

Enseignements de la réunion territoriale "Requalification de l'A6/A7", 24/01/13



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION TERRITORIALE Requalification de l'A6/A7 24/01/2013 - Lyon Confluence - La Sucrière

Environ 360 participants dans la salle et 60 participants en ligne
NB : les astérisques renvoient au glossaire

Les enjeux locaux en bref, selon le maître d'ouvrage

Pour une présentation détaillée, se reporter à la présentation du Grand Lyon sur le site du débat (archives de la réunion).

Le maître d'ouvrage revient en détail sur la problématique de l'A6/A7, largement évoquée au cours du débat. Cet axe, de 9km de long et 50m de large, constitue une « barrière » infranchissable. Sa requalification nécessite selon le Grand Lyon de passer son trafic de 115 000 véhicules/jour actuellement à 50 000 véhicules/jour. Parmi les enjeux de la requalification en boulevard urbain, le maître d'ouvrage cite la création de liens entre les quartiers et la reconquête des berges du Rhône.

Les extrémités Nord (Porte Nord-Ouest et Valvert) et Sud (Lône de Pierre-Bénite) de l'axe A6/A7 sont considérées comme des « zones de transition » qui bénéficieraient d'une meilleure intégration paysagère et d'une place accrue pour les transports collectifs, notamment grâce à la suppression des éléments spécifiques à l'autoroute (abaissement des vitesses à 70 km/h, suppression des glissières de sécurité, réduction du gabarit des voies...).

La partie centrale de l'axe est découpée en 4 secteurs (section Valvert - tunnel sous Fourvière – Perrache, centre d'échanges de Perrache, Confluence, territoires fluviaux de La Mulatière et La Saulaie). En fonction des particularités de chacun de ces secteurs, un grand nombre d'éléments « lourds » caractéristiques de l'autoroute (bretelles, autopont) seraient supprimés pour laisser la place à des aménagements urbains, en lien avec les projets urbains des quartiers environnants. Les voies transversales seraient reliées au nouveau boulevard urbain issu de la requalification de l'autoroute, de sorte à désenclaver plusieurs quartiers.

Le trafic de transit : des échanges sur la congestion due au transit, ainsi que sur les autoroutes A89 et A45

Comme lors de la plupart des réunions, les échanges ont abordé la problématique du contournement de transit. Pour le maître d'ouvrage, sa réalisation par l'État est une condition à la réalisation de l'Anneau des Sciences. Au cours de la réunion, le Grand Lyon a confirmé le caractère absolu de cette condition, la communauté urbaine ne prévoyant aucun « plan B ».

Le débat a beaucoup porté sur l'A89 récemment mise en service. Le maître d'ouvrage et la plupart des participants considèrent que l'arrivée de cette infrastructure à proximité du cœur d'agglomération est une erreur qu'il ne faudrait pas répéter dans le cas du projet d'A45 plus au Sud. Le Grand Lyon préconise ainsi que les tracés de l'A89 et l'A45, constituant des « pinces » autour de l'agglomération, soient écartés pour se connecter aux autoroutes de contournement.

Des nuances sont cependant exprimées. Un participant signale que la congestion des voiries de l'Ouest existait avant la mise en service de l'A89, qui ne doit pas être chargée de tous les maux. Une autre considère que cette nouvelle infrastructure a des effets locaux bénéfiques, pour les Arbreslois par exemple. Un troisième indique enfin que les tracés de l'A89 et de l'A45, ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, ne peuvent plus être modifiés.

Des divergences se font également jour en ce qui concerne la congestion due au transit national et international. Si le maître d'ouvrage fait état de bouchons d'une trentaine de kilomètres aux pics de fréquentation (vacances d'été par exemple), certains participants considèrent que la cause majeure de congestion sur l'A6/A7 est celle, quotidienne, due aux déplacements domicile-travail. Un participant appelle [1>à ne pas faire du transit une « phobie »<1], alors que le véritable enjeu réside selon lui dans les flux d'agglomération.

