

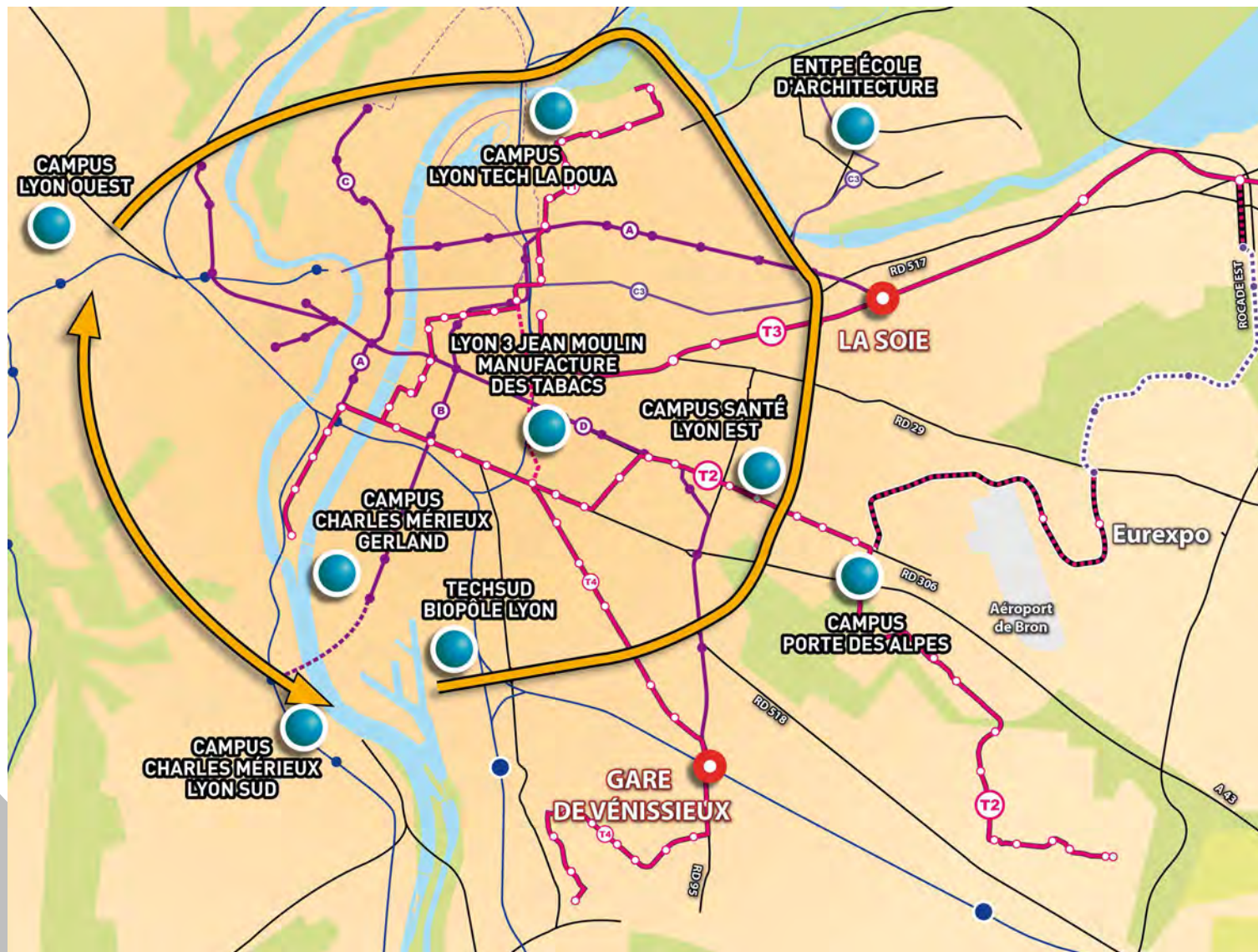
## Du TOP à l'« Anneau des Sciences »

