

L'EXPRESS

# LYON

## Les routes qui fâchent

### SATURATION

L'agglomération lyonnaise connaît toujours de lourds problèmes de circulation qu'elle tente vain de régler.

P. DESMAZES/AFIP

DOSSIER RÉALISÉ PAR JACQUES BOUGAUD ET SEVERIN HUSSON

REPORTAGE PHOTO : ÉRIC SOUDAN ET ROMAIN LAFABRÈGUE/ALPACA/ANDIA POUR L'EXPRESS

REDACTEUR EN CHEF : MICHEL FELTIN

# Les autoroutes de la discorde

Plus de vingt ans après leur lancement, les deux projets routiers de l'ouest lyonnais, le « TOP » et le « COL », suscitent toujours une intense polémique. Les opposants n'ont pas désarmé, ragaillardis par les atermoiements des élus et les nouvelles exigences du Grenelle de l'environnement. De leur côté, Gérard Collomb, qui est maire de Lyon et président du Grand Lyon, et les milieux économiques s'impatientent.

SÉVERIN HUSSON

**F**aire sauter le bouchon de Fourvière ? Quelle idée ! Voilà vingt ans que les élus en parlent, mais, à Lyon, plus personne n'y croit. Chaque matin, depuis le diffuseur de Limonest, au nord, comme depuis l'échangeur de Pierre-Bénite, au sud, il faut patienter de longues minutes avant de gagner le cœur de l'agglomération. Dans les voitures, les automobilistes pestent, évidemment, mais ils ont intégré ce paramètre dans leur emploi du temps. Tout comme les usagers de la ligne de bus numéro 10 venant de Saint-Genis-Laval ou les chauffeurs de poids lourds rejoignant l'Ile-de-France depuis Marseille. C'est désormais une habitude, le train-train quotidien, si l'on ose dire. Il n'empêche... Il faudra bien le faire sauter un jour, ce foutu bouchon.

**Pour Gérard Collomb, « il n'est plus acceptable de voir tous les jours 100 000 véhicules s'engouffrer dans le cœur même de notre agglomération »**

Entre Saône et Rhône, tout le monde le sait : le défi est immense. Tous les élus s'y sont cassé les dents. Est-ce parce qu'il a été réélu triomphalement, en 2007, que Gérard Collomb se sent les épaules assez larges pour le relever ? Toujours est-il que, depuis le début de son deuxième mandat, le maire (PS) a remis le bouchon sur le tapis.

Et voici que deux projets disparus des radars depuis des lustres refont surface, deux dossiers d'une complexité rare qui, à l'en croire, devraient libérer le tunnel et le quai Perrache de leur infernale circulation : le Tronçon ouest du périphérique (TOP) et le Contournement ouest de Lyon (COL). « Il n'est plus acceptable de voir 100 000 véhicules s'engouffrer quotidiennement dans le cœur de l'agglomération, martèle le patron de la communauté urbaine. Seule la construction de ces deux infra-

structures permettra de transformer l'axe A 6-A 7 au niveau de Confluence en un simple boulevard urbain. »

Bien sûr, le maire n'est pas naïf. Il connaît l'ampleur du projet et les oppositions qu'il suscite. Début novembre, il affirmait que, par comparaison, la construction du Grand Stade serait « une promenade de santé ». C'est dire ! Six mois plus tard, il ne doit pas être déçu. Certes, tous les élus – hormis les Verts – se déclarent favorables à la construction de ces deux nouvelles voiries. Pourquoi ? Sur le papier, elles paraissent d'une évidence rare.

Le TOP, une 2 x 2 voies entre le tronçon nord à Ecully et le boulevard Laurent-Bonnevay à Saint-Fons, bouclerait le périphérique lyonnais. Il permettrait d'alléger la circulation en centre-ville et de rééquilibrer une agglomération où l'est concentre toutes



**< BOUCHON**  
Embouteillage sur l'A 7, axe quotidiennement congestionné, à l'entrée de Lyon.

**LE TOP**  
**Les grandes dates du projet**  
**1989** La communauté urbaine de Lyon s'engage à construire le périphérique nord (TEO) et le conseil général à prendre en charge le tronçon ouest (TOP).  
**1991** Lancement des premières études du TOP par le conseil général. Trois tracés sont examinés.  
**1996** Adoption du « tracé court » reliant le port Edouard-Herriot au pôle hospitalier Lyon-Sud.  
**1997** Mise en service du périphérique nord.  
**1998** Le Conseil d'Etat annule la concession accordée à Bouygues pour le périphérique nord. Département et communauté urbaine sont obligés de la racheter au prix de 1,2 milliard de francs chacun. Cette déconvenue repousse la construction du TOP.  
**2010** Le projet est relancé. Le conseil général et l'agglo s'engagent alors à le cofinancer à parts égales. Le Grand Lyon reprend la maîtrise d'ouvrage.

les nuisances : autoroutes, aéroport, rocade, périphérique, ligne de fret ferroviaire... L'ouvrage serait enterré sur la totalité de son tracé de 13 kilomètres, exceptés les cinq échangeurs.

