



Réunion territoriale « Requalification de l'A6/A7 »

Judi 24 janvier 2013

La Sucrière

Synthèse

Introduction

Philippe Marzolf, Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), ouvre la séance.

Philippe Marzolf présente le déroulé de la soirée :

- Enseignements à mi-débat par la CPDP.
- Présentation du projet par le maître d'ouvrage.
- La requalification de l'autoroute A6/A7.
- Echanges avec la salle.

Il rappelle brièvement les principes du débat public :

- Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Il permet de s'informer, avoir des réponses à ses questions et de donner son avis.
- Le débat est régi par les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation.
- Il se fait sur la base d'un dossier réalisé par le Maître d'Ouvrage.
- Un compte rendu et un bilan sont publiés par la CPDP et la CNDP deux mois après la clôture du débat public.
- Le maître d'ouvrage publie sa décision trois mois plus tard.
- La CPDP est neutre et indépendante.

Comment participer au débat :

Le public dispose de nombreux moyens pour donner son avis, proposer des contributions et poser des questions : le site internet du débat, les locaux de la CPDP, et les différents supports de communication de la CPDP et des collectivités. Tous les documents ayant trait au projet, ainsi que les questions, avis, contributions et réponses sont rendus publics.

Enseignements à mi-débat par la CPDP

La CPDP rend compte en toute neutralité des questions et opinions exprimées par le public.



Participants :

- 1700 personnes au total lors des 7 premières réunions publiques.
- 17800 visiteurs sur le site internet de la CPDP.
- 100 questions et 36 réponses.
- 154 avis avec 81 commentaires.

Opportunité du projet :

Les avis convergent en faveur, de la requalification de l'A6/A7 en boulevard urbain, et du développement de l'articulation entre les modes de transports.

Pour certains, le projet favorise le développement en créant des liens entre entreprises et pôles de recherche et en facilitant l'accès aux marchés de proximité.

Pour les opposants, le projet ne répond pas aux enjeux de l'agglomération (mobilité, qualité de vie...), voire contredit ses engagements (Plan climat).

Des interrogations sont émises sur le coût du projet par rapport à ses bénéfiques.

- **La requalification de l'A6/A7 apparaît comme un objectif partagé :**

De très nombreux participants souhaitent mettre fin à cette situation, qualifiée de scandaleuse.

Mais pour certains, la requalification en boulevard urbain ne doit pas être réalisée au prix d'impacts sur les autres territoires.

Pour certains, l'Anneau des Sciences n'est pas indispensable à cette requalification et des mesures immédiates sont possibles, ce que conteste le maître d'ouvrage.

- **Le trafic potentiellement induit par le projet soulève une controverse :**

Pour la plupart, toute infrastructure routière nouvelle tend à accroître les distances parcourues et aggrave la congestion et l'étalement urbain.

Selon le modèle appliqué par des chercheurs et les hypothèses retenues, le projet n'induirait pas de trafic supplémentaire.

Le maître d'ouvrage insiste sur le fait que le projet est la composante d'une politique globale, qui intègre la requalification de l'A6/A7 et un renforcement de l'offre en transports en commun.

Des liens étroits entre déplacements et organisation de la société.

Selon certains experts, l'usage de la voiture ne devrait pas s'effondrer de sitôt. On observe pourtant sa remise en cause croissante, en raison de ses impacts sur l'environnement, au profit des transports collectifs. Mais des évolutions qualitatives, (covoiturage, autopartage), sont probables.



Tous les intervenants s'accordent sur la volonté de limiter l'étalement urbain et le besoin de déplacement et d'organiser la ville autour des axes structurants de transports collectifs et des pôles d'échanges. On observe la crainte d'un éloignement croissant des activités économiques et des lieux de résidence. Des attentes sont exprimées vis-à-vis des entreprises pour inciter les salariés à opter pour les transports collectifs, les modes doux, le télétravail...

Tous revendiquent l'intermodalité et le fait de penser l'articulation des modes de transport plutôt que les opposer.

