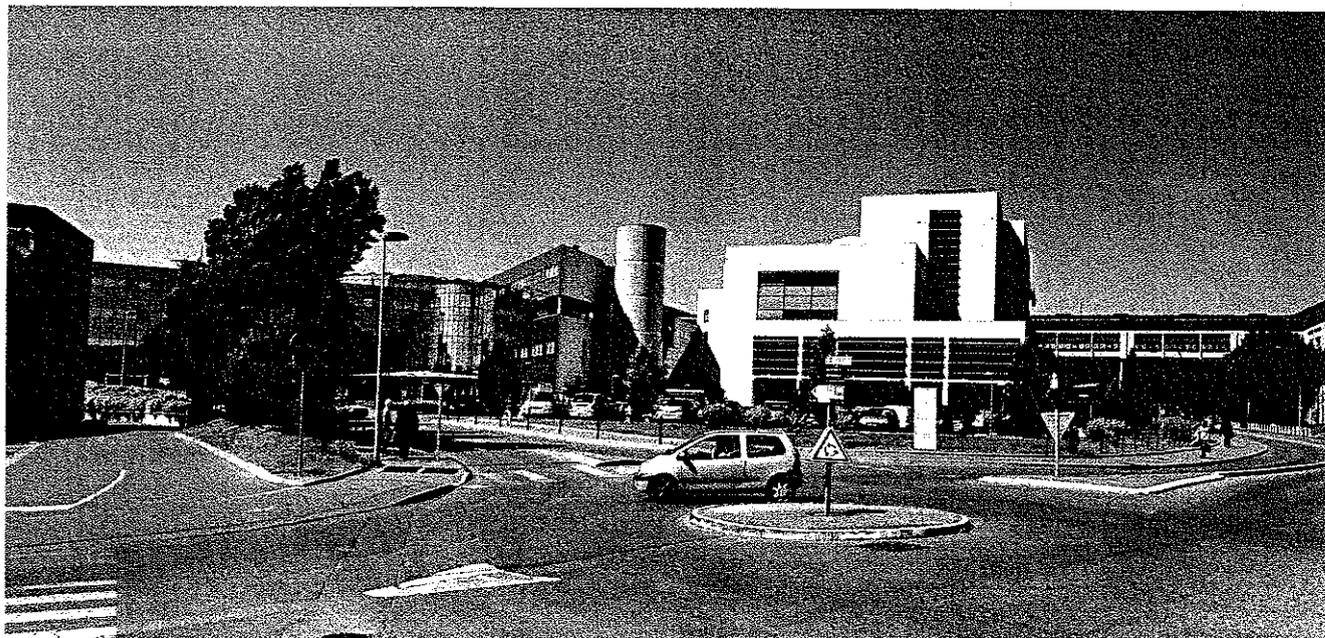


LYON LES ROUTES QUI FÂCHENT



●●● la commune, sauf à partir d'Alaï, aux confins de Tassin-la-Demi-Lune, où est prévu l'échangeur de Francheville (le suivant, vers le sud, serait situé à Beaunant, à la limite de Saint-Genis-Laval, Francheville, Chaponost et Sainte-Foy-lès-Lyon).

Le TOP replongera ensuite sous terre pour franchir l'Izeron et la colline de Francheville-le-Haut. La traversée de la rivière est la contrainte technique essentielle du projet, à cause d'une pente importante sous Bel-Air. Mais elle est « possible », assure le maire de Francheville. René Lambert rappelle en effet qu'on a bien su passer sous la Saône et le Rhône pour construire le métro lyonnais. Les mouvements écologistes s'opposent à ce tracé du TOP. En 2001, les membres de l'association Sauvegarde de la vallée ont même présenté une liste aux municipales. Son intitulé : « Non à l'autoroute. »

PIERRE-BÉNITE LES HÔPITAUX DE LYON SUD, UN SECTEUR CLEF

Avec ses 790 lits, l'hôpital sud draine un flot important d'automobiles. Elles viennent s'ajouter à celles qui empruntent un nœud majeur du sud de l'agglomération, au croisement des autoroutes A 7, A 450 et du boulevard périphérique. En

attendant celles du TOP... « Nous sommes en attente des études », explique, dubitatif, Serge Tarasziou, le maire communiste de Pierre-Bénite, autant inquiet du flux supplémentaire de voitures que la nouvelle route va entraîner, que du coût de sa réalisation. « Je ne suis pas comme le maire d'Oullins, sur la position du "oui, mais chez les autres" », assure l'édile. Lequel appuie, d'une part, le prolongement de la ligne de métro B d'Oullins à Pierre-Bénite, prévue entre 2014 et 2020. Et, d'autre part, la possibilité de créer le « barreau des hôpitaux », un emplacement réservé depuis longtemps pour une 2 x 2 voies qui permettrait de rejoindre le centre hospitalier sud depuis la future A 45 Lyon - Saint-Etienne. Un projet abandonné par la communauté urbaine de Lyon.

