

anneau des sciences

DÉBAT PUBLIC



► Présentation du projet

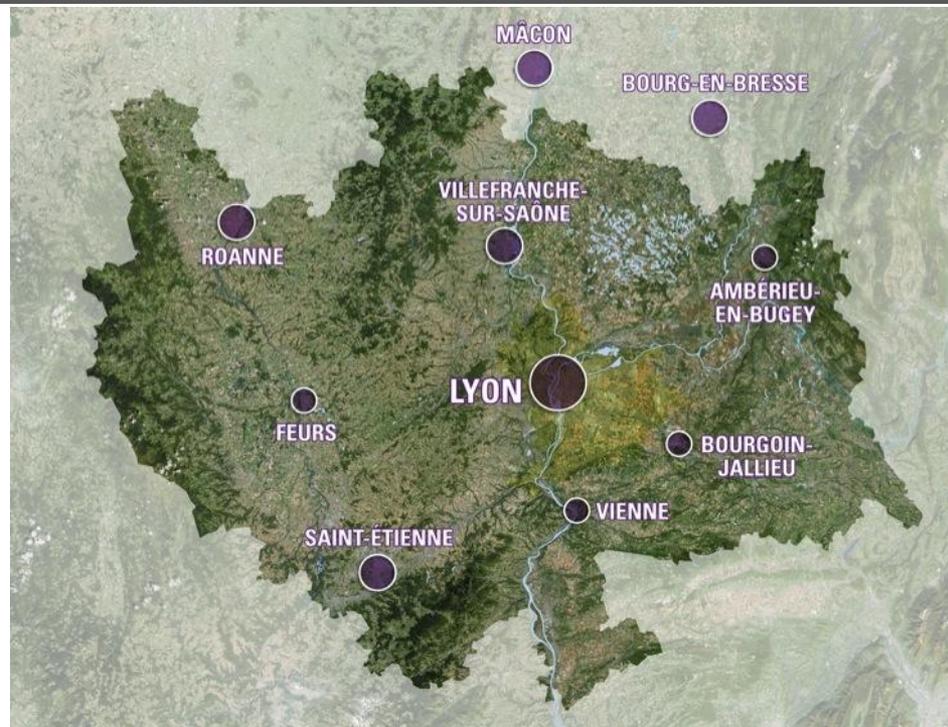
Réunion d'approfondissement: le projet et son contexte

4 décembre 2012

L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE AUJOURD'HUI

- ▶ **Au cœur d'une métropole de 3 millions d'habitants**
- ▶ **Une économie dynamique**
(Depuis 1999: + 80 000 emplois)
- ▶ **Une forte attractivité résidentielle**
(Depuis 1999: + 85 000 habitants)
- ▶ **Une politique de mobilité durable**
 - > 15 ans de politique de Maîtrise de la place de la voiture en ville
 - > 1^{er} réseau de transport collectif urbain*
 - > Agglomération pilote dans l'offre de nouveaux services de mobilité
 - > Des investissements d'envergure dans le « RER lyonnais »

* hors Ile-de-France



L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DANS LE GRAND LYON 1995/2006

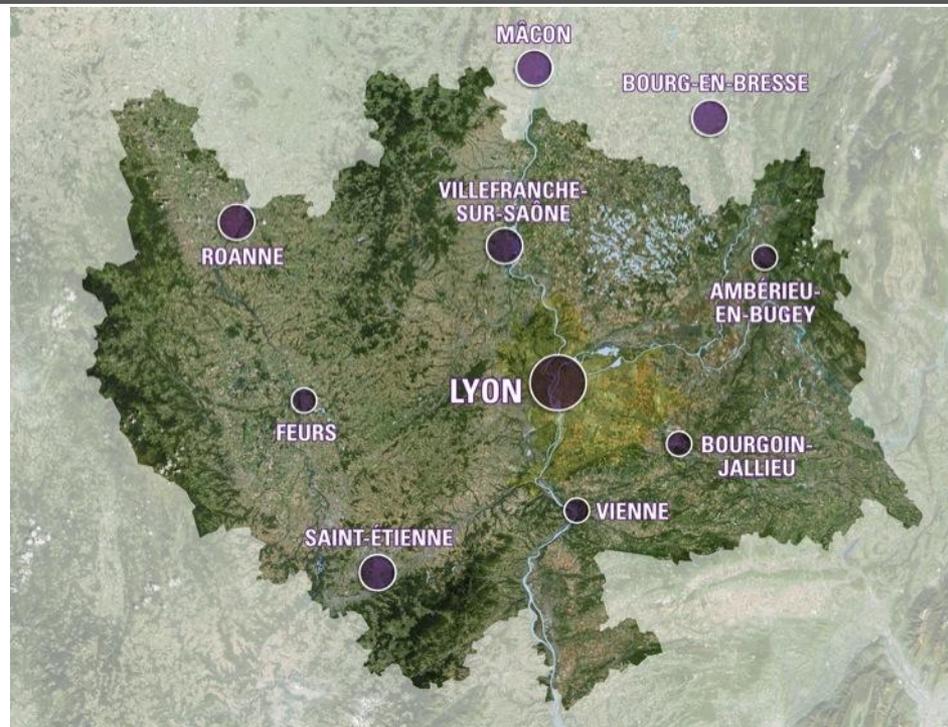
(HORS GIVORS GRIGNY)

		1995		2006	
		NOMBRE DE DÉPLACEMENTS		NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	
	Marche à pied*	↗	32,2% 1 352 349	33,6%	1 309 735
	Deux-roues	↗	1,1% 49 081	2,2%	85 514
	Transports collectifs urbains	↗	13% 543 395	15,3%	597 117
	Autres transports collectifs**	→	1,1% 44 952	0,8%	30 211
	Voiture	↘	51,9% 2 175 080	47,4%	1 848 554
	Autres modes de transport***	→	0,7% 29 600	0,7%	25 689

Source : EMD.

L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE AUJOURD'HUI

- ▶ **Au cœur d'une métropole de 3 millions d'habitants**
- ▶ **Une économie dynamique**
(Depuis 1999: + 80 000 emplois)
- ▶ **Une forte attractivité résidentielle**
(Depuis 1999: + 85 000 habitants)
- ▶ **Une politique de mobilité durable**
 - > 15 ans de politique de Maîtrise de la place de la voiture en ville
 - > 1^{er} réseau de transport collectif urbain*
 - > Agglomération pilote dans l'offre de nouveaux services de mobilité



L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DANS LE GRAND LYON 1995/2006

(HORS GIVORS GRIGNY)

		1995		2006	
		NOMBRE DE DÉPLACEMENTS		NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	
	Marche à pied*	↗ 32,2%	1 352 349	33,6%	1 309 735
	Deux-roues	↗ 1,1%	49 081	2,2%	85 514
	Transports collectifs urbains	↗ 13%	543 395	15,3%	597 117
	Voiture	↘ 51,9%	2 175 080	47,4%	1 848 554
	Autres modes de transport***	→ 0,7%	29 600	0,7%	25 689

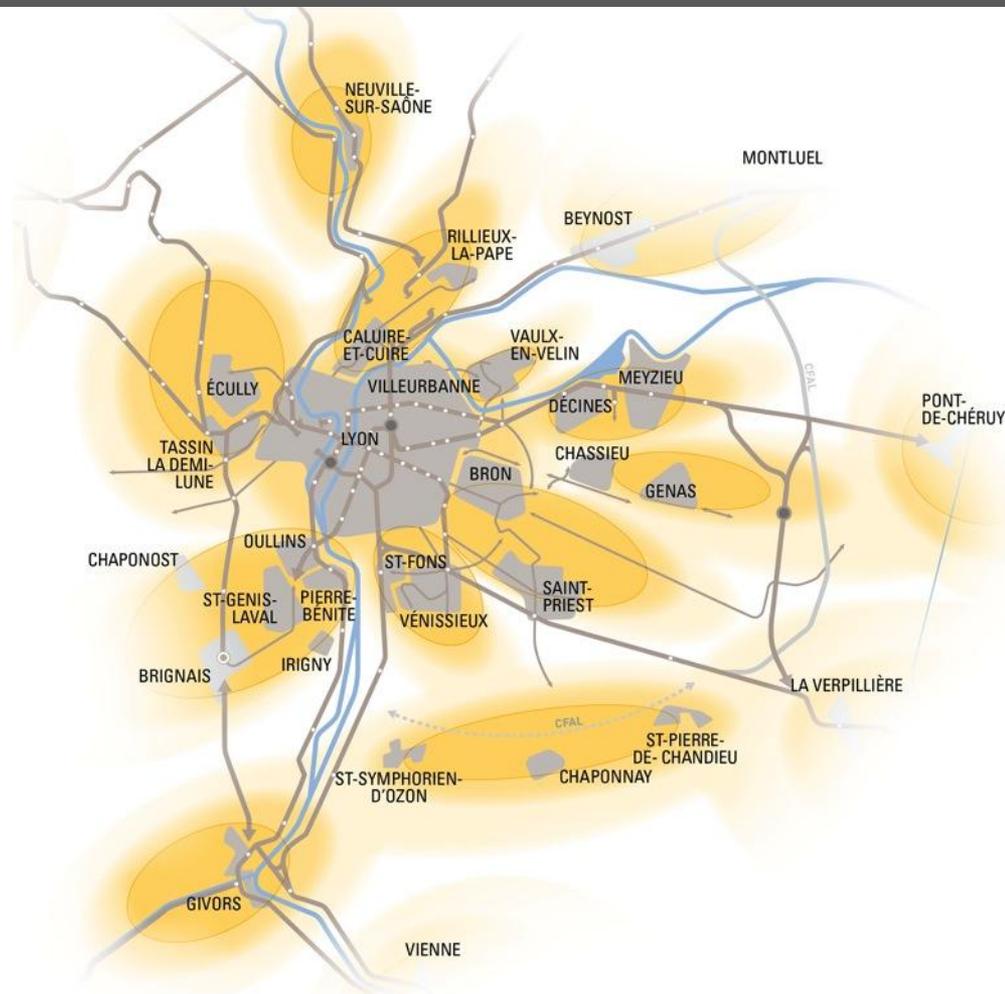
* hors Ile-de-France

Trois choix fondateurs

- ▶ Le choix du **développement économique**
- ▶ Le choix du **développement démographique** et d'un **urbanisme de qualité**
- ▶ Le choix de mettre **la nature à portée de tous**