Si pour le maître d'ouvrage, l'Anneau des Sciences s'inscrit dans les objectifs du SCoT et favorise l'intermodalité, d'autres critiquent une vision dépassée et contre-productive. Selon eux, la place de la voiture particulière en 2030 est surévaluée et ils demandent le développement accru des transports collectifs et des modes doux.

Le débat soulève la question des inégalités socio-économiques entre habitants des centres-villes et habitants des banlieues éloignées face à l'habitat, à l'emploi, au pouvoir d'achat et aux déplacements. Pour certains, le projet risque d'accentuer ces disparités, en raison du recours accru à la voiture et du coût des péages.

Mais selon des experts, les effets redistributifs des péages pourraient atténuer ces inégalités.

Les impacts sur la santé et l'environnement

La pollution de l'air aux particules fines constitue une problématique cruciale en France avec des conséquences financières et sanitaires, occasionnant 40 000 morts prématurées par an.

Les transports et en particulier les véhicules diesel sont parmi les principaux responsables de la pollution. Face à cela, les riverains de l'A6/A7 réclament une requalification urgente de l'autoroute.

Selon le maître d'ouvrage, le projet contribue à améliorer la qualité de l'air en reportant le trafic de l'A6/A7 sur une infrastructure enterrée et en le combinant à une politique globale de transports en commun.

Les tunnels génèrent une concentration des polluants aux sorties et cheminées mais leurs effets sont atténués au-delà de 100 m. Il n'existe pas à ce jour de technique efficace de traitement de ces émanations.

Des adaptations de l'urbanisme sont demandées pour se prémunir des impacts de ces fumées, notamment aux Hôpitaux Sud.

Les impacts du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) suscitent des divergences. En France, la diminution des émissions de GES est largement insuffisante si l'on veut atteindre les objectifs de limitation du facteur 4. Le transport, surtout routier, est le principal responsable de ces émissions.



Pour le maître d'ouvrage, le bilan des émissions de GES est neutre, en cohérence avec les objectifs du Plan climat du Grand Lyon. Mais pour certains le projet est incompatible avec le Plan climat et il faut réduire les émissions de façon drastique plutôt que les stabiliser.

Les aspects financiers en débat

L'infrastructure serait financée par le Grand Lyon et le Conseil général qui verseraient chacun entre 60 et 75 M€/an pendant 38 ans, le reste (24 à 38%) étant apporté par les péages. Certains réclament l'estimation et l'intégration au coût total des coûts liés la restauration des espaces naturels et le traitement des pollutions.

Le Grand Lyon a prévu des mesures complémentaires dans son programme d'investissement, avec la requalification de l'A6/A7 pour 120 M€ et la requalification des voiries des centres-villes à hauteur de 150 M€.

Les péages peuvent à la fois contribuer au financement de l'infrastructure et jouer un rôle de régulation urbaine. Des experts préconisent une organisation des péages plus cohérente, qui incite l'usager à préférer les contournements à l'inverse de la situation actuelle qui favorise la traversée du centre-ville.

Les péages urbains sont conditionnés à leur acceptabilité politique et sociale et la réglementation sur ce point est encore incomplète en France.

On constate que plus on développe les transports en commun, plus ils sont déficitaires. Mais certains rappellent leurs effets externes positifs, non comptabilisés.

Le volet « transports collectifs » du projet représente 800 millions d'euros d'investissements par le SYTRAL. Les participants ont demandé des précisions, notamment sur la part de ces investissements déjà inscrite au SCoT et la part complémentaire dédiée à l'Anneau des Sciences. Alors que pour certains, l'argent public doit être investi dans un développement massif des transports collectifs, pour le SYTRAL une solution « tout transports collectifs » n'est pas finançable.

Les solutions alternatives ou complémentaires

Les solutions sans infrastructure routière majeure, basées sur les transports en commun

Quatre propositions alternatives ou complémentaires ont été présentées. Malgré certaines convergences relevées par le maître d'ouvrage, telles que les lignes prévues au SCoT, celui-ci juge ces propositions insuffisantes et impossibles sans l'Anneau des Sciences. Pour certains, des mesures restreignant l'usage de la voiture sont absolument nécessaires pour changer les comportements.