Conférence de presse – 20 janvier 2012

**Présentation** des principaux points du dossier de  
saisine de la Commission Nationale du Débat Public



## Un nouveau nom : L'Anneau des Sciences



## Rappel historique du dossier

**1989** : Principe d'un bouclage global du périphérique retenu par le Grand Lyon et le Conseil Général,

**1990** : Contrat de concession du tronçon nord (BPNL),

**1997** : Approbation par le Conseil Général du tracé de référence du tronçon ouest (TOP), mise en service partielle du tronçon nord (BPNL),

**1998** : Rachat de la concession du tronçon nord par le Grand Lyon et le Conseil Général,

**2010** : Transfert de la maîtrise d'ouvrage du TOP au Grand Lyon

**26 août 2010** : Signature d'un protocole d'accord entre le Grand Lyon et le Conseil Général

**Fin Janvier 2012** : Saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)



## Pourquoi saisir la CNDP?

- loi relative à la démocratie de proximité prévoit la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.
- articles L121-8 et suivants du code de l'environnement : coût de **cette opération** (infrastructure à 2x2 voies d'un coût supérieur à 300 M€) implique la **saisine de la Commission Nationale du Débat Public**

 **Avis de la CNDP rendu en mars 2012**

## ENJEUX ET ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

**Pour le projet 2030 de l'agglomération :**



Un enjeu de préservation des zones urbaines denses et du cœur d'agglomération

Un enjeu de suppression des autoroutes urbaines et de reconquête de l'axe A6/A7 en traversée d'agglomération

Un enjeu de liaison entre les différents sites d'intérêt métropolitain

**Enjeux socio-économiques pour l'Ouest lyonnais :**



Un enjeu de structuration des bassins de vie de l'Ouest, à inscrire dans la dynamique multipolaire de l'agglomération

Un enjeu d'accessibilité et de valorisation des pôles majeurs de développement et des sites de projets de l'Ouest existants et à venir

Un enjeu de préservation des espaces sensibles et des centres urbains, et d'amélioration de l'environnement et du cadre de vie

**Enjeux pour la mobilité :**



Un enjeu d'organisation des déplacements, vers une hiérarchie du réseau de transports

Un enjeu d'allègement du trafic automobile dans les centres-villes

Un enjeu d'amélioration des déplacements tous modes, cohérente avec la stratégie multimodale des déplacements



## LES OBJECTIFS DU PROJET

**RELIER** les territoires, les équipements et les axes de transports à l'échelle de l'agglomération...



**AMELIORER L'ACCESSIBILITE** des territoires de l'Ouest de l'agglomération, les polarités, les sites de projet...



**SOULAGER** les territoires de la pression automobile, dans les centres-villes et le long de l'axe A6/A7...

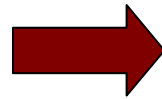


**DEVELOPPER** les sites de projet, valoriser les territoires...



## Une logique de projet global

**Un projet global**



**Des scénarios d'aménagement**

Une  
infrastructure



Une stratégie  
multimodale



Un projet de  
territoire

Infrastructure

Familles de  
tracés



Mesures TC

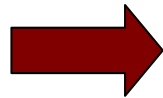


Opportunités  
d'aménagement



## 1/ Une infrastructure / gestion du trafic de transit autoroutier

**Une vocation  
d'agglomération**

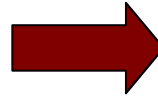


Nécessité de clarifier le  
schéma global des  
infrastructures  
autoroutières

A l'horizon de mise en  
service de l'Anneau des  
Sciences : conditions de  
déclassement de l'A6/A7



## La requalification de l'axe A6/A7



Réparer l'erreur historique de  
l'autoroute en ville

L'un des objectifs majeurs du  
projet est la requalification de  
l'axe A6/A7, qui passe en cœur  
d'agglomération

Vers la reconquête des Berges  
du Rhône

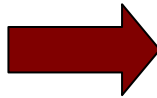


Exemple : Mermoz-Pinel



## 2 / une stratégie multimodale

**Une approche  
multimodale**



Dans l'objectif de soulager les territoires de la pression automobile, le projet doit être un facilitateur du report modal et favoriser l'intermodalité par:

- *une amélioration des performances des lignes TC*
- *un développement de l'offre TC*
- *des parcs relais aux échangeurs*
- *des TC sur l'infrastructure*



