

anneau des sciences

DÉBAT PUBLIC

LA SYNTHÈSE DU DOSSIER



Un projet intégré d'accessibilité
& de développement



Gérard COLLOMB

Sénateur-Maire de Lyon
Président de la Communauté urbaine de Lyon



Michel MERCIER

Ancien ministre
Sénateur
Président du Conseil général du Rhône



PARCE QUE DEMAIN SE PRÉPARE AUJOURD'HUI

- **Notre agglomération est aujourd'hui une métropole internationale dynamique.** Pour assumer son rang elle doit relever les défis posés à un territoire dont le bassin de vie rassemble près de 3 millions d'habitants. Parmi ces défis, ceux de **l'accessibilité de notre agglomération**, grand carrefour européen, et de la mobilité quotidienne de nos habitants, sont majeurs.
- Or l'ouest de notre agglomération souffre d'une accessibilité déficiente tandis que l'est pâtit d'une rocade saturée par le trafic de transit. Nos sites économiques et nos pôles d'enseignement et de recherche sont mal reliés. Puis, il y a l'A6/A7 qui déverse chaque jour **115 000 véhicules au cœur de la ville** et génère des nuisances inacceptables.
- **Il nous faut agir et réparer les erreurs du passé.** Dans cette perspective, la Communauté urbaine de Lyon et son partenaire le Conseil général du Rhône ont décidé de lancer un grand projet: l'Anneau des Sciences.
- L'Anneau des Sciences est plus qu'une nouvelle infrastructure, **c'est un projet d'agglomération, intégré et global.**

Un projet qui va apporter fiabilité et confort aux déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération en leur proposant **un boulevard circulaire fonctionnel, en quasi-totalité enterré et complémentaire de notre réseau de tramway et de métro.** C'est aussi un **vecteur de développement économique** qui va relier entre eux les grands sites universitaires de notre territoire.

C'est enfin un **catalyseur de projets et un outil de requalification urbaine** qui va nous permettre de reconquérir et libérer des espaces dans les centres de nos villes pour créer des voies de bus, aménager des promenades, des parcs, revivifier les commerces, réaliser des logements.

- Aussi l'Anneau des Sciences ne doit-il pas se substituer au contournement autoroutier de l'agglomération destiné pour sa part à capter le trafic de transit régional, national et international et dont la réalisation est de la responsabilité de l'État. La décision de l'État sur un grand contournement de Lyon conditionnera la réalisation de l'Anneau des Sciences.

- Pour mener à bien le projet de l'Anneau des Sciences, la parole vous est donnée au cours d'un débat organisé par une Commission Particulière du Débat Public.

Votre avis est important.

Nous en avons besoin pour enrichir et améliorer notre projet.

Le Grand Lyon aujourd'hui

Une agglomération en forte croissance



Dotée d'un site urbain remarquable, à la confluence du Rhône et de la Saône et d'une situation de carrefour d'échanges européen qui lui confère un rôle de premier plan, l'agglomération lyonnaise rayonne aujourd'hui sur un bassin de vie de près de 3 millions d'habitants et s'affirme, forte d'une attractivité croissante, dans le concert des grandes métropoles européennes.

- Prenant appui sur un socle industriel puissant, ouverte aux innovations et soutenue par des structures de recherche et d'enseignement supérieur de haut niveau, l'agglomération lyonnaise a su conduire **une politique active de développement économique** qui lui permet aujourd'hui de compter 650 000 emplois.
- La **croissance démographique a, elle aussi, été soutenue**. Entre 1999 et 2009, l'agglomération lyonnaise a gagné 85 000 habitants, avec une forte attractivité des communes du cœur de l'agglomération (Lyon et Villeurbanne). Cette dynamique va se poursuivre. 150 000 habitants supplémentaires sont attendus d'ici 2030 dans l'agglomération lyonnaise.
- L'attrait et le rayonnement grandissants de l'agglomération s'expliquent également par une politique de **mise en valeur du cadre de vie, de la nature en ville, des fleuves** et par la réalisation **de grands projets urbains**, comme Confluence, Carré de Soie, Part-Dieu ou les Berges du Rhône, souvent cités en exemple à l'international.
- Pour accompagner ce développement et gérer la demande de déplacements associée, l'agglomération lyonnaise s'attache à **promouvoir une mobilité plus durable**, en investissant **massivement dans les transports en commun et les modes de déplacements alternatifs à la voiture**. Cette politique a d'ores et déjà démontré sa pertinence : **la part des transports en commun dans l'ensemble des déplacements a progressé de 2,3%** entre 1995 et 2006 et celle de la voiture est passée en dessous de 50 % avec une baisse plus marquée au cœur de l'agglomération.

Horizon 2030

Construire une agglomération équilibrée et durable

L'ambition de l'agglomération lyonnaise pour les 20 prochaines années est d'amplifier la dynamique engagée et de conforter son attractivité économique et résidentielle. Le projet qu'elle porte, exprimé dans son Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), vise à construire une métropole équilibrée et durable, où l'ensemble des territoires, parfaitement reliés et équipés, participent à son rayonnement. Quatre choix fondent la stratégie de l'agglomération.



+ LE CHOIX DE L'INNOVATION ET DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

C'est le fondement de tout développement territorial. L'agglomération entend faire de ses campus universitaires de véritables pôles d'innovation, soutenir le développement de son socle industriel et renforcer les relations entre l'université, la recherche, l'innovation et le monde de l'industrie. La « mise en réseau » de ces ressources est essentielle pour se distinguer dans la compétition que se livrent les métropoles européennes.

+ LE CHOIX DU DÉVELOPPEMENT DÉMOGRAPHIQUE ET D'UN URBANISME DE QUALITÉ

Pour accueillir les 150 000 habitants supplémentaires prévus à l'horizon 2030 sans consommer d'espaces naturels ou agricoles, l'agglomération fait le choix d'un nouveau modèle de développement urbain, plus dense mais aussi plus qualitatif, organisé autour de multiples pôles urbains bien desservis et équipés.

