins est en cours de réalisation (métro B)
 - le prolongement depuis la gare d'Oullins vers les Hôpitaux Sud est inscrite.
 - la mise en service de la ligne RFF/SNCF de Brignais à Gare St Paul est prévue, le doublement local de la voie ferrée pour permettre les croisements et l'électrification sont en cours de réalisation.
 - Il ne reste donc plus que le tronçon, depuis cette ligne de Brignais, du Sud de Francheville vers les Hôpitaux Sud (4km) à réaliser pour avoir un TOP en transport public : **Pour DARLY, TOP = Tram-train Ouest Périurbain**
 - Ce projet est simplifié depuis que le shunt de la gare de Tassin est réalisé et que la gare Ecully Tassin le long du Bd de Valvert devient ainsi un nœud multimodal

- Ce Tram-Train crée donc une liaison entre 2 nœuds multimodaux Ecully-Tassin et Hôpitaux Sud
- Avec ses parcs relais et ses rames ce projet ne coûte pas plus de 150 M€ réactualisés 2011 (au lieu des 2000 M€ annoncé du TOP !...)
- Ce projet crée une ligne périphérique depuis la gare St Paul jusqu'aux hôpitaux sud. Le campus en développement aux hôpitaux sud ajoute de l'intérêt à cette liaison.
- Ce projet en surface sur les terrains réservés pour un BUO ne nécessite aucune expropriation
- Une fois ce projet adopté, rien n'empêche une densification urbaine le long de la ligne qui sera loin d'occuper la largeur des terrains réservés
- Le débat public se doit de proposer une solution transports publics en alternative
- Ce n'est pas en mettant une ligne de bus dans les tunnels du TOP que l'on résoudra correctement le problème.
- La ligne de tram-train peut être longée par une double piste cyclable, comme l'est la ligne Rhôn'Express, ce qui ne serait pas le cas dans les tunnels.
- Ce projet répond à la volonté du PADD pages 52-53, à savoir :
 - **"Passer de l'étoile à la toile"**

Prospective

Et non extrapolation

Non-conformité avec : Le facteur 4 — réduction de 75% des GES d'ici 2050
: Grenelle : moins 20% des GES des transports d'ici 2020

- Ce projet
 - : entraînerait une saturation des voies d'accès
 - : ne délesterait pas les pénétrantes
 - : ajouterait à la saturation du périphérique existant
 - : augmenterait d'au moins 30% le trafic véhicule x km sur l'aire impactée
 - : irait à l'encontre de l'attractivité des transports en commun par son offre concurrentielle, donc diminuerait la part modale TC et donc sa rentabilité
 - : serait en opposition au PRQA et au PPA
 - : capterait des terrains (échangeurs, zone de péage...) au détriment de la densification urbaine
- Au lieu de multiplier en permanence les infrastructures de transports routiers, DARLY juge prioritaire d'avoir une réflexion sur la répartition spatiale des activités en zone urbaine et leur desserte par les transports collectifs
- Choix de modes de transport favorables à la densification urbaine
- S'affranchir des futures contraintes des énergies non renouvelables

Aspect financier

- Le coût annoncé représente l'équivalent
 - : de plus de 12 ans d'investissement du SYTRAL,
 - : de près de 200 km de ligne de tramway ou tram-train
 - : de la ligne D du métro transportant 280 000 voyageurs / jour, soit 4 fois plus qu'une autoroute à 2 X2 voies !!
- Etude de rentabilité à faire en fonction du prix des carburants, en prenant par exemple prix du pétrole brut à 100, 200 et 300\$ le baril – influence sur le trafic
- Conséquences du TOP sur la rentabilité des transports publics
- Il est préférable d'investir dans les transports collectifs

- Il est préférable d'investir dans des activités productives : Recherche et Développement, enseignement supérieur...
- Il est préférable d'investir dans des besoins sociaux : logement, respect Loi DALO, rénovation urbaine, isolation, économies d'énergie

Développement durable – Trames vertes

- Dans le PADD, le choix du développement, il est dit (page 70)
« *La réalisation du TOP, associée à une optimisation des connexions au réseau structurant des TC apparaît également nécessaire, notamment pour le développement du sud ouest de l'agglomération* »
- Or, on sait qu'une fois dans sa voiture l'automobiliste a du mal à la quitter pour prendre les TC
- Ramener la circulation du sud ouest sur un périphérique en zone urbaine ne peut qu'engendrer la pollution au droit et autour de toutes les sorties et cheminées de ventilation, et entre autres, dans les cuvettes de la D42 et des Hôpitaux Sud
- La liaison entre les nœuds multimodaux d'Ecully-Tassin à Valvert et les hôpitaux Sud et Gerland peut aussi bien se faire en transport collectif, en utilisant des parcs relais dès l'arrivée vers ce bouclage, ce qui ne serait pas le cas si on réalise le TOP
- Plus vite la VL est stoppée au profit des TC, mieux c'est.
- La voiture a de moins en moins la cote chez les jeunes générations
- le vélo se développe. La moitié des déplacements en ville font moins de 3 km.
- En ville, de porte à porte, le vélo est gagnant jusqu'à 5 km.
- Il ya du potentiel pour fluidifier la circulation !
- Le TOP est contraire au Développement durable