Un tracé routier alternatif incluant les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite a été présenté, qui permettrait notamment de mieux protéger le cœur de ces villes.

Pour le maître d'ouvrage, cette solution, plus longue que l'Anneau des Sciences, entraînerait plus d'impacts locaux. Ces tracés longs (ce tracé alternatif et le scénario Rocade) soulèvent la crainte que ceux-ci soient utilisés comme infrastructure de contournement de transit.

La CPDP a reçu dix demandes d'expertise complémentaires

La CNDP a décidé le 9 janvier qu'une expertise indépendante serait conduite sur 2 points :

- Y a-t-il d'autres hypothèses possibles et réalistes que celles retenues par le maître d'ouvrage pour élaborer son projet à l'aide du modèle du Grand Lyon et du Sytral ? Auraient-elles une incidence significative sur le projet ?
- Les trois hypothèses en transport collectif sans infrastructures routières majeures étudiées par le maître d'ouvrage nécessitent-elles des études complémentaires et si oui, lesquelles ?

Du fait de la conduite de cette expertise, le débat public sera prolongé, d'une durée de maximum 2 mois.

Présentation du projet par le maître d'ouvrage

Gérard Collomb, président du Grand Lyon, constate que :

- L'agglomération lyonnaise est de plus en plus engorgée par la circulation nationale et internationale.
- L'autoroute A6/A7, qualifiée de scandale écologique, sépare la ville en deux et ne permet pas l'accès au fleuve.
- L'avenue Tony Garnier est devenue une autoroute urbaine.

L'objectif de l'Anneau des Sciences est d'écarter les circulations nationales et internationales du cœur de l'agglomération et de boucler un anneau dans l'agglomération lyonnaise permettant de mieux organiser la mobilité entre les pôles d'excellence.

Olivier Laurent, responsable du service Déplacements du Grand Lyon, présente le **projet de suppression de l'axe A6/A7 et sa requalification en boulevard urbain**, volet majeur du projet Anneau des Sciences.

Olivier Laurent rappelle que :



- 115 000 véhicules circulent chaque jour sur cet axe (CORALY vient d'annoncer 3% de croissance supplémentaire de trafic sur cet axe en 2011 par rapport à 2010),
- L'axe A6/A7 représente une barrière infranchissable qui coupe les quartiers avec le fleuve et les quartiers entre eux,
- plus de 30 000 riverains sont affectés quotidiennement par les pollutions et les nuisances.

L'accessibilité de l'Ouest lyonnais est très contrainte car on ne compte qu'un nombre limité de points de passages vers le centre et vers le reste de l'agglomération par lesquels tout le monde converge en traversant des communes et des quartiers tels que Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, Tassin, Champvert, Pierre Bénite, Oullins, l'avenue Tony Garnier...

Si rien n'est fait, une augmentation de trafic est prévisible (entre 120 000 et 130 000 véhicules par jour selon les sections) avec une très forte dispersion des origines ou destination des usagers.

Selon Olivier Laurent, pour requalifier l'axe A6/A7 il faut réorganiser les déplacements :

- En ramenant le trafic de 125 000 à 50 000 véhicules par jour sur cet axe.
- En réorganisant les déplacements d'environ 180 000 personnes par jour.

Des hypothèses « tout transport collectif » ont été étudiées et présentées lors des ateliers thématiques : elles ne permettent pas de reporter sur les transports en commun le nombre de personnes nécessaire pour atteindre les objectifs fixés (soulager les cœurs de ville, relier les pôles d'innovation, rendre accessible les bassins de vie, développer de grands projets).

Le Grand Lyon porte un projet multimodal pour atteindre ces objectifs : celui de l'Anneau des Sciences qui comprend une infrastructure, une stratégie multimodale et un projet de territoire.

Olivier Laurent présente **les conditions nécessaires pour supprimer l'axe A6/A7** :

- Un contournement de l'agglomération pour le transit national et international qui relève de la responsabilité de l'Etat.
- L'Anneau des Sciences, projet global et intégré qui combine : une stratégie multimodale (avec une infrastructure pour distribuer le trafic d'agglomération, un développement des transports en commun, un développement des TER et un développement des parcs-relais) et un projet de territoire.