Pour rendre ces choix possibles et accueillir 150 000 habitants supplémentaires en 2030

Amplifier la politique de mobilité durable

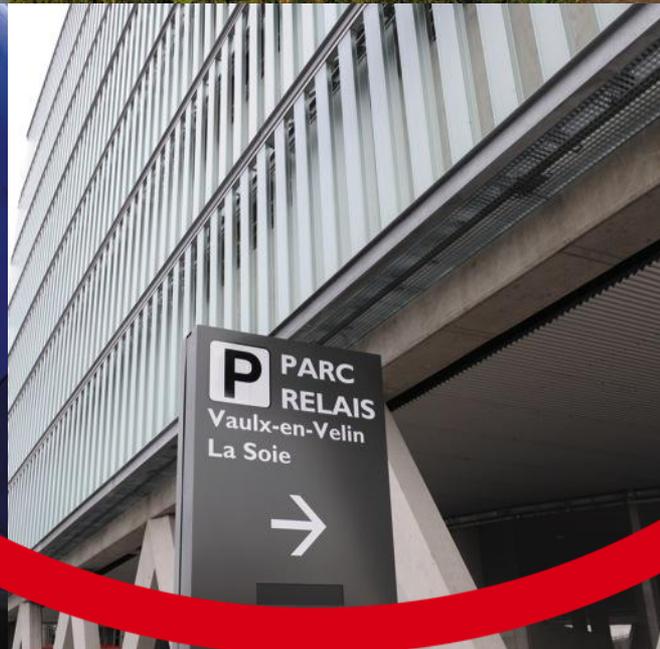


LE CHOIX DU MODÈLE MULTIPOLAIRE

- Un modèle anti « tâche d'huile »
- Vie quotidienne organisée autour des bassins de vie
- Equipements, logements et emplois dans les polarités urbaines
- Développer les transports en commun

La politique de mobilité durable, c'est :

- ▶ articuler
tous les modes
de transport
- ▶ faciliter
le passage
d'un mode
de transport
à l'autre

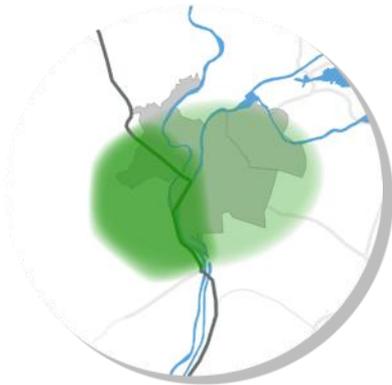


Les constats à retenir

- ▶ À l'échelle de l'agglomération
 - > Un **réseau routier** qui mélange les fonctions
 - > Une autoroute **A6-A7 saturée** passant au cœur de la ville, véritable **scandale écologique**
- ▶ À l'échelle de l'ouest
 - > Un **réseau routier déficient et congestionné**
 - > Un réseau de **bus englués** dans la circulation automobile et donc peu compétitif
 - > Un réseau TER en développement qui ne peut suffire à résoudre les problèmes de mobilité

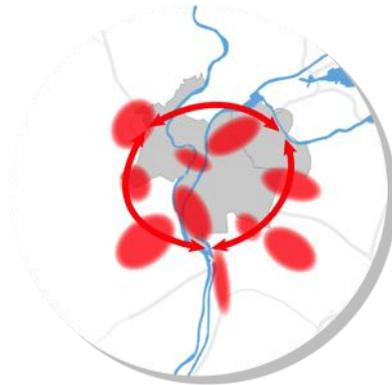


**Résoudre les dysfonctionnements identifiés
tout en apportant des réponses aux objectifs suivants :**



Soulager

les cœurs de villes



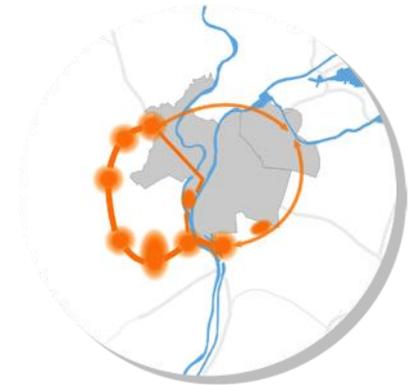
Relier

les pôles d'innovation



Rendre accessibles

les bassins de vie



Développer

de grands projets

Ces **objectifs** peuvent ils être **atteints uniquement**
par des **transports collectifs**?

Analyse de 3 hypothèses fondées sur une mobilité urbaine organisée
autour des seuls transports collectifs sans infrastructure routière nouvelle

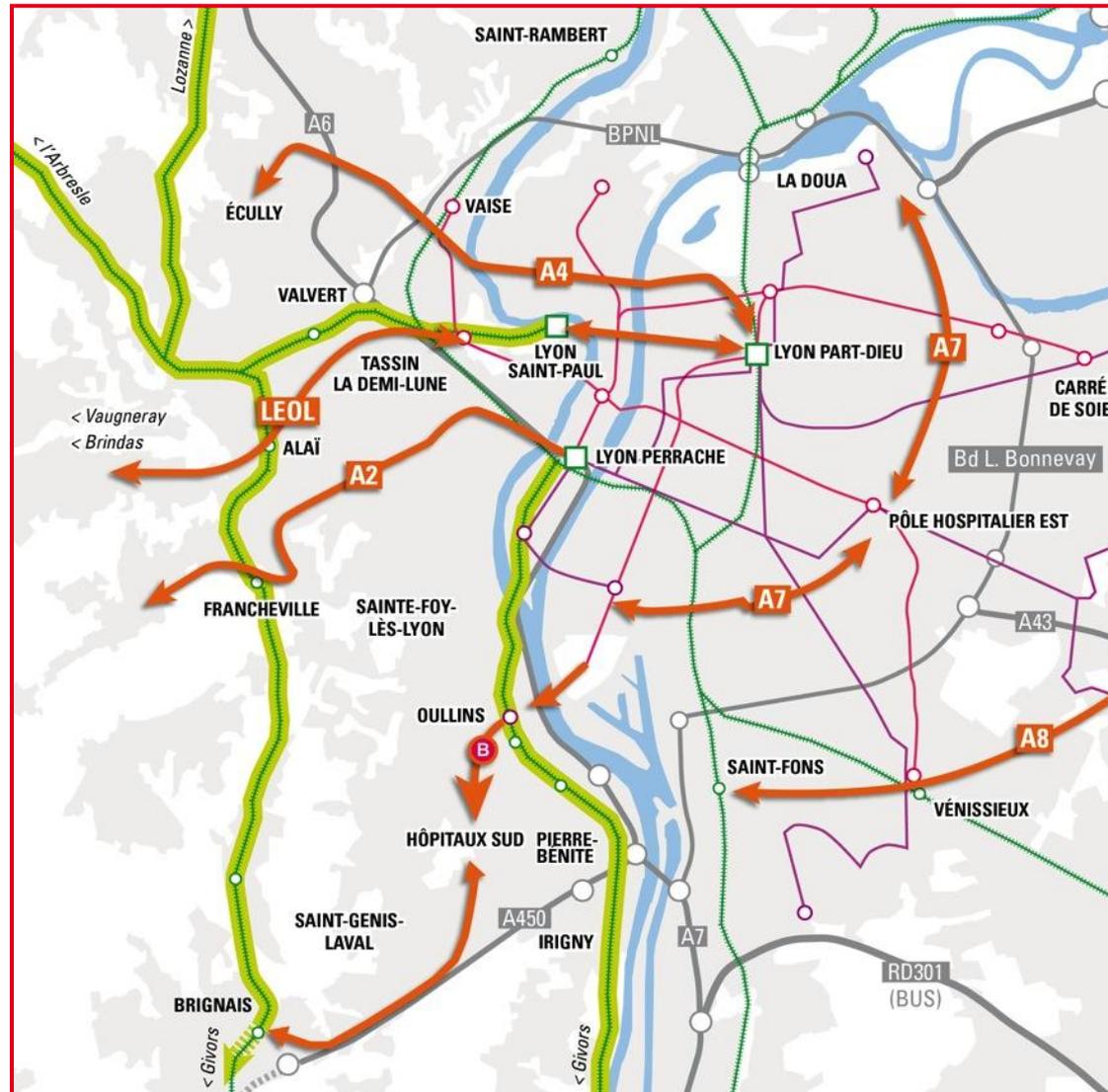
Les projets pris en compte

► Réseau de transport collectif

- > Le prolongement de la ligne B du métro jusqu'aux Hôpitaux Sud
- > La réalisation de plusieurs lignes fortes complémentaires : LEOL, A2, A4 Nord, A7, A8, ligne Brignais-Hôpitaux
- > Une nouvelle offre de service en tram-train sur la branche de Sain-Bel et sur la branche de Brignais
- > La réouverture de la ligne Givors-Brignais

