

A6/A7 : beaucoup d'interrogations après la réunion publique

Jeudi 12 avril 2018

LYON CAPITALE.FR

David Kimelfeld et Georges Képénékian n'ont pas été ménagés ce mercredi soir par le public, venu très nombreux, à la première réunion publique sur le déclassement de l'A6/A7. Où ont été mises en exergue les difficultés qui attendent les périphéries de la métropole d'ici à 2020, quand le déclassement sera effectif.

L'amphithéâtre Mérieux de l'Université catholique de Lyon était bondé ce mercredi soir pour la première réunion publique sur le déclassement de l'A6/A7. Face aux professeurs Kimelfeld, Képénékian et Da Passano, têtes grises et nombreux élus (l'un n'empêchant pas l'autre) avaient remplacé les étudiants sur les bancs de la Catho. Après l'introduction magistrale du maire de Lyon et du président de la métropole, le public n'a pas ménagé les deux successeurs de Gérard Collomb.

“Parkings relais sous-dimensionnés”, “manque de solutions pour détourner les voitures”, “problèmes de signalisation”, “projet lyonnais-lyonnais”... Les Grand-Lyonnais n'ont pas paru convaincus par le calendrier proposé par le Grand Lyon. Qui concernait pourtant la seule phase 2018-2020. Une phase durant laquelle la vitesse va être diminuée à 70 km/h, les infrastructures paysagées pour marquer visuellement le passage de l'autoroute au boulevard urbain et des voies de bus et de covoiturage réservées créées, avec des systèmes de bus express au nord et au sud (voir détails ci-dessous).

La charrue avant les bœufs

Chaque jour, 115 000 véhicules empruntent l'actuelle autoroute qui coupe Lyon en deux. Le devenir de ces véhicules, qui ne disparaîtront pas du jour au lendemain, après la fin des travaux, a concentré la majorité des interrogations. *“Dans le sud de Lyon, on parle de milliers de voitures à dérouter, vous parlez de piste cyclable et de trottinettes”,* raille, un peu caricatural, un participant. *“Le projet s'arrête à la gare d'Yvours à Irigny dans le sud, mais le trafic vient de plus loin, de Vienne, de Saint-Étienne. Et ces gens vont continuer de venir”,* pointe un autre. *“Où vont aller les véhicules dont le GPS leur indiquera que passer par Fourvière est plus court alors que le grand contournement par l'A432 et l'Anneau des Sciences sont pour le moment inexistantes et n'arriveront pas avant 2030 ?”* interroge un

dernier. Les questions pleuvent et les réponses se ressemblent. *“La mobilité est un enjeu global et tous les projets doivent être menés de concert”*, réplique ainsi le président de la métropole. Des réponses visiblement insatisfaisantes pour le public, qui ne comprend pas pourquoi les aménagements de l’A6-A7 ont été faits avant la réalisation des solutions de contournement.

Déjà des problèmes de signalétique

“La mauvaise signalisation au niveau de la nouvelle A89 où, pour aller au sud, c’est toujours la direction Lyon qui est indiquée et pas le contournement Est, alors que les panneaux sont tout neufs ! Pourquoi ne pas avoir indiqué Marseille avec Genève et Grenoble, pour déjà forcer les gens à contourner par l’Est ?” demande un homme dans l’assistance. *“Je ne pose pas moi-même les panneaux, et cette erreur doit être corrigée parce que l’on va devoir être très rigoureux sur la signalétique”*, répond David Kimelfeld, qui assure qu’un travail va être engagé avec les opérateurs de GPS pour modifier les parcours. Toujours sur ce barreau de l’A89, récemment inauguré en grande pompe par Gérard Collomb, le public pointe les contradictions des élus lyonnais sur le sujet, opposés au projet avant sa construction. Légèrement mal à l’aise, le président du Grand Lyon répond *“business first”* : *“Il est vrai que l’on ne souhaitait pas ce barreau à cet endroit-là. Mais nous n’avons pas gagné et il n’y avait plus de raison de boudier cet opérateur [APRR, NdlR] avec qui nous aurons à travailler, comme avec d’autres, dans les prochaines années.”*

Un projet lyoncentrique ?

Au centre de Lyon, les images sont convaincantes. Parterres fleuris, liaisons en bus express vers les extérieurs, pistes cyclables et badauds qui semblent heureux de marcher quai Perrache à côté de voitures “apaisées”. Mais, pour les autres territoires de la métropole, les conséquences de ce déclassement semblent moins évidentes. *“Pour le moment, rien ne résout le problème de l’entrée dans la métropole, seulement celle de la traversée de Lyon”*, note Gilbert Barnachon, vice-président de l’association Fracture. *“Avoir une vision de développement durable de la ville n’est plus une option, mais une nécessité. Ce n’est pas qu’un déclassement, c’est une vraie respiration pour la ville, qui va apporter un gain substantiel de la qualité de vie”*, estime Georges Képénékian. *“Vous voulez aller vite, monsieur Képénékian. Et je comprends qu’en tant que maire de Lyon vous puissiez avoir une vision égocentrique pour vos riverains. Mais il y a aussi les riverains d’ailleurs. On parle des erreurs des années 70 et j’ai peur qu’en voulant aller vite vous ne commettiez de nouvelles erreurs”*, lui rétorque Gilbert Barnachon sous les huées et applaudissements du public. La concertation publique va durer un mois avant le lancement des études de projet et d’avant-projet en juin prochain et une livraison des travaux début 2020.