

Exposé du motif :

Le bouclage du périphérique est indispensable afin de limiter, dans le tissu urbain dense, la pollution atmosphérique nocive à la vie locale et la saturation des voiries, obstacle à la vie économique, toutes deux générées par des automobiles traversant chaque jour l'agglomération pour les déplacements domicile/travail et domicile/études.

Ce bouclage doit être réalisé sur le tracé court soumis au débat public plutôt que sur le long souhaité de certains qui porterait le risque d'attirer un trafic de transit.

Toutes les grandes agglomérations européennes et française qui ont adopté ce principe d'aménagement en tirent bénéfice, y compris leurs transports en commun qui peuvent ainsi mieux se développer au centre de l'anneau.

La contribution développée ci-dessous entre dans le cadre de l'amélioration des transports en commun. Elle découle d'une réflexion esquissée au Conseil Général du Rhône dans les années 1990-95 sur le TOP alors de compétence départementale.

Constat : la topographie de l'ouest lyonnais ne permet pas des liaisons routières aisées entre les secteurs. Il en va de même pour les transports en commun dont la plupart des lignes sont des radiales en direction du centre. Les usagers ne peuvent pas passer d'une radiale à une autre sans entrer dans la partie dense de l'agglomération pour rejoindre ensuite leur destination par correspondances. Il s'ensuit des durées de trajet trop importantes pour rendre les TC attractifs, d'autant plus qu'ils sont noyés dans la saturation automobile.

Améliorer les transports en commun :

Un couloir bus dans chaque sens au sein de « l'anneau des sciences » permettrait de relier entre elles toutes ces radiales en amont des zones de saturation et autoriserait des services TC attractifs tant pour des parcours sur la totalité du tracé que partiellement par les différents diffuseurs. Grâce à ceux-ci, les voitures auront la possibilité de se répartir dans tous les secteurs de l'ouest, introduire une voie réservée aux bus donnerait aux usagers des TC (dont le nombre ne pourrait que progresser) les mêmes droits ou avantages que ceux des automobilistes.

Garantir la sécurité :

On peut logiquement penser que, dans les ouvrages souterrains, la réglementation nationale ou européenne, imposera tôt ou tard des bandes d'arrêt d'urgence comme dans les axes routiers importants. Le tronçon nord du périphérique n'en possède pas et les critiques relèvent cette situation. Des couloirs bus dans « l'anneau des sciences » présenteraient donc l'avantage de servir également de voies de sécurité. L'autoroute à l'approche de Grenoble est un exemple, même si dans ce cas, ce sont les bandes d'urgences qui sont utilisées par les TC.

Coût : certes un tel aménagement présenterait un surcoût pour les 2/3 enterrés de « l'anneau des sciences », mais si après quelques années de service, la collectivité est contrainte de mettre l'ouvrage en conformité avec les normes de sécurité d'alors, quel en sera le prix tant en coût d'investissement qu'en contraintes de fonctionnement au cours des travaux ?

Protéger l'avenir : partant du principe que « ce qui est fait n'est plus à faire », ne serait-il pas judicieux de prévoir cet aménagement dès maintenant. Cette possibilité n'ayant jamais fait l'objet d'une étude, ne faudrait-il pas utiliser le délai important qui nous sépare de la réalisation de « l'anneau des sciences », pour étudier ce qu'impliquerait techniquement et financièrement un profil en travers permettant dans chaque sens d'ajouter une voie de sécurité, ainsi qu'un gabarit, certes dimensionné mais sans excès dans le but de limiter le coût ?

CONCLUSION :

Cet aménagement répondrait à l'intention exprimée en 2^{ème} page de la plaquette « du TOP à l'anneau des sciences » : *...il est une condition structurante pour développer une offre de transport multimodale... ». En outre, il permettrait à la collectivité de prouver qu'elle prend en compte autant les transports en commun que les voitures, cet aspect psychologique n'est pas à négliger dans le climat prévisible qui entourera le débat.*



Lucien DURAND