



## CAHIER D'ACTEUR n°6

# L'AUTOROUTE DANS LYON : UN SCANDALE SANITAIRE QUI DOIT CESSER !

### RIVERAINS de l'AUTOROUTE

- du Cours de Verdun-Gensoul
- du Cours de Verdun-Rambaud
- de la Place Gensoul  
(Lyon 2<sup>e</sup>)

Cet été 2012, des habitants du quartier Gensoul ont exprimé publiquement leur opposition à l'autoroute A6-A7 au cœur de leur quartier, en accrochant à leurs balcons des banderoles décrivant les nuisances occasionnées.

Le projet « Anneau des Sciences », soumis au débat public, se fixe comme premier objectif : « **de soulager les quartiers de la circulation et requalifier l'autoroute en ville** ». Nous, riverains de l'autoroute, décidons d'apporter notre contribution au débat, en toute indépendance de partis et d'associations, dans la continuité de notre 1<sup>re</sup> manifestation.

Demandant avec force la disparition de cette autoroute dans Lyon, nous réagissons favorablement au projet, pour les raisons développées dans ce document.

### Contact :

#### Gérard DUTAL

Président du conseil syndical  
3 cours de Verdun-Gensoul  
69002 LYON

Tél. : 04 78 81 00 30  
gdutal@wanadoo.fr

### OUI A UN PROJET QUI RESPECTE LA VIE DES HABITANTS PAR :

#### Une réduction de moitié DE NUISANCES DEVENUES INTOLERABLES !

- Une pollution aux particules reconnue cancérogène

Les volumes de NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, et métaux lourds, dépassent très largement les valeurs limites européennes et celles du PPA de Lyon. Or on sait depuis juin 2012 par les conclusions de l'OMS, formelles et irréfutables, que les oxydes d'azote et de carbone mêlés aux particules dégagées par les moteurs diesel sont hautement cancérogènes ! Cela n'est plus acceptable !

- Une pollution sonore traumatisante

Les relevés faits en Juillet 2012 par Acouicité montrent que, sur le Cours de Verdun-Gensoul, le niveau sonore dépasse les 85 décibels, pour 60-65 tolérés autour d'un axe routier !

- Un mur « no man's land » entre nord et sud de la Presqu'île

Avec 18 voies de circulation en parallèle entre Rambaud et Gensoul, difficilement franchissable par les piétons, vélos ou voitures, cet axe, mal entretenu, aux trémies dégradées, sans véritable végétation est la cause principale de la paupérisation du quartier constatée.

#### Une réduction de moitié DU NOMBRE DE VEHICULES SUR LE COURS DE VERDUN

L'Anneau des Sciences détournera 40% du trafic actuel venant de l'Ouest, et le contournement du transit 15-20%, qui ne traverseront plus le centre-ville.

#### La fin du passage incessant DES CAMIONS EN TRANSIT

Les arrêtés préfectoraux, interdisant le passage des poids-lourds de plus de 7,5 t dans le tunnel sous Fourvière, ne sont pas respectés. Des camions de tous tonnages et toutes origines l'empruntent jours et nuits. Nous restons mobilisés pour que l'État se prononce rapidement et clairement sur un contournement du transit.



## OUI A UN PROJET INDISPENSABLE AU DEVELOPPEMENT DE TOUTE LA PRESQU'ÎLE :

- **Rendre possible la jonction entre le centre historique et la Confluence**

La destruction du mur autoroutier actuel facilitera la communication entre les quartiers d'Ainay-Carnot et la Confluence.

- Côté Rhône : par une jonction quai Gailleton-quai Perrache.
- Côté Saône : par la restructuration du carrefour KITCHENER-RAMBAUD-JOFFRE (véritable point noir actuel).
- Sur tout le cours de Verdun : par la création de traversées piétonnes, vélos ou TC.

- **Assurer l'avenir de la Confluence**

La réalisation d'un boulevard urbain permettra :

- le désenclavement de la Confluence, encerclée par l'autoroute et la Saône. Il sera possible d'envisager des TC lourds sur le quai Perrache, comme un métro reliant Bellecour à la Saulaie, ou un tramway reliant Saint-Clair à la Saulaie, desservant les pôles principaux de la Confluence : faculté catholique, conseil régional, centre commercial, musée des Confluences, aquarium et Saulaie ?
- une meilleure perméabilité avec le centre, pour le déplacement des personnes, qui créera une synergie positive pour l'activité commerciale des deux côtés, aujourd'hui séparés.
- une intégration sociale de ses nouveaux habitants aux autres quartiers limitrophes.