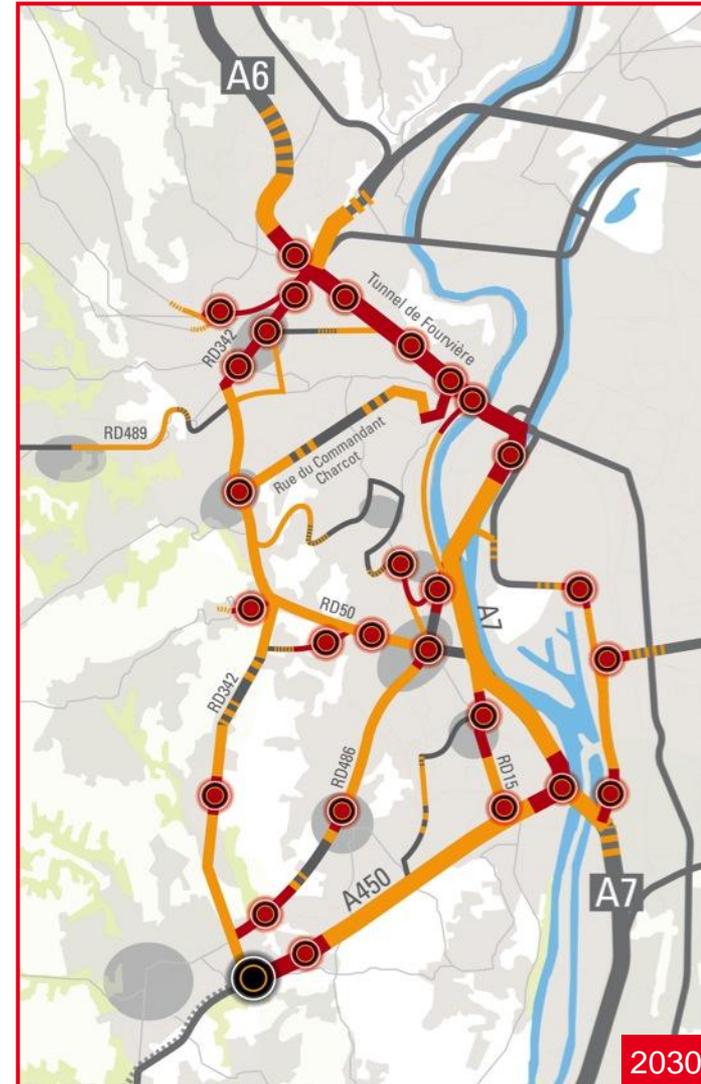
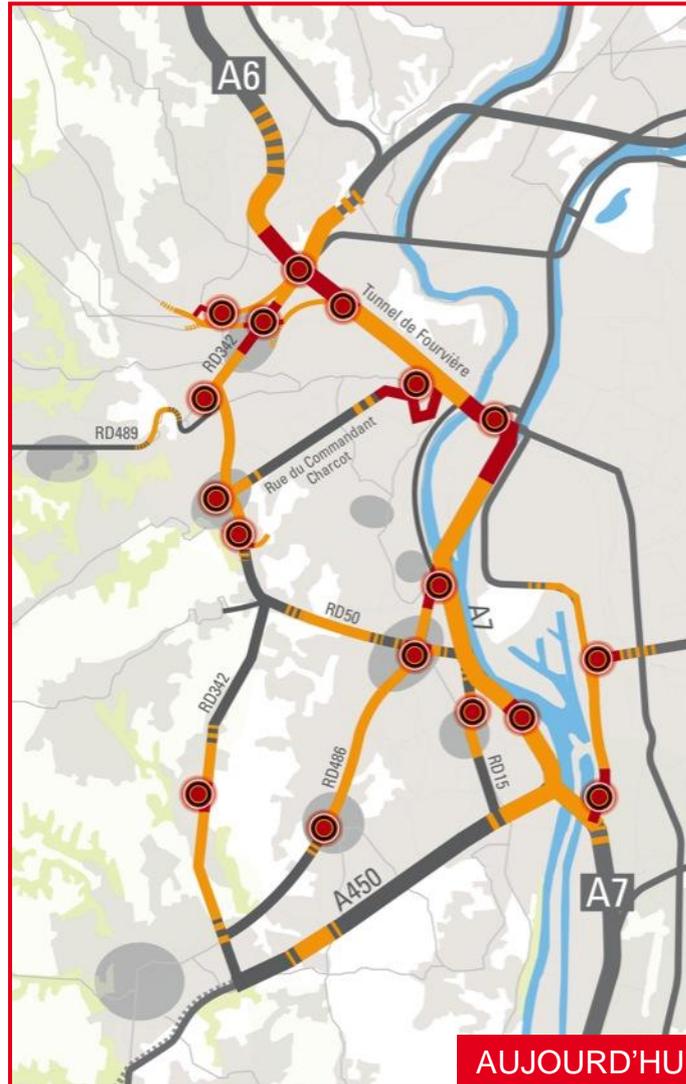
► Réseau viaire

- > A89, A45, BUE, réalisés
- > Pas de requalification d'A6/A7 ni des voiries dans l'ouest
- > Pas d'Anneau des Sciences



Effets attendus par rapport à la situation actuelle

- ▶ Une forte augmentation de la congestion
- ▶ Une croissance des trafics (jusqu'à + 30%)
- ▶ 40% de temps passé en plus sur les voiries secondaires de l'ouest