Requalification de l'A6/A7, opportunité de l'Anneau des Sciences, contournement de transit : des perceptions différentes selon les zones concernées

Outre les riverains de l'A6/A7, la réunion a vu la participation de plusieurs habitants de l'Est (riverains de la rocade) voire du grand Est lyonnais (participants concernés par l'hypothèse d'un grand contournement à l'Est). Les interventions peuvent globalement se regrouper en trois grandes catégories correspondant à ces zones géographiques. Dans chacun de ces trois cas, les interventions sont le fait aussi bien d'élus que de citoyens ou de représentants associatifs. Un quatrième groupe de participants appelle à diminuer radicalement la part de la voiture.

Riverains de l'A6/A7 : une requalification urgente, qui pour beaucoup justifie la réalisation du projet et du contournement de transit.

L'ensemble de ces participants considère la situation actuelle insupportable d'un point de vue paysager, sonore, olfactif et sanitaire. Y remédier leur semble prioritaire, aussi partagent-ils les objectifs du maître d'ouvrage. Au cours de la réunion, la plupart de ces participants ont exprimé leur soutien au projet qui, comme le déclare aussi le maître d'ouvrage, leur semble nécessaire pour permettre la requalification de l'A6/A7. Parmi eux, tous privilégient le tracé court.

Puisque la réalisation par l'État d'un grand contournement de transit est une condition fixée par le maître d'ouvrage pour réaliser l'Anneau des Sciences, la plupart de ces participants soutiennent donc également ce projet : pour eux, la persistance d'un transit national et international en cœur d'agglomération est une aberration. Un participant juge qu'une nouvelle infrastructure permettrait de mettre fin à la concentration des nuisances : les diffuser entre plusieurs infrastructures contribuerait à atténuer leurs impacts.

D'autres commentent le projet de requalification de l'A6/A7 présenté par le maître d'ouvrage. [2>Ils regrettent que les projets urbains actuels continuent de se construire en fonction de la présence de l'autoroute au lieu d'anticiper sa transformation en boulevard urbain (construction de « barres » de bureaux le long de l'axe).<2]

D'autres encore jugent urgent d'améliorer la situation sans attendre la réalisation de l'Anneau des Sciences. [3]>[4>Ils appellent à un déclassement immédiat de l'autoroute.<3] La perte du statut autoroutier, retranscrites dans les cartes et GPS, conduirait selon eux les automobilistes à privilégier les autoroutes de contournement.<4] La gestion de la voie par le Grand Lyon et non plus par l'État faciliterait selon eux le lancement des études en vue de la requalification, et permettrait de lancer rapidement une concertation avec les riverains à ce sujet. Enfin, certains appellent à des aménagements immédiats : feux, péages, contrôle accru des limitations de vitesse et des interdictions de transit (poids-lourds de plus de 7,5t), amélioration du revêtement. A ce sujet, l'État et le Grand Lyon jugent impossible d'entraver dès maintenant la circulation de l'A6/A7 par des feux, au vu des volumes de trafics actuels (un participant demande à ce que ce point fasse l'objet d'une étude). Pour l'État, traiter ces volumes impose une infrastructure nouvelle : il faut donc s'interroger sur ce que doit être l'infrastructure minimale nécessaire, Anneau des Sciences ou grand contournement dédié au transit.

Des participants du Sud-Ouest lyonnais insistent sur la nécessité de requalifier l'A6/A7 jusqu'au sud de Pierre-Bénite, les communes du Sud-Ouest faisant partie intégrante selon eux du cœur de l'agglomération.

Enfin, un participant estime que l'opportunité de l'Anneau des Sciences s'explique aussi par la desserte du port Édouard Herriot. Selon lui, pour qu'un grand nombre de camions puissent être reportés sur le fleuve, il est nécessaire que le port ne soit pas trop éloigné des entreprises : l'Anneau des Sciences lui paraît favoriser un tel lien.

Riverains de la Rocade Est : oui à la requalification des autoroutes urbaines, ce qui doit inclure la Rocade Est

Plusieurs participants, riverains de la Rocade Est (RN 346), constatent des similitudes entre cet axe et l'A6/A7. Pour eux, la rocade est également un axe autoroutier passant en cœur d'agglomération et supportant un transit national et international (et un passage de camions plus important que sous Fourvière).

Pour ces participants, de nombreux habitants sont concernés par les nuisances de la Rocade Est et souffrent tout autant des impacts de la circulation que les riverains de l'A6/A7.