Le COL, environ trois fois plus long, a pour premier objectif de capter le transit national nord-sud afin de l'extraire du cœur de l'agglomération lyonnaise. A terme, les poids lourds et les touristes en mal de soleil contourneraient Lyon par l'ouest, au lieu de s'engouffrer sous Fourvière. « Ainsi, nous séparerions ce grand trafic de la déserte locale », explique Catherine David, directrice des grands projets de l'agglomération. Las, porté par l'Etat, ce dossier semble aujourd'hui dans l'impasse. Aucun tracé n'a été précisé et les études sont à revoir.

L'avant-projet du Schéma national des infrastructures de transports (Snit), qui détaille depuis juillet 2010 les chantiers pour les vingt prochaines années, évoque bien cette autoroute, mais seulement sur un tracé de 25 kilomètres et pour un financement de 700 millions d'euros. Soit

à peine la moitié de ce qu'il faudrait... (voir page XXII).

Mais derrière cette unité de façade, les divergences demeurent profondes. François-Noël Buffet, maire d'Oullins et président du groupe UMP à la communauté urbaine, s'oppose par exemple au tracé du TOP. Michel Mercier, le président (UMP) du conseil général, ne soutient le COL que du bout des lèvres. Quant aux Verts, ils sont radicalement opposés aux deux dossiers. « Au fond, Gérard Collomb est le seul élu fermement décidé à faire avancer les projets, indique, sous couvert d'anonymat, un expert des problématiques des transports. Il y met tout son poids, épaulé par les principaux décideurs économiques. Et personne n'ose publiquement le contredire. »

#### Des associations très sceptiques

Les principales critiques viennent donc des militants associatifs, réunis dans différentes coordinations telles que Stop au TOP et Darly (se Déplacer autrement sur la région lyonnaise). Epaulés par Europe Ecologie - Les Verts, ils

contredisent point par point les arguments des élus et prônent même l'abandon pur et simple des deux contournements. Avec des raisonnements souvent percuteurs. « Ces infrastructures seront inopérantes, explique par exemple Claude Mouchikhine, porte-parole de Stop au TOP. Le nouveau tronçon du périphérique ne réduira que très peu la circulation sous Fourvière. Aux heures de pointe, 67 % des véhicules se dirigent vers le centre-ville. Ils continueront donc d'emprunter le tunnel. »

Les coûts suscitent également des interrogations. Sur le tracé du TOP, les difficultés techniques sont nombreuses : franchissement de la rivière Yzeron, échangeur au milieu des hôpitaux sud, traversée du Rhône, arrivée en zone Seveso... La facture sera donc très élevée : environ 2,5 milliards d'euros. Une somme à comparer au budget du Sytral (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise), qui transporte 1,2 million de voyageurs par jour pour le réseau TCL : 1,1 milliard d'euros par ●●●

**En chiffres**  
2,5 milliards d'euros.  
13 kilomètres  
(dans son tracé court).  
5 échangeurs.

# LYON LES ROUTES QUI FÂCHENT

... mandature de six ans. Et, de toute évidence, ce n'est pas le péage prévu par le Grand Lyon qui permettra d'équilibrer les comptes. « Il resterait à la charge des deux collectivités 80 à 100 millions d'euros à payer chaque année, pendant vingt-cinq ou trente ans », estime Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional (Verts). Quant au COL, la facture n'est pas estimée, mais il semble évident que l'Etat ne se montre guère pressé d'investir...