## Le scénario « périphérique »

### Une infrastructure






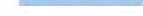










- De Valvert à Saint Fons
- 15 km dont environ 9.8 km en tunnels ou tranchée couverte
- 2x2 voies
- Création de 5 échangeurs
- Réaménagement des échangeurs de Valvert et Saint-Fons
- Franchissement du Rhône en aérien ou sous-fluvial

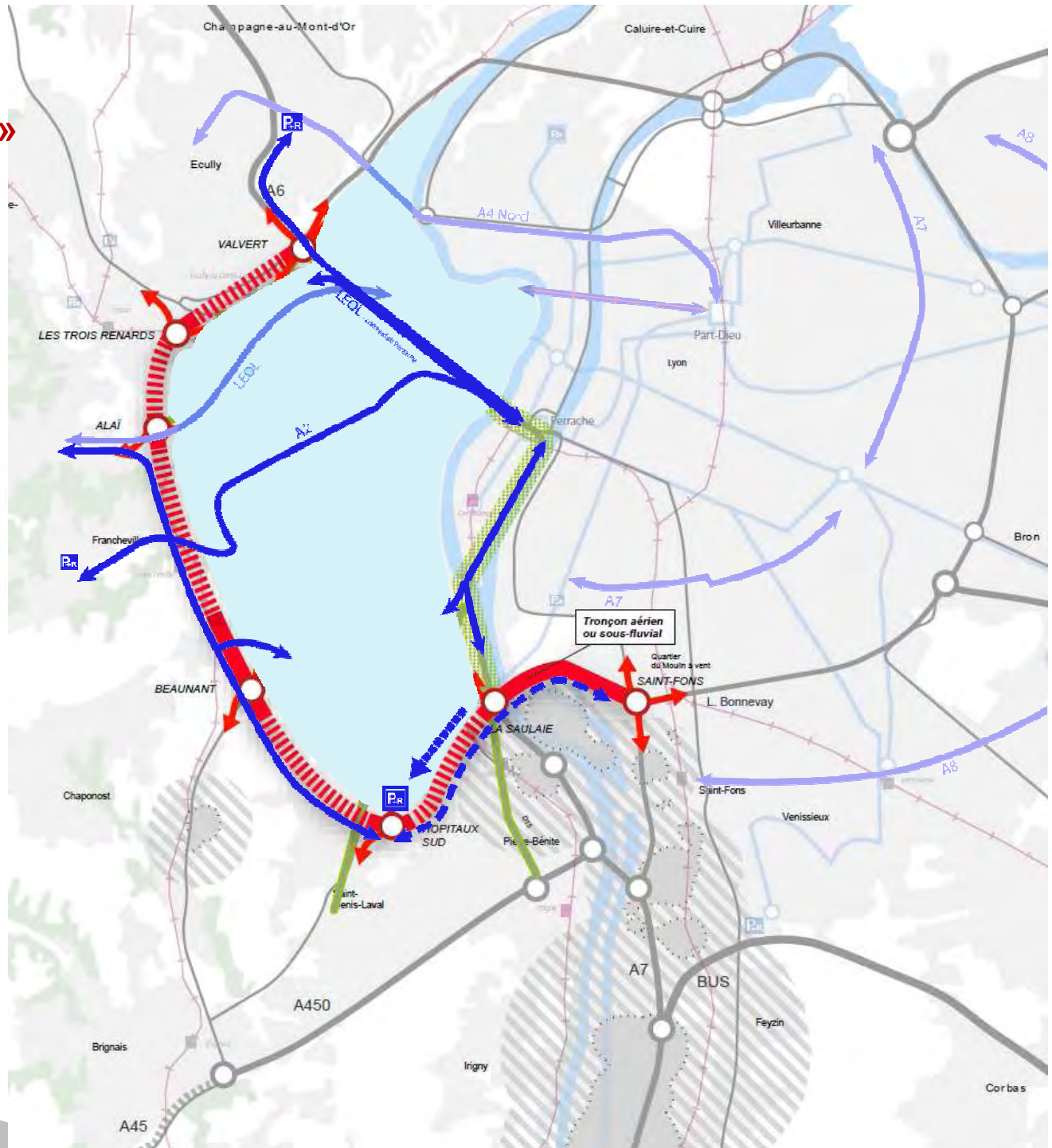
### Mesures TC et opportunités

- Mesures TC: TC sur A6 et A7, TC dans le TOP, LEOL, A2, amélioration des performances de lignes ...
- Opportunités: requalification de voire,...



