



L'Union des Comités d'Intérêts Locaux du Grand Lyon,

Les Comités d'Intérêts Locaux sont des associations créées, au niveau des quartiers et des bourgs de l'agglomération lyonnaise, par des habitants oeuvrant bénévolement pour la préservation et l'amélioration de leur cadre de vie.

Leur fédération est l'interlocuteur naturel des pouvoirs publics pour traiter tous les problèmes d'agglomération.

L'UCIL regroupe une cinquantaine de comités répartis sur le territoire du Grand Lyon, représentant 10.000 foyers adhérents engagés au service de leur cité.

Contacts

Adresse : UCIL

Maison Rhodanienne de l'Environnement,

32, rue Sainte-Hélène

69002 Lyon

Tél : 09.66.43.97.71

E-mail : u.c.i.l@wanadoo.fr

Site Internet : www.ucil.fr

**L'ANNEAU DES SCIENCES ET LE CONTOURNEMENT
AUTOROUTIER NORD-SUD DE LYON, DEUX INFRASTRUCTURES
INDISPENSABLES À L'ÉQUILIBRE ET AU DÉVELOPPEMENT DE LA
METROPOLE LYONNAISE**

(Présentation)

Des habitants mobilisés pour désengorger l'hyper centre de leur agglomération et désenclaver l'Ouest lyonnais

L'aménagement et les déplacements urbains ont toujours préoccupé les habitants et donc constitué des domaines privilégiés de réflexion et d'action pour les CIL. C'est pourquoi ils ont tenu à participer au débat public relatif à l'Anneau des Sciences. Principalement expert au titre de l'usage, l'UCIL fonde son argumentation sur le dossier du débat, mais également et surtout sur les constats de ses membres et sur une réflexion constante et commune portant sur l'aménagement de la cité. Elle veut rendre compte, dans ce « cahier d'acteur », de la pratique des habitants, de leurs attentes en matière de tranquillité et de circulation apaisée dans leurs quartiers respectifs, mais aussi de leurs besoins de mobilité en tant qu'agents économiques et utilisateurs de tous les services de la métropole lyonnaise.

Depuis plus de 15 ans, l'UCIL demande deux nouvelles voiries complémentaires indispensables : le tronçon Ouest manquant du boulevard périphérique de Lyon et le contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération. Ces deux équipements lui paraissent seuls susceptibles, d'une part de débarrasser l'hyper-centre d'une circulation de transit qui n'y a pas sa place et suscite des saturations incompatibles avec son bon fonctionnement, d'autre part d'assurer l'avenir du développement de l'Ouest lyonnais.

(Texte central de la contribution)

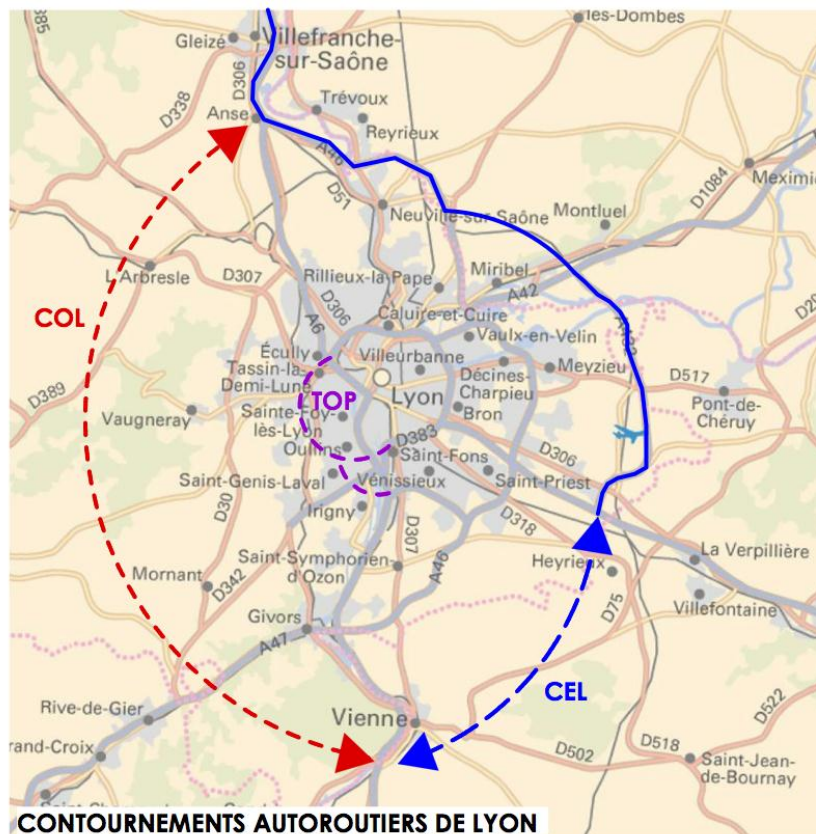
1. Le tronçon Ouest du périphérique et le contournement autoroutier Nord-Sud de Lyon, deux équipements indispensables pour une agglomération active et équilibrée

