

Le 23 janvier 2013

Anneau des sciences
Contribution des élus du 2^e arrondissement
A la démarche de concertation entreprise
par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP)

Qu'il se nomme TOP ou aujourd'hui Anneau des sciences, nous nous réjouissons que ce vieux serpent de mer qui hante les esprits depuis 1988 soit enfin l'objet d'une véritable volonté politique.

Depuis des mois, la Commission Particulière du Débat Public organise la réflexion publique sur ce projet structurant de notre agglomération. Après 4 réunions publiques et 3 ateliers thématiques, chacun a pu faire part de ses remarques, inquiétudes et propositions concernant ce projet qui doit durablement impacter le 2^e arrondissement.

Forts de notre connaissance de l'arrondissement et de toutes ces expressions publiques, notamment celles du Comité d'Intérêt Local Sud presqu'île, de l'ARALY et du Conseil de quartier, nous, élus du 2^e arrondissement, apportons à notre tour notre contribution à ce grand débat à l'occasion d'un CICA consacré à l'Anneau des sciences.

Sur le plan de l'agglomération, nous approuvons les objectifs d'amélioration urbanistique, logistique et environnementale :

- mieux desservir l'Ouest de l'agglomération naturellement pénalisé par sa géographie et son déficit en matière de transports en commun lourds,
- désengorger les accès sud et ouest de Lyon,
- mettre enfin un terme à l'aberration écologique et urbanistique que constitue la traversée de notre hyper-centre ville par une infrastructure autoroutière,

Il est d'abord heureux de constater qu'à l'exception de quelques voix, un quasi consensus se dégage sur la nécessité de cette infrastructure, enterrée à 80%.

La mairie du 2^e est donc unanimement favorable au principe du TOP répondant précisément à ces objectifs, même si elle attend le résultat des expertises complémentaires menées par un cabinet indépendant, à la demande d'associations.

Les élus du 2^e arrondissement précisent toutefois que le TOP ne remplira ces objectifs **qu'à la condition de la réalisation d'un contournement autoroutier de Lyon** pour lequel l'Etat doit s'engager (COL ou CEL).

Si le choix entre les deux options de **tracé** n'impacte pas directement le territoire du 2^e arrondissement, la très grande majorité des élus du 2^e se prononce **en faveur du tracé court**. Celui-ci permettra en effet la création d'un véritable boulevard périphérique homogène, seul à même de dissocier les trafics de transit et d'agglomération.

Sur le plan local et précisément pour la partie qui va du tunnel de Fourvière, à l'extrémité du quai Perrache en passant par le cours de Verdun, les enjeux sont pour nous très clairs : il faut **déclasser ce tronçon autoroutier en boulevard urbain**. C'est une nécessité absolue pour la qualité de vie des habitants comme pour le développement de ce secteur en pleine restructuration.

Concernant **la qualité de vie des riverains**, que ce soit en terme de pollution sonore, olfactive ou visuelle, la présence de ce tronçon autoroutier en centre-ville est une aberration à laquelle il faut mettre fin au plus vite. Car la conjonction de ces pollutions quasi permanente a un **impact sur la santé des habitants**.

Sur la pollution sonore notamment, des études acoustiques récemment menées ont démontré le niveau sonore particulièrement 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.

De ce déclassement de l'autoroute dépend aussi le **développement harmonieux du secteur Perrache-Confluence**. D'abord sur toute la partie qui longe le quai Perrache avec la requalification de l'ancien MIN mais aussi des prisons Saint-Paul et Saint Joseph. Ensuite, sauf à vouloir reproduire les erreurs du passé (cf. autopont Mermoz qui vient d'être détruit), seul le déclassement permettrait d'insérer plus facilement le pont des Girondins - et peut-être un deuxième pont- dans cet environnement extrêmement contraint qu'est le quartier de Perrache - Confluence.

Enfin, cette démarche s'inscrirait dans la suite logique de campagne de **reconquête des fleuves** entreprise avec l'aménagement des Berges du Rhône et des Rives de Saône. Le front de fleuve doit pouvoir s'ouvrir sur le Rhône dans un environnement apaisé et paysager.

La transformation de l'autoroute et du quai Perrache en boulevard urbain est donc une nécessité absolue.

Il doit proposer des voies de circulation pour les véhicules privés ainsi que des voies montante et descendante réservées aux transports collectifs et des modes doux.

Si les élus du 2e arrondissement reconnaissent tout l'intérêt du principe du TOP, tant sur le plan local qu'à l'échelle de l'agglomération, des questions demeurent, auxquelles il faudra porter la plus grande attention.

- 1) Nous nous interrogeons sur **l'incidence de la création de la Métropole d'Intérêt Européen en termes de financement de cette infrastructure** estimée entre 2,1 et 2,5 milliards d'euros. Le Conseil Général s'impliquera-t-il encore comme initialement prévu ? Dans le cas contraire, le Grand Lyon n'aura pas capacité à assumer seul un tel investissement. S'il y a nécessité à faire intervenir un partenaire privé, l'hypothèse d'un TOP payant est inévitable. Or, on se retrouvera dans une situation totalement antinomique. Alors que l'on cherche à limiter le nombre de voitures dans Lyon, le contournement de la ville sera payant alors que sa traversée sera, elle, gratuite. Un schéma à l'opposé des objectifs recherchés !

- 2) **Des mesures à prendre en attendant le TOP et le COL ou CEL à Lyon**
En attendant la réalisation de ces infrastructures à l'horizon 2025-2030, nous préconisons d'anticiper dès maintenant cette évolution par des mesures qui d'ores-et-déjà amélioreront la qualité de vie des riverains :
 - contrôler davantage le respect des limitations de vitesse
 - modifier les revêtements de sol pour limiter les nuisances sonores
 - mettre en place une signalétique plus incitative au nord, à la hauteur de Anse, et au sud, à Vienne, pour orienter les véhicules en transit vers les itinéraires de substitution
 - faire respecter l'interdiction totale des camions en transit de plus de 7,5 tonnes

Remarque

Nous regrettons que ce débat public ne soit pas mené de front avec celui du contournement autoroutier de transit par l'ouest ou l'est (COL ou CEL). La complémentarité des 2 infrastructures étant seule à même d'organiser durablement les déplacements dans notre agglomération, il est maintenant urgent que l'Etat s'engage véritablement en lançant au plus vite le 2^e débat public.