## Le scénario « périphérique »

-  Infrastructure routière de surface
-  Section enterrée
-  Echangeurs
-  Liaison aux voies existantes
-  Périmètre de protection PPRT (Zone de protection éloignée - Zone de protection rapprochée)
-  Réseau métro et Tram existant
-  Parking relais - PEM existants
-  Réseau ferré existant
-  Liaison ferroviaire St-Paul - Part-Dieu prévue au SCoT
-  Lignes de TC fortes prévues au SCoT
-  Projet : Parking relais - PEM à créer
-  Projet : Lignes de TC fortes
-  Projet : Prolongement du métro B
-  Projet : Mesures d'amélioration des vitesses commerciales des lignes de bus
-  Projet : Requalification A6-A7
-  Projet : Mesures de régulation



## Le scénario « rocade »

### Une infrastructure






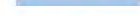










- De Valvert au Bd Urbain Sud
- 15,4 km dont environ 11 km en tunnels ou tranchée couverte
- 2x2 voies
- Création de 5 échangeurs
- Réaménagement des échangeurs de Valvert et Feyzin

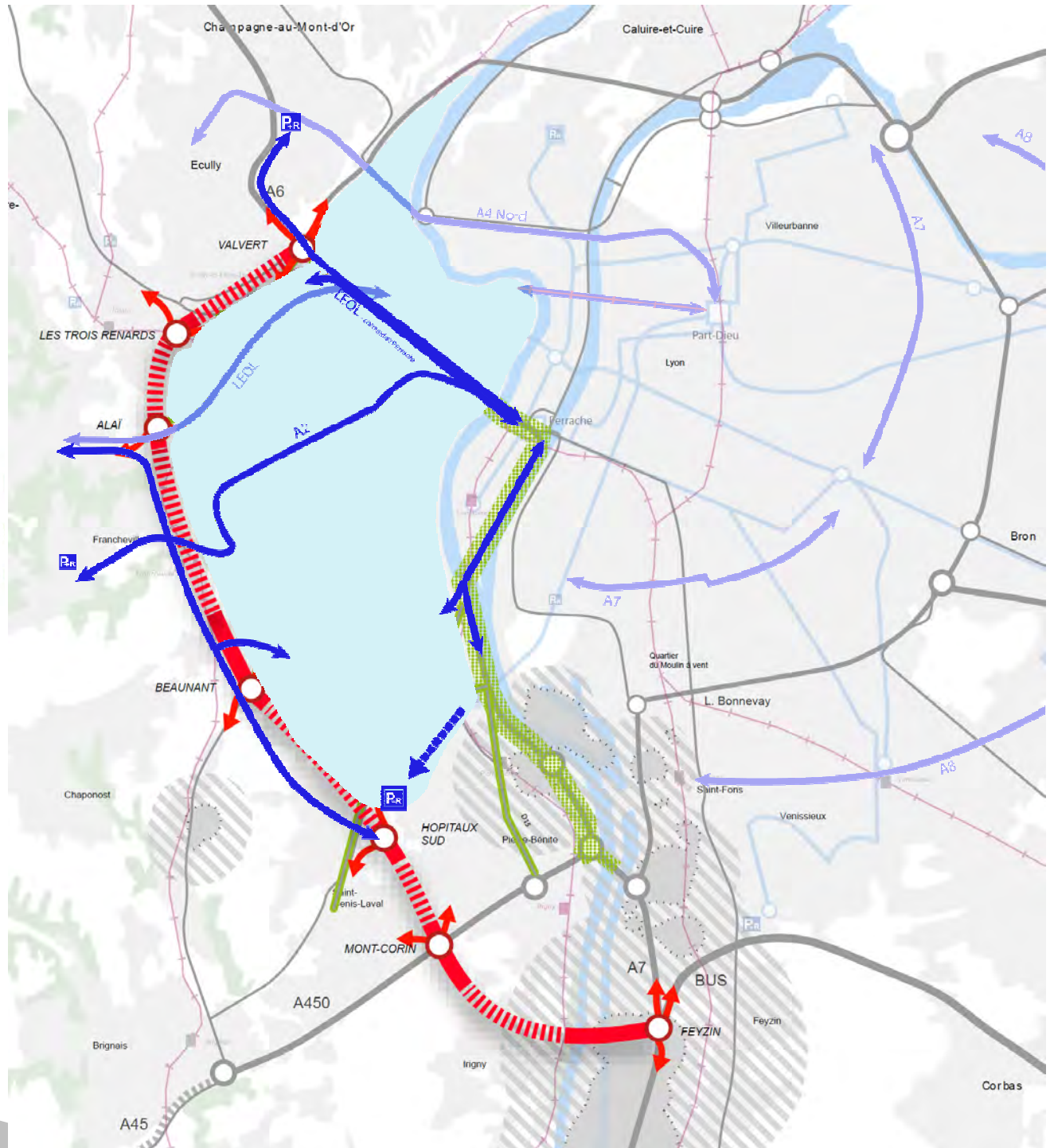
### Mesures TC et opportunités

- Mesures TC: TC sur A6 et A7, TC dans le TOP, LEOL, A2, amélioration des performances de lignes ...
- Opportunités: requalification de voire,...



## Le scénario « rocade »

-  Infrastructure routière de surface
-  Section enterrée
-  Echangeurs
-  Liaison aux voies existantes
-  Périmètre de protection PPRT (Zone de protection éloignée - Zone de protection rapprochée)
-  Réseau métro et Tram existant
-  Parking relais - PEM existants
  
-  Réseau ferré existant
-  Liaison ferroviaire St-Paul - Part-Dieu prévue au SCoT
-  Lignes de TC fortes prévues au SCoT
-  Projet : Parking relais - PEM à créer
-  Projet : Lignes de TC fortes
-  Projet : Prolongement du métro B
  
-  Projet : Mesures d'amélioration des vitesses commerciales des lignes de bus
-  Projet : Requalification A6-A7
-  Projet : Mesures de régulation