Aurélié Johann, urbaniste, Dumetier Design, présente le projet de territoire qui se traduit par un grand projet d'urbanisme : supprimer 9 kilomètres d'autoroute en



centre ville, créer un boulevard urbain et des liens entre les quartiers, et reconquérir les berges du Rhône.

La requalification de l'axe A6/A7, une ambition métropolitaine permettant :

- De relier les sites métropolitains : la Porte Nord-Ouest permet de relier les pôles d'excellence et d'innovation du Nord-Ouest (Campus d'Écully – Techlid) et la Grande Confluence ; elle permet de relier les pôles universitaires (C. Mérieux Gerland et Lyon Sud) et les pôles économiques (Biopôle, Port Edouard Herriot).
- De développer des territoires de projet, amorcés pour certains, et de les renforcer : Confluence phase 2, ZAC des Girondins, les territoires fluviaux de la Mulatière et la Saulaie.

Six séquences d'aménagements successives sont envisagées pour passer de l'autoroute au boulevard urbain :

Séquence 1 : Voie d'accès métropolitaine entre la Porte de Lyon et Valvert.

Il s'agit d'espaces de transition qui ont pour vocation d'identifier l'entrée dans l'agglomération de Lyon.

Ils consisteraient en des voies d'accès métropolitaines à l'insertion urbaine renforcée avec :

- Un espace de transition pour pacifier l'entrée d'agglomération et valoriser les territoires.
- Une intégration paysagère renforcée. L'aménagement s'ouvre sur le grand paysage (Vallons de l'Ouest au Nord, Lône au Sud).
- Une infrastructure pour des liaisons de transports en commun express entre Perrache et la Porte de Lyon (Dardilly).

Ce principe de voie d'accès métropolitaine permet de sortir du registre autoroutier en supprimant tous les équipements relatifs à la sécurité autoroutière (bordures en béton, glissières de sécurité...)

Séquence 2 : Valvert – Viaduc des Deux-Amants – Tunnel sous Fourvière.

La priorité est donnée aux transports en commun par des dispositifs de couloirs d'approche permettant de leur dédier une voie. En conséquence, ces aménagements vont fluidifier les transports en commun et l'arrivée sur les carrefours urbains.

Séquence 3 : Centre d'échanges de Perrache.

Le fait d'avoir réduit les flux en amont (par le report et la diffusion des flux vers l'Anneau des Sciences) permet de supprimer la moitié des trémies sous Perrache. Cela permet également de supprimer une grande partie des bretelles pour retrouver



des espaces publics urbains. Il est envisageable alors de créer une place, côté Saône par exemple.

Il s'agit d'aménager un équipement à dimension humaine ouvert sur la ville avec :

- La qualification du viaduc sur la Saône en pont urbain.
- Le rétablissement des liens fonctionnels Nord-Sud.
- La création d'une place côté Rhône avec une mise en scène du paysage urbain.
- Une meilleure intégration du centre d'échanges dans le tissu urbain.
- Le rétablissement des liens fonctionnels entre Ampère-Carnot et Confluence au Sud.

- **Séquence 4 : Confluence.**

Il s'agit de créer un grand boulevard urbain sur lequel la vie de quartier reprend ses droits.

Des projets sont d'ores et déjà engagés ou réalisés sur ce quartier (Confluence, ZAC des Girondins, Université Catholique, Berges du Rhône, Rives de Saône).

Les objectifs sont de :

- Désenclaver le quartier en reliant les voies transversales au nouveau boulevard urbain.
- Reconnecter les rives, pour tous les usages.
- Offrir une avenue paysagée qui fait une large place aux piétons, aux vélos et aux espaces publics (mail planté, promenade haute, estacade basse).
- Améliorer l'offre de transports en commun par un couloir dédié par sens.

Ces aménagements permettront de soulager le quartier Confluence de la pression automobile et de retrouver une qualité urbaine et paysagère.