Les projets pris en compte

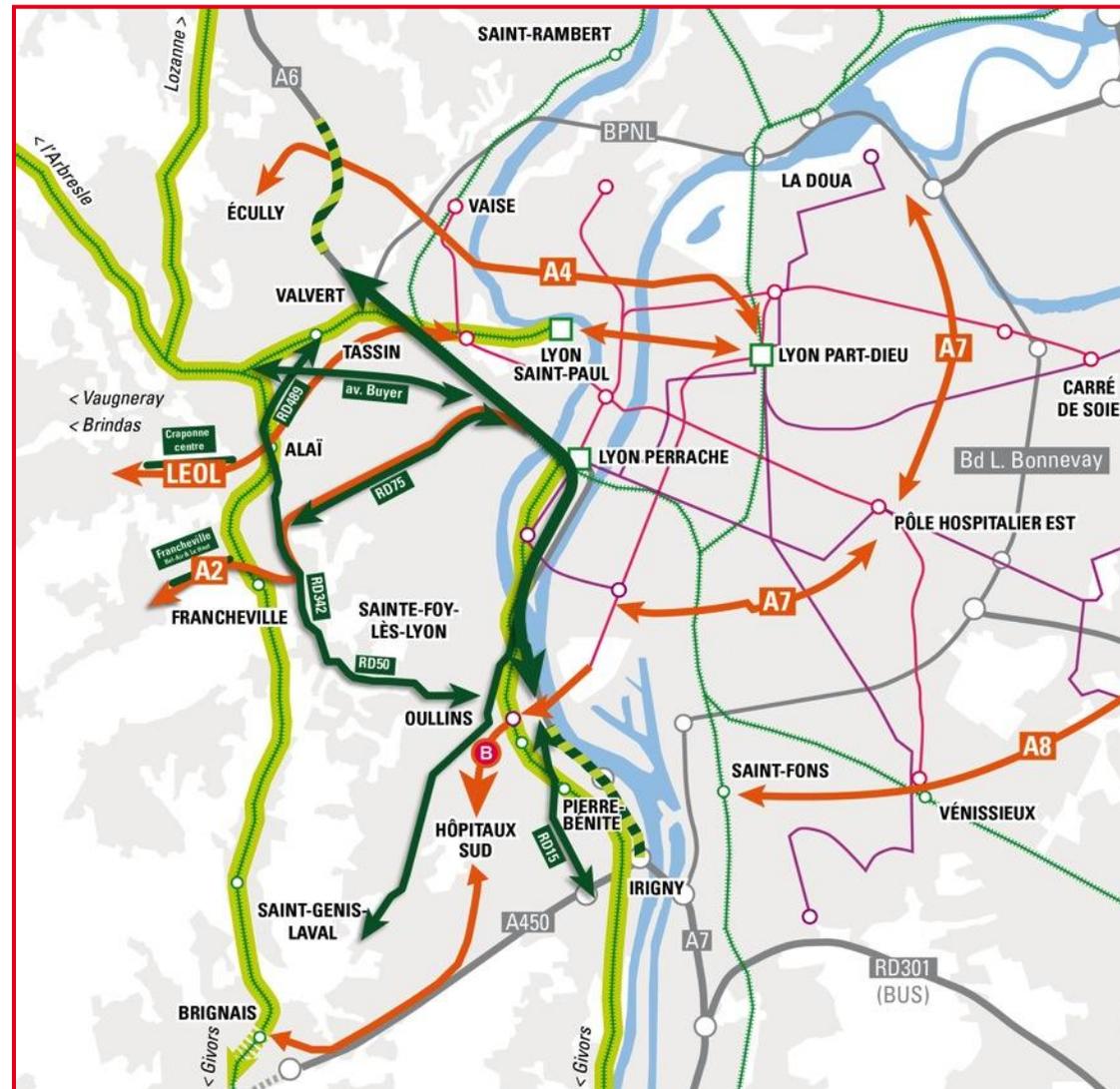
► Réseau de transport collectif

> Celui inscrit au SCOT

► Réseau viaire

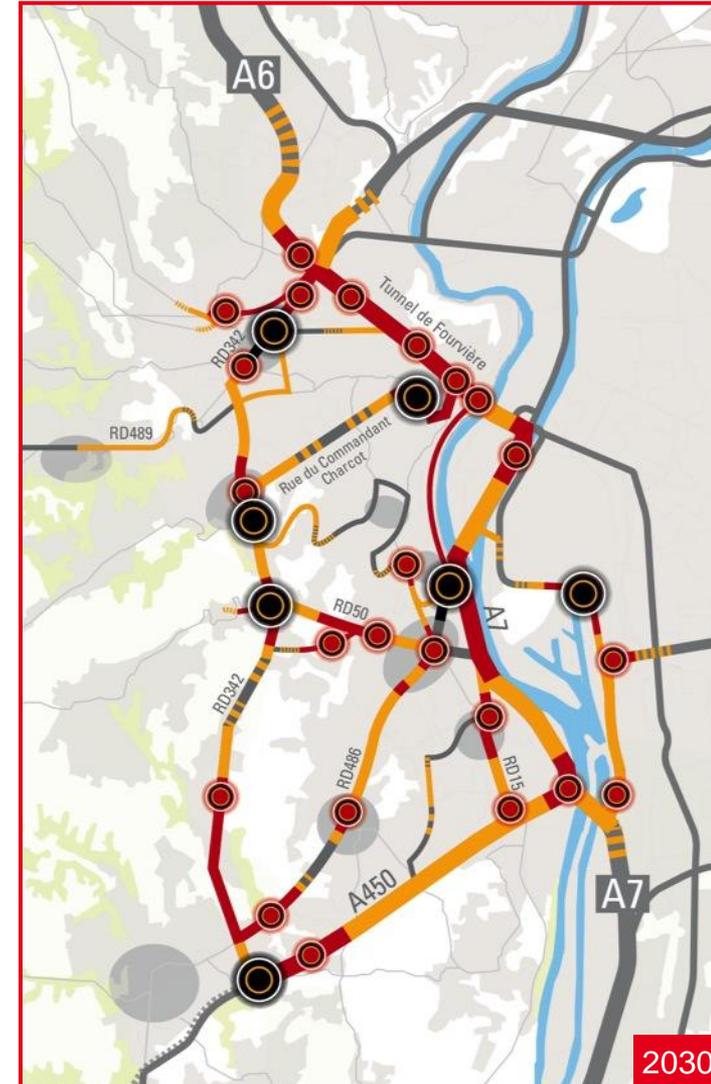
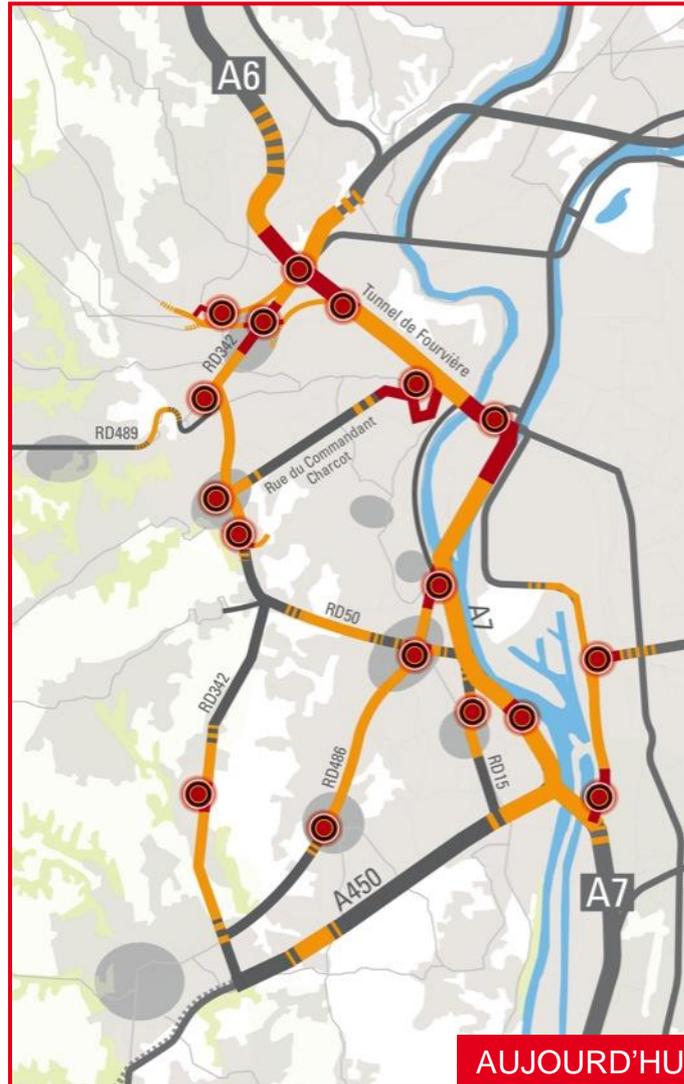
> La requalification de l'axe A6-A7 en boulevard urbain avec sites propres, aménagement modes doux, larges trottoirs.

> La requalification des Voiries de l'ouest, traversant les centres villes : mise en place de sites propres bus, réductions des vitesses,...



Effets attendus par rapport à la situation actuelle

- ▶ Une très forte augmentation de la congestion
- ▶ Baisse du trafic sur les axes requalifiés, forte croissance ailleurs
- ▶ 70% de temps passé en plus sur les voiries secondaires de l'ouest

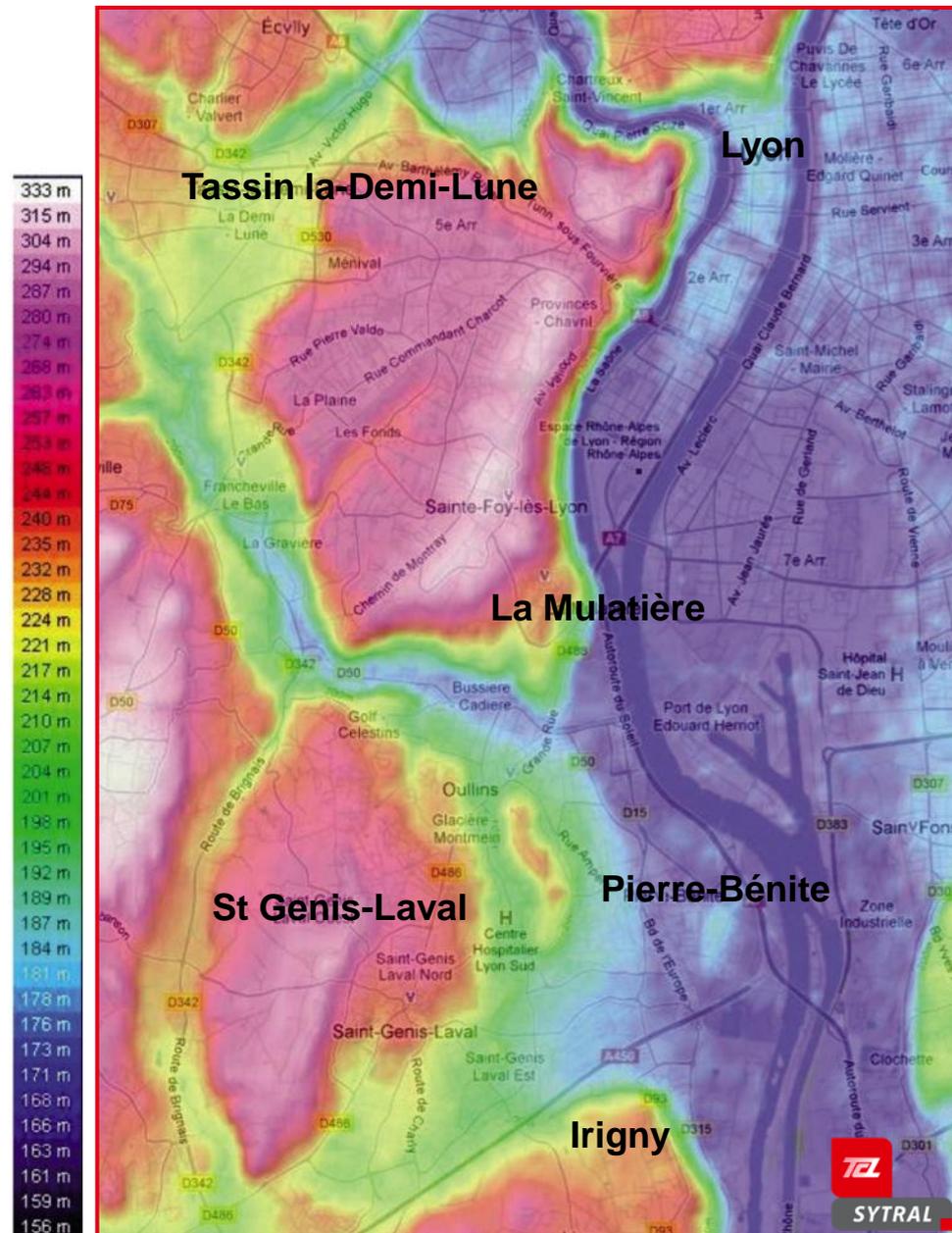


L'ouest lyonnais : un secteur difficile à desservir par des transports collectifs urbains lourds

