



## CAHIER D'ACTEUR n°18

# Enfin un périphérique complet pour la deuxième ville de France !

Dessinons Lyon !

Centristes et Démocrates  
pour Lyon - UDI



### Dessinons Lyon

#### Centristes et Démocrates pour Lyon - UDI

L'équipe Dessinons Lyon est une équipe jeune et motivée qui travaille avec les élus centristes du groupe « Centristes et Démocrates pour Lyon - UDI » dans le but de proposer un projet alternatif pour la ville de Lyon et le Grand Lyon.

#### Contact :

emmanuel.pascoviel@sfr.fr

www.dessinons-lyon.fr

### PROFITER DE LA CRÉATION DE L'ANNEAU DES SCIENCES POUR AMÉLIORER L'ENSEMBLE DU TRAFIC PÉRIPHÉRIQUE

Constatons déjà que, par rapport à d'autres grandes villes, Lyon n'a pas de périphérique complet (contrairement à Paris ou Bordeaux) et ne s'est pas encore débarrassée de son autoroute urbaine alors que d'autres villes l'ont fait depuis quelques années (Angers par exemple). L'aberration que représente l'autoroute urbaine A6/A7 qui traverse la presqu'île, coupe le 2<sup>e</sup> arrondissement en deux, empêche la connexion entre Gerland et la Confluence, et provoque des conditions de circulation lamentables, doit cesser. Or, la majorité du trafic sous Fourvière est local et non national, c'est donc bien un périphérique complet qu'il nous faut afin de permettre la liaison entre l'Ouest et l'Est lyonnais.

Par ailleurs, il faut saisir cette chance et en profiter pour à la fois revoir le périphérique existant et surtout développer les transports en commun en lien avec le périphérique. Enfin, la question du tarif de ce périphérique doit aussi être étudiée. Il faut donc examiner toutes les conditions qui permettront de faire de ce projet un succès économique et environnemental, un projet qui est en tout cas nécessaire pour le dynamisme de notre agglomération en facilitant par tous les moyens possibles les transports au sein de l'agglomération et en déplaçant hors de notre agglomération les circulations de transit à l'échelle nationale.



## Désengorger Lyon

Pour justifier l'importance de l'Anneau des Sciences, commençons par le point de départ : il faut supprimer l'autoroute urbaine A6/A7 afin que le transit ne passe plus par la Confluence et Fourvière, ce qui provoque tous les jours des embouteillages en plein centre de Lyon. De plus, le voisinage de cette autoroute urbaine est inadmissible pour tous les riverains, en termes de nuisances sonores et de qualité de l'air. Que nous disent les chiffres du trafic quotidien sous Fourvière ? 90% de la circulation est due au trafic local, donc des personnes qui prennent leurs voitures principalement pour des trajets domicile-travail au sein de l'agglomération lyonnaise ou dans les alentours. Si l'on souhaite supprimer le trafic sous Fourvière, il faut donc principalement prévoir une autre voie de circulation automobile adaptée au trafic local. Ce n'est donc pas le contournement autoroutier, qu'il soit Est ou Ouest, qui seul peut suffire à répondre à cette problématique. D'où la nécessité de l'Anneau des Sciences, c'est-à-dire avoir enfin un périphérique complet permettant la desserte de toute l'agglomération lyonnaise sans avoir à traverser le centre ville.

## Quel tracé ?

Ensuite, qu'en est-il du tracé de ce TOP ? Des deux scénarios (tracé court et rocade), le tracé court est a priori privilégié, ce qui est cohérent avec le souhait de différencier le trafic local (sur l'Anneau des Sciences) du transit national. De plus, la rocade Est est déjà largement congestionnée et il est peu pertinent de promouvoir le développement d'un axe routier qui sera bientôt, avec la densification urbaine dans l'Est lyonnais, une coupure du même type que l'autoroute A6/A7 actuellement. Il faut donc un tracé court qui relie la porte de St Fons à la porte de Valvert. Etant donné l'urbanisation déjà présente le long de ce tracé et afin de ne pas répéter les erreurs du passé, il faut que l'Anneau des Sciences soit très majoritairement enterré.

## Un projet cohérent avec les ambitions en matière de transports en commun

Peut-on envisager un projet alternatif à l'Anneau des Sciences ? Les seules propositions alternatives estiment que l'on peut reporter, entièrement ou presque, le trafic actuel sous Fourvière par les transports en commun. D'une part, cela ne règle pas la question du transit national autoroutier, même s'il n'est pas majoritaire dans le trafic sous Fourvière. Mais surtout, cette position consiste à opposer les transports en commun à l'utilisation de la voiture, ce qui est à notre avis une erreur fondamentale. Au contraire, l'Anneau des Sciences doit être l'occasion d'améliorer considérablement les transports en commun à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Ce sera par exemple le cas lorsque la déqualification de l'autoroute urbaine A6/A7 permettra de créer un boulevard urbain avec des voies spécialement dédiées aux transports en commun afin de relier rapidement Pierre Bénite et Oullins à Perrache et Gorge de Loup. D'autre part, et c'est là une proposition que nous souhaitons mettre en avant, les travaux du périphérique lyonnais ne sont-ils pas l'occasion de mettre en place aussi un véritable réseau de transports en commun circulaire ? En effet, une erreur classique lors de la mise en place de transports en commun est de vouloir relier toutes les lignes au centre de l'agglomération. Au contraire, pourquoi ne pas faire à Lyon ce qui existe à Berlin par exemple : une ligne forte (métro/tramway) circulaire qui prendrait appui sur le tracé du périphérique complet ?