Il s'agit également de reconnecter la pointe de la confluence au quartier :

- En supprimant l'autopont de l'A7 face au pont Pasteur.
- En valorisant les grands équipements d'agglomération du secteur.
- En renforçant des liens urbains avec le quartier de Gerland.

- **Séquence 5 : Les territoires fluviaux de La Mulatière et de La Saulaie.**

Il s'agit d'aménager des territoires ouverts sur le fleuve :

- En créant un nouveau pont urbain pour relier les deux rives du Rhône entre Gerland et La Saulaie.
- En créant une passerelle modes doux de l'Yzeron au Parc de Gerland.
- En développant la Grande Confluence (Biopôle, Port Lyon Edouard Herriot, Hôpitaux Sud).
- En soulageant et en améliorant le cadre de vie (en qualifiant la rue Jean Bouin et en valorisant la trame paysagère).
- En rendant accessibles La Saulaie et La Mulatière.



- En ouvrant les quartiers situés le long du fleuve et en donnant accès à ses berges.
- En rétablissant les échanges grâce à la suppression de contraintes de sécurité autoroutière.
- En créant une grande avenue le long du Rhône.
- **Séquence 6 : Voie d'accès métropolitaine entre La Saulaie et l'échangeur de Pierre Bénite.**

Il s'agit d'une zone de transition qui traverse les territoires de la zone industrielle de la Saulaie et de la lône de Pierre Bénite.

De même que la voie d'accès métropolitaine prévue au nord, son insertion urbaine est renforcée avec :

- Un espace de transition pour pacifier l'entrée d'agglomération et valoriser les territoires.
- Une intégration paysagère renforcée avec un aménagement qui s'ouvre sur le grand paysage (renaturation de la Lône).

Gérard Collomb insiste sur l'ambition des projets présentés.

Questions et avis du public :

Denis Brolquier, maire du 2^e arrondissement de Lyon, apporte la contribution des élus majoritaires sur ce territoire de la Presqu'île. Il rappelle son engagement personnel en faveur du TOP et précise que lors d'une réunion du conseil municipal du 2^e arrondissement, une position en faveur de l'Anneau des Sciences a été arrêtée par un texte officiel, enrichi par la réflexion d'associations.

Denis Brolquier soulève également deux questions :

- Le projet de transformation de la communauté urbaine en métropole d'intérêt européen pourrait-il avoir un impact sur le financement de l'infrastructure ?
- Quelles mesures seront-elles prises en attendant l'Anneau des Sciences et le contournement Ouest ou Est (modification du revêtement de sol, signalétique, respect de l'interdiction des camions en transit de plus de 7,5 tonnes...) ?

Gérard Collomb répond à Denis Brolquier que si la communauté urbaine se transforme en métropole d'intérêt européen, elle récupérera des financements pour l'Anneau des Sciences (estimés à 1 milliard d'euros). Par conséquent, si la métropole amène le Grand Lyon à un financement accru de l'Anneau des Sciences, elle impliquerait également une augmentation de ses 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.

Christian Maisonnier, chargé des grandes infrastructures à la DREAL Rhône-Alpes, apporte un éclairage sur les possibilités de déclassement et rappelle que l'Etat est en faveur de la requalification de l'autoroute. Il existe des réglementations pour écarter le transit : les poids lourds en transit (ceux qui n'ont pas de marchandises à charger ou livrer au sein de l'agglomération) ont interdiction de traverser l'agglomération. Ils passent alors par la Rocade Est par d'autres itinéraires. Il existe également un fléchage incitatif pour les véhicules légers pour emprunter la Rocade Est.

Des mesures de limitation de vitesse viennent d'être mises en place : à l'intérieur de l'agglomération la vitesse est dorénavant réduite à 90 km/h voire 70 km/h au centre. Aujourd'hui il serait difficile de mettre en place des feux tricolores sur l'axe A6/A7, car ils auraient comme effet de diviser en deux le débit effectif de la route.

Michel Jouard, militant associatif et membre du conseil de quartier Perrache-Confluence, déplore qu'il faille attendre l'Anneau des Sciences et un contournement de Lyon pour déclasser l'autoroute A6/A7.

