



## **UCIL : Union des Comités d'Intérêts Locaux du Grand Lyon**

Les Comités d'Intérêts Locaux (CIL) 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, le plus souvent urbain mais aussi naturel et rural.

Leur fédération, l'Union des Comités d'intérêts locaux du Grand Lyon, qui existe depuis plus de 52 ans, est l'interlocuteur naturel des pouvoirs publics pour traiter tous les problèmes d'agglomération.

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

L'aménagement urbain et les déplacements urbains ont toujours constitué des domaines privilégiés de réflexion et d'action des CIL et de l'UCIL. C'est pourquoi l'UCIL a tenu à participer au débat public relatif à l'Anneau des Sciences.

### 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](mailto:u.c.i.l@wanadoo.fr)

Site Internet : [www.ucil.fr](http://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'UCIL rassemble, tout aussi bien des habitants ancrés dans leur territoire et vigilants de la qualité de l'environnement local, que des actifs qui comprennent les nécessités de l'activité économique et ses exigences de mobilité. C'est donc au prisme de la complexité des acteurs et de leurs pratiques multiples à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, des commerces aux services, des hôpitaux à l'université, que l'UCIL forge ses positions, en particulier cet avis relatif au projet d'Anneau des Sciences.

L'UCIL, principalement « expert » au titre de l'usage et non bureau d'études, 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 sur l'aménagement de notre cité.

Elle veut donc rendre compte, dans ce « cahier d'acteur », de la pratique des habitants de l'agglomération au travers de l'expérience de ses membres, 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 l'agglomération lyonnaise. Ils partagent en cela à la fois l'ambition de vivre dans une grande métropole européenne active et le souhait de résider au quotidien dans des quartiers attractifs et calmes.

Ce cahier veut refléter ce désir d'équilibre paradoxal d'habitants conscients que l'engorgement des voies et la pollution de l'hyper-centre de leur cité et l'enclavement de l'Ouest lyonnais constituent des situations intolérables qui ne doivent pas perdurer.

(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.

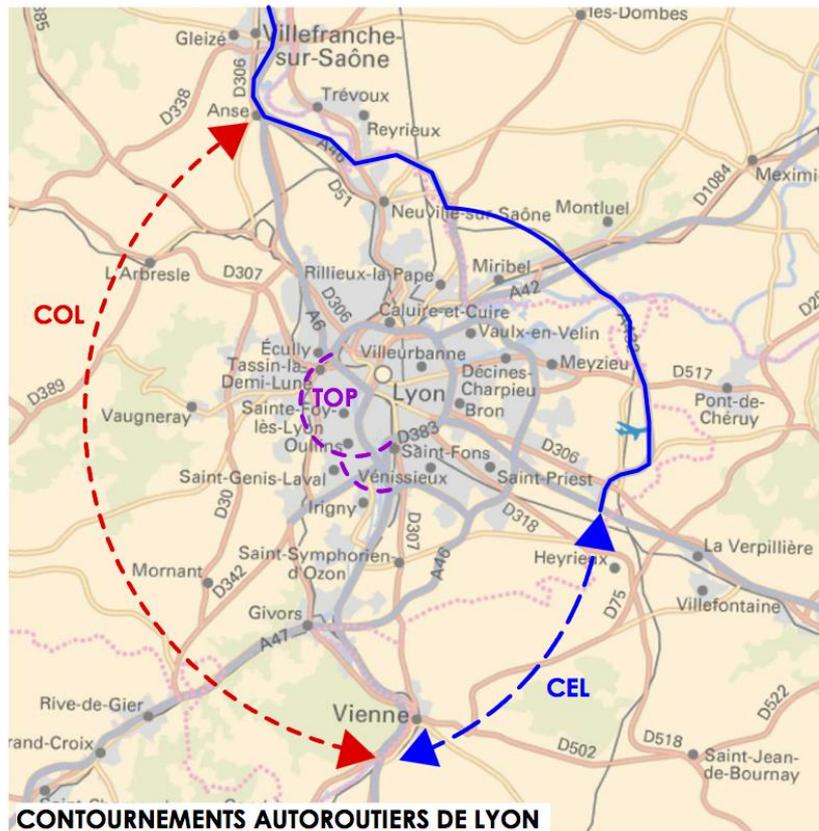
Elle est très favorable à sa réalisation, le plus rapidement possible.

L'UCIL estime également indispensable la réalisation d'un véritable contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise qui permette à 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.*

L'UCIL demande ces deux équipements depuis plus de quinze ans.