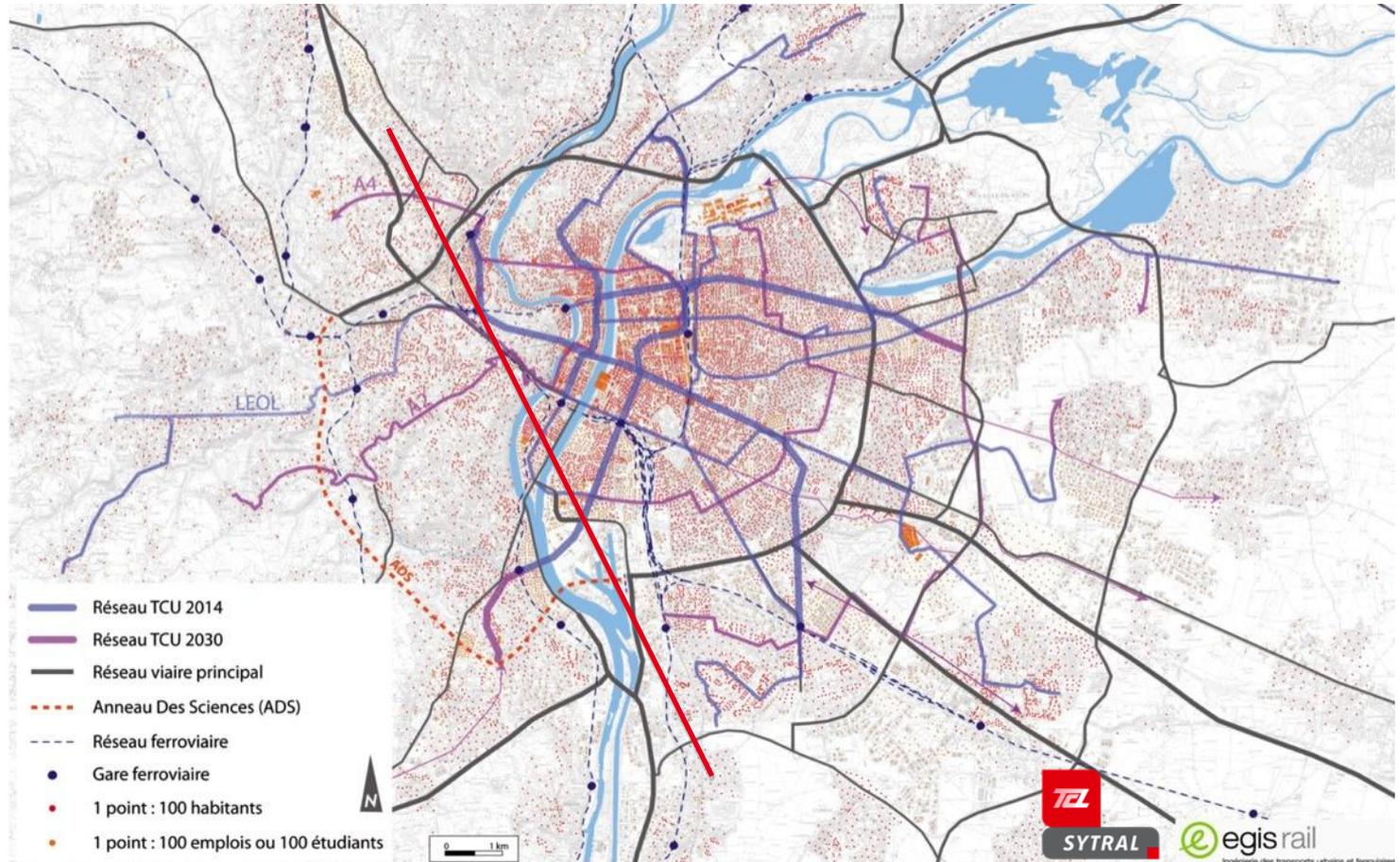
La conjonction

- > du relief, de l'effet vallon et donc de voiries contraintes,
- > des faibles densités de population et d'emplois,
- > de la congestion automobile,

rend difficile la mise en place d'une offre TC attractive et efficace par le réseau de surface et ne justifie pas la mise en place d'une desserte lourde



**L'ouest lyonnais :
un secteur difficile à desservir
par des transports collectifs
urbains lourds**



HYPOTHÈSE 3

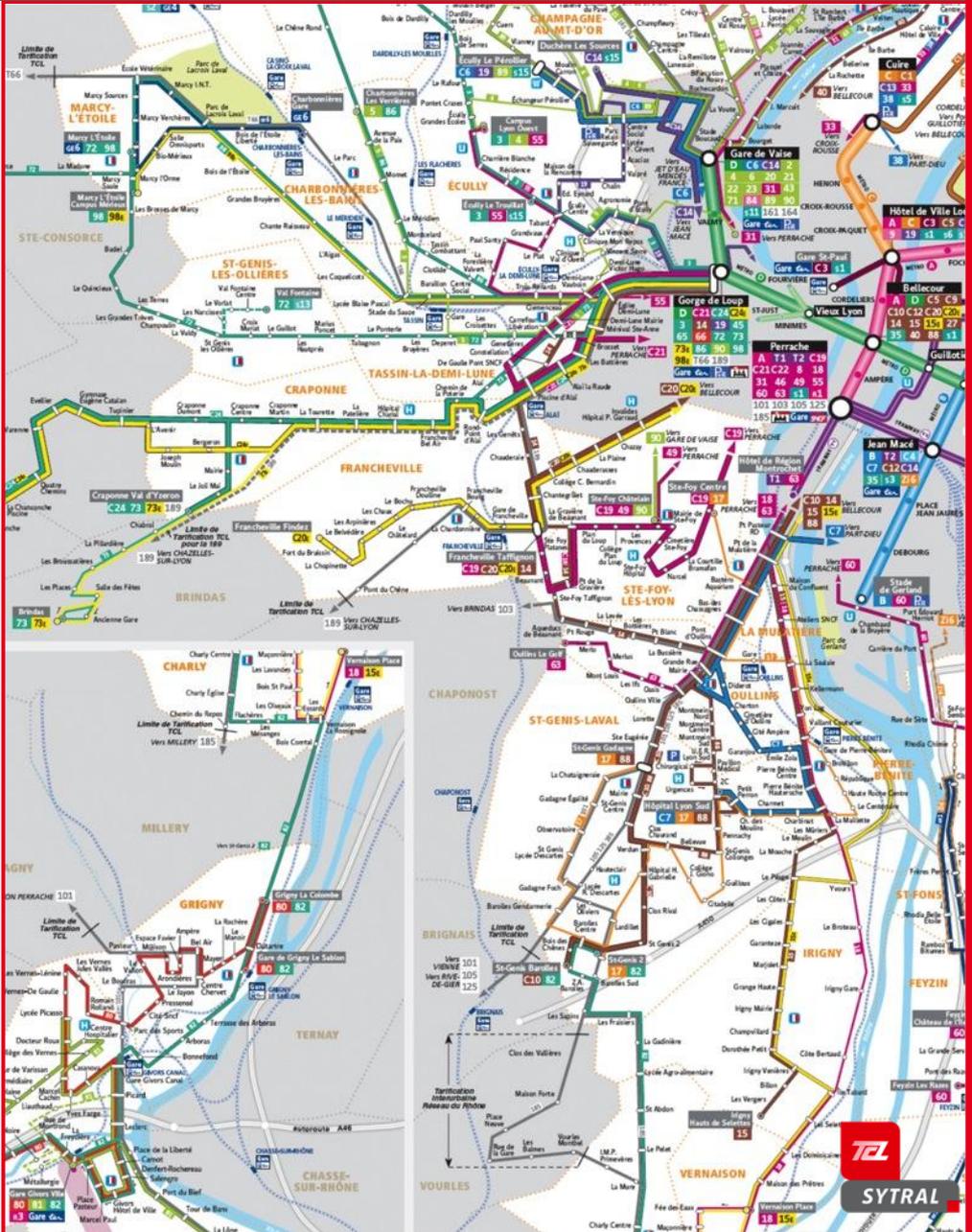
RECHERCHE DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS LOURDS

Des clientèles faibles sur les corridors non traités par le plan du Scot



LIGNE	VOYAGES JOM octobre 2011
14 Bellecour - Francheville - Gorge de Loup	4253
C7 Part-Dieu - Oullins - Hôpitaux sud	10662
C10 Bellecour - Oullins - Saint-Genis-Laval	11553
63 Perrache - Confluence - Oullins	5609
88 Bellecour - Saint-Genis-Laval	5208
17 Sainte-Foy-lès-Lyon - Hôpitaux sud - Saint-Genis-Laval	2883
15 Bellecour - Irigny - Vernaison	7070
C20 Bellecour - Saint-Irénée - Francheville	12039
C19 Perrache - Sainte-Foy-lès-Lyon - Francheville	5267
C24 Gorge de Loup - Craponne - Vaugneray	8529
73 Gorge de Loup - Brindas	1283
3 Gorge de Loup - Dardilly/Limonest	6549
19 Hôtel de Ville Lyon - Écully	5110
66 Saint-Just - Champagne	2185
5 Pont Mouton - Tassin - Charbonnières	1194

Source : Tableau de bord mensuel - octobre 2011. Kéolis Lyon



HYPOTHÈSE 3

RECHERCHE DE NOUVELLES LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS LOURDS