Michel Jouard estime qu'il ne faut pas détourner le trafic mais le réduire.

Gérard Collomb rappelle qu'il est important de ne pas bloquer les projets pour que la situation évolue dans le bon sens.

Georges Chiche, association Changer pour Améliorer les Déplacements à Oullins, insiste sur la nécessité de requalifier l'autoroute A6/A7 dès maintenant.

Simone Daret, habitante du 9^e arrondissement de Lyon, rappelle qu'au vu de la topographie de l'ouest, il est difficile d'accepter une solution tout transports en commun.

Olivier Laurent, intervient pour rappeler que le relief ne permet effectivement pas de tout reporter sur les transports en commun d'autant plus que les origines et les destinations des personnes sont très diffuses sur l'ouest.

Gérard Collomb précise que le projet repose sur l'intermodalité.

Philippe Marzolf précise que le SYTRAL doit fournir des éléments complémentaires sur les lignes de transport à développer d'ici 2028 et après la réalisation de l'Anneau des Sciences.



Gilles Renevier, habitant de Saint-Pierre-de-Chandieu, déplore que l'Anneau des Sciences cache finalement un contournement de l'Est lyonnais et non pas un contournement de l'Ouest lyonnais. Cette infrastructure entrainera un trafic supplémentaire sur l'Est lyonnais.

Il regrette qu'aucune réunion ne soit prévue à l'Est, à l'exception de celle ajoutée à Bron.

Marc Pagano, Président du collectif des riverains et usagers de la Rocade Est, approuve la requalification de l'axe A6/A7 et demande à ce qu'une solution soit également trouvée pour la Rocade Est. Il rappelle également que dans l'Est lyonnais, les maires et les conseils municipaux refusent le transit nord/sud sur la Rocade Est mais n'ont pas le pouvoir de protester.

Gérard Collomb, estime les aménagements urbains réalisés jusqu'à présent par la communauté urbaine sont plutôt considérés comme des réussites.

Isabelle Nuel, élue et co-présidente d'une association sur l'aménagement du territoire, rappelle qu'une réunion publique aura lieu le 27 février à Beauvoir de Marc sur la problématique des infrastructures induites par ce débat.

Selon Isabelle Nuel, il est important d'agir sur les transports en commun. Elle déplore que le projet de TOP ne concerne qu'un quart du périphérique. Or une vision globale de l'aménagement de cette infrastructure aurait été nécessaire avec la mise en place de péages sur toute l'infrastructure et un aménagement paysager également. Elle s'étonne que la condition première de la réalisation de l'Anneau des Sciences soit un contournement et que ce débat réapparaisse alors qu'une décision à ce sujet a été prise par l'Etat en 2001 sur un contournement autoroutier. Isabelle Nuel estime que reporter tout le trafic routier dans l'Est va créer une situation de thrombose économique.

Gérard Collomb répond que si l'Est lyonnais est devenu le cœur économique, démographique et géographique c'est grâce à la réalisation de diverses infrastructures.

Michel Poët, de la Fédération des Associations de l'Est Lyonnais, demande la requalification de la Rocade Est.

Gérard Collomb rappelle qu'il ne veut pas favoriser l'étalement urbain et qu'il faut repenser la ville à l'échelle globale.



Gérard Dutal, de l'association des riverains de l'autoroute, est favorable au projet de l'Anneau des Sciences et à la requalification de l'autoroute mais estime que les délais proposés par le maître d'ouvrage sont trop longs.

Gérard Dutal apporte des précisions sur la signification d'un déclassement et d'une requalification. Le déclassement de l'autoroute signifie que l'on passe d'une voie nationale gérée par l'État à une voie urbaine gérée par une collectivité territoriale. La requalification représente les travaux entrepris pour réhabiliter l'espace qui sera reconquis sur l'autoroute.

Gérard Dutal souhaite un déclassement de l'autoroute au plus vite.

Un internaute demande si sur l'axe A6/A7 un aménagement sur le modèle de Madrid, à savoir l'enterrement de voies de circulation en bord de fleuve recouvertes de plantations, a été envisagé.