- **Permettre une sortie du centre-ville plus rapide**

L'Anneau des Sciences avec sa porte du Valvert, très proche du centre, donnera accès à l'ensemble des communes de la 1<sup>re</sup> couronne. Et cela aussi bien pour les automobilistes que pour les personnes qui emprunteront le réseau de TC prévu sur l'Anneau des Sciences, directement relié à Perrache par une voie en site propre dans le tunnel de Fourvière. Il évitera aussi, pour ceux qui rejoignent les Monts du Lyonnais, de traverser Lyon 5<sup>e</sup>, Tassin, Francheville ou Oullins, les 4 portes de ce nouveau tronçon Ouest (Valvert, Alaï, Beaunant, Hôpitaux) leur offrant ainsi une meilleure desserte. Moitié moins de trafic dans le tunnel de Fourvière, facilitera l'accès au centre-ville aux habitants de l'ouest, et inversement facilitera aux Lyonnais du centre l'accès à la technopole d'Ecully, à la zone commerciale de Champagne, et aux centres sportifs de Tassin et d'Ecully, très fréquentés.

## POUR ATTEINDRE SON PREMIER OBJECTIF :

“ SOULAGER les quartiers de la circulation et QUALIFIER l'autoroute ”

## L'ANNEAU DES SCIENCES PRÉVOIT de :

- **Ne pas recevoir du trafic de transit, mais de rester une voirie de desserte urbaine**

L'État doit décider d'un contournement. Les riverains n'ont pas la compétence pour formuler un choix. Ils craignent aujourd'hui que l'ouverture de l'A89 vienne augmenter le trafic dans le tunnel de Fourvière et donc sur l'Axe Verdun-Quai Perrache. Ils soutiennent donc le projet proposé qui demande à l'État que des barreaux autoroutiers soient construits plus au nord et plus au sud pour les arrivées de l'A89 et de la future A45, afin qu'elles ne viennent pas aboutir sur l'A6-A7, renforçant ainsi le trafic qui traverse la Presqu'île.

- **Être le plus près de l'agglomération.**

Le tracé « rocade » a trop de désavantages : plus long, excentré, payant et embouteillé sur l'arrivée à la A450. Venant de l'ouest, on sera tenté de continuer à passer par le tunnel de Fourvière et donc à traverser la Presqu'île pour rejoindre le boulevard Laurent Bonneval par Gerland (trajet plus court et gratuit !). Le barreau qui vient d'être rajouté à ce scénario entre Pierre-Bénite et Laurent Bonneval démontre le besoin de raccorder ce tronçon ouest, non pas au sud à la RD301, mais plus au nord au périphérique actuel.

- **Entraîner une réduction des voiries de l'Ouest convergeant au tunnel de Fourvière**

L'Anneau des Sciences détourne un trafic, et n'est pas une voie supplémentaire. Nous ne voulons pas d'augmentation de l'infrastructure routière.

- **Inclure un réseau de TC performant, fiable multi et inter-modal**

Les nuisances actuelles que nous subissons, ne doivent pas être reportées ailleurs, mais doivent diminuer sur l'ensemble de l'agglomération. Le projet inclut une politique forte multi et inter-modale de déplacement, qui augmentera sensiblement la part du transport collectif par rapport à celle de l'automobile.

- **Être entouré de parcs relais nombreux, vastes et bon marché**  
Ils devront être situés au plus loin à l'extérieur de l'anneau et de ses portes, en prise directe avec les TC.

- **Être enterré sur sa quasi-totalité**

Le retraitement des fumées doit être une préoccupation et une priorité pour des rejets acceptables éloignés des habitations. Remplacer 9 km d'autoroute en centre-ville dont 7 km à ciel ouvert, par 15 km dont 12 km enterrés (comprenant tout un réseau de TC), est pour nous porteur d'améliorations environnementales certaines.

## CET OBJECTIF PREMIER PEUT-IL ÊTRE ATTEINT AUTREMENT QUE PAR LA RÉALISATION DE L'ANNEAU DES SCIENCES ?

**Nous n'avons ni la compétence, ni la possibilité, de valoriser les hypothèses alternatives au projet, mais seulement des expériences et des souhaits à formuler !**

- La voiture a encore un avenir certain :

Ce mode de déplacement privé est un formidable outil de liberté pour l'individu et de développement pour la société. Il restera encore à l'horizon 2030-50 une réalité utile et nécessaire, avec de nouvelles voitures hybrides, plus économes, moins bruyantes, plus petites. Leurs qualités environnementales augmentant, il n'y a pas de raison que leur nombre baisse. Les infrastructures routières seront toujours autant nécessaires, et c'est maintenant qu'il faut les projeter.

- Les transports en commun et les modes doux de déplacement doivent se développer. Quelle fiabilité ?

Cette nécessité environnementale n'est contestée par personne. Malgré les efforts faits par le Sytral sur la quantité, et la qualité des TC, il y aura toujours un certain nombre de dérèglements préjudiciables, et difficilement supportables par les usagers et l'économie. Tout miser sur les TC, comme certains le préconisent à la place de ce projet, peut aussi être un risque à ne pas prendre ?