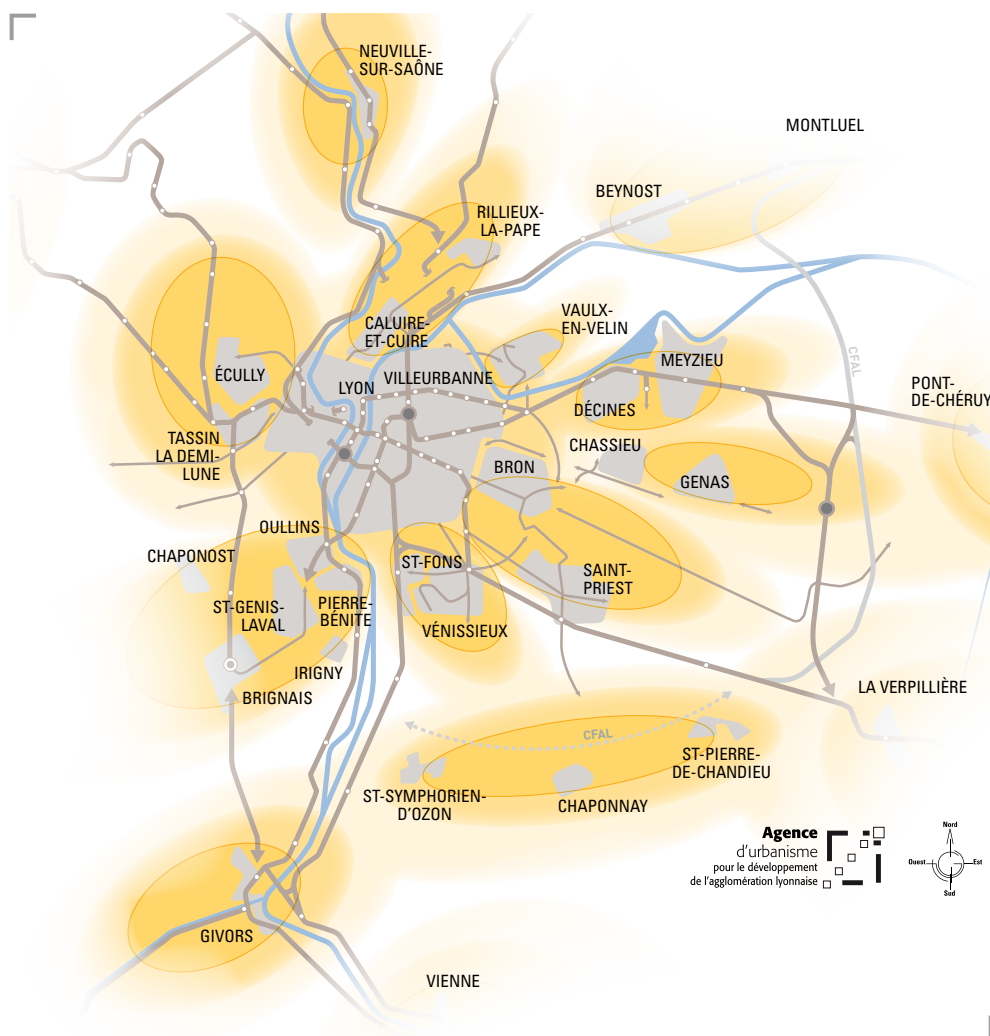
+ LE CHOIX DE METTRE LA NATURE À PORTÉE DE TOUS

L'agglomération fait de l'environnement et de la qualité de ses espaces publics un moteur de son développement. Elle souhaite amplifier la mise en valeur de ses fleuves, relier et rendre accessibles les grands espaces de nature à ses portes et renforcer la place de la nature en ville.

+ LE CHOIX D'UNE MOBILITÉ DURABLE

Pour rendre ces choix possibles et conforter durablement son attractivité, l'agglomération porte une ambitieuse politique multimodale de déplacement. Elle comprend :

- le développement d'un réseau de type RER, s'appuyant sur l'étoile ferroviaire et parfaitement connecté à un réseau de transports urbains enrichi de nouvelles lignes ;
- le renforcement de l'intermodalité, notamment voiture/transports collectifs en maillant le territoire d'un réseau de parcs-relais ;
- la poursuite du développement des modes doux ;
- le bouclage du périphérique à l'ouest, afin de libérer les cœurs urbains du trafic et relier les territoires de l'ouest en développement ;
- le réaménagement des autoroutes urbaines qui datent des années 60-70.



UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE

Le modèle de développement, dit « multipolaire », que souhaite l'agglomération doit permettre de :

- lutter contre l'étalement urbain en rapprochant logements, emplois et services ;
- favoriser un rééquilibrage est-ouest du territoire.

Il prévoit un renforcement des dessertes de périphérie à périphérie.

Polarité urbaine à conforter

polarité urbaine

Bassin de vie à organiser

bassin de vie



L'ouest à l'horizon 2030

Secteur marqué par un relief de vallons et de coteaux, l'ouest lyonnais est un territoire riche de nombreux potentiels, mais reste mal relié au reste de l'agglomération. L'objectif est de l'intégrer pleinement dans la dynamique de développement de la métropole. Dans cette perspective, les enjeux suivants doivent être relevés.



ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

L'ouest lyonnais compte aujourd'hui 200 000 habitants et devrait en accueillir 15 000 à 20 000 de plus d'ici 2030. Le projet d'agglomération prévoit de concentrer le développement de logements, de services et d'équipements dans les pôles urbains et de faciliter leur desserte.



VALORISER LES POTENTIELS ÉCONOMIQUES

Avec quelque 100 000 emplois, de grands pôles économiques, trois campus et des leaders mondiaux dans les domaines de la chimie, de la santé et des sciences du vivant, l'ouest concentre d'importants relais de croissance. Ils doivent être mieux reliés entre eux et avec les autres pôles d'innovation de l'est.

CRÉER UN GRAND PARC D'AGGLOMÉRATION

S'appuyant sur un paysage remarquable et de nombreux espaces de nature, souvent fragmentés par l'urbanisation, le projet d'agglomération a pour ambition de les relier pour créer un « grand parc des vallons de l'ouest », qui à terme sera connecté aux berges du Rhône.



AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ

L'ouest lyonnais souffre d'une accessibilité déficiente, conséquence d'un relief chaoté, de densités relativement faibles, d'urbanisations dispersées et d'un réseau routier ancien, qui ne permet pas de donner de l'espace aux transports collectifs. Le projet d'agglomération horizon 2030 prévoit d'importants investissements pour développer le réseau de transports collectifs urbains ainsi que le bouclage du périphérique ouest, afin d'améliorer l'accessibilité tous modes.



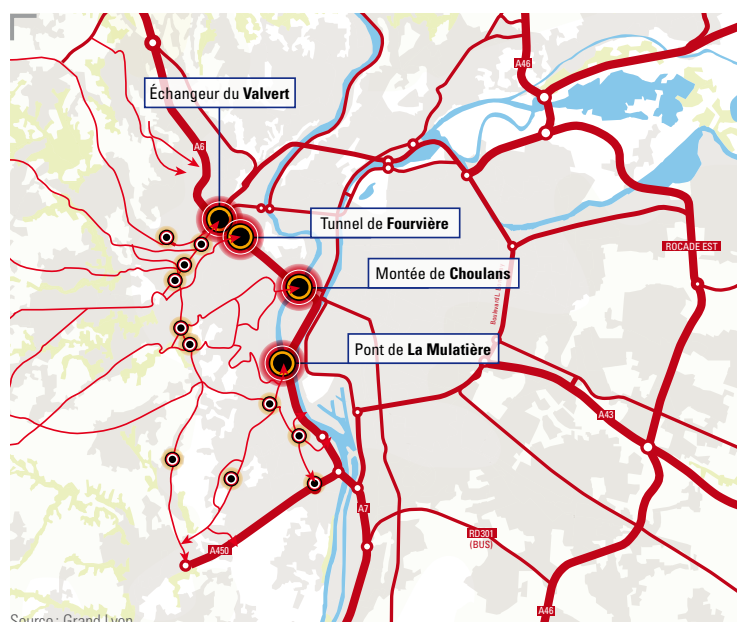
TUNNEL DE FOURVIÈRE AUJOURD'HUI

Promouvoir une mobilité durable Les réalités d'aujourd'hui

La mise en œuvre du projet d'agglomération horizon 2030 nécessite de résoudre des difficultés majeures auxquelles l'agglomération lyonnaise est confrontée. Son réseau routier, distribuant les autoroutes au cœur de la ville, mélangeant tous les trafics, est fortement congestionné. Il génère d'importantes nuisances et est inadapté aux besoins d'une grande métropole.