Gérard Collomb répond que l'Anneau des Sciences s'en inspire en partie, en ajoutant cependant une dimension intermodale absente du projet madrilène.

Un élu du 9^e arrondissement témoigne des bénéfices apportés par la requalification de son quartier. Cependant, cet élu s'inquiète de l'impact sur le Boulevard Périphérique Nord de Lyon de l'arrivée de l'A89.

Il précise également qu'il est en faveur de l'Anneau des Sciences.

Bernard Thierry, de DARLY, précise qu'aux plans de déplacements urbains de 1997 et 2005, une ligne forte de tramway reliant Part-Dieu à Écully était inscrite. Qu'en est-il de cette ligne de tramway aujourd'hui ?

Gérard Collomb précise que la ligne de tramway de Part-Dieu à Ecully se réalise peu à peu.

François-Noël Buffet déclare qu'il faut avoir une vision globale de l'agglomération qui ne s'arrête pas au Confluent. Il rappelle qu'il est pour la requalification de l'axe A6/A7 jusqu'à Pierre Bénite.

Gérard Collomb répond que si les tracés plus longs n'ont pas été développés c'est parce que le développement de l'agglomération d'ici 2030 n'est pas en cohérence avec l'alternative portée par François-Noël Buffet.

Romain Blachier, élu du 7^e arrondissement se prononce en faveur de l'Anneau des Sciences qui va soulager le quartier de l'avenue Tony Garnier, relier les pôles universitaires et les entreprises. Il précise également qu'une meilleure desserte du port Edouard Herriot permettra à terme de développer le transport fluvial.



Maurice Fisch, de l'association **Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais**, rappelle qu'il faut privilégier les transports en commun. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs impose que soit étudiée des alternatives moins préjudiciables à l'environnement.

Marcel Brévi, président du comité inter-local Sud-Confluence, estime que l'Anneau des Sciences ne fait que terminer 80 ans plus tard le ring autour de Lyon décidé il y a 100 ans, avec des modifications répondant aux besoins d'aujourd'hui. Il ajoute que le déclassement de l'autoroute A6/A7 est vital.

Alexandrine Pesson, maire du 5^e arrondissement, insiste sur le fait que l'Anneau des Sciences va changer la qualité de vie des habitants de l'ouest lyonnais.

Cyril Kretschmar, adjoint de Francheville et conseiller régional, rappelle qu'il faut réfléchir à la requalification de l'axe A6/A7 en prenant en compte les chiffres présentés par le maître d'ouvrage, à savoir : le trafic local de la 1^e et 2^e couronne représente 80% de la demande de déplacements. C'est le trafic local qui sature cet axe, plus que le transit.

En termes de transports en commun, Cyril Kretschmar demande si des lignes fortes nouvelles seront mises en place pour desservir l'entrée sud de Lyon ?

Enfin, si le contournement Est ou Ouest est une condition indispensable à l'Anneau des Sciences, que se passera-t-il si aucun des deux n'est réalisé ?

Gérard Collomb répond à Cyril Kretschmar que les circulations nationales et internationales saturent également tout au long de l'année l'axe A6/A7.

Olivier Laurent précise que le développement des transports collectifs avec l'Anneau des Sciences comprend des infrastructures prévues au SCoT et d'autres complémentaires par rapport au projet.

- Sur le ferroviaire :
 - o Le renforcement sur les lignes de l'Ouest lyonnais a été intégré.
 - o Sur la rive gauche, il s'agit d'ouvrir une nouvelle halte à Irigny avec des parkings-relais.
 - o Il est prévu de réaliser une halte complémentaire sur le secteur de la Confluence.
- Sur les transports urbains :
 - o La ligne A4 Nord (aujourd'hui ligne C6) serait amenée jusqu'au campus d'Ecully avec un croisement intéressant au Pérollier (avec parc-relais).
 - o L'achèvement de la ligne LEOL depuis Gorge-de-Loup jusqu'à Brindas avec la possibilité d'injecter des services en direction de Perrache et de la Confluence.



