

## CONTRIBUTION DU CONSEIL DE QUARTIER PERRACHE – CONFLUENCE

### A L'ENQUETE PUBLIQUE SUR L'ANNEAU DES SCIENCES

Depuis 45 ans, notre arrondissement est traversé par une autoroute, qui assure une liaison nationale et internationale et traverse le centre de Lyon. 30 000 lyonnais sont directement impactés par ces nuisances et au total 20% de la population du centre et de l'Ouest de Lyon subissent les conséquences d'une pollution permanente soit 52000 personnes au total. Le projet d'Anneau des sciences du point de vue des nuisances permettrait de réduire de 20% à 40% les émissions de polluants sur l'A6-A7.

Le débat public sur l'anneau des sciences offre au conseil de quartier l'opportunité de réaffirmer sa revendication d'un déclassement rapide du tronçon urbain de l'A6/A7.

Nous souhaitons qu'un contournement de Lyon soit mis en place au plus vite afin de supprimer le tronçon autoroutier de l'A7 partant de la Mulatière – Pierre Bénite jusqu'à la sortie du tunnel de Fourvière. Il en va de notre santé.

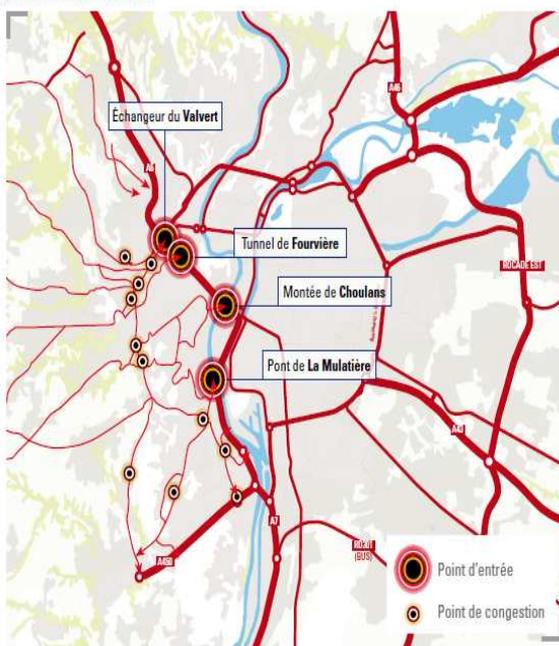
Le trafic journalier moyen de l'A7 dans notre quartier est de 125 000 véhicules jour dont 25 000 poids lourds qui génère quotidiennement des bouchons, de la pollution, des nuisances sonores et visuelles inacceptables. C'est la deuxième fréquentation lyonnaise (si l'on excepte l'A6 en amont de Lyon, 117 000), après l'A 43 à la sortie de Lyon (+ de 150 000 !).

Les axes les plus encombrés cumulent :

1. Pont Kitchener	34 500 véhicules par jour
2. Montée de Choulans	28 000 véhicules par jour

Données fournies par le Grand

#### 4 PRINCIPAUX POINTS D'ACCÈS AU CŒUR DE LYON DEPUIS L'OUEST



#### CONGESTIONS DU RÉSEAU ROUTIER EN SITUATION ACTUELLE EN HEURE DE POINTE DU SOIR



*Ces points d'entrées qui apparaissent sur ces illustrations génèrent les bouchons sur la presqu'île.*

La pollution de l'air est mesurée dans l'agglomération lyonnaise par un organisme associatif subventionné, Air Rhône Alpes (ex-COPARLY).



La forte pollution constatée sur notre quartier, nous impose le devoir de promouvoir la réalisation d'un contournement. Nous distinguons 4 types de pollution : atmosphérique, sonore, ophtalmique et visuelle.

### **Partie 1 : pollution atmosphérique**

---

Les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique sont bien connues. Par ordre de gravité :

- irritation des yeux, du nez, des voies respiratoires ;
- allergies diverses, en particulier respiratoires ;
- troubles respiratoires et vasculaires ;
- aggravation des maladies cardiaques et pulmonaires, tel l'asthme ;
- endommagement des muqueuses des poumons ;
- accroissement des risques de cancer du poumon et de décès prématurés.

### **Les études épidémiologiques s'appuient sur deux phénomènes mesurables :**

- d'une part la mortalité prématurée, mortalité supplémentaire enregistrée lors des épisodes de forte pollution. Elle concerne principalement des personnes fragiles, insuffisantes ou malades respiratoires, dont le décès est « accéléré » par l'excès de pollution. Dans les grandes agglomérations françaises, cette pollution touche plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de personnes par an. Dans les grandes métropoles hyper polluées comme Budapest, Bucarest, Mexico, Pékin, plusieurs milliers. En France on estime à 60 000 ces décès annuels, à 350 000 en Europe et 1,3 million dans le monde (d'après l'OMS).
- d'autre part, plus récemment, la réduction de l'espérance de vie, selon l'étude de l'Union Européenne, « Aphekom », dont les premiers résultats ont été publiés par le journal Le Monde du 3 mars 2011 et qui devrait paraître intégralement dans quelques semaines. Cette étude montre que la réduction de l'espérance de vie est significativement différente selon le degré de pollution. Un indice, basé sur les villes les moins touchées, Londres et Stockholm, où la réduction est nulle ou de deux mois et demi, montre que cette baisse peut être beaucoup plus forte, comme par exemple à Bucarest (-22,1 mois) et à Budapest (-19,3 mois), soit près de deux ans de réduction de la durée de vie ! A Lyon, ville « moyennement » polluée, la perte est de 5,7 mois.