- Depuis maintenant plus de 40 ans, Lyon est traversée par une autoroute qui cumule toutes les circulations d'agglomération, régionales, nationales et internationales.
- Avec seulement quatre portes d'entrée au centre de l'agglomération depuis l'ouest lyonnais, ce sont aujourd'hui le tunnel de Fourvière et l'axe A6/A7 qui servent de bouclage au boulevard périphérique, avec une fréquentation qui atteint jusqu'à 115 000 véhicules/jour.
- Les conséquences de ces dysfonctionnements sont graves, tant à l'échelle de l'agglomération qu'à celle de l'ouest lyonnais :
 - l'autoroute A6/A7, saturée la plupart du temps, passe le long de quartiers denses et constitue une barrière infranchissable, coupant notamment le quartier Confluence et l'accès au fleuve ;
 - le centre-ville de Lyon et celui des communes de l'ouest lyonnais sont envahis par le trafic automobile d'échanges, ce qui empêche tout développement de voies réservées aux transports en commun ;
 - les temps de déplacements entre l'ouest et le centre de Lyon doublent aux heures de pointe et génèrent d'importantes pertes de temps ;
 - les embouteillages engendrent une pollution atmosphérique et des nuisances qui dégradent la qualité de vie des habitants.

4 PRINCIPAUX POINTS D'ACCÈS AU CŒUR DE LYON DEPUIS L'OUEST



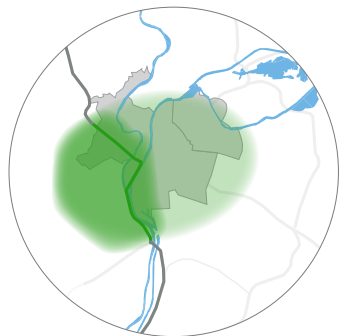
Source: Grand Lyon.



4 grands objectifs à atteindre

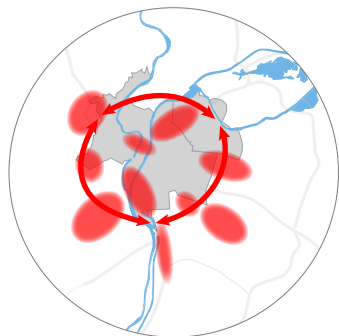


Résoudre les dysfonctionnements qui affectent la mobilité, la qualité de vie et le développement de l'agglomération nécessite de concevoir un projet global, qui réponde à quatre grands objectifs d'aménagement du territoire.



SOULAGER LES QUARTIERS DE LA CIRCULATION ET **REQUALIFIER** L'AUTOROUTE EN VILLE

Impératif premier, le projet doit permettre de supprimer l'autoroute A6/A7 en centre-ville et de la transformer en boulevard urbain offrant des aménagements pour les piétons, les vélos et les transports en commun. De même, la place de la voiture sur les voiries principales de l'ouest convergeant vers l'autoroute et le centre de Lyon doit être réduite, au profit de la performance des transports urbains et de l'amélioration du cadre de vie.



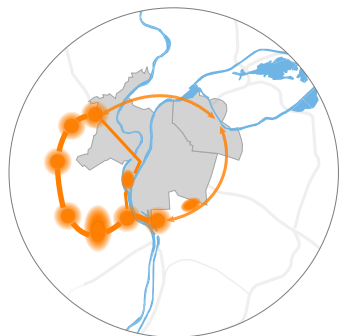
RELIER LES SITES DE DÉVELOPPEMENT ET LES PÔLES D'INNOVATION

Le projet doit créer des liaisons efficaces entre les pôles de développement et d'innovation de l'agglomération, améliorer leur accessibilité, leur visibilité et leur rayonnement, qu'il s'agisse des pôles économiques ou bien des sites d'enseignement et de recherche. Leur mise en réseau, physique, sera un levier pour permettre à ces pôles de valoriser leurs atouts, de renforcer les synergies.



RENDRE ACCESSIBLES LES BASSINS DE VIE ET LES POLARITÉS URBAINES

Le projet doit faciliter les échanges entre les pôles urbains de l'est et de l'ouest, afin de les rendre plus aisément accessibles. Il doit également offrir aux habitants de l'ouest un système de déplacements tous modes fiable et efficace.



DÉVELOPPER LES SITES DE PROJETS URBAINS ET ÉCONOMIQUES DE L'OUEST

La politique de mobilité doit être mise au service d'un urbanisme de projet ambitieux et ouvrir de nouvelles opportunités d'aménagement aux territoires desservis. En particulier, elle doit accompagner la mutation des sites majeurs de développement de l'ouest, que sont les Hôpitaux sud et le quartier de la Saulaie.

Ces objectifs peuvent-ils être atteints uniquement par des solutions de transports collectifs ?

Le Grand Lyon a étudié 3 hypothèses s'appuyant sur le renforcement du réseau de transports collectifs, sans création de nouvelle infrastructure routière.

HYPOTHÈSE N°1

MISE EN ŒUVRE DES PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS PRÉVUS AU SCOT

Cette hypothèse s'appuie sur les projets de transports collectifs aujourd'hui prévus au SCOT (prolongement de la ligne B du métro jusqu'aux Hôpitaux sud, réalisation de plusieurs lignes fortes complémentaires : LEOL, A2, A4 Nord, A7, A8, ligne Brignais - Hôpitaux, nouvelle offre de service en tram-train sur la branche de Sain-Bel et sur la branche de Brignais, réouverture de la ligne Givors - Brignais). Elle prend également en compte le développement du covoiturage, des mesures générales d'amélioration des transports en commun de surface ainsi que la réalisation de nouveaux parcs-relais.

Les évolutions estimées dans le cadre de cette hypothèse ont pour conséquence :

- Une thrombose de l'axe A6/A7 et des axes structurants de l'agglomération.
- Une augmentation des saturations sur les voiries de l'ouest Lyonnais.

La mise en œuvre de la politique de transports collectifs de l'agglomération à l'horizon 2030, sans investissement routier majeur, aboutirait à un renforcement des nuisances pour les habitants engendrées par d'importantes difficultés de circulation tant pour les automobiles que pour les bus.

HYPOTHÈSE N°2

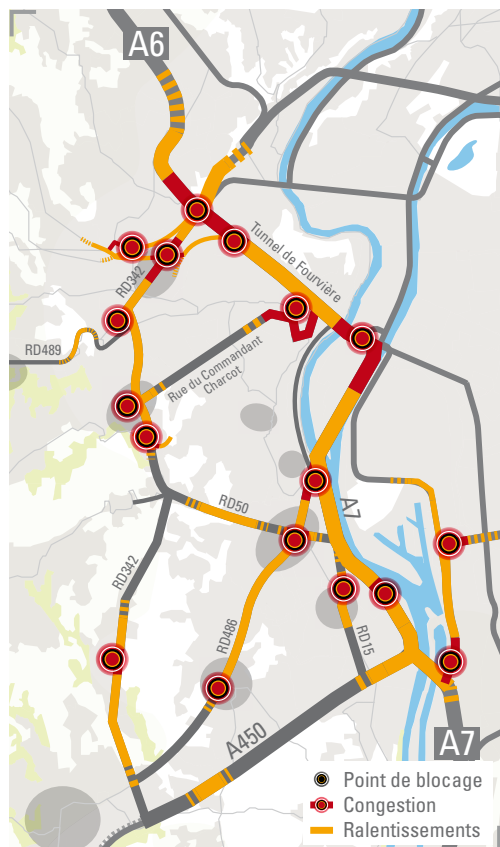
MOBILISATION DU RÉSEAU ROUTIER EXISTANT EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Cette hypothèse prend en compte les mêmes projets de transports en commun que l'hypothèse n°1. Elle prévoit en complément de contraindre la capacité routière des voiries au profit d'aménagements en faveur des transports collectifs (requalification de l'axe A6/A7 en boulevard urbain avec sites propres, aménagements modes doux, larges trottoirs ; apaisement des voiries de l'ouest traversant les centres-villes avec mise en place de sites propres bus, réductions des vitesses, etc.).