## 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 :

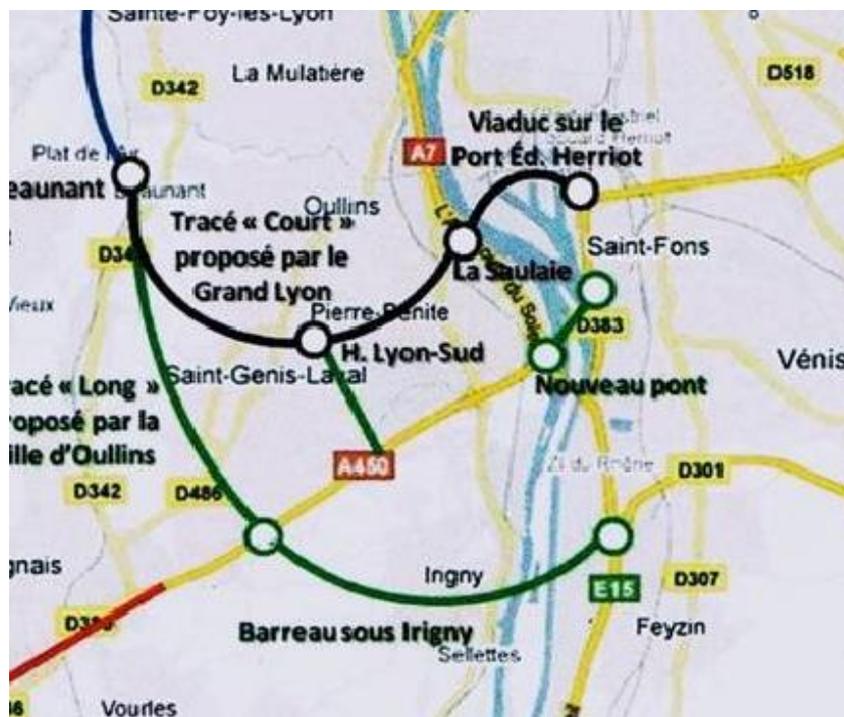
- dans le tunnel de Fourvière et celui de la Croix-Rousse,
- sur les voies radiales du plateau (rue Joliot-Curie, rue Commandant Charcot, ...),
- sur les montées à cette colline,

- 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.

### 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 transports 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 Alaiï 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.

(Encadré 1)

### **Réduire la pollution en ville**

L'UCIL ne partage pas l'avis, si souvent exprimé, qu'une voirie nouvelle augmenterait inéluctablement la circulation en attirant la voiture. La circulation, nous l'avons déjà, qu'elle soit d'agglomération Ouest-Est, qu'elle soit de transit Nord-Sud!

Aujourd'hui, les embouteillages et le trafic polluent le plus grand nombre possible d'habitants du centre de l'agglomération.

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

Il ne s'agit donc pas, pour l'UCIL, d'ajouter des autoroutes autour de Lyon mais bien de rationaliser les infrastructures routières et autoroutières existantes, et de supprimer l'autoroute très nuisante qui traverse l'hyper centre de notre métropole.

(Encadré 2)

### **Le tronçon Ouest du périphérique ne saurait être comparé à la Rocade Est**

L'UCIL s'inscrit en faux sur le contre-exemple souvent cité de la Rocade Est dite « des villages ». Il était de la responsabilité de l'Etat de réaliser un réel contournement autoroutier de Lyon. Du fait de son absence, il passe effectivement depuis 20 ans sur la Rocade Est beaucoup de véhicules en transit Nord-Sud. Il est à noter que cette rocade est gratuite et que son tracé est relativement court, ce qui laisse à penser que, sans mesures plus directives à imaginer, elle continuera à assurer, pour une part de son trafic, cette fonction de transit même en cas de réalisation du contournement autoroutier complet souhaité. Mais cette rocade dessert également de très nombreuses zones d'activités réparties sur tout son parcours, où se trouvent bon nombre des emplois de notre agglomération. Elle n'a d'ailleurs été dimensionnée que pour assurer ces seules fonctions d'agglomération.

Alors oui, cette voirie est très encombrée! Mais que dirait-on, et où en serait notre cité, si la circulation de transit qu'elle absorbe aujourd'hui passait sous le tunnel de Fourvière et sur la presqu'île, et si la desserte des industries de l'Est transitait entièrement par le centre ville et par les petites routes départementales des villages? Les emplois de notre cité dépendent du bon acheminement des marchandises et le trafic, loin de constituer une maladie de la ville, est le signe de sa bonne santé économique.

## 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 lyonnaise. Ces deux voiries complémentaires sont seules susceptibles, d'une part de débarrasser l'hyper-centre de l'agglomération 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'offrir aux habitants des périphéries des alternatives plus performantes que la traversée du centre, que ce soit en voiture ou en transports en commun. Pour les activités économiques et les trafics plus lourds qu'ils génèrent, ces deux infrastructures sont également nécessaires.

Le TOP est enfin indispensable pour assurer l'avenir du développement de l'Ouest lyonnais.

L'UCIL 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 « Rocade ». 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.