Trafic de transit

- Ce trafic de transit n'est pas acceptable ni dans la traversée de Lyon, ni sur un périphérique urbain
- Pour le réseau ferré, un CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise) est en début de réalisation éloignée de l'urbanisation
- Pour le transit routier :
 1. il faut au maximum le reporter sur le rail
 2. il doit s'effectuer en dehors de l'agglomération, c'est-à-dire du Grand Lyon

Solidarité Est/Ouest

- Cette solidarité doit d'abord se réaliser au niveau de l'habitat et du pourcentage de logements sociaux ainsi que pour la densité urbaine
- Envisager de dépenser de telles sommes - alors que les besoins de transports collectifs sont immenses et que des réalisations comme les lignes A7 & A8, prévues au PDU de 1997 n'ont pas encore vu le jour - pour réaliser le TOP, c'est se tromper d'urgence et avoir une fausse vision de l'avenir.
- Envisager de dépenser de telles sommes pour le TOP alors que les besoins en logements sont énormes (40 à 50 000) et les réalisations annuelles faibles (4 à 5 000) et alors que le Grand Lyon dit vouloir faire face à une augmentation de sa population, ce n'est pas raisonnable
- Il ne s'agit pas de reporter les nuisances de la circulation et les pollutions vers l'Est. Il s'agit de reporter les investissements de déplacements sur les Transports Publics

Attentes en vue du débat public et sur la production des études

- De tout temps, la population a du mal à participer à la vie politique. Les multiples occupations et les soucis familiaux, les engagements locaux (écoles, activités sportives et culturelles, associations locales). Seul un noyau dur sait ce qu'est une DTA, un PDU, un PLU, un SCOT, un PADD, un PPA et encore !... Voyez aussi combien de personnes répondent dans les cahiers d'enquêtes publiques.
- Moi-même, lorsque j'étais en activité salariée et responsable d'une famille, cela m'accaparait à temps plein et il en est de même pour mes enfants.
- En ce qui concerne plus particulièrement le TOP, les raisons sont multiples :
 - **Indifférence** : cela ne passe pas à côté de chez moi
 - **Lassitude** : depuis le temps qu'on en parle !
 - **Impuissance** : s'ils veulent le faire, ils le feront
 - **Incrédulité** : vu la crise, l'état des finances, les urgences, cela ne se fera pasMais surtout **l'ignorance**.

Prendre le temps d'expliquer ne suffit pas. Il faut informer sérieusement, ce qui n'a pas été le cas jusqu'ici. Certains maires refusent d'aborder le problème en conseil municipal et se gardent bien d'évoquer le sujet. De ce fait les citoyens ne connaissent rien du projet. D'ailleurs ils confondent le COL, le TOP etc...., nous devons à chaque fois leur expliquer.

Ce n'est pas par hasard si les réunions de STOPAUTOP réunissent autant de monde, certains élus avouent même venir y chercher des informations.

Il faut qu'en face la population soit présente, vienne en masse aux réunions d'information, soit sensibilisée, se sente concernée financièrement, et surtout ne considère pas ces réunions comme un exposé de ce qui va se faire, mais comme une proposition avec entière liberté de choix **entre deux solutions chiffrées, l'une routière et l'autre TC**.

Il est donc nécessaire de présenter une étude comparative entièrement avec TC, en y incluant les projets énumérés aux 4 derniers alinéas du **§ diagnostic**.

Il est donc nécessaire de présenter des options et pas seulement un choix entre « oui » et « non ».

Il faudrait pouvoir avoir une votation, comme cela se fait en Suisse.

Documents à consulter (entre autres)

- Les sites de DARLY et de SAINT GENIS SUD
- Le SCOT et le PADD
- L'Etude fonctionnelle Périphérique Ouest de Lyon de mai 92 (Conseil Général, CETE, DDE)
- * Le projet de Tram Train Tassin Gerland via les Hôpitaux Sud de DARLY (mai 98)
- * Les analyses de ce projet par le CETE
- * Les grands chantiers techniques de demain (40 ans Grand Lyon & TOP)
- * Interview G. COLLOMB 22/10/2010

* **N.B.** DARLY peut vous envoyer ces documents par courriel

Le Président de DARLY
Bernard THIERRY