La réduction des capacités routières entraîne de très forts niveaux de congestions. Les lignes de bus connaissent d'importants ralentissements et les saturations sur le réseau local augmentent considérablement.

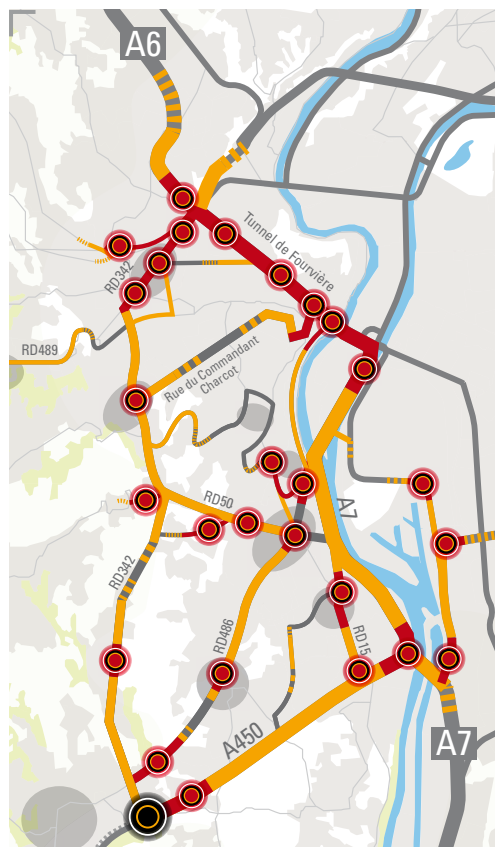
Cette deuxième hypothèse aboutit à une situation qui paraît inacceptable tant les niveaux de dégradation d'accessibilité des quartiers et des centres-villes sont importants.

LES CONGESTIONS DU RÉSEAU ROUTIER (SITUATION ACTUELLE) EN HEURE DE POINTE DU SOIR



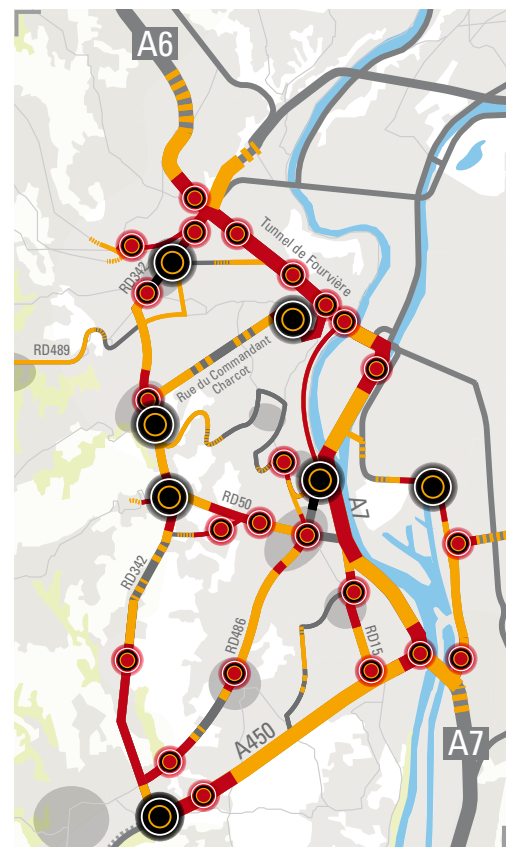
Source : Grand Lyon.

LES CONGESTIONS DU RÉSEAU ROUTIER EN 2030 (HYPOTHÈSE N°1) EN HEURE DE POINTE DU SOIR



Source : Grand Lyon.

LES CONGESTIONS DU RÉSEAU ROUTIER EN 2030 (HYPOTHÈSE N°2) EN HEURE DE POINTE DU SOIR



Source : Grand Lyon.

HYPOTHÈSE N°3

RECHERCHE DE NOUVEAUX CORRIDORS DE TRANSPORTS COLLECTIFS (SUPPLÉMENTAIRES AU SCOT)

Les hypothèses 1 et 2 mettent l'accent sur les mesures prévues au SCoT en matière de transports collectifs. Cette troisième hypothèse quant à elle, analyse si de nouveaux corridors de transports collectifs tant urbains que ferroviaires, supplémentaires à ceux prévus dans le SCoT, pourraient faire l'objet soit de renforcement, soit de développement d'infrastructures lourdes.

Dans l'ouest lyonnais, la conjonction du relief, de l'effet vallon et donc de voiries contraintes avec des faibles densités de population et d'emplois rend difficile le développement d'une offre transports collectifs efficace et attractive et ne justifie pas la mise en place d'une desserte lourde.

En dehors des corridors identifiés au SCoT, les densités attendues à terme (moins de 5 000 habitants et emplois par km en moyenne) ne justifient pas d'investissement sur des modes lourds.

	Ratios de coûts d'investissement habituellement utilisés (données SYTRAL) M€ par km de ligne	Ratios emplois-habitants desservis usuellement pris en compte pour le choix d'une ligne Densité moyenne par km de ligne
Métro	de 100 à 150	20 000
Tramway	de 20 à 30	15 000
Bus en site propre à haut niveau de service	de 7 à 10	10 000

▼
Réaliser de tels investissements ne serait pas envisageable au regard des gains de clientèle potentiels. Ils généreraient des coûts d'investissement et de fonctionnement très élevés par rapport aux densités de clientèle desservies, ce qui risquerait d'obérer l'équilibre financier du SYTRAL et ses capacités d'investissement ailleurs sur le territoire de l'agglomération.

Le renforcement de la desserte en TER ne serait pas non plus en mesure de capter les flux nécessaires pour requalifier l'axe A6/A7

Des perspectives de renforcement des corridors TER dans l'ouest lyonnais ont fait l'objet d'études ou de propositions :

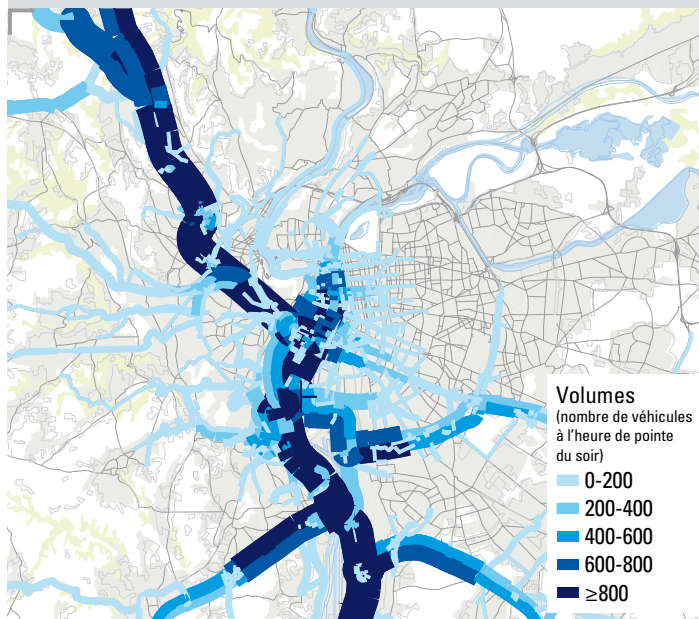
- L'exploitation en tram-train des trois branches de l'ouest lyonnais assortie d'une augmentation des fréquences au quart d'heure en heure de pointe.
- Le renforcement du service, également au quart d'heure en heure de pointe, sur la ligne Givors - Perrache.
- La mise en service sur l'emprise existante d'un tram-train entre Brignais et Givors.
- L'extension des lignes ferroviaires périurbaines au-delà des terminus de Sain-Bel et de Lozanne.
- La création d'une ligne nouvelle entre Brignais et Hôpitaux sud (terminus du métro B) et d'un tunnel ferroviaire entre Saint-Paul et Part-Dieu.