Si l'on prend l'exemple des NOx (NO et NO<sub>2</sub>), la limite légale française est de 40 Mg/m<sup>3</sup> d'air et celle recommandée par l'OMS est de 10. Or les mesures réalisées en bord d'autoroute sont situées entre 70 et 90. Pour trouver une valeur plus « acceptable », il faudrait par exemple dans notre quartier aller jusqu'à la rue Delandine, voire jusqu'au Cours Charlemagne.

Chaque individu absorbe en moyenne 15 m<sup>3</sup> d'air par jour, dont 99 % d'oxygène et 1% de polluants.

## **Partie 2 : pollution sonore**

---

Des études acoustiques récemment menées ont démontré le niveau sonore très élevé dû essentiellement au passage de l'autoroute avec des pointes à 77 Db cours de Verdun et 81 Db quai Perrache. Ces mêmes études ont également démontré que la baisse de 90 à 70 km/h n'a pas permis d'apporter d'amélioration du fait, dans le même temps, de l'augmentation du trafic routier. Seul le déclassement de cet axe et son réaménagement complet en voie urbaine apaisée et accessible aux transports en commun et aux modes doux peuvent apporter une amélioration de la qualité de vie.

Les conséquences de cette pollution peuvent entraîner des gênes tout à fait considérables et des effets négatifs sur la santé.

- effet auditif direct, baisse de l'acuité
- effets non-auditifs les moins aigus : stress (par des modifications hormonales), augmentation du rythme cardiaque, de la pression artérielle
- impact sur l'acuité visuelle, perturbation de la perception (très forte au delà de 100 dcb)
- impact spécifique sur les enfants : diminution de la concentration, des capacités d'apprentissage
- perturbation du sommeil : <35 dcb, perturbations cérébrales légères, à partir de 55, les enfants se réveillent, de 65, les adultes sont réveillés, >75, l'endormissement est impossible.

## **Partie 3 : pollution visuelle et olfactive**

---

Deux formes de pollutions difficiles à mesurer rigoureusement et, en partie, subjectives.

- **la pollution visuelle** (quai Perrache et cours de Verdun)
  - elle concerne d'abord l'infrastructure elle-même, linéaire, grise, monotone, à peine agrémentée par une rangée de platanes, dont il faudrait d'ailleurs diagnostiquer la santé. Cet équipement n'a fait l'objet d'aucun aménagement important depuis sa création, en 1964 (près d'un demi siècle !), il s'est donc beaucoup dégradé ;
  - elle est aggravée par les embouteillages récurrents qui alignent des dizaines de milliers de véhicules, de poids lourds, pare choc contre pare choc, plus ou moins immobilisés ou avançant à la vitesse d'un escargot, cela quotidiennement, pendant plusieurs heures !
  
- **la pollution olfactive**

Ce type de pollution commence à être non seulement prise en compte mais aussi mesurée, à l'aide de personnes spécialisées, des « nez », comme dans la parfumerie... Son impact se traduit par l'inconfort, le mal être des riverains, surtout immédiats, en particulier en période de forte chaleur.

Cette pollution est bien évidemment liée aux caractère malodorant des gaz d'échappement, en particulier des moteurs diesels et de certains poids lourds.(sans parler des moteurs déréglés des véhicules anciens).

## **Des solutions à mettre en œuvre immédiatement, (sans attendre de grands travaux)**

---

Compte tenu de l'importance des pollutions de toutes natures évoquées, il est évident que tout doit être mise en œuvre, sinon pour les faire cesser, du moins pour les atténuer immédiatement. A défaut, leur impact sur la santé de la population pourrait mettre en cause la responsabilité des décideurs. Le passage par le tunnel de Fourvière est une solution de facilité; ce n'est pas une fatalité.

Des mesures pourraient être prises à très court terme pour détourner au maximum le flux de transit national ou international qui traverse l'agglomération, sans avoir rien à y faire. Il faut les étudier et les mettre en œuvre sans tarder. C'est affaire de volonté.

Des solutions existent aussi pour faciliter des itinéraires alternatifs du flux de transport local. C'est là aussi, affaire de volonté. D'autres axes de circulation intra-agglomération existent.

Quant au transport des personnes, c'est bien le déclassement de l'autoroute qui, en faisant un boulevard urbain, faciliterait les transports en commun, les modes non polluants et le covoiturage que nous souhaitons voir développés et renforcés.

## Conclusion

---

L'ensemble de ces pollutions, leur diversité et leur intensité inacceptable qui s'additionne de façon quasi permanente sur le 2<sup>ème</sup> arrondissement ont un impact grave sur la santé des habitants en particulier les enfants et les personnes âgées.

Il est donc impératif de déclasser ce tronçon autoroutier en boulevard urbain et mettre en place un trafic apaisé (quai Perrache et cours de Verdun) en développant les transports en commun et d'améliorer ainsi la qualité de vie de nos quartiers.



Nous voulons réaffirmer que pour les habitants de notre quartier ainsi que pour tous les riverains de l'autoroute, le déclassement représente un besoin urgent et qu'il n'est pas concevable d'attendre 2025. L'anneau des sciences ne serait en effet pas achevé avant 2025 et les aménagements de voirie ne le seraient pas avant 2028. Cela est inacceptable en particulier pour le développement de la 2<sup>ème</sup> phase de la Confluence (14000 nouveaux habitants et 10000 emplois créés).

Nous demandons donc que le déclassement anticipé de l'autoroute A6/A7 soit programmé rapidement.