



## **Position de la FRAPNA Rhône quant à la proposition de réalisation du Tronçon Ouest du Périphérique (TOP) rebaptisé Anneau des Sciences.**

**L**a FRAPNA-Rhône, membre de France Nature Environnement, a une compétence environnementale. Elle contribue à ce débat public sur les thématiques liées à l'aménagement du territoire, l'énergie, le climat-qualité de l'air, le cadre de vie et la biodiversité sur lesquelles elle est engagée depuis plus de quarante ans.

La question des déplacements est cruciale pour l'aménagement du territoire de la métropole lyonnaise. Les infrastructures de transports et déplacements permettent des liens entre les personnes et d'accéder à son travail ou aux activités. Le mode « voiture solo » a un usage tellement dominant que les infrastructures sont essentiellement réalisées pour lui. En y ajoutant le quasi-monopole du transport routier pour les marchandises dans les aires urbaines, on constate depuis des décennies l'explosion de l'offre routière, souvent au détriment des autres modes.

La multiplication de ces barrières devient une grille infranchissable pour les espèces sauvages qui suivent les vallées dans lesquelles elles sont installées, lorsqu'elles peuvent y rester.

Les années 2000 marquent une prise de conscience des enjeux liés à l'énergie, au climat, aux pollutions et à la biodiversité. Il est indispensable de considérer ces éléments environnementaux comme des fondamentaux pour les projets d'aménagements. C'est l'objectif des Lois Grenelle.

Pour la FRAPNA Rhône la réalisation d'infrastructures doit répondre à la fois aux besoins humains et environnementaux, ceci dans une logique d'intérêt général et à long terme. Les infrastructures d'aujourd'hui façonnent la ville de demain. Nous militons pour un aménagement du territoire qui anticipe les enjeux et assure à tous mobilité et santé dans un cadre de vie préservé qui donne sa place à des espaces naturels et agricoles de qualité.

### **L'étalement urbain au détriment de notre environnement et de notre qualité de vie**

Les voies rapides urbaines ou périurbaines repoussent plus loin les limites de la ville. La FRAPNA milite pour une urbanisation qui maintient les liens entre les hommes et leur espace de vie :

- ✓ **freiner l'artificialisation des milieux dans l'aire urbaine lyonnaise,**
- ✓ **conserver et développer les espaces de production agricole de proximité et respectueux de l'environnement,**
- ✓ inscrire la **préservation du cadre de vie** (air, bruit, paysages) comme une composante majeure des grands projets d'aménagement,
- ✓ mise en place progressive mais volontariste d'une socio-économie permettant **plus de proximité dans nos échanges** (travail, étude, santé, culture, loisirs, ...)

*Chaque année, 130 ha d'espaces naturels et agricoles disparaissent autour de Lyon ! (Atlas de l'occupation des sols du Grand Lyon) cela correspond à la surface moyennée d'une commune tous les 3 ans !*

## Quels modes de transport à l'ouest de Lyon?

*Ce que le SCOT\* demande : "permettre à l'ensemble des ménages d'avoir accès à un système de déplacement durable, non captif de l'automobile"*

*\* Schéma de cohérence territoriale*

Le report modal de l'automobile vers les transports en commun et les modes doux doit être la priorité, à l'Ouest comme partout dans la métropole lyonnaise ! Il est pour cela aujourd'hui essentiel de mener une politique visant :

- 1-** L'interruption de réalisation de nouvelles voies rapides :
  - ✓ elles entraînent toujours l'**augmentation de la circulation routière**,
  - ✓ elles rendent les **populations captives de l'automobile** pour les déplacements urbains,
  - ✓ elles impliquent des **distances de déplacements élevées** en renforçant le choix d'un habitat plus éloigné,
  - ✓ un euro mis pour une voie rapide ne sera pas mis ailleurs pour un mode alternatif !
  - ✓ elles induisent une course effrénée vers une croissance urbaine qui perd sa signification : gardons une ville aux dimensions humaines, préservons notre qualité de vie !