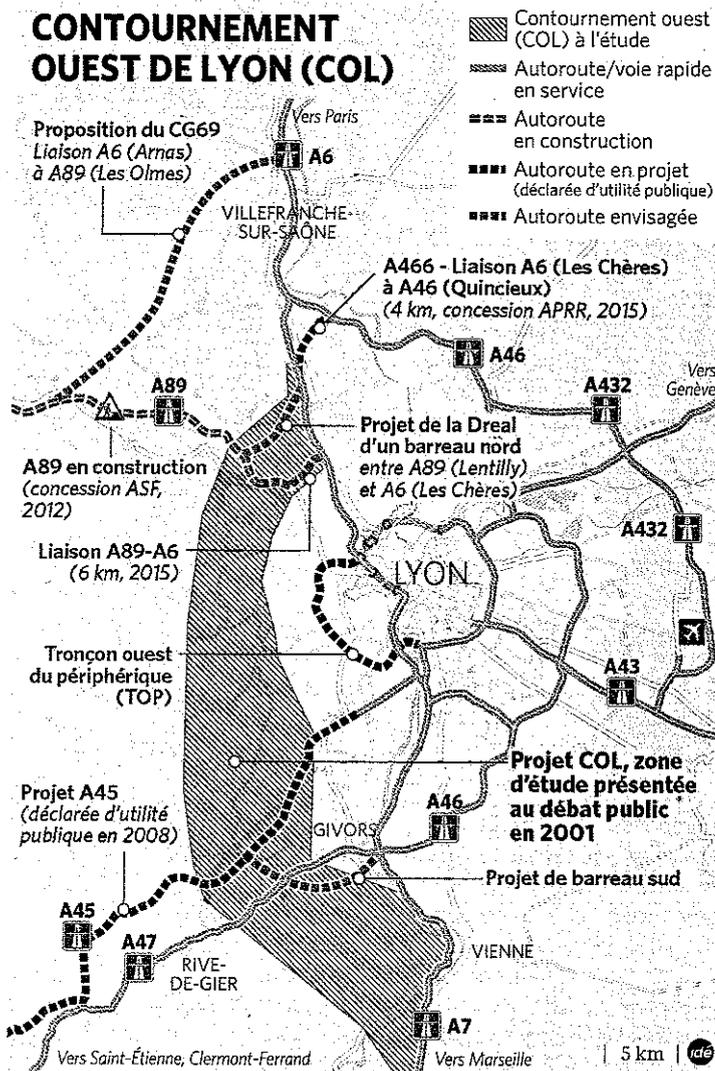
« Ce sont des projets d'un autre âge, renchérit Noël Collomb (sans lien de parenté avec Gérard), président de l'association de Sauvegarde des coteaux du Lyonnais. Partout, le trafic routier diminue. Sur TEO, le périphérique nord, il baisse de 33 % depuis 2008. Le temps de ces infrastructures pharaoniques est révolu. » Et de citer les cas des mairies de Grenoble, de Bordeaux ou de Toulouse qui ont toutes renoncé à boucler leur périphérique.

## Les belles promesses du Grand Lyon

Conscients de ces difficultés, ajoutées aux contraintes qu'impose le Grenelle de l'environnement, les techniciens du Grand Lyon cherchent à parer les projets de nouvelles vertus. Ils s'engagent à continuer à développer les transports en commun et à inscrire le TOP dans un « schéma multimodal de déplacement ». A les entendre, cette voirie permettrait aux usagers d'accéder aux lignes fortes du réseau TCL grâce à la construction de parkings relais, sans préciser la dimension de ces infrastructures ni expliquer comment ils inciteront les automobilistes à laisser leur véhicule en milieu de parcours.

Ils promettent également qu'en désenclavant ces communes le périphérique représentera un formidable moteur économique. Et qu'ils profiteront des travaux pour requalifier les centres-villes et y réduire la place de l'automobile. Bernard Rivalta, président du Sytral et élu (PS) à l'agglo, assure même que « le TOP passera à 2 x 3 voies, afin de réserver une ligne aux transports en commun ».

## CONTOURNEMENT OUEST DE LYON (COL)



Dans ce contexte pour le moins tendu, le préfet a choisi de calmer le jeu, sans attendre le très officiel débat public sur le TOP, qui devrait s'ouvrir à l'automne 2012. Il a décidé de tout remettre à plat

et de réétudier tous les moyens de transports de l'agglomération, qu'ils soient routiers, aériens ou encore fluviaux. Après tout, les Lyonnais n'attendent que depuis vingt ans... ● SÉVERIN HUSSON

## LE COL

### Les grandes dates du projet

**1989** Le conseil général du Rhône adopte le schéma de voirie des coteaux du Lyonnais. Un axe autoroutier à 2 x 2 voies entre Lentilly et Mornant est prévu.  
**1993** Relance de l'A 45 et de l'A89. Début des études préalables pour le COL.  
**1997** Débat d'opportunité.  
**2000** Le ministre (PC) des Transports, Jean-Claude Gayssot, adopte le périmètre d'étude qui englobe 63 communes.  
**2001** Ouverture d'un débat public, concluant à la poursuite des études.  
**2007-2008** A l'issue de 23 réunions avec les élus locaux, l'ancien ministre (UMP) des Transports, Dominique Perben, préconise de reprendre les études.  
**2010** Le COL est partiellement inscrit dans le Schéma national des infrastructures de transport. En octobre, le préfet Jacques Géralt tente de relancer le projet avant son départ.