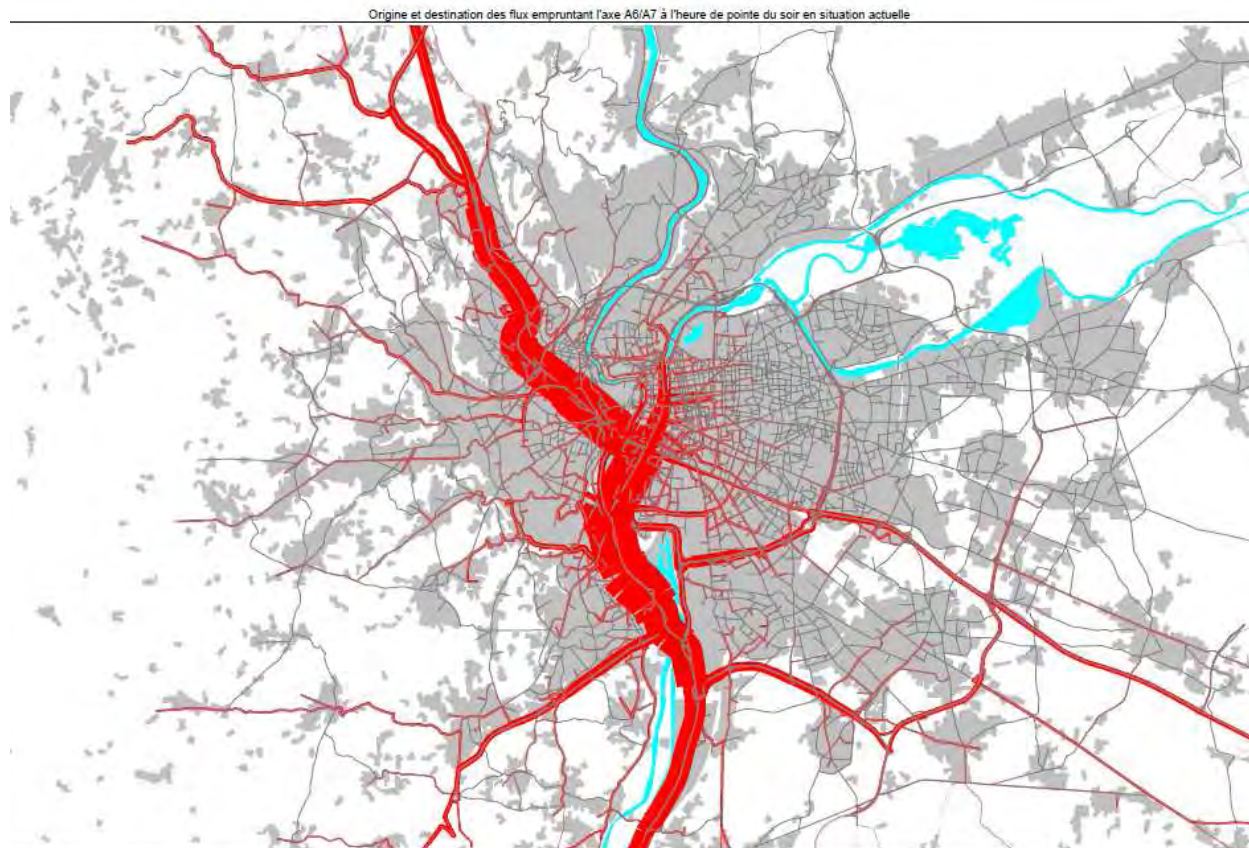


## Quelques éléments d'évaluation... en termes de déplacements

Effet du scénario « Périphérique »	Effet du scénario « Rocade »
<p align="center">Une opportunité de requalification de l'axe A6/A7</p> <p align="center">Un levier de développement de l'intermodalité</p>	
<p>Une fonction principale de desserte entre bassins de vie de l'agglomération</p> <p>Une meilleure préservation des centres villes de l'ouest de la pression automobile par un tracé plus resserré</p> <p>Un périphérique qui distribue mieux vers les grands pôles de l'agglomération, limitant ainsi les infiltrations au sein des voiries secondaires</p>	<p>Une attractivité pour le trafic de transit (principalement Nord Sud)</p> <p>Une plus grande infiltration du trafic parasite Ouest vers Centre sur les voiries secondaires</p> <p>Un contournement plus qu'une desserte pour les polarités de l'Est et du Centre</p>

**Sans infrastructure routière majeure, en renforçant uniquement le développement des TC, peut-on atteindre les mêmes objectifs ?**

**➔ Difficulté à requalifier l'axe A6/A7 en diminuant le trafic de 50% par un report des 78 000\* usagers de l'axe compte tenu notamment des origines et destinations éparées**



**Sans infrastructure routière majeure, en renforçant uniquement le développement des TC, peut-on atteindre les mêmes objectifs ?