Ces renforcements (hors projets d'investissements d'ores et déjà programmés par la Région Rhône-Alpes et ses partenaires) pourraient atteindre 800 millions d'euros d'investissement, pour des gains de clientèle escomptés inférieurs à 15 000 voyages/jour. Un enjeu sans commune mesure avec celui de la requalification de l'axe A6/A7.

Pourquoi est-il difficile de supprimer l'autoroute A6/A7 sans nouvelle voirie d'agglomération ?

L'analyse fine des déplacements sur A6/A7 montre qu'aujourd'hui ceux-ci ont de multiples origines - destinations, souvent éloignées des zones de forte densité généralement bien pourvues en transports collectifs. Ils sont donc difficilement reportables sur des transports de masse. Même dans l'hypothèse où l'intégralité des automobilistes empruntant l'autoroute résiderait dans un corridor de transports collectifs, seuls 25 % de la demande de trafic pourraient être reportés sur des transports en commun.

UNE GRANDE DISPERSION DES ORIGINES ET DES DESTINATIONS DE L'AXE A6/A7



Source : Grand Lyon.

À l'horizon 2030, le trafic sur l'axe A6/A7 dans la traversée de l'agglomération lyonnaise pourrait atteindre 130 000 véh./jour sur certaines sections. Pour permettre l'aménagement d'un boulevard urbain apaisé à 2x2 voies, il faudrait descendre à un trafic de l'ordre de 50 000 véh./jour. Ainsi, la suppression de l'autoroute et la requalification en boulevard urbain nécessitent de reporter un nombre considérable de véhicules et donc de personnes, objectif impossible à atteindre uniquement à l'aide de transports collectifs.

▼
Au final, des investissements supplémentaires dans les transports collectifs lourds apparaissent déraisonnables au regard :

- des faibles gains de clientèle possibles ;
- de l'impossibilité de reporter suffisamment de trafic automobile de l'autoroute A6/A7 sur les transports en commun.

Il apparaît donc que des solutions prenant appui exclusivement sur les transports collectifs ne peuvent constituer à terme une réponse. Seule une solution combinant de manière intelligente un développement ambitieux mais réaliste des transports collectifs à la réalisation d'une infrastructure routière nouvelle est à même de résoudre durablement les dysfonctionnements du réseau de transports de l'agglomération.



Le projet du Grand Lyon et du Conseil général du Rhône

L'Anneau des Sciences : au service de l'agglomération

Le projet porté au débat répond aux objectifs fixés pour l'agglomération. C'est un projet multimodal parce qu'il combine, outre la réalisation d'une infrastructure routière, la transformation de l'autoroute A6/A7 et la mise en œuvre d'un plan de développement ambitieux des transports en commun. C'est un projet intégré parce qu'il allie à cette politique multimodale une ambition économique et urbaine.



UNE NOUVELLE INFRASTRUCTURE POUR L'AGGLOMÉRATION, MAJORITAIREMENT ENTERRÉE

En assurant le bouclage du « ring » lyonnais entre le boulevard périphérique nord et le boulevard Laurent Bonnevey, l'Anneau des Sciences permettra de faciliter les déplacements quotidiens : en desservant mieux les bassins de vie nord-ouest, sud-ouest et sud-est, grâce à des temps de parcours fiables, à un réseau mieux hiérarchisé et à des accès plus lisibles. Infrastructure de nouvelle génération, l'Anneau des Sciences sera intégré à son environnement et innovant dans sa conception :

- enterré sur 80 % de son parcours pour éviter les effets de coupure et préserver les corridors écologiques ;
- ponctué par des portes, émergences intégrées dans le tissu urbain et paysager, offrant de nombreuses possibilités d'échanges.



UNE STRATÉGIE MULTIMODALE QUI DYNAMISE LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Loin de se limiter à une réponse routière, l'Anneau des Sciences s'accompagne d'un développement important des transports collectifs pensé pour favoriser les connexions entre les modes de transport et lui permettre de jouer un rôle d'interface multimodale avec :

- une amélioration de la desserte en transports en commun des centres de l'ouest lyonnais délestés du trafic automobile (Tassin la Demi-Lune, Écully, Oullins...), avec la création de nouvelles lignes (A2, A4, LEOL, prolongement du métro B aux Hôpitaux) ;
- un développement de parcs-relais aux portes ;
- une bonne interconnexion de l'Anneau des Sciences avec le réseau métro et de surface ;
- la réalisation d'aménagements pour les bus sur A6/A7, les accès au tunnel de Fourvière et les axes de l'ouest convergeant vers le centre ;
- le passage de lignes de bus express à haut niveau de service dans l'Anneau des Sciences.



UN PROJET DE TERRITOIRE, PORTEUR D'UN DÉVELOPPEMENT DE QUALITÉ

Support d'une mobilité améliorée et multimodale, l'Anneau des Sciences est également le levier d'une nouvelle dynamique urbaine et d'un développement économique en permettant :

- l'ouverture sur le fleuve et la recomposition des espaces urbains du confluent, de La Mulatière, d'Oullins-la Saulaie ou encore de Pierre-Bénite, et ce grâce à la suppression de l'autoroute A6/A7 et à son réaménagement en boulevard urbain ;
- la mise en réseau et le renforcement des pôles de compétitivité et des sites majeurs d'enseignement et de recherche de l'ouest et de l'est de l'agglomération grâce au développement de liaisons efficaces de périphérie à périphérie et à la promotion d'une identité d'ensemble autour du concept d'Anneau scientifique ;
- le développement des sites stratégiques de la Saulaie et du Vallon des hôpitaux, en s'appuyant sur une desserte multimodale (métro / parcs-relais / lignes de bus) ;
- la création de nouveaux liens urbains et paysagers aux 7 portes de l'Anneau des Sciences considérées comme autant de lieux de projets.



Source : Grand Lyon.