Dans ce secteur, l'une des difficultés majeures du TOP proviendra de la topographie du site hospitalier. Une cuvette où devront nécessairement être aménagés, près de l'échangeur, la station de métro et un parc relais. Un sacré défi pour les ingénieurs.

**CHAPONOST
UNE COMMUNE À LA MARGE**
Chaponost a une première caractéristique. Elle est la seule commune située sur le tracé du TOP

FRÉQUENTÉ Avec ses 790 lits, le centre hospitalier Lyon-Sud, à Pierre-Bénite, draine un flot important de voitures.

Une des difficultés majeures proviendra de la topographie, en cuvette, du site hospitalier. Un défi pour les ingénieurs

NUISANCES
Pierre Menard, maire de Chaponost (PS), devant une route communale qui pourrait bien devenir un échangeur routier avec le TOP.

à ne pas appartenir à la communauté urbaine de Lyon. La seconde est que le dossier n'a toujours pas été étudié en conseil municipal. « Nous attendons de juger sur place, une fois le tracé défini » précise le maire. Pierre Menard (PS) est bien conscient qu'en raison de son absence du Grand Lyon, il n'aura pas nécessairement droit au chapitre. Certes, la communauté lui a bien proposé de participer à des assemblées du « comité pour le TOP », mais depuis cette invitation, celui-ci ne s'est pas rassemblé...

Ses priorités, en tout cas, sont claires : « Nous voulons d'abord obtenir le maximum de voies enterrées, pour réduire les nuisances sonores et aussi favoriser le passage d'un mode de transport à un autre. Un parking relais permettrait aux automobilistes de ●●●



LYON LES ROUTES QUI FÂCHENT

●●● laisser leur voiture pour prendre le bus », affirme Pierre Menard. L'échangeur le plus proche de Chaponost serait celui de Beaunant, à Saint-Genis-Laval. « L'occupation du sol par un échangeur n'est pas importante. Celle d'un péage le serait davantage », note le maire de Chaponost, plutôt favorable, pour cette raison, à un système de vignette.

Globalement, les habitants de Chaponost sont partagés. Certains ont bien conscience que l'on « étouffe » dans l'ouest lyonnais. D'autres redoutent un report sur le TOP des voitures qui viennent de l'autoroute. Une inquiétude que ne partage pas Pierre Menard. Sur ce point, il dit avoir reçu des « garanties » de la part de la communauté urbaine. Selon lui, elle pencherait en faveur du tracé court, celui qui toucherait le moins sa commune.

OULLINS

UN MAIRE

DANS LA BATAILLE

C'est peu dire qu'ici, le projet suscite peu d'enthousiasme. Le tracé sud envisagé par le Grand Lyon débouche sur le Rhône à la hauteur d'Oullins. Une commune où sera ouverte, fin 2013, une gare multimodale (desserte ferroviaire de trains express régionaux, métro, bus, voitures) dans le quartier de la Saulaie, précisément. Un tracé que conteste fermement le sénateur-maire UMP de la ville, François-Noël Buffet. Ce dernier défend un itinéraire plus au sud, raccordé à l'A 45 et franchissant le Rhône en aval du pont de Pierre-Bénite, avant de rejoindre le périphérique à Saint-Fons. A ses yeux, pas question de construire un viaduc pour le TOP, au-dessus de la Saulaie « Cela plomberait le futur écoquartier ». D'où le plan B sorti des cartons par le sénateur-maire : ce fameux « barreau des hôpitaux », vanté par le maire de Pierre-Bénite.

Dans son combat, François-Noël Buffet avance un autre argument : l'un des objectifs du péri-

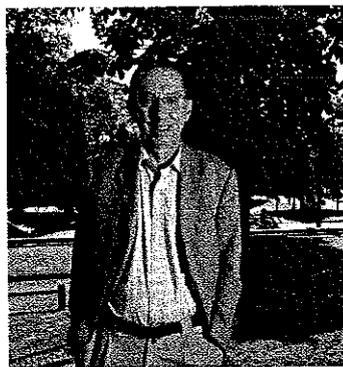


phérique n'est-il pas d'assurer la « protection » du cœur de l'agglomération lyonnaise ? « Or Oullins en fait partie. La ville n'est pas plus loin de la place Bellecour que le parc de la Tête d'Or ou le quartier de Saint-Rambert. » Un raisonnement qui, pour le moment, ne semble pas avoir convaincu Gérard Collomb.