**2-** Le renforcement des systèmes de transports alternatifs à l'automobile moins polluants et consommateurs d'espaces en mettant en jeu les actions suivantes :

- ✓ **moderniser les liaisons ferroviaires** de l'Ouest Lyonnais qui ne le sont pas encore en lien avec l'urgence de la modernisation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL),
- ✓ **développer et renforcer les transports** en commun en site propre notamment sur toutes les voies rapides existantes (voies réservées et priorisations aux échanges),
- ✓ **faciliter l'utilisation du vélo** (axes cyclables, stationnements, emplacements réservés dans les transports en commun),
- ✓ assurer la **continuité et la sécurisation des espaces piétonniers**.

## Nature et biodiversité pour tous et partout

Concilier le développement urbain avec la préservation des corridors et le respect de la biodiversité est une nécessité pour une nature de proximité :

- ✓ **créer une ceinture verte autour Lyon** assurant la perméabilité des déplacements de la faune sauvage et la continuité piétonnière,
- ✓ **maintenir les activités agricoles** en particulier par les circuits courts
- ✓ **stopper l'érosion de la biodiversité** en préservant les espaces naturels diversifiés, connectés entre eux et gérés écologiquement,
- ✓ définir **les cours d'eau et leur vallée comme des zones inaltérables** pour les nombreux services qu'elles nous rendent,
- ✓ permettre à tous de bénéficier d'espaces naturels de qualité et de proximité.

La création d'une voirie autoroutière périurbaine est incompatible avec ces points par ses nombreuses emprises qui limiteront drastiquement la place de la nature et renforcera les risques de disparition d'espèces.

Par l'incitation à une urbanisation dispersée elle engendre une réduction des surfaces agricoles.

Comme nous l'avons écrit dans notre contribution au SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie) piloté par l'Etat et la Région, nous demandons une **urbanisation focalisée et concertée sur les pôles existants** que nous avons appelée "**éco-centralité**" afin de leur donner une autonomie suffisante pour limiter au strict minimum les déplacements motorisés.

## Climat et Energie : on renverse la vapeur ?

On ne compte plus les souhaits de réduire nos émissions de Gaz à Effet de Serre (Protocole de Kyoto, Grenelle de l'Environnement, Plan Climat du Grand Lyon...) avec une baisse de 20% d'ici 2020 de nos émissions et le facteur 4 en 2050 ...

Si les efforts réalisés sur le logement sont encourageants, nous rappelons qu'un tiers de ces émissions sont dues au transport sur le Grand Lyon et très majoritairement aux transports individuels.

Rappelons que les autoroutes et voies rapides présentent un bilan carbone catastrophique :

- ✓ augmentation du trafic urbain et en périphérie à moyen terme,
- ✓ des trajets plus longs et des véhicules qui roulent plus vite,
- ✓ augmentation prévisible de 10 à 20% de la pollution atmosphérique sur les territoires concernés par l'aménagement dont les particules fines émises par les motorisations diesel et dont l'OMS vient de définir leur dangerosité.

*Le potentiel d'économies résultant des nouvelles mobilités représente près de 25 % de l'énergie totale consommée par la circulation automobile en France (Centre d'analyse stratégique, 2010).*

Alors qu'une politique volontariste axée sur le report modal du routier vers les transports collectifs et les modes doux permettrait de garder ses objectifs de réduction, **la construction du TOP rend illusoire la réduction de 20% des émissions de Gaz à Effet de Serre** et produira plus de particules fines dans l'ensemble de l'aire métropolitaine.

Enfin, alors que le Centre International de Recherche sur le Cancer et l'Organisation Mondiale de la Santé viennent de pointer la dangerosité et le caractère cancérigène des particules fines issues des moteurs diesel et que 42 000 décès prématurés par an sont imputés en France aux pollutions atmosphériques, la construction de nouvelles voiries représente un risque non négligeable pour la santé publique des riverains.

Renforcer la place de la voiture en ville et en périphérie est une aberration pour la qualité de l'air de la Métropole Lyonnaise. En outre des mesures doivent être prises pour préserver la santé des riverains des voiries existantes.

**Pour l'ensemble de ces raisons, la FRAPNA Rhône marque son engagement contre la construction de la continuité du périphérique à l'Ouest et au Sud du Grand Lyon. Elle souhaite la mise en place de projets alternatifs conciliant la mobilité des populations, la santé publique et la préservation de l'environnement. Elle appuiera la requalification des autoroutes urbaines en boulevards urbains.**