Des clientèles faibles sur les corridors non traités par le plan du Scot



LIGNE

VOYAGES JOM
octobre 2011

C7 Part-Dieu - Oullins - Hôpitaux sud

10 662

C10 Bellecour - Oullins - Saint-Genis-Laval 11 552

C10 Bellecour - Oullins - Saint-Genis-Laval

11 553

17 Sainte-Foy-lès-Lyon - Hôpitaux sud - Saint-Genis-Laval 2883

15 Bellecour - Irigny - Vernaison 7070

C20 Bellecour - Saint-Irénée - Francheville

12 039

C24 Gorge de Loup - Craponne - Vaugneray 8529

73 Gorge de Loup - Brindas 1283

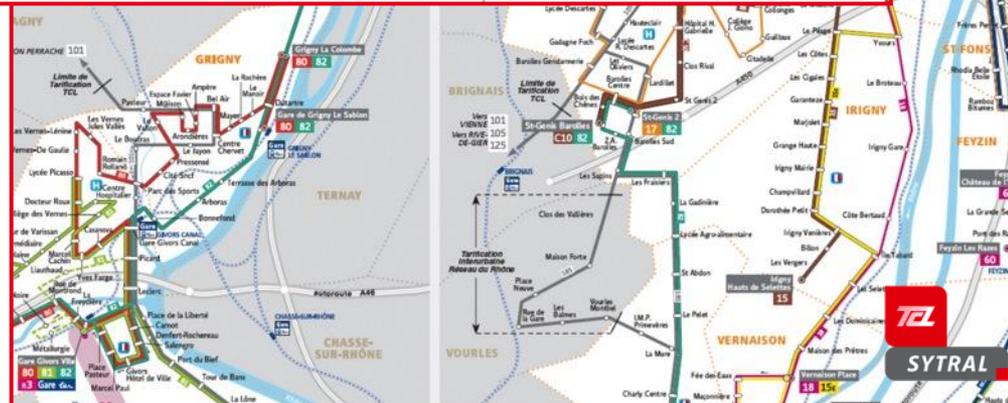
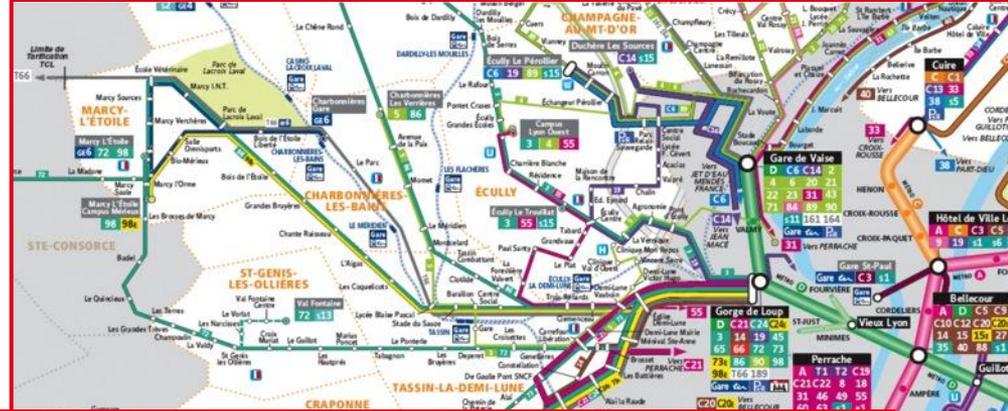
3 Gorge de Loup - Dardilly/Limonest 6549

19 Hôtel de Ville Lyon - Écully 5110

66 Saint-Just - Champagne 2185

5 Pont Mouton - Tassin - Charbonnières 1194

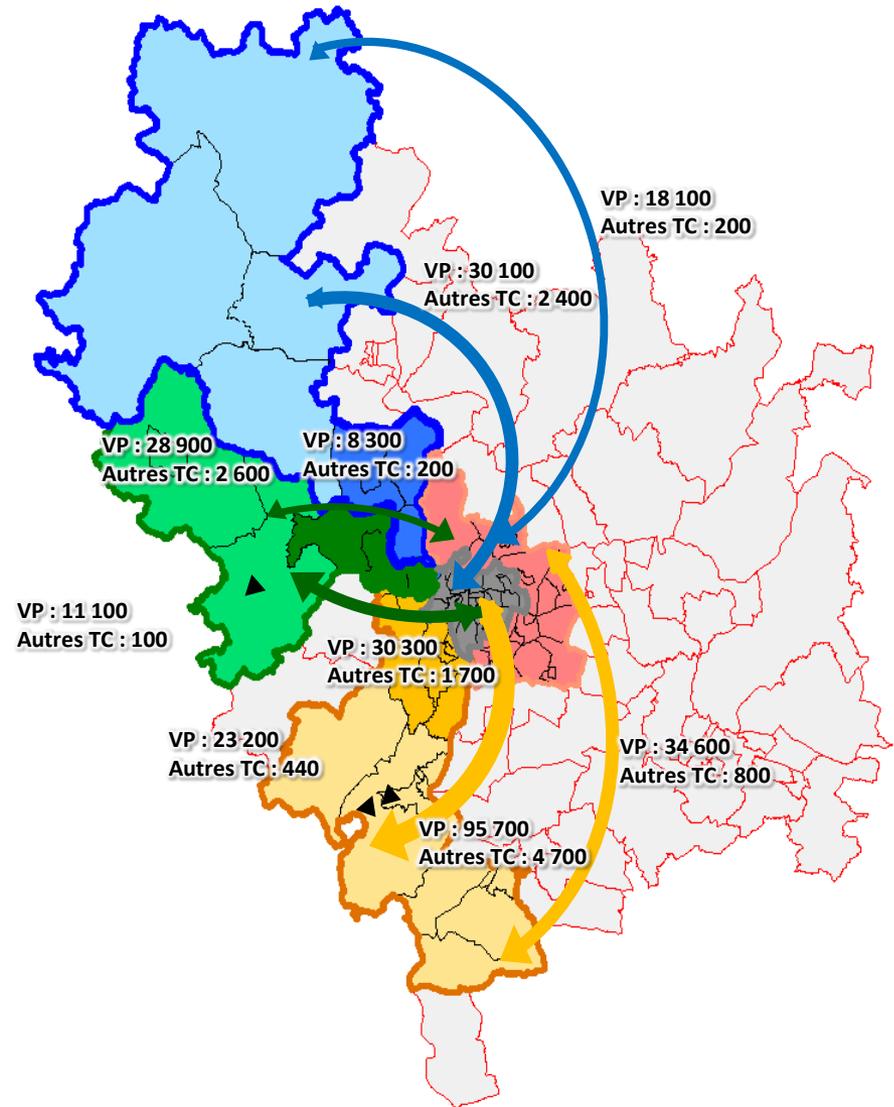
Source : Tableau de bord mensuel - octobre 2011. Kéolis Lyon



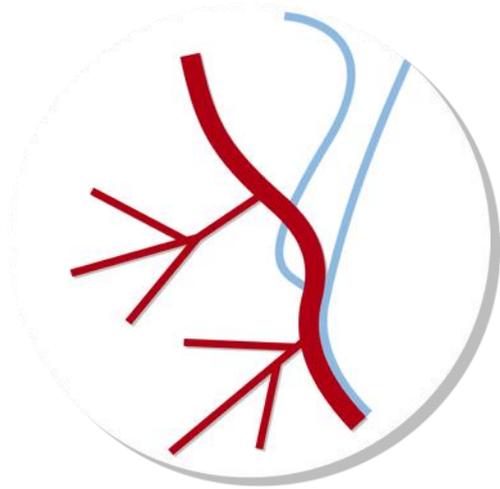
**Le renforcement
de l'offre ferroviaire**

Impact sur le trafic d'A6/A7

> Un potentiel de report qui correspond à environ 11% du nombre d'usagers total de l'axe à l'horizon 2030

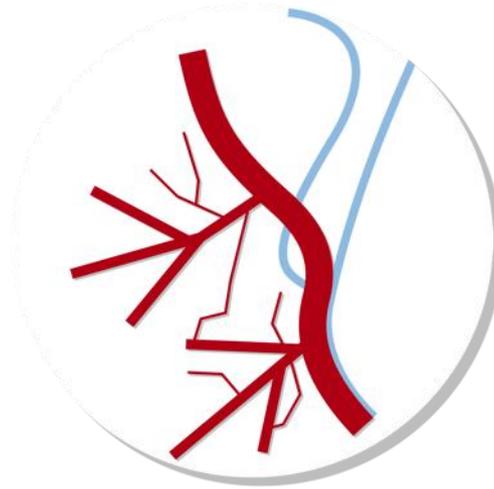


**Un potentiel théorique
de clientèle sans commune
mesure avec l'ambition
de requalification d'A6/A7**



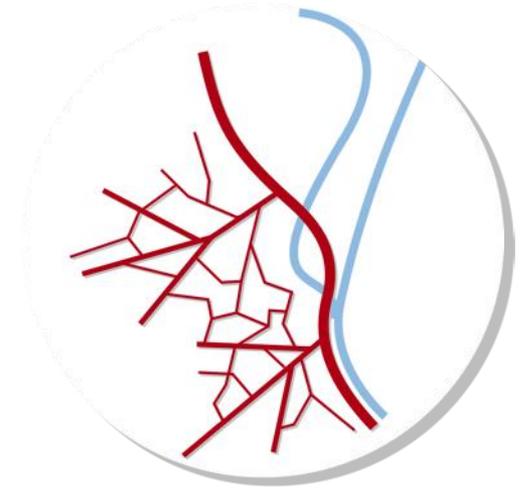
Situation actuelle

Forte congestion
sur le réseau principal
d'accès au centre



Hypothèse 1

Dégradation
de la situation y compris
sur le réseau local



Hypothèses 2 et 3

> Paralysie
du réseau principal
> Forte dégradation
sur le réseau local

CES OBJECTIFS PEUVENT ILS ÊTRE ATTEINTS UNIQUEMENT PAR DES TRANSPORTS COLLECTIFS?