- La ligne A2 qui dessert Francheville.
- Le prolongement de la ligne de métro B jusqu'aux Hôpitaux avec des parcs-relais.
- Une ligne entre le réseau de l'ouest lyonnais (Brignais) jusqu'au terminus du métro.

Des renforcements théoriques et massifs ont été testés : les réponses en transports collectifs ne permettent pas d'atteindre la moitié de l'objectif fixé de requalification de l'axe A6/A7.

Gérard Collomb précise que les aménagements inscrits au SCoT seront réalisés à l'horizon de l'Anneau des Sciences.

Gérard Claisse rappelle que, pour qu'un certain nombre de ces projets voient le jour, l'Anneau des Sciences doit exister. Par exemple, il est impossible d'intégrer un service de bus express sur A6/A7 d'Écully en passant par le tunnel de Fourvière pour arriver sur les quais du Rhône tant que l'autoroute n'aura pas été déclassée et requalifiée.

Gérard Collomb confirme que s'il n'y a pas de contournement de transit, l'Anneau des Sciences ne sera pas réalisé.

Jean-Noël Ressicaud, habitant de Perrache et élu du 2^e arrondissement, estime que la SNCF devrait, avec le concours de l'Etat, replacer le ferroutage à l'ordre du jour.

Gérard Collomb rappelle que le fret passe par la Part-Dieu aujourd'hui ce qui est contestable et que le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) connaît les mêmes difficultés que l'Anneau des Sciences.

Jean-Louis Ubaud, conseiller général d'Oullins, précise que dans les villes du Sud-Ouest lyonnais on constate également une asphyxie routière. Il est donc important d'agir.

Il n'y a pas de réponse unique mais une solution intermodale et multimodale présentée par l'Anneau des Sciences.

Le déclasserement de l'axe A6/A7 permettra au quartier de la Saulaie de reprendre vie et de lui redonner accès au Rhône.

Gilbert Bernachon, vice-président de Fracture, demande un débat public sur les transports dans l'ensemble de l'agglomération lyonnaise.



Bertrand Jabouley, habitant de Perrache, estime qu'il ne faut pas reporter les nuisances de Perrache ailleurs. La création de nouvelles infrastructures permettra de diffuser les nuisances et donc les atténuer.

Le véritable problème de Fourvière reste les flux d'agglomération.

Jean-François Maillet, Sauvegarde et embellissement de Lyon, demande à ce que le LET fasse des études sur le temps perdu pour les automobilistes en mettant un feu rouge sur le quai Perrache.

Par ailleurs, selon Jean-François Maillet, un péage permettrait de réduire la circulation dans le tunnel.

Georges Guerrier, Renaissance du Vieux Lyon, souhaite connaître les aménagements apportés à l'entrée sud de Lyon (le bas de la montée de Choulans, la sortie sud du Tunnel de Fourvière, le sud du quai Fulchiron, le nord du quai Jean-Jacques Rousseau...)

Pierre Sublet, de l'association Saint-Genis-Sud, demande, au niveau des vallons impactés par le TOP tel que celui des Hôpitaux, de quelle manière se fera la diffusion des polluants. Il demande également si le prolongement du métro d'Oullins-gare aux Hôpitaux-Sud serait réalisé, dans le cas où le TOP ne passerait pas aux Hôpitaux. Le cas échéant, il s'enquiert de sa date de mise en service ?

Gérard Collomb répond que les pics de pollution seront moins importants si l'on écarte le trafic du cœur de l'agglomération.

La mise en service du métro d'Oullins est prévue pour 2013. Le prolongement aux Hôpitaux Sud serait réalisé au mandat suivant.

Nicolas Igersheim, président de la Ville à Vélo, demande à ce que soit réalisée très rapidement une passerelle pour les cyclistes sur le pont de La Mulatière.

Aurélie Johann précise que « le boulevard du Rhône » se prolongera sur le pont de La Mulatière. Ainsi il sera possible d'y insérer des couloirs de bus et des pistes cyclables.

Philippe Marzolf clôt la réunion.