L'Anneau des Sciences

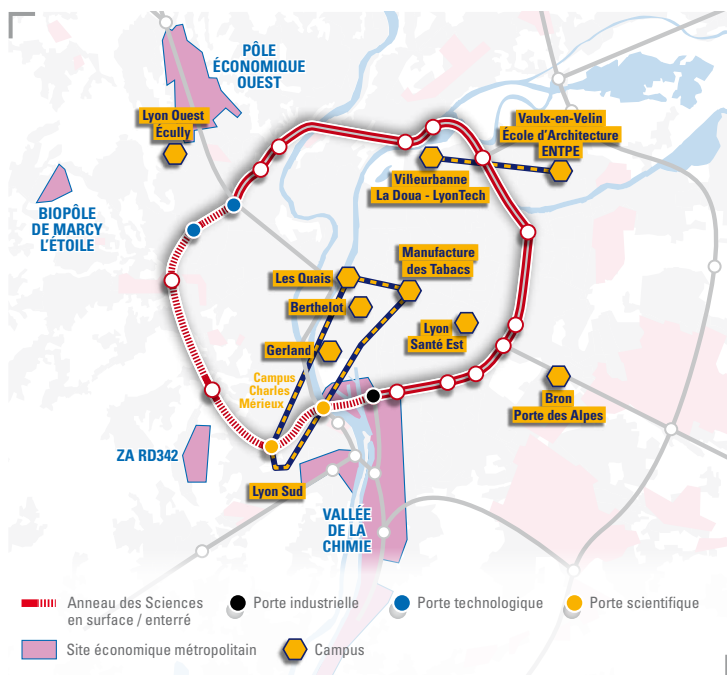
LA LIAISON VALVERT /
BEAUNANT / BONNEVAY

14,8 km de voirie,
dont 80 % enterrés

7 portes

55 000 à 70 000
véhicules/jour pour la section
centrale Alaï - Beaunant

UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



Source : Grand Lyon.

**UN RÉSEAU DE TRANSPORTS
COLLECTIFS FORTEMENT DÉVELOPPÉ**

**5 NOUVEAUX PARCS-RELAIS
CONNECTÉS POUR FAVORISER
L'INTERMODALITÉ**

Une progression de la part des transports
en commun qui dépasse les 20 % en 2030

Une réduction de plus de la moitié du trafic
sur l'axe A6/A7 requalifié en boulevard
urbain

Pas d'augmentation des déplacements
en voiture particulière en 2030 à l'échelle
de l'agglomération

Un projet porteur d'améliorations environnementales



Le choix d'une infrastructure majoritairement enterrée, le réaménagement en boulevard urbain de l'autoroute A6/A7 et le choix d'une politique ambitieuse de transports en commun permettent de limiter les effets prévisibles sur l'environnement du projet global. En outre, au travers des projets urbains associés, à chacune des portes notamment, le projet rétablit des continuités urbaines et paysagères favorables à une amélioration de la qualité environnementale et de la biodiversité.

UNE AMÉLIORATION SIGNIFICATIVE DU CADRE DE VIE

○ À l'horizon 2030, grâce aux évolutions du parc automobile, les émissions polluantes vont baisser significativement, améliorant la situation actuelle à l'échelle de l'agglomération. De manière plus localisée, sur l'axe A6/A7, la réalisation du projet permettra de réduire les émissions de polluants de 20 % à 40 % grâce à la baisse du trafic permise par la requalification en boulevard urbain.

DES NUISANCES SONORES RÉDUITES

○ Grâce à la baisse des trafics sur l'axe A6/A7 et sur les voiries de l'ouest convergeant vers le centre de Lyon, on estime que ce sont près de 52 000 personnes (soit 20 % des habitants résidant dans ces secteurs) qui bénéficieront d'une baisse significative des nuisances sonores d'origine routière. Les parties en surface de l'infrastructure (essentiellement les portes) et les entrées/sorties de tunnels seront quant à elles, équipées de protections acoustiques pour réduire l'impact sonore résiduel.

LA RECHERCHE D'UNE INTÉGRATION OPTIMISÉE DANS L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET PAYSAGER

○ Le choix d'une infrastructure souterraine est un principe fort d'intégration du projet dans le territoire. Un choix qui offre de nombreuses opportunités de valorisation des espaces en surface. Au-delà de l'attention particulière portée à la prise en compte des risques et aux effets sur les milieux naturels, le projet s'attachera à mettre en valeur de nouvelles liaisons paysagères.

▼ L'Anneau des Sciences

9 km d'autoroute supprimés en centre-ville dont 7 km à ciel ouvert

15 km de voirie nouvelle dont 12 km enterrés

▼
L'axe A6/A7 demain : un boulevard urbain le long du Rhône, une avenue paysagée qui fait une large place aux piétons, aux deux-roues et aux espaces de rencontre.

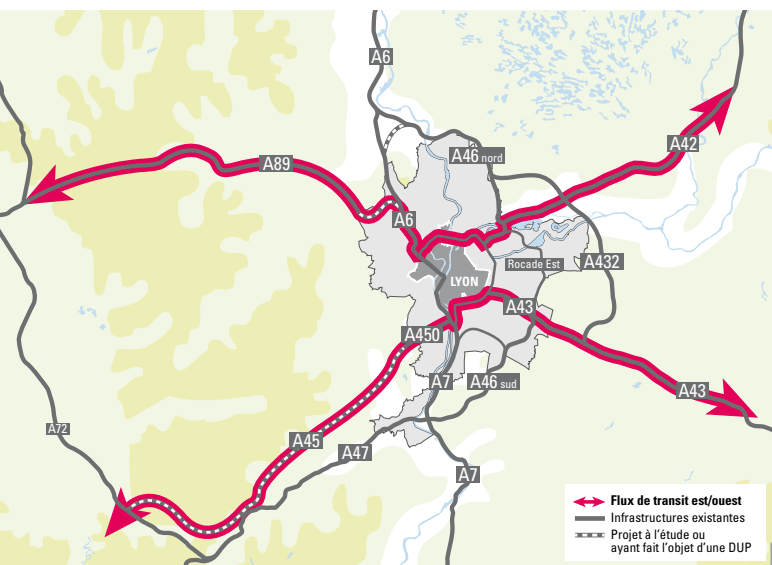
PROJET DUMÉTIER DESIGN - POINT DE VUE SUD-NORD QUAI PERRACHE



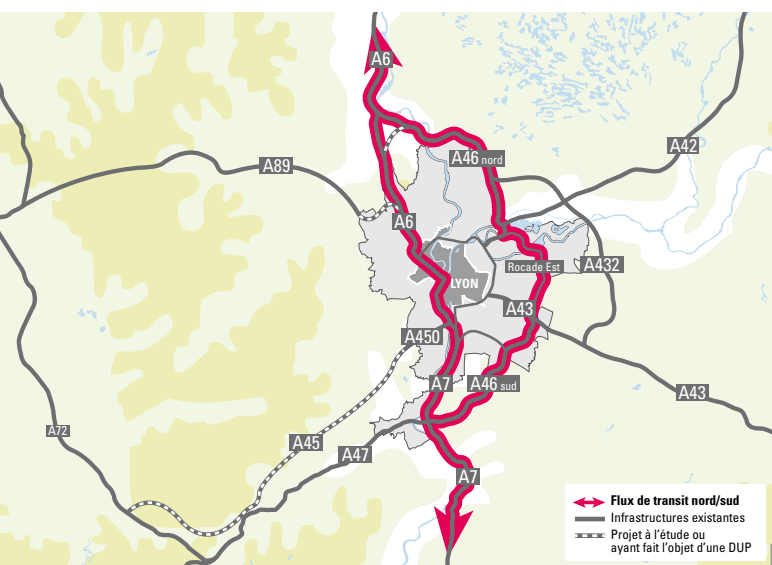
Une décision préalable Écarter les trafics de transit du cœur de l'agglomération

- Le bon fonctionnement du réseau routier et autoroutier de l'agglomération exige de différencier la gestion des trafics et, en particulier, d'écarter les flux nationaux et internationaux du cœur de l'agglomération.
- La réalisation de l'Anneau des Sciences, infrastructure dédiée au trafic d'agglomération, est donc conditionnée à une prise de décision de l'État qui devra affirmer clairement les modalités de réalisation d'un grand contournement de l'agglomération lyonnaise par les flux nationaux et internationaux nord-sud.
- Les collectivités locales souhaitent également que des « barreaux autoroutiers » soient réalisés au nord et au sud de l'agglomération afin d'éviter que les autoroutes A89 et la future A45 ne convergent sur l'axe A6/A7 et le cœur de l'agglomération, accentuant les dysfonctionnements actuels.

