

Lyon, le 11 mars 2013

Commission Particulière du Débat Public
Anneau des Sciences - Tronçon Ouest
du Périphérique de Lyon
Monsieur le Président
Philippe MARZOLF
203, boulevard Garibaldi
69003 Lyon

Monsieur le Président,

La Commission Particulière du Débat Public a ouvert le 10 novembre 2012 le débat public sur le projet d'Anneau des Sciences – Tronçon Ouest du Périphérique de Lyon.

Le 7^e arrondissement de Lyon est sensiblement impacté par ce projet. Notre territoire, ses habitants et ses entreprises doivent aujourd'hui subir tout autant les nuisances d'une autoroute en plein cœur de ville, l'A6-A7, que celles qu'entraîne un bouclage par défaut du Périphérique d'est en ouest dans le quartier de Gerland.

Nous devons préparer l'avenir en proposant dès aujourd'hui une véritable réponse aux contraintes et aux difficultés d'accessibilité et de déplacements dans le Grand Lyon.

Facilitateur de la mobilité interne, occasion unique de renforcer les transports collectifs et les modes doux dans le sud et le sud-ouest de l'agglomération, levier de développement économique et urbain durable, l'Anneau des Sciences s'impose également comme une nécessité pour notre arrondissement.

Je tiens donc à exprimer par cette contribution mon plus vif soutien à l'Anneau des Sciences.

Un périphérique saturé qui se prolonge en cœur de ville

Notre arrondissement se trouve actuellement contraint par un réseau viaire qui prolonge, par défaut, le boulevard périphérique Laurent Bonnevey et supporte les flux de transit et d'agglomération en direction de l'A6-A7.

Les automobilistes empruntent de manière privilégiée le boulevard Chambaud de la Bruyère et l'avenue Tony Garnier, avant de rejoindre l'A6-A7 au pont de la Mulatière ou à Perrache pour accéder au tunnel de Fourvière. Les axes du sud au nord, par l'avenue Jean Jaurès et le boulevard Yves Farge, ensuite la rue de l'Université, font office de déversoir à ce trafic. D'ouest en est, les véhicules se reportent majoritairement sur les voiries qui suivent le pont Gallieni, parmi lesquelles l'avenue Berthelot.

A ces lignes de fracture au sein du 7^e arrondissement s'ajoute un vrai scandale urbanistique et écologique ; l'A6-A7 et les nuisances induites par les 115 000 véhicules qui l'empruntent chaque jour interdisent toute continuité dans la trame verte le long des berges du Rhône. Elles isolent le parc de Gerland, pourtant conçu comme le poumon sud de la ville de Lyon.

Vers un ring d'agglomération au plus près des bassins de vie

Le déclassement nécessaire de l'A6-A7 et la réalisation de l'Anneau des Sciences sont conditionnés à la mise en œuvre d'un grand contournement d'agglomération, pour le trafic de transit. Les attentes des collectivités locales sont grandes dans la perspective de cette décision de l'Etat.

C'est une volonté commune que portent le Conseil général du Rhône et la Communauté urbaine de Lyon, que portera demain la Métropole d'Intérêt Européen qui leur succèdera. Par mes responsabilités de Maire d'arrondissement et de Conseiller général du Rhône, je m'associe pleinement à la rationalisation de la gestion des transports routiers permise par cette future Métropole.

Une fois le transit écarté de l'agglomération et après transformation de l'A6-A7 en boulevard urbain, nous souhaitons que le projet de bouclage du périphérique privilégie un itinéraire cohérent avec les différents bassins de vie et d'activité du pourtour sud de l'agglomération.

Le tracé court proposé par le maître d'ouvrage apparaît comme le seul en mesure d'apaiser les voiries de Gerland, grâce à un bouclage avec le boulevard Laurent Bonnevey à Saint-Fons, à proximité du port Edouard Herriot. L'Anneau des Sciences doit être suffisamment attractif et incitatif pour que Gerland ne demeure pas défigurée par des voiries de ville supportant un trafic interurbain.

Dans le scénario que nous privilégions, le boulevard Chambaud de la Bruyère et l'avenue Tony Garnier bénéficient d'une circulation apaisée, malgré la hausse attendue du nombre d'habitants dans l'arrondissement et dans l'agglomération. Au nord, la rue de l'Université voit baisser sa fréquentation horaire de 9 %. Grâce aux nouvelles liaisons entre les rives du Rhône, les deux ponts qui relient les 7^e et 2^e arrondissements, aujourd'hui saturés, connaissent respectivement une diminution du trafic de 35 % (pont Pasteur) et de 10 % (pont Gallieni).

Deux autres tracés ont fait l'objet d'études. Le scénario Rcade, outre les difficultés qu'il pose à l'échelle métropolitaine, n'offre pas la possibilité d'une interconnexion proche du 7^e arrondissement. On peut donc logiquement craindre que l'effet pénétrant est-ouest de centre-ville ne se trouve encore renforcé. Le second tracé alternatif, proposé par l'exécutif de la Ville d'Oullins, ne se différencie guère du premier quant à ses conséquences au niveau de Gerland. Plus encore, il ne permet pas de raccordement direct aux projets urbains en développement de la Saulaie et des Hôpitaux Sud.

Un projet multipolaire pour relier le 7^e arrondissement à l'ouest de l'agglomération

Le tracé du maître d'ouvrage doit permettre la réalisation d'un périphérique de nouvelle génération. A l'opposé du « tout voiture » des années 1960 et 1970, il érige en modèle une voirie enterrée à 80 %, dont seules les portes d'accès affleurent. C'est le gage d'une qualité environnementale, qui respecte le cadre de vie des habitants concernés. Je me réjouis d'ailleurs de la traversée du Rhône sous le lit du fleuve, et du passage souterrain au port Edouard Herriot.

Mais nous ne pouvons restreindre l'Anneau des Sciences à une simple infrastructure routière. Dans la continuité des investissements du SYTRAL en termes de transports collectifs dans le 7^e arrondissement, le périphérique doit relever le défi de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transports, avec la prolongation du métro B, le développement de parcs relais et la mise en place de lignes fortes de bus entre l'ouest lyonnais et la rive gauche du Rhône.

Par les projets de ponts déjà engagés (pont Raymond Barre, pont des Girondins) ou projetés (pont entre la Saulaie et l'avenue Jean Bouin, passerelle modes doux entre les berges de l'Yzeron et le parc de Gerland), l'Anneau des Sciences favorise le décloisonnement des espaces verts et des espaces publics et il pose les bases de la reconquête du Rhône, surtout de sa rive droite, que ce soit en direction de l'extension de l'hyper-centre de Lyon à la Confluence ou en direction de la Saulaie et du Vallon des Hôpitaux.

JEAN-PIERRE FLACONNÈCHE

MAIRE DU 7^{ème} ARRONDISSEMENT
CONSEILLER COMMUNAUTAIRE
CONSEILLER GÉNÉRAL DU RHÔNE

Le projet s'affirme aussi comme l'une des conditions du développement des zones d'excellence des sciences de la vie de la métropole. Dans un contexte de concurrence accrue entre grandes agglomérations à l'échelon international, il est de notre responsabilité d'élus locaux de garantir à nos entreprises, aux centres universitaires et aux laboratoires de recherche une accessibilité facilitée entre Gerland et son pôle de compétitivité, le parc de la Saulaie, les Hôpitaux Sud, le Biopôle de Marcy-l'Etoile et le Pôle Economique Ouest.

2^e site tertiaire du Grand Lyon, Gerland propose plus de 600 000 m² de bureaux pour des leaders internationaux ou des PME innovantes. Son Biopôle, fort de 5 000 emplois, trouve avec l'Anneau des Sciences son prolongement dans un réseau multipolaire avec le Vallon des Hôpitaux, où doivent œuvrer 4 500 personnes dans les activités de santé, et avec la Saulaie, qui accueillera sur près de 100 000 m² quelque 4 000 emplois dans les services, les biotech et l'industrie de la chimie verte.

Ce sont autant de raisons, Monsieur le Président, qui me font soutenir sans réserve le projet d'Anneau des Sciences tel qu'il est initié par la Communauté urbaine de Lyon et le Conseil général du Rhône. C'est la condition de notre attractivité, autant économique que résidentielle.

150 000 nouveaux habitants sont attendus dans l'agglomération lyonnaise d'ici 2030. Le 7^e arrondissement a pris toute la mesure de cet enjeu, en développant son parc de logements au travers de plusieurs projets de ZAC. Nous devons enfin tourner le dos aux aberrations de l'aménagement urbain du siècle dernier pour adapter le réseau de transport routier et collectif à cette croissance de la métropole, pour offrir à ses habitants une qualité de vie retrouvée.

Jean-Pierre FLACONNECHE