L'UCIL a débattu depuis bien longtemps du projet de TOP – Anneau des Sciences. Celui-ci est ressenti comme une nécessité, tant par les habitants de l'Ouest et du Sud-Ouest qui désirent se rendre rapidement dans les pôles d'emploi ou de commerce de l'Est, que par les autres habitants de l'agglomération lorsqu'ils ont besoin de se rendre dans ce secteur Ouest, aujourd'hui très difficile d'accès. Elle est très favorable à sa réalisation, le plus rapidement possible.

L'UCIL estime également indispensable la création d'un véritable contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération, qui permette au Grand Lyon de jouer pleinement son rôle de métropole européenne située sur un axe majeur de transit, sans pour autant subir les conséquences de ce trafic dans son hyper centre :

- Soit par l'Ouest, sous la forme du COL prévu dans la DAT et au SCOT,
- Soit par l'Est, passant par l'aéroport Saint-Exupéry, comme l'a proposé le préfet de la région Rhône-Alpes dans le SRIT (schéma régional des infrastructures et des transports), avec la réserve importante suivante :

Il nous semblerait préférable de prolonger l'A432, déjà réalisée d'Anse à l'A43, jusqu'au péage de Reventin-Vaugris au Sud de Vienne, afin d'inciter tous les véhicules en transit à emprunter cette nouvelle voirie plus directe, plutôt que d'engorger le Sud de la Rocade Est (A46) jusqu'à l'échangeur de Ternay-Chasse, puis la liaison Chasse-Vienne par l'A7.



Outre les déplacements des personnes, ces deux équipements favoriseront également l'acheminement des marchandises dont dépendent l'activité et les emplois de notre cité. Le trafic, loin de constituer une maladie de la ville, est le signe de sa bonne santé économique.

2. La fin d'un « scandale » majeur : le passage de l'autoroute A6-A7 dans l'hyper centre de Lyon

L'UCIL considère que le tronçon de l'autoroute A6-A7 qui passe au centre ville de Lyon constitue un « scandale » écologique majeur qu'aucune autre grande métropole européenne n'accepterait de subir. Nous ne connaissons en effet aucune autre grande ville européenne de taille comparable à la nôtre dont le centre soit traversé par une autoroute de grand transit.

On sait que la circulation sur cette artère est double :

- Un transit Nord-Sud, l'autoroute A6-A7 étant une des voies principales de communication de l'Europe,
- Une circulation locale d'agglomération importante, en particulier entre le centre et l'Ouest de l'agglomération, les montées à la colline de Fourvière, ou le passage par Vaise et le tunnel de la Croix-Rousse, ne suffisant pas à desservir l'Ouest lyonnais (justement à cause du non-bouclage du périphérique), mais aussi entre l'Ouest et le Sud-Est.

L'Anneau des Sciences nous paraît parfaitement adapté pour désenclaver l'Ouest lyonnais et alléger la circulation :