ANALYSE DES 3 HYPOTHÈSES

Les points à retenir

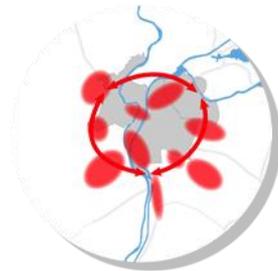
- ▶ Aucune des hypothèses étudiées ne répond aux objectifs fixés
- ▶ Aucune des hypothèses ne résout les dysfonctionnements
- ▶ Elles génèrent des coûts d'investissement et de fonctionnement en transports en commun très élevés par rapport aux densités de clientèle desservies, ce qui risquerait de mettre en péril l'équilibre financier des Autorités Organisatrices de Transports.

-
- > **L'accessibilité des territoires n'est que ponctuellement renforcée**
 - > **Les sites économiques et universitaires ne sont pas mieux reliés**
 - > **Les grands sites de projets ne trouvent pas les conditions nécessaires à leur développement**
 - > **La congestion des cœurs de ville est renforcée**

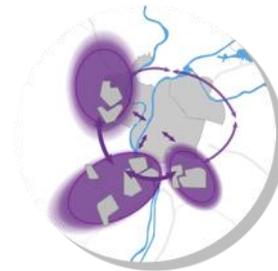
**Résoudre les dysfonctionnements identifiés
tout en apportant des réponses aux objectifs suivants :**



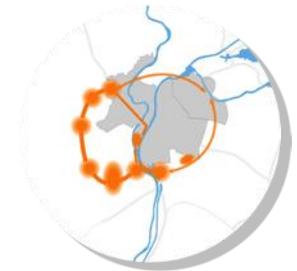
Soulager



Relier



Rendre accessible



Développer

anneau des sciences



Une infrastructure



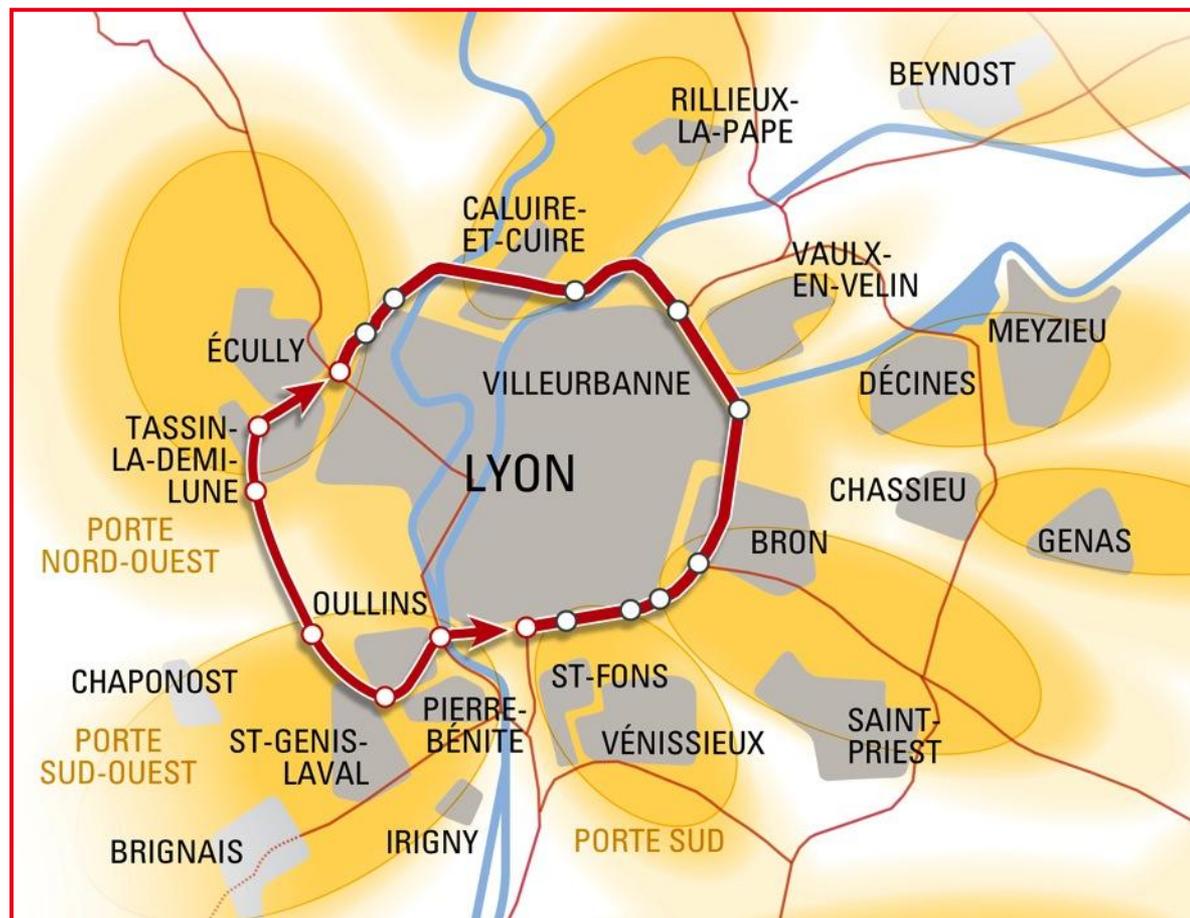
Une stratégie multimodale



Un projet de territoire

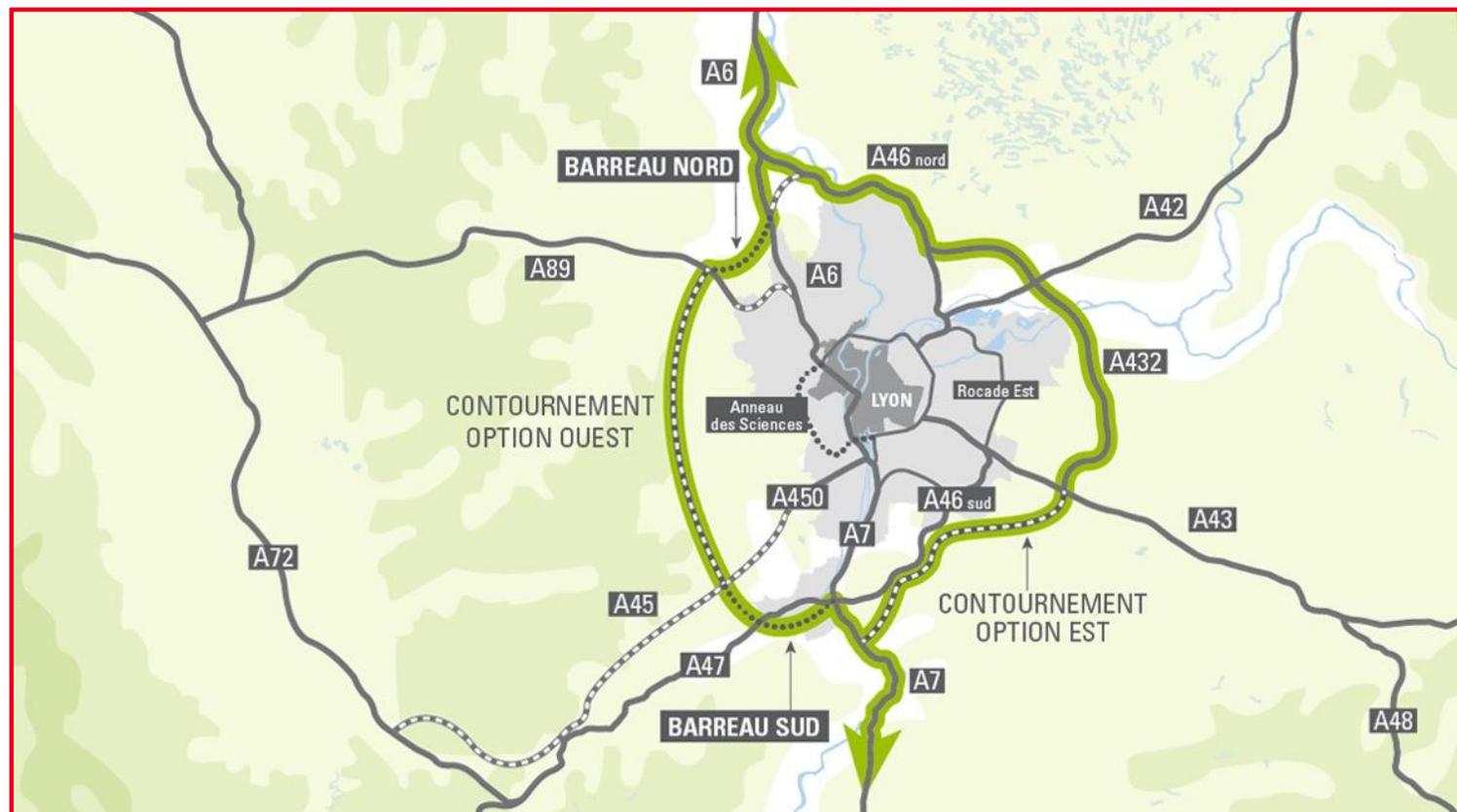


- ▶ Une infrastructure permettant le bouclage du ring lyonnais
- ▶ Un projet qui relie efficacement les bassins de vie et favorise le rééquilibrage de l'agglomération
- ▶ Une voirie de distribution des trafics locaux...