LES ÉVOLUTIONS PROGRAMMÉES DU RÉSEAU AUTOROUTIER

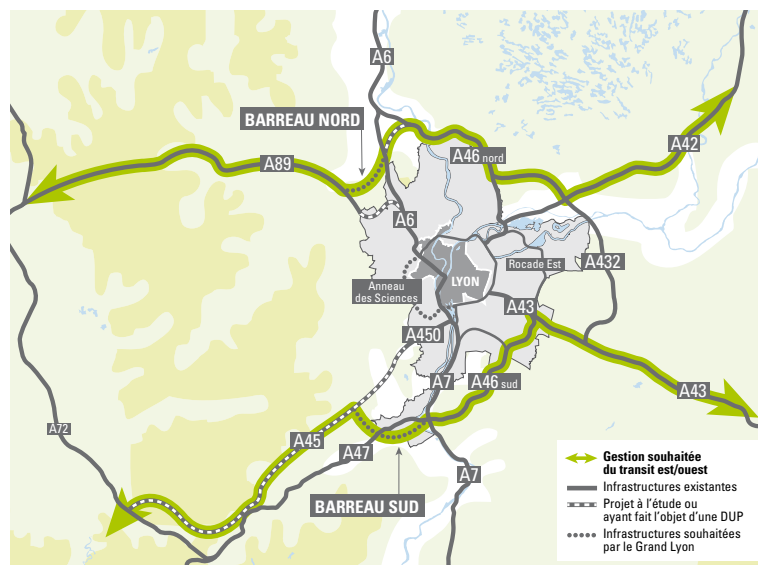


En est / ouest, l'ouverture prochaine au trafic de l'A89 (Bordeaux / Lyon) et le projet de l'A45 (Saint-Étienne / Lyon), voiries qui seront directement connectées à l'A6/A7, risquent de ramener les circulations de transit est / ouest au cœur de l'agglomération. Source : Grand Lyon.

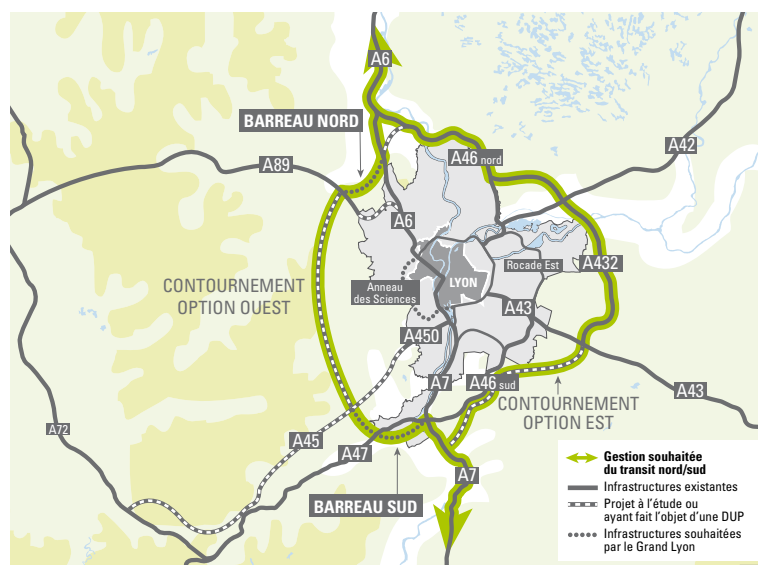


En nord / sud, l'axe principal, l'A6/A7, coupe la ville de Lyon en son centre. Quant à la Rocade est, elle accueille une très forte part de transit, au lieu d'assurer exclusivement la desserte locale des pôles urbains de l'est de l'agglomération. Source : Grand Lyon.

LES ATTENTES DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES



En est / ouest, il est indispensable de réaliser des « barreaux » afin d'éviter que les flux drainés par l'A89 et l'A45 ne se déversent directement sur l'axe A6/A7, au cœur de l'agglomération. Source : Grand Lyon.



En nord / sud, l'État a prévu un projet de grand contournement nord-sud dont le tracé est en réflexion. Deux solutions sont aujourd'hui envisagées : une solution par l'est, une solution par l'ouest. Source : Grand Lyon.

Le scénario Rocade

Des contraintes renforcées pour l'Est

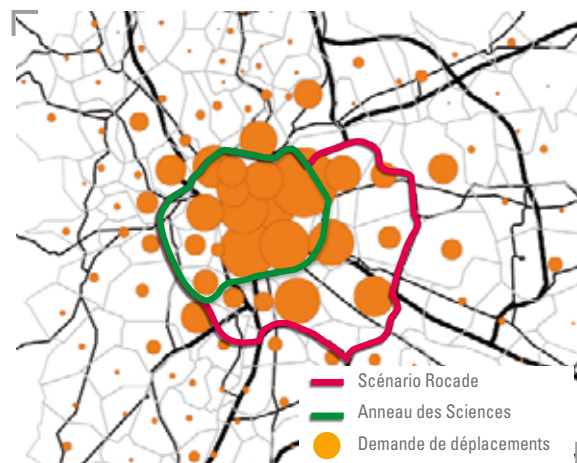
Un second scénario, le scénario Rocade a été étudié. Il diffère du scénario Anneau des Sciences principalement par le tracé de l'infrastructure routière qui se raccorde sur le boulevard urbain sud (RD301) pour emprunter ensuite la Rocade est. Sur la partie commune avec l'Anneau des Sciences entre Valvert et Beaunant, les mesures d'accompagnement, notamment en ce qui concerne les transports collectifs et les requalifications de voiries sont assez proches. Entre Beaunant et le sud de l'agglomération, les mesures d'accompagnement sont différentes et le tracé ne répond qu'imparfaitement aux besoins de déplacements des habitants de l'agglomération. La différence de tracé traduit donc une autre vision du développement de l'agglomération.

○ Ce scénario, au tracé plus éloigné du cœur de l'agglomération, risque de renforcer la confusion des rôles entre le réseau routier d'agglomération et le système des autoroutes de contournement.

○ Plus long, le tracé répond moins bien à la demande de déplacements concentrée en cœur d'agglomération. Il capte majoritairement les déplacements de transit et de deuxième couronne. Il contribue de manière moins performante que le scénario Anneau des Sciences à l'apaisement de la circulation dans les cœurs de ville de l'ouest et s'apparente plus à une « route de la logistique ».