**

**➔ Difficulté à soulager le territoire Ouest de la pression automobile**

**1/ Pour les échanges de périphérie à périphérie**

- les origines destinations sont très dispersées, les pôles desservis sont peu denses, ils sont donc peu propices à un transport de masse
- la voiture reste et restera encore nécessaire (temps de parcours, souplesse...)

**2/ Les premières réflexions tendent à montrer que le report de trafic attendu vers les TC serait insuffisant** (congestion VP résiduelle très forte en particulier sur les voiries de l'Ouest)

**La réflexion reste à affiner pour le débat :**

- Analyse et acceptabilité des mesures qui pourraient être proposées
- Capacité financière (investissement et exploitation)
- ...

## LA PROCEDURE DE DEBAT PUBLIC (planning prévisionnel)

**Fin janvier 2012** : dépôt du dossier de saisine auprès de la CNDP

**Mars 2012** : réponse de la CNDP

**Septembre 2012** : dépôt du dossier de débat

**Octobre 2012** : avis du CNDP sur dossier et modalités du débat

**Novembre 2012** : début du débat public (4 à 6 mois)

**Février 2013** : fin du débat public

**Avril 2013** : Compte-rendu des débats (dans les 2 mois après la fin des débats)

**Juillet 2013** : décision du MOA (dans les 3 mois après le compte-rendu)