SAINT-GENIS-LAVAL

UN OUI SOUS CONDITIONS

Roland Crimier (Centre), maire de Saint-Genis-Laval, l'une des communes les plus directement concernées par ce projet, se dit rassuré. Le TOP, construit en partie sous terre (dans le tracé court, outre la partie nord, sont enterrées la traversée de Saint-Genis jusqu'aux hôpitaux, puis la section hôpitaux-La Saulaie à Oullins), va éviter les « erreurs com-



INQUIÉTUDES

La Saulaie à Oullins où sera ouverte une gare multimodale. La commune s'oppose au tracé sud du TOP qui pénaliserait le futur écoquartier.

« Il y a des limites : la vallée du Rhône n'a pas vocation à recevoir tout le trafic de l'Europe »

RASSURÉ

Roland Crimier, maire (MoDem) de Saint-Genis-Laval, n'est pas inquiet pour sa ville. Il a une préférence pour un COL lointain.

mises lors de la création de la rocade est : des villes coupées en deux ».

Bien qu'il n'y ait pas de difficultés majeures dans la traversée de la localité, son édile pose néanmoins certaines conditions au TOP. D'abord, l'articulation aux réseaux de transports en commun (dont la future ligne tram-train entre Brignais et la gare Saint-Paul, à Lyon, en 2012). Ensuite, l'équilibre des investissements : 1 euro pour la voirie = 1 euro pour les transports en commun. « On va atteindre cet objectif puisque le TOP coûtera 2 milliards d'euros et que le budget du Sytral, sur deux mandats, sera aussi de 2 milliards. » Enfin, la cohérence du projet avec le COL (Contournement ouest de Lyon) et la future A 45.

Peut-être sa préférence première reste-t-elle, d'ailleurs, la réalisation de ce fameux COL. Mais attention : loin, très loin de Lyon, par exemple en Saône-et-Loire, vers Paray-le-Monial : « Je ne fais pas partie de ceux qui réclament que les axes routiers passent loin de leur jardin, indique ainsi Roland Crimier, mais il y a tout de même des limites : la vallée du Rhône n'a pas vocation à recevoir l'ensemble du trafic de l'Europe. » ● **JACQUES BOUCAUD**

LYON LES ROUTES QUI FÂCHENT

TOP La bataille des arguments

La construction du TOP ne dépend que du Grand Lyon de Gérard Collomb et du conseil général, présidé par Michel Mercier. Face à ces deux figures politiques majeures, les Verts ne désarment pas. L'Etat, lui, paraît bien embarrassé.

POUR

**GÉRARD COLLOMB,
MAIRE (PS) DE LYON**

« Il y a trois points noirs dans l'ouest de l'agglomération, trois nœuds qui empoisonnent la vie de milliers de Lyonnais : l'entrée nord jusqu'à Fourvière, l'entrée sud à partir du pont de Pierre-Bénite et l'arrivée de l'A 450. Tant que nous n'aurons pas bouclé le périphérique et réalisé le contournement ouest de l'agglomération, nous n'en sortirons pas. Je ne comprends donc pas les oppositions que suscite le TOP. Surtout que notre projet est résolument novateur. Il s'inscrit dans un « schéma multimodal de déplacements ».

Nous construirons des parcs relais à Craponne, à Oullins ou aux hôpitaux sud, à proximité des lignes fortes de transports en commun. Les automobilistes auront donc tout intérêt à laisser leur véhicule avant de pénétrer dans le cœur

de l'agglomération. Second avantage, le TOP permettra de fluidifier nombre de voiries de centres-villes actuellement saturées. Toutes les communes concernées seront transformées, avec une diminution très nette de la circulation automobile et donc une place réduite accordée à la voiture. Enfin, une telle infrastructure dynamisera à coup sûr le territoire.