Certaines interventions expriment un soutien au projet d'Anneau des Sciences et au report du transit sur un grand contournement évitant le cœur de l'agglomération. Toutes insistent sur la nécessité de requalifier la rocade Est en boulevard urbain, au même titre que la requalification de l'A6/A7 présentée par le maître d'ouvrage. Le Grand Lyon indique que l'ampleur de la tâche à mener dans ce domaine rend illusoire le lancement simultané et à court terme de tous les chantiers concernés. Cependant, indique-t-il, des actions sont déjà en cours. Il rappelle également son intention de préserver de l'étalement urbain les territoires agricoles situés entre la rocade et l'aéroport, ce qui explique notamment son opposition au scénario « Rocade » étudié dans son projet.

Habitants du grand Est : non à un contournement de transit à l'Est, qui supporterait l'ensemble des infrastructures porteuses de nuisances

Plusieurs participants, dont une partie se mobilise depuis le débat de 2001 sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, déclarent leur opposition à la condition posée par le maître d'ouvrage à la réalisation de l'Anneau des Sciences. Pour eux, il ne saurait être question de réaliser à l'Est une autoroute de contournement, alors que selon eux leur territoire (cœur économique et démographique de l'agglomération pour certains) souffre déjà de la concentration des infrastructures. Ils rappellent d'ailleurs que le SCoT*

prévoit un contournement par l'Ouest. Certains regrettent de n'être écoutés ni par le Grand Lyon ni par l'État.

D'autres critiquent l'introduction, qualifiée de subreptice, de la question du contournement de transit dans un débat portant sur le Tronçon Ouest du Périphérique. Pour eux, ces sujets devraient être traités à l'échelle de l'agglomération dans le cadre d'un débat global sur les transports. A ce sujet, la CPDP explique que la CNDP* ne peut être saisie par un maître d'ouvrage que d'un projet précis, les débats sur des options générales devant quant à eux faire l'objet d'une saisine par le gouvernement.

Le Grand Lyon considère que les oppositions basées sur des intérêts locaux ne doivent pas aboutir au blocage de tout projet, ce qui aurait des répercussions néfastes sur l'économie et l'emploi dans l'agglomération. Le maître d'ouvrage appelle à considérer les infrastructures également au regard des bénéfices qu'elles induisent.

Pour certains, il est nécessaire de privilégier les transports en commun et non de construire une ou plusieurs infrastructures nouvelles

Certains participants considèrent qu'un investissement massif dans les transports en commun et les modes doux est préférable à une nouvelle infrastructure routière. Pour eux, les partisans du projet d'Anneau des Sciences se résignent à une croissance persistante et incontrôlée de l'usage de la voiture. Pour certains, faire circuler des bus sur l'autoroute actuelle est possible dès maintenant et de nature à développer le report modal*. D'autres jugent au contraire l'Anneau des Sciences plus réaliste qu'une réponse apportée par les transports en commun, peu plausible au vu des contraintes topographiques à l'ouest.

Pour certains, il n'est pas pertinent d'opposer contournement Ouest et contournement Est : il est avant tout nécessaire de se déplacer autrement et moins, sans quoi la vallée du Rhône se trouvera submergée par les infrastructures.

Financement du projet et création de la métropole

Un participant s'interroge sur la répartition financière des investissements, prévue à parts égales entre le Grand Lyon et le Conseil général, dans la perspective de la création d'une collectivité métropolitaine. Une telle entité fusionnerait les compétences des deux institutions sur le territoire de l'agglomération, le Conseil général n'exerçant alors plus ses compétences que sur la partie « non-lyonnaise » de l'actuel département du Rhône.

Pour le Grand Lyon, absorber les compétences qui ressortissent aujourd'hui au département impliquerait également d'intégrer les ressources financières correspondantes (estimées à 1 milliard d'euros). Par conséquent, si la métropole amène le Grand Lyon à un financement accru de l'Anneau des Sciences, elle amènerait également une augmentation des ressources. Pour autant, précise le maître d'ouvrage, la partie non-lyonnaise du département serait tout de même sollicitée au travers de conventions de financement, dans la mesure où ses habitants tireraient aussi des bénéfices de l'Anneau des Sciences.

Sur les questions financières, un participant considère qu'il serait illogique de fixer un péage sur l'Anneau des Sciences si la traversée centrale de la ville demeurait gratuite. Pour le Grand Lyon, il sera en effet nécessaire de réorganiser l'ensemble des péages à l'échelle de l'agglomération.