- Dans le tunnel de Fourvière et celui de la Croix-Rousse,

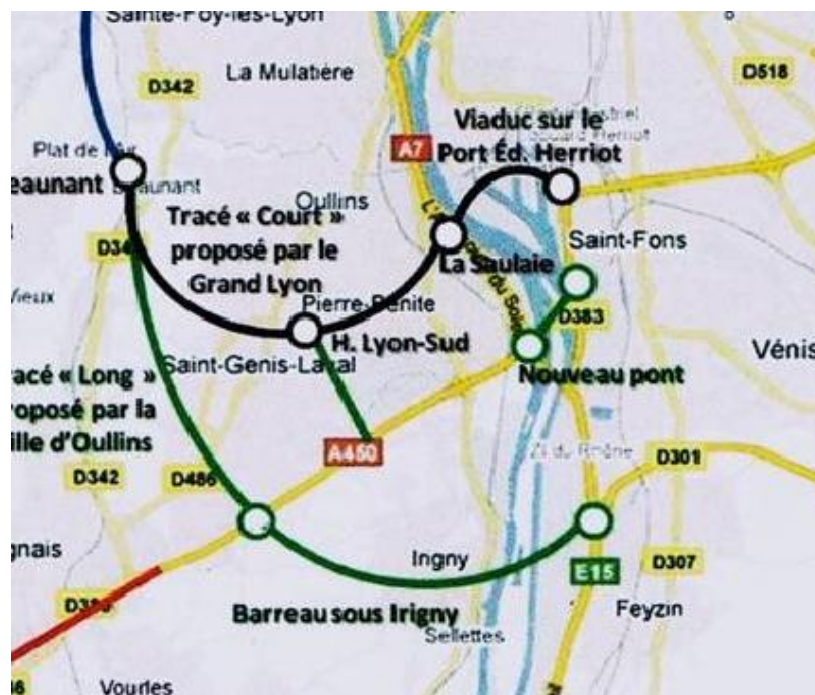
- Sur les voies radiales du plateau (rue Joliot-Curie, rue Commandant Charcot, ...),
- Sur les montées à cette colline,
- Dans le nouveau centre de Tassin La Demi-Lune, à l'horloge et sur la rue Marietton,
- Sur l'axe Nord-Sud de Lyon et sur le quai Perrache.

En outre, le contournement autoroutier de Lyon permettra enfin de déclasser le tronçon autoroutier central du quai Perrache. Celui-ci pourra alors être transformé en avenue urbaine à vitesse apaisée, favorisant les modes de déplacement doux (sites propres de transports en commun, pistes cyclables et vaste promenade sur les berges du Rhône), pourvue de carrefour à feux aux croisements des rues transversales du nouveau quartier de la Confluence enfin relié efficacement au quartier de Gerland par de nouveaux ponts sur le Rhône.

Le double projet « TOP – Contournement » réduira considérablement la pollution atmosphérique et le bruit dans la partie la plus dense en habitat du Grand Lyon.

3. Un vrai bouclage du boulevard périphérique

Entre le tracé court et le tracé long, l'UCIL privilégie aujourd'hui le tracé court qui constitue le « tronçon manquant » pour achever le périphérique « naturel » de l'agglomération.



Toutefois, nous pensons que le barreau Sud du tracé long mérite néanmoins un examen approfondi pour une réalisation ultérieure complémentaire éventuelle. Celle-ci se justifiera lorsque le contournement autoroutier Nord-Sud aura été fait par l'Etat, réduisant ainsi le risque d'attirer la circulation de transit sur l'Anneau des Sciences, et si l'autoroute A45 est effectivement réalisée telle qu'elle est envisagée aujourd'hui. En effet, cette liaison directe avec le BUS et la Rocade Est permettra de relier simplement l'Ouest lyonnais au grand Est et d'accueillir dans des conditions satisfaisantes le trafic métropolitain venant de l'agglomération stéphanoise par l'A45.

4. Un projet d'avenir pour l'Ouest lyonnais

L'UCIL rappelle que le SCOT approuvé prévoit une augmentation de la population du Grand Lyon de 150.000 habitants à l'horizon 2030. L'Ouest lyonnais devra supporter sa part de cet accroissement, ce qui augmentera inéluctablement le nombre des déplacements entre ce secteur et les autres. Il est également à noter que les secteurs périphériques à l'Ouest du Grand Lyon devraient eux aussi connaître une augmentation de leur population et de leurs emplois. Pour éviter la thrombose des voies de communication de l'Ouest, il nous paraît indispensable de réaliser l'Anneau des Sciences le plus rapidement possible (on sait que celui-ci ne sera pas opérationnel avant 10 à 15 ans si la décision de le faire est prise aujourd'hui). Ainsi, les voies de communication inter-quartiers, qui supportent actuellement des trafics inacceptables et incompatibles avec la qualité de vie des habitants, pourront-elles être déchargées d'une partie de leur trafic, facilitant le passage des véhicules de transport en commun.

5. Une voirie discrète et bien intégrée à son environnement

L'UCIL se réjouit que le projet actuel du TOP-Anneau des Sciences comporte un maximum de tunnels. L'antécédent du tronçon Nord du périphérique, réalisé ainsi, a démontré qu'un tel équipement n'est pas nuisant et ne dégrade pas son environnement, tout en allégeant la circulation sur les voiries de l'hyper centre et de la périphérie (exemple de la rue Duquesne).