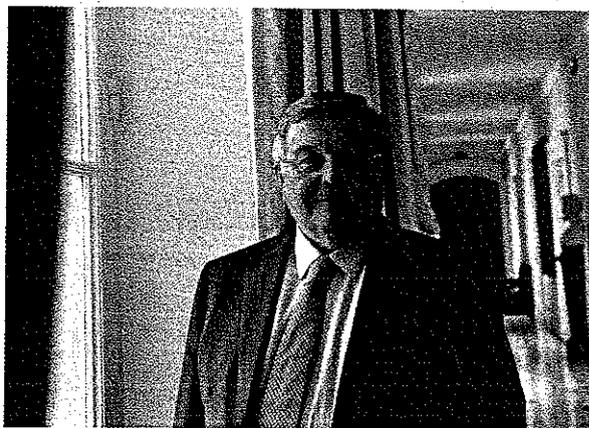
Aujourd'hui, l'ouest lyonnais s'étiole. Le pôle économique de Techlid, par exemple, est beaucoup trop isolé. En désenclavant ces villes, nous renforcerons leur attractivité. Il n'y a qu'à voir ce qui s'est passé à Vaise depuis la construction de TEO pour comprendre. Pour lever tous les doutes, nous avons choisi de saisir la commission nationale du débat public. A partir de l'automne 2012, tout le monde aura donc l'occasion de s'exprimer. Nous allons étudier l'ensemble

des possibilités, des tracés et des options. Un vrai débat aura lieu, transparent, qui, je l'espère, convaincra les plus réticents. »

POUR

**MICHEL MERCIER
(CENTRISTE),
PRÉSIDENT DU CONSEIL
GÉNÉRAL DU RHÔNE**

« L'agglomération lyonnaise ne peut rester dans l'état de throm-



MOTIVÉ Michel Mercier veut sortir l'agglomération de son état de « thrombose ».

CONVAINCU Le maire de Lyon ne comprend pas les oppositions à un projet qu'il estime novateur.

bose qu'elle connaît actuellement. Et il ne s'agit pas seulement de penser aux touristes qui traversent le Rhône pour aller en vacances et aux camions qui relie le sud et le nord de l'Europe. Le fait que le périphérique ne soit pas bouclé est un énorme problème pour les Rhodaniens : 80 % de la circulation sous le tunnel de Fourvière provient de l'agglomération !

Je rappelle aussi que, depuis juin 2010, la maîtrise d'ouvrage du TOP appartient à la communauté urbaine. C'est donc au Grand Lyon d'avancer. Or celui-ci n'a prévu d'activer le dossier qu'après 2014. Depuis un vote de principe pour apporter son concours financier, le 3 mai 2010, plus rien ne s'est passé alors que ce dossier est le plus abouti sur le plan technique. Je le déplore.

Concernant le tracé, je considère que plusieurs impératifs devront être respectés. Desservir les hôpitaux. Préserver, au sud, la vallée de la chimie, essentielle pour Lyon comme pour la région.



Faire en sorte que le périphérique soit complètement lié aux transports en commun, en prévoyant notamment la liaison du TOP avec la future station de métro d'Oullins. Enfin, il sera nécessaire de rénover le boulevard Laurent-Bonnevay, ce dont s'occupera le conseil général. Quant au financement, il est évident que, vu l'état des finances publiques, le TOP devra être payant. »

CONTRE

**BÉATRICE VESSILLER,
CONSEILLÈRE GÉNÉRALE
(EUROPE ÉCOLOGIE-
LES VERTS)**

« Nous sommes opposés à tout projet autoroutier. Les études montrent que chaque nouvelle voirie crée des déplacements supplémentaires et qu'elle se retrouve assez rapidement saturée. La rocade constitue un exemple parfait : elle était conçue pour désengorger le tunnel de Fourvière, mais, cinq ans après, ils étaient tous les deux bouchés ! En outre, mettre 2,5 milliards d'euros pour boucler un périphérique, c'est de la folie.

Chaque centime investi devrait être consacré aux transports en commun. Surtout dans l'ouest lyonnais, particulièrement mal desservi. D'autant qu'il n'y a plus de doute à avoir : des lignes fortes et denses sont beaucoup plus efficaces que le recours à la voiture individuelle. Le périphérique nord et la ligne D du métro ont, par exemple, coûté à peu près la même chose : un milliard d'euros chacun. Or l'un est emprunté par 50 000 véhicules par jour, tandis que l'autre transporte 250 000 personnes !