### En chiffres

Coût estimé : entre 1,2 et 2,9 milliards d'euros.  
 Environ 40 kilomètres. Aucun échangeur n'est prévu.

### EN TRAVAUX

Chantier de la future A 89 vers Lozanne, dans le cadre du COL. L'autoroute a été déclarée d'utilité publique.

# TOP Les points chauds du tracé

Il n'est jamais facile de construire une grande route dans une métropole. A fortiori à Lyon, agglomération très dense. Inventaire des principales difficultés auxquelles va se heurter le projet.

En juin 2010 était adopté par le Grand Lyon le tracé court du TOP (Tracé ouest du périphérique), depuis l'échangeur de Valvert jusqu'au métro Laurent-Bonnevay en passant par Oullins. Mais, en définitive, la commission du débat public va étudier plusieurs itinéraires possibles, dont le tracé long, suggéré par le sénateur maire d'Oullins, François-Noël Buffet (UMP).

Au nord, à Valvert, le consensus est réel sur la nécessité d'enterrer partiellement la future voirie entre Tassin-la-Demi-Lune et le secteur de Beaunant à Francheville. Ailleurs, en revanche, « les études sont relancées en vue du débat public, affirme la communauté urbaine. On remet tout à plat pour connaître les besoins et les opportunités réelles ». La réflexion portera sur le développement de l'Ouest lyonnais, un projet global essentiellement politique. Dans le détail, divers points chauds sont d'ores et déjà recensés.

## VALVERT - TASSIN-LA-DEMI-LUNE UN ÉCHANGEUR TANT ATTENDU

Familièrement, l'échangeur de la porte de Valvert est ce que l'on appelle un « plat de nouilles » : ici, les routes se superposent et s'enchevêtrent dans une complexité étonnante. Techniquement, il a pour fonction de raccorder au tracé nord l'autoroute A 6, en amont de l'entrée nord du tunnel de Fourvière. C'est d'ici que partira le chaînon manquant de la boucle autour de la ville, le TOP en direction du sud, via le boulevard de Valvert. La traversée de Tassin se fera sous terre, avant de



**NEUDS** Routes enchevêtrées à l'échangeur de Valvert, à la sortie de Lyon (entre le IX<sup>e</sup> arrondissement de Lyon et Ecully.

**« Le TOP n'est pas comptable avec la volonté de réduire l'effet de serre »**

Bruno Charles

rejoindre l'échangeur des Trois-Renards. Le tracé s'engouffrera ensuite dans un tunnel, quasiment aussi long que le tunnel de Caluire sur le périphérique nord, jusqu'à une vallée située près du bourg de Francheville et Taffignon.

C'est un projet que le maire de Tassin-la-Demi-Lune, Jean-Claude Desseigne (Centre), vice-président du Grand Lyon chargé des grandes infrastructures, soutient et appelle de ses vœux. Et pour cause : la circulation dans sa commune est dense, notamment place de l'Horloge, traversée par plusieurs axes importants. « Le TOP sera réellement un soulagement », confirme un Tassinnois, domicilié à quelques dizaines de mètres de la place. « C'est vrai que la circulation dans le centre de Tassin est insupportable », admet le vice-président du Grand Lyon, Bruno Charles. Mais au TOP, l'élue Europe Ecologie - Les Verts oppose

le développement de transports en commun et la requalification des voiries. « Il y a cinquante ans, un tramway arrivait place de l'Horloge », rappelle-t-il, soulignant que le coût de ce projet (deux milliards d'euros) équivaut à celui d'une ligne de métro. Une opposition sans concession : « Le TOP n'est pas compatible avec la volonté de réduire les effets de serre. »

## FRANCHEVILLE UN ENFOUISSEMENT CONTESTÉ

A l'origine du projet, un échangeur était prévu entre Francheville-le-Haut et Francheville-le-Bas, sur un terrain appartenant au département. Or René Lambert, le maire socialiste de la commune, élu depuis 1989, décida d'y implanter la salle de spectacle Iris ouverte en 1995. Désormais, le tracé court prévoit l'enfouissement partiel du TOP dans la traversée de ●●●