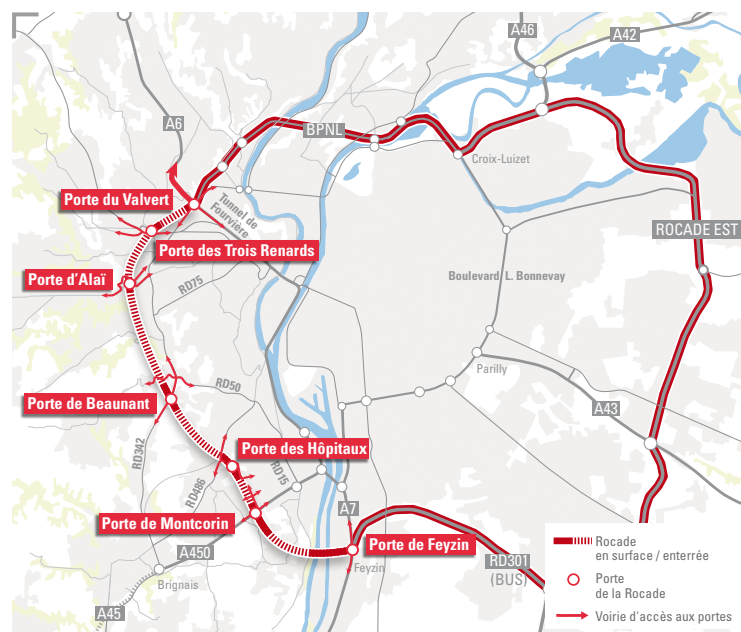
○ Depuis le Vallon des hôpitaux jusqu'à Feyzin, le tracé, s'il favorise les liens entre les zones industrielles situées autour de la Rocade, passe à l'écart des urbanisations. Ainsi, l'infrastructure ne peut plus être un outil de requalification urbaine, ni de mise en réseau des sites scientifiques et des pôles d'innovation. En revanche, elle présente le risque d'accroître la pression sur l'est lyonnais en favorisant l'étalement urbain.

UNE INFRASTRUCTURE QUI CAPTE LES DÉPLACEMENTS DE TRANSIT ET DE DEUXIÈME COURONNE



▼ Aujourd'hui comme à long terme la demande de déplacements restera concentrée globalement dans le centre (45 %) et en 1^{re} couronne (35 %). Le tracé du scénario Rocade irrigue moins bien ces secteurs que l'Anneau des Sciences.

LA LIAISON VALVERT / BEAUNANT / RD301 (BUS)



Scénario Rocade

LIAISON VALVERT / BEAUNANT / RD301 (BUS)

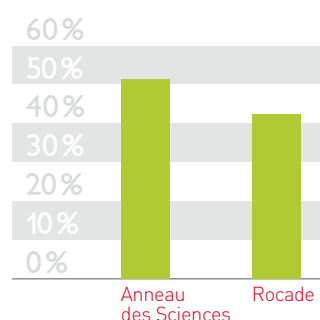
16,3 km de voirie, dont 69 % enterrés

7 portes

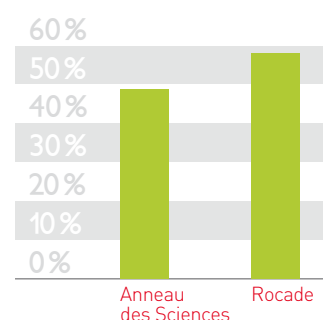
55 000 à 70 000

véhicules/jour pour la section centrale Alaï - Beaunant

Part du trafic en lien avec le centre et la 1^{re} couronne



Part du trafic avec la 2^e couronne et le transit



▼ L'analyse des structures de trafic montre que la majorité du trafic porté par le tracé Rocade intéresse la 2^e couronne et le transit alors que dans le cas du scénario Anneau des Sciences le trafic en lien avec le centre et la 1^{re} couronne est majoritaire.

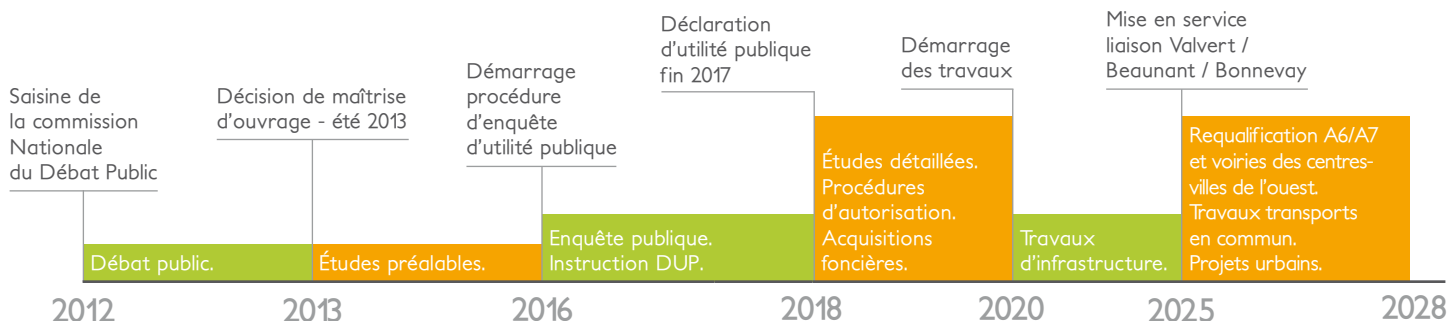
Coûts, financements et délais de réalisation

UNE ESTIMATION BUDGÉTAIRE GLOBALE DES FINANCEMENTS

- Les coûts estimés concernent tout d'abord l'infrastructure routière, selon les deux scénarii, ainsi que l'aménagement de l'A6/A7 et la requalification des voiries des centres-villes de l'ouest lyonnais.
- Ils comprennent ensuite le volet « développement des transports en commun » et la création des nouveaux parcs-relais prévus.
- La réalisation de l'infrastructure sera cofinancée par le Grand Lyon et le Conseil général à part égale, conformément à la convention signée entre les deux collectivités en 2010.
- La suppression de l'A6/A7 et les mesures de régulation du trafic seraient sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon qui en assurerait le financement.
- Le développement des transports en commun urbains, réalisé en accompagnement du projet, sera, quant à lui financé par le SYTRAL – Autorité Organisatrice des Transports Urbains.

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ESTIMATIONS DE COÛTS (millions euros HT, valeur 2011)

COMPOSANTES	ANNEAU DES SCIENCES	ROCADE
Liaison Valvert - Beaunant - Bonnevey - RD301 (BUS)	de 2 200 à 2 500 M€	de 2 100 à 2 400 M€
longueur	14,8 km	16,3 km
portion enterrée	80 %	69 %
Réaménagement A6/A7 en boulevard urbain	120 M€	150 M€
Requalification des voies des centres-villes de l'ouest	150 M€	150 M€
Mesures de transports en commun (dépenses d'investissement)	de 800 à 1 000 M€	de 800 à 1 000 M€



UNE MISE EN SERVICE À L'HORIZON 2025

- Considérant une prise de décision du maître d'ouvrage, mi-2013, au terme du bilan du débat public, le planning prévisionnel ci-dessus montre les principales phases du processus de réalisation du projet.
- Le démarrage des travaux est prévu vers 2020 pour une durée de 5 ans. L'ensemble des aménagements, y compris la suppression de l'A6/A7 devrait être réalisé vers 2027 ou 2028.



LE DÉBAT PUBLIC, ET APRÈS ?

Dans un délai de deux mois après le débat public, un compte rendu et un bilan du déroulement du débat seront établis respectivement par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) et par le président de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Le Grand Lyon indiquera alors, dans les 3 mois, soit mi-2013, par un acte motivé et publié, les conséquences qu'il tire de ce bilan et s'il poursuit ou non le projet.