Informations sur diverses lignes

Plusieurs questions portent sur les lignes fortes prévues au SCoT*. Le maître d'ouvrage les présente, en mentionnant les mesures qui nécessiteraient la réalisation de l'Anneau des Sciences pour pouvoir être mises en œuvre. Il s'agit de :

- la ligne A2 (Francheville-Perrache) ;
- la circulation de services express « débranchés » de la ligne LEOL pour circuler sur l'A6/A7 requalifiée.

Un participant demande quand le métro B sera prolongé aux Hôpitaux Sud. Ce prolongement sera lancé au prochain mandat, indique le Grand Lyon.

Des questions portent également sur le feroutage, dont certains déplorent qu'il ne soit pas davantage développé. A ce sujet, le Grand Lyon regrette les difficultés connues par le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

[1]

Pas une phobie mais une réalité

par Gérard DUTAL (Lyon 2) le 02 février 2013 à 11:48

Le transit des camions est permanent, il suffit de se poster sur le cours de Verdun-Gensoul et de regarder l'autopont. Des files de camions énormes (qui font tous +7,5T!) avec des inscriptions sur les carrosseries indiquant leur provenance (Europe du sud ou du nord!!!). La nuit quand il n'y a plus d'embouteillage, c'est encore pire !!! Ils en profitent pour passer. En été : impossible d'ouvrir les fenêtres la nuit ! Un bruit sans cesse dû au passage sur les raccords de l'autopont entre les parties fixes et mobiles entraînant vibrations ressenties dans les immeubles. On ne rêve pas ! Ce n'est pas une phobie mais tout ça est bien réel. Tout le monde peut venir le vérifier ! C'est gratuit, on peut admirer le passage des camions en plein coeur de la ville. J'oubliais, il y a les odeurs en plus bien évidemment !!!

[2]

Attention aux erreurs irréversibles

par Gérard DUTAL (Lyon 2) le 02 février 2013 à 12:03

Les sous-projets en cours sont actuellement étudiés en considérant que l'autoroute actuelle est une donnée. Ex : les maquettes exposées à la Confluence, sur le pont des girondins, montrent que celui-ci enjambe l'autoroute !!! On fait de mauvaises études, on montre un mauvais projet ! On perd son temps, on gaspille de l'argent. S'il y avait déclassement de l'autoroute dès maintenant, on raisonnerait autrement avec des plans du pont à quai !! Autre exemple : projet Ruelle de réhabilitation du centre d'échange de Perrache. Je suis sûr que si l'autoroute était déclassée, les plans et le projet seraient tout autre. En tenant compte de l'autoroute actuelle, on va faire des erreurs qui coûteront très cher et le projet réalisé devra être revu et corrigé après le déclassement. Du gaspillage. Autre exemple : on est en train de construire un mur de bureau qui part des prisons jusqu'à la Confluence ! Alors que si l'autoroute était déclassée, on construirait des logements avec balcons, pour voir et apprécier le Rhône, comme il y en a sur tous les quais de Lyon (Rhône et Saône). Ce ne sont pas des bureaux avec des fenêtres qui ne s'ouvrent pas !!!

[3]

Les études de requalification seront longues

par Gérard DUTAL (Lyon 2) le 02 février 2013 à 12:19

Pour ne pas perdre de temps et en rajouter au calendrier actuel prévu dans le projet. Il faut déclasser maintenant pour lancer études et projets de requalification (et non les travaux eux mêmes !), en parallèle avec le projet anneau des sciences, et ne pas attendre la réalisation de celui-ci, puis le déclassement, puis la requalification. Il ne doit pas y avoir des projets étudiés à la queue-leu-leu, mais en parallèle ! Pour cela il faut être sûr et dès maintenant que l'axe n'est plus une autoroute mais un potentiel boulevard urbain.

[4]

GPS le fautif !

par Gérard DUTAL (Lyon 2) le 02 février 2013 à 12:07

N'y a-t-il pas une action juridique ou administrative pour décider que cette portion dans Lyon ne soit pas considérée par les GPS comme autoroute ? Cela doit sûrement être possible de corriger ce fait auprès des opérateurs !