## Revoir les infrastructures existantes

Attention, cependant, la mise en place d'un périphérique complet ne va pas pour autant supprimer les embouteillages aux heures de pointe. Il faut donc être très attentif à tous les risques de congestion et pour cela, apprenons là aussi des erreurs du passé. Premier exemple : Fourvière. Où se situent généralement les embouteillages dans le sens Lyon-Paris ? Avant l'entrée du tunnel. Pourquoi ? Parce que plusieurs voies d'accès (de la Confluence, de la rue de l'université, des quais de Saône) arrivent au même endroit avant l'entrée du tunnel, ce qui provoque des ralentissements très importants. Autre exemple : le périphérique actuel. Il y a déjà des points de congestion liés à la géométrie du tracé et à la juxtaposition d'entrées/sorties sur le périphérique : c'est le cas du raccordement avec l'A43 (direction Grenoble) qui se fait à un endroit où le tracé du périphérique est beaucoup plus sinueux et oblige à ralentir ; c'est aussi le cas du raccordement avec l'A42 (direction Genève) dont la configuration est aussi problématique. Il faut donc faire attention à fluidifier absolument le périphérique en créant un tracé net, sans encombre, et sans raccordement avec des autoroutes, surtout dans des endroits inadaptés.

## L'Est, solution de contournement pragmatique

Par ailleurs, la question du TOP est associée à la question du contournement autoroutier. En effet, si on souhaite que l'Anneau des Sciences soit réservé à la circulation locale, un grand contournement autoroutier est indispensable. De plus sans ce grand contournement point de déclassement possible de l'autoroute urbaine A6/A7. On a dit plus haut que la Rocade Est était déjà très congestionnée et que favoriser son développement en tant qu'autoroute n'était pas pertinent. En revanche, il y a une autre autoroute à l'Est qui pour le moment est peu utilisée à cause de son tracé, c'est l'A432. En effet, on peut actuellement, depuis Paris par l'A6, se rendre jusqu'à l'aéroport St Exupéry. Or, il suffit de prolonger le tracé jusqu'à Givors ou Vienne pour en faire un véritable contournement autoroutier. D'autant plus que, contrairement à d'autres tracés possibles, cette autoroute n'empêchera pas le développement de l'Est lyonnais puisqu'elle est située très au-delà de l'urbanisation de l'agglomération lyonnaise, à la limite entre les départements du Rhône et de l'Isère. Alors que le contournement Ouest, en plus de nécessiter des travaux colossaux, mettrait en danger une partie du patrimoine naturel des Monts du Lyonnais.

## Une tarification incitative

Enfin, reste la question du tarif. Si l'on souhaite séparer le trafic local du transit national, il faut à la fois mettre en place un tarif différentiel au niveau de l'autoroute urbaine A6/A7 (transformée en boulevard urbain) et du périphérique entre les usagers locaux et ceux qui n'habitent pas l'agglomération, et aussi s'assurer d'un prix correct pour le contournement autoroutier de Lyon. Nous souhaitons la mise en place d'une tarification proposant un abonnement à tarif préférentiel (pour les usagers habituels c'est à dire en pratique les habitants du Grand Lyon) et un tarif plus élevé à l'unité (pour un passage exceptionnel c'est à dire pour le trafic de transit).



## Conclusion



L'Anneau des Sciences n'est pas incompatible avec l'ambition écologique, si l'on considère que le développement durable nécessite de garantir les conditions du dynamisme économique et de l'emploi sans altérer l'environnement. En partie enterré, et reliant des sites stratégiques, il remplit ces objectifs. Il permettra de construire un vrai lien en transports en commun entre les communes de la périphérie, tout comme se réalise un périphérique par tram avec le prolongement en cours du T1 à l'Est.

Seul le tracé court semble cohérent avec la logique de densification urbaine et de lutte contre l'étalement urbain, tout en évitant des reports de trafics de transit sur des voiries inadaptées. Par ailleurs, la tarification sera un élément clé de la réussite du projet, au moins aussi déterminant que le tracé.

Il faut enfin absolument profiter de la construction de l'Anneau des Sciences pour aussi revoir le périphérique déjà construit afin d'obtenir un périphérique complet, le plus fluide possible, en supprimant les configurations difficiles (en particulier le raccordement avec l'A43), et en développant une ligne forte circulaire de transports en commun.