Au fond, le seul point que nous partageons avec Gérard Collomb se résume à sa volonté de déqualifier l'A 7 au niveau de Confluence. Sauf que, pour nous, il faut s'engager sans attendre, sans chercher à reporter le trafic ailleurs ! Après tout, la promenade des Anglais, à Nice, subit environ le même niveau de circulation - environ 100 000 véhicules par jour -



et la vitesse y est limitée à 70 km/h. Enfin, je rappelle que la communauté urbaine a pris l'engagement de réduire ses émissions de gaz carbonique, conformément aux exigences du Grenelle de l'environnement. Pourtant, sur les trois premiers mois de l'année, le seuil de pollution admis a déjà été dépassé 30 fois. C'est le moment d'agir ! »

INDÉCIS

**JEAN-FRANÇOIS CARENCO,
PRÉFET DU RHÔNE ET DE
LA RÉGION RHÔNE-ALPES**

« L'Etat est favorable à la construction du TOP. Nous jugeons indispensable de boucler le périphérique et de détourner le trafic du secteur de Confluence. Cela dit, cette position de principe ne ferme pas tout débat. Au contraire, les questions demeurent nombreuses. Quels



SCEPTICISME

Selon Béatrice Vessiller, conseillère générale des Europe Écologie - Les Verts, chaque nouvelle voirie crée des déplacements supplémentaires et se retrouve vite saturée.

types de véhicules pourront emprunter cette voirie ? Que faire de ceux qui n'y passeront pas ? Comment la financer ? Où doit-elle déboucher ? Quelle amplitude lui donner à l'ouest ? Nous ne pourrions répondre à ces questions qu'avec du recul, en ayant un débat apaisé. Depuis vingt-cinq ans, nous n'arrivons plus à bâtir d'infrastructure routière de premier ordre dans l'agglomération lyonnaise.

C'est bien la preuve qu'il y a clairement un problème, qu'on s'y prend mal. La question n'est donc pas de savoir s'il faut construire le TOP ou pas, mais de prendre de la hauteur, d'étudier globalement les besoins. Quelle ligne ferroviaire nous manque-t-il ? Quelles infrastructures routières ? Quel trafic fluvial ? Quel pipeline ? J'ai proposé de définir un Schéma régional d'infrastructures de transport (Srit). C'est un document non juridique et non financier qui sera négocié en priorité avec les grands élus du territoire. Puis, nous élargirons progressivement la discussion. Si tout va bien, cela sera bouclé à la fin de l'année. Le débat public, demandé par le Grand Lyon sur le TOP, pourra être plus ordonné et fécond. »

INTERROGATIONS

Le préfet trouve que, malgré la nécessité d'une telle entreprise, des questions restent posées.

● **PROPOS RECUEILLIS
PAR JACQUES BOUCAUD
ET SÉVERIN HUSSON**

TOP Un ouvrage réclamé à cor et à cri par les patrons

Aux yeux des milieux économiques, le TOP est jugé indispensable à la compétitivité de Lyon.

« Il faut construire le TOP! » Lorsque l'on écoute les milieux économiques, ce n'est même plus un souhait, cela tourne à la supplique. Selon eux, le bouclage du périphérique est jugé indispensable si Lyon veut vraiment jouer dans la cour des grandes métropoles d'Europe. « Les territoires sont en compétition et la congestion coûte cher », résume Philippe Grillot, le président de la chambre de commerce et d'industrie.

La même CCI, en décembre 2010, a listé les inconvénients de la situation actuelle. Extraits : « Les points noirs se multiplient dans la région lyonnaise, dépassant

aujourd'hui une heure et demie à trois heures de congestion aux heures de pointe. » « Cette situation handicape au premier chef l'activité humaine et la compétitivité des entreprises. » « La compétitivité des entreprises dépend en effet étroitement de l'avantage comparatif que procure aux entrepreneurs une mobilité sûre, particulièrement pour l'industrie, qui représente 20 % des emplois du Rhône. » Fermez le ban.

Un atout de taille pour dynamiser la ville

Toujours selon la CCI, ce périphérique tant attendu représenterait au contraire un atout de taille pour l'économie lyonnaise. « Il favoriserait la création de zones de concentration indus-

trielle, assure Philippe Grillot. Dans les lieux où il y a du trafic, il y a échange et progression des valeurs ajoutées. » François Turcas, qui est président Rhône-Alpes de la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME) partage le même avis. « Nous étions autrefois en avance en matière d'infrastructures, mais nous avons pris du retard. Du coup, la ville a perdu de son dynamisme. »

On l'a compris, pour les milieux économiques, le TOP – comme le COL, d'ailleurs – est vu comme les « clefs » du développement économique de l'agglomération. Et tant pis si, à l'heure du réchauffement climatique et du retour en grâce des transports en commun, ce discours n'est plus vraiment dans l'air du temps. ● J. B.

ÉCONOMIES

Philippe Grillot, président de la chambre de commerce et d'industrie, en est convaincu : la « congestion » coûte cher.