## DIFFERENCIER « DECLASSEMENT » ET « REQUALIFICATION » DE L'AUTOROUTE A6-A7 DANS LYON

- Le déclassement est un changement de nature de la voirie, avec des compétences qui passent de l'État au Local
- La requalification est la destruction des autoports, la restructuration des voiries, la création des couloirs réservés aux TC, modes doux, piétons, la végétalisation. Cette requalification sera de la compétence de la nouvelle métropole

**Ne pourrait-on pas « déclasser » tout de suite l'autoroute et reporter sa « requalification » lorsque le contournement du transit et le bouclage du périphérique seront opérationnels ?**

Ce déclassement, sans requalification, présenterait de nombreux avantages :

- éliminer le transit national et international qui suit les recommandations d'itinéraires autoroutiers donnés par les GPS.

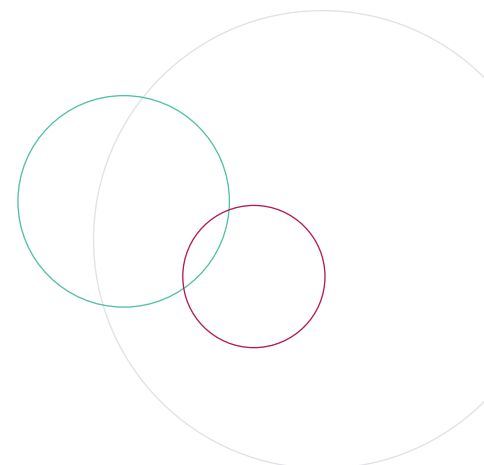
Bien que peu satisfaisante, la continuité autoroutière existe déjà à l'Est, aujourd'hui.

- construire le projet du boulevard urbain d'Ecully à la Saulaie, en toute certitude, sérénité, et cohérence

La requalification devra faire l'objet d'une étude complète sur la totalité de l'axe, au plus vite pour avoir le temps de la concertation, et assurer une vraie cohérence avec tous les sous-projets en cours actuellement (berges de Saône-liaison Carnot ; Carrefour Kitchener ; centre d'échanges-projet Deruelle ; ZAC 2), et ceux à concevoir (jonction et TC lourds sur l'axe nord-sud ; pont des Girondins ; carrefour Pasteur-Pont de la Mulatière)

- ne pas allonger le calendrier proposé

Les travaux de requalification pourraient démarrer dès la mise en service de l'Anneau des Sciences et du contournement.



## ➡ AGIR DÈS MAINTENANT POUR AMÉLIORER LA SITUATION

Dans l'attente que soient réalisés ces axes de transfert de circulation et que commencent les travaux de requalification de l'espace libéré par la suppression de l'autoroute, la situation actuelle ne peut continuer à se dégrader en centre ville, au risque d'aller vers un vrai nouveau scandale sanitaire dû aux particules !

L'augmentation croissante du trafic, jour et nuit, depuis 40 ans et de toutes les formes de pollution qu'elle engendre, ne sont plus acceptables par la population de tout un quartier.

Nous demandons :

- que la vitesse du tunnel à la Mulatière, passe à 50 km/h au lieu de 70 km/h, comme sur toutes les voiries de Lyon.
- qu'un nouveau revêtement sur l'autoroute, plus silencieux, soit mis en place rapidement.
- qu'une signalisation efficace, visible et abondante existe aux extérieurs de Lyon pour éviter au transit la traversée du centre-ville.
- qu'une signalisation d'interdiction des PL de plus de 7,5 t dans le tunnel sous Fourvière soit présente en nombre et d'une manière visible, très en amont de toutes les entrées de l'agglomération.
- que les arrêtés préfectoraux d'interdiction de ces PL soient respectés et que les contrevenants soient verbalisés.

**Les habitants du Sud-Presqu'île restent mobilisés pour obtenir des améliorations réelles et sensibles de la situation actuelle, en attendant la plus rapide requalification de l'autoroute dans Lyon.**

## Conclusion



➡ Il n'est plus admissible que des véhicules en transit national et international traversent le centre de Lyon. L'État doit prendre une décision, claire, définitive et rapide sur un contournement à l'Ouest, à l'Est ou au centre de la France pour détourner ce transit. Le bouclage du périphérique, axe circulaire, à usage exclusivement local, réalisé au plus près du cœur de l'agglomération, est une nécessité pour faciliter la mobilité (en automobile ou en TC) entre centre et extérieur de Lyon d'une part, et entre communes périphériques d'autre part. Permettant de détourner 40% du trafic qui transite actuellement par le centre de Lyon, il rend possible un réaménagement de l'espace reconquis en place de l'autoroute

sur le cours Verdun et le quai Perrache jusqu'à la Saulaie, dans l'intérêt environnemental, commercial, urbanistique de toute la presqu'île.

Cependant, nous souhaitons et demandons un « déclassement » de l'autoroute, qui la reléguerait au rang de voirie urbaine, dans les plus brefs délais. Ce déclassement présenterait de nombreux avantages pour mener à bien en toute certitude, sérénité, et cohérence, l'étude du dossier de « requalification », qui nécessitera lui aussi une très large concertation.

**Le calendrier précisé dans le projet est perçu comme beaucoup trop étalé et lointain. Tout doit être mis en œuvre pour l'accélérer !**