- ▶ ...et non pas un grand contournement autoroutier de Lyon, décision qui relève de l'Etat (c'est un préalable à la réalisation de l'Anneau des Sciences)

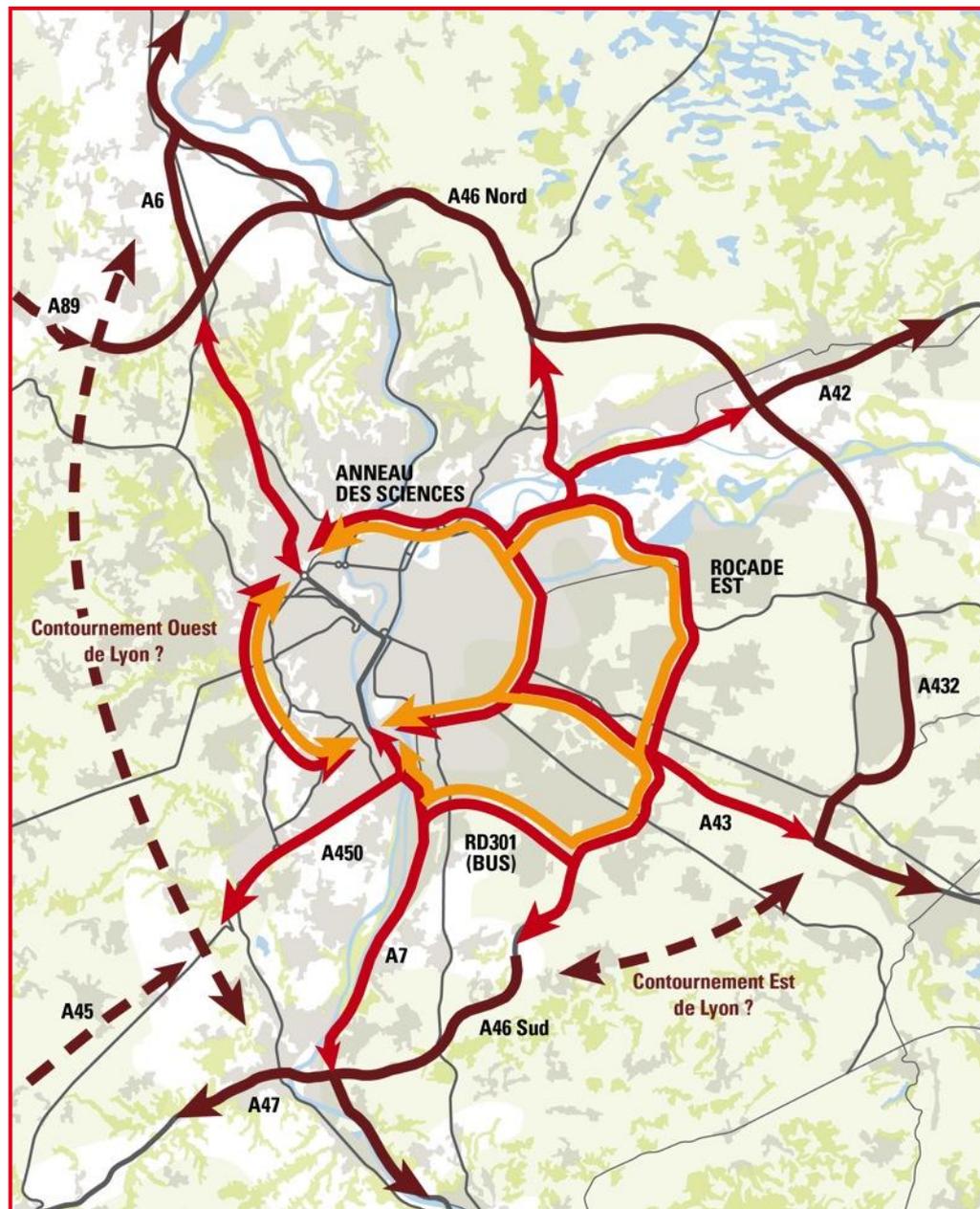
TRANSIT NORD-SUD





Un réseau de voiries
enfin **hiérarchisé**

- ▶ L'Anneau des Sciences
pour les circulations
locales
- ▶ Un grand contournement
autoroutier pour
les circulations de transit

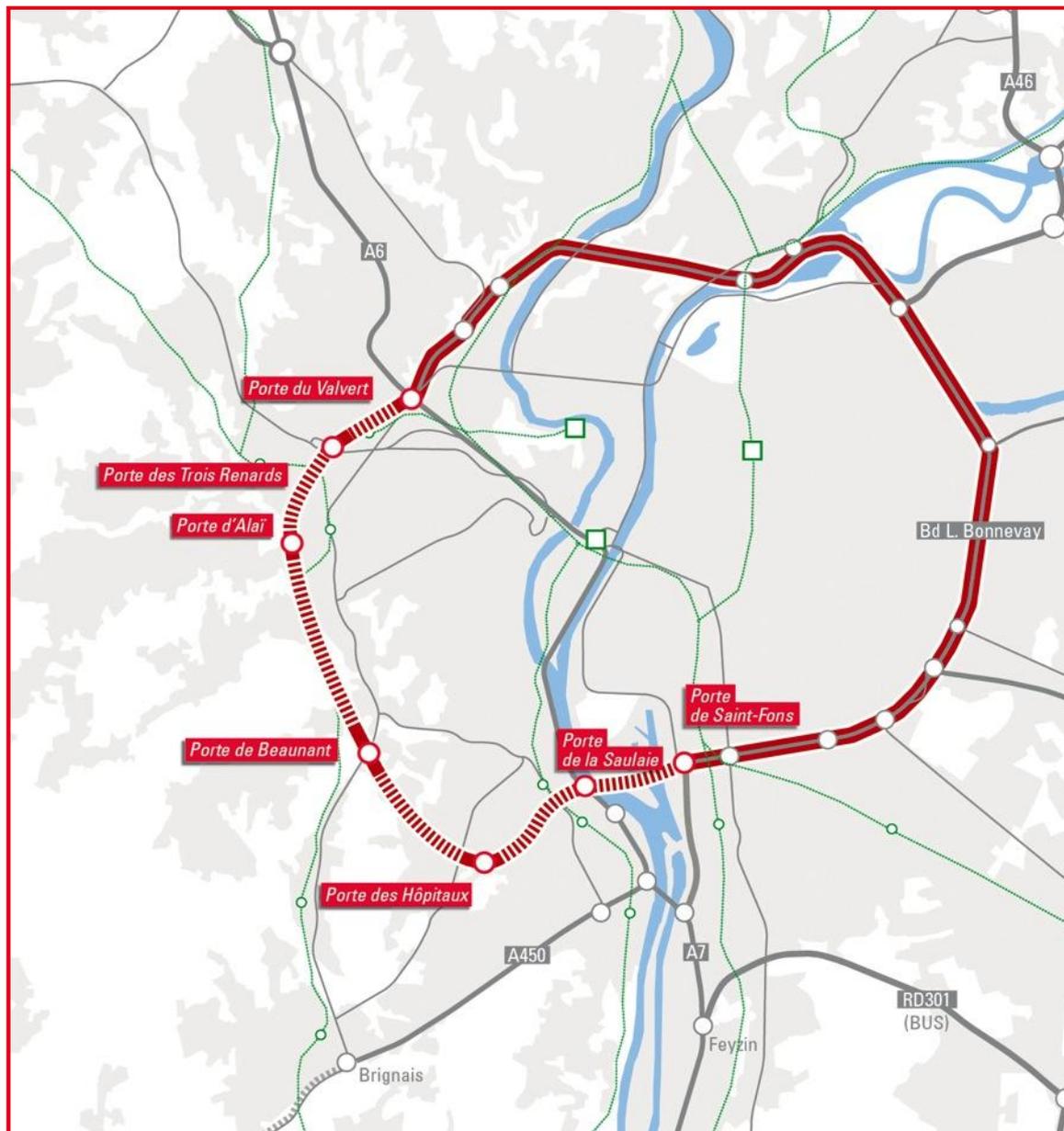




► Une infrastructure
de **14,8 km**
dont **80% enterrés**

► **7 portes:**

- Porte de Valvert
- Porte des Trois Renards
- Porte d'Alaï
- Porte de Beaunant
- Porte des Hôpitaux
- Porte de la Saulaie
- Porte de Saint Fons





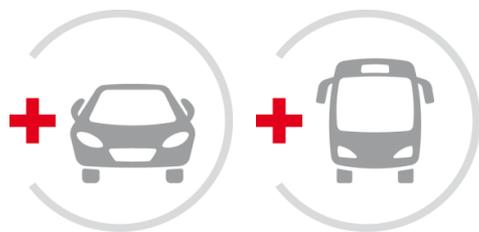
► **Des lignes de bus express** à haut niveau de service sur l'Anneau des Sciences

► **Des aménagements pour les bus** sur l'A6-A7 requalifiée en boulevard urbain apaisé

► La création d'une bonne **connexion au réseau lourd de Transport Collectif Urbain et au réseau TER**

