

# *Conseil général de la Loire*

*Le Président*

COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC  
ANNEAU DES SCIENCES  
TRONÇON OUEST PÉRIPHÉRIQUE DE LYON  
203 BOULEVARD GARIBALDI  
69003 LYON

Saint-Etienne, le vendredi 22 février 2013

Dans le cadre du débat public anneau des sciences, j'ai pris connaissance de l'ensemble des objectifs du projet de tronçon ouest du périphérique lyonnais.

Je ne peux que comprendre les ambitions d'un projet destiné à favoriser la desserte locale dans l'agglomération lyonnaise, tout en écartant les trafics de transit nationaux et internationaux du cœur de l'agglomération.

Toutefois, je tiens à insister sur le fait que le projet ne prend pas en compte les dynamiques interdépartementales que l'on peut qualifier de métropolitaines.

Dans une vision d'aménagement du territoire, le renforcement de ces dynamiques essentielles pour l'avenir passe par la création de liaisons structurantes répondant à l'ensemble des enjeux de déplacement. Pour ce faire, tous les acteurs doivent se mobiliser pour développer un réseau de transports intermodal cohérent à cette échelle, et aménager des axes routiers assurant la pérennité des trafics d'échange entre les grands bassins de vie.

.../...

Ces trafics d'échange ne peuvent pas être assimilés à une circulation de transit ni à du trafic local. Ils doivent s'effectuer par des voies doublement connectées : aux grandes infrastructures de transit d'une part et aux voiries de dessertes locales d'autre part. Ce serait donc une erreur d'appréciation du maître d'ouvrage de ne pas les considérer en tant que tels et de ne pas les prendre en compte au titre des enjeux du tronçon ouest du périphérique lyonnais.

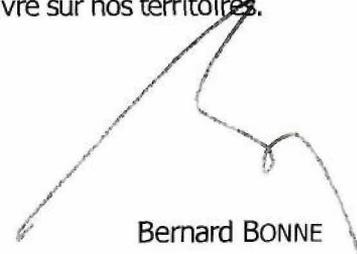
L'existence de ces trois niveaux de voiries permet en effet l'irrigation optimum du territoire et participe à son attractivité. L'amélioration des liaisons interdépartementales entre le sud Loire et l'agglomération lyonnaise s'inscrit pleinement dans le projet. Les différents itinéraires existants ou à venir entre ces deux pôles permettent de répartir les trafics selon les usages et d'offrir trois portes d'entrée à l'agglomération lyonnaise :

- L'A47 plutôt dédiée aux trafics vers le sud de Lyon, le pays viennois, les Portes de l'Isère et au-delà les Alpes et la vallée du Rhône ;
- L'A45 dédiée au trafic d'échange inter agglomérations ;
- L'A72 et A89 dédiées au trafic vers le nord de l'agglomération lyonnaise.

Dans ce cadre, l'enjeu de l'articulation trafic d'échange et trafic local est déterminant et la connexion entre l'A45 et le projet mis au débat public est une préoccupation que le maître d'ouvrage ne peut ignorer.

Dans les différentes variantes du tronçon ouest du périphérique lyonnais présentées, seules celles les plus au sud qui interceptent et mettent en relation l'A450, soit au BUS (RD301), soit au boulevard Laurent Bonneval, permettent au trafic d'échange d'irriguer correctement l'ensemble de l'agglomération lyonnaise. Concomitamment, le développement de l'offre de mobilité et la mise en œuvre d'un plan intermodal ambitieux (parcs relais, métro...), intégré aux infrastructures, paraissent indissociables de la bonne régulation des trafics quotidiens d'échange.

Par cette contribution, j'appelle donc l'attention du maître d'ouvrage, Grand Lyon, et de l'ensemble des acteurs sur l'indispensable prise en considération de cet enjeu dans le débat en cours sur ce projet ; ne pas le faire reviendrait à nier la dynamique à l'œuvre sur nos territoires.



Bernard BONNE