Elle demande toutefois que les échangeurs d'accès soient particulièrement soignés en prenant le minimum de terrain à l'air libre et en paysageant les voiries indispensables de raccordement au réseau.

On devra veiller au traitement des sorties des tunnels, tant par rapport aux évacuations des gaz d'échappement par des ventilations bien dimensionnées, que par rapport aux activités ou à l'habitat existants ou qui seront réalisés à proximité.

6. Un péage nécessaire mais réduit

Bien qu'on puisse s'interroger sur la pertinence d'instituer un péage sur un ouvrage dont l'utilisation par un maximum de véhicules est souhaitable pour désengorger le centre ville, l'expérience réussie du tronçon Nord du périphérique a démontré que le fait de faire supporter la moitié du coût de l'équipement à ses usagers par le péage et la moitié aux contribuables par les budgets des collectivités, constitue un bon compromis qui ne dissuadera pas les automobilistes d'emprunter la nouvelle section. Le mode de perception devra toutefois intégrer toutes les techniques nouvelles permettant d'éviter l'étalement des postes de péage traditionnels et même le ralentissement et l'arrêt des véhicules.

7. L'Anneau des Sciences, sur la totalité de son parcours, doit favoriser la réalisation de lignes de transport en commun de rocade inter-quartiers

En ce qui concerne plus particulièrement le tronçon Ouest de l'Anneau des Sciences en débat, l'UCIL souhaite vivement que le projet intègre pleinement une fonction de support de nouvelles lignes de transport en commun, soit dans la circulation générale, soit sous forme d'une troisième voie réservée (souhaitable mais onéreuse du fait de la réalisation en tunnel). Il conviendra de bien aménager les accès et les espaces de transfert pour que les échangeurs restent fluides. Des parkings de dissuasion et des pôles multimodaux devront être prévus en

conséquence (à Alaï et à La Saulaie, en particulier, avec échanges TER ou métro). Il serait souhaitable d'étendre ultérieurement cette fonction à l'ensemble de l'Anneau des Sciences (tronçon Nord et Boulevard Laurent Bonnevey). Ainsi, un maximum de lignes périphériques de transport en commun pourront être réalisées, permettant aux habitants qui désirent se rendre d'un quartier excentré à un autre, de ne plus être obligés, comme aujourd'hui, de passer par le centre de l'agglomération du seul fait de l'étoile des lignes actuelles qui convergent vers l'hyper centre.

8. Une réflexion qui doit porter sur l'ensemble de l'Anneau des Sciences

L'UCIL considère comme une excellente politique de ne plus raisonner sur divers tronçons du boulevard périphérique de Lyon mais de réfléchir plus globalement sur la totalité du parcours de l'Anneau des Sciences. Elle demande donc que le dossier soit complété dans ce sens par des projets ambitieux d'aménagement urbain destinés à gommer certains inconvénients et nuisances générés aujourd'hui par le Boulevard Laurent Bonnevey dans les zones les plus denses en habitat. En particulier, la couverture partielle du périphérique à Cusset permettrait de cicatriser cette coupure urbaine importante de Villeurbanne et de mieux relier le centre, par le Cours Emile Zola requalifié, aux quartiers Est de notre agglomération.

Conclusion

L'UCIL est très favorable à la réalisation du tronçon Ouest de l'Anneau des Sciences et du contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise. Beaucoup plus qu'un problème de circulation et d'infrastructures, c'est un élément majeur et indispensable de l'aménagement de toute la Métropole.

Elle recommande donc que :

- Le projet TOP-Anneau des Sciences soit réalisé sans attendre.
- Le tracé court soit retenu en première phase.
- Les échangeurs soient conçus de façon à favoriser les accès des transports en commun sur le TOP et plus largement sur tout l'Anneau des Sciences.
- L'Etat prenne enfin ses responsabilités dans la gestion des grands trafics européens qui depuis maintenant plus de quarante ans traversent le centre de notre agglomération avec les conséquences en saturation et pollution que ceci entraîne.
- Une fois le grand contournement autoroutier de Lyon réalisé par l'Etat, pour bien relier l'autoroute A45/A450 à l'agglomération et l'Ouest lyonnais au grand Est, on puisse envisager également de réaliser le tronçon Sud du tracé « Rcade ». Il importe au moins aujourd'hui de réserver cette éventualité.
- Le tronçon central de l'autoroute A6/A7 soit enfin déclassé et remplacé par une avenue urbaine apaisée bien intégrée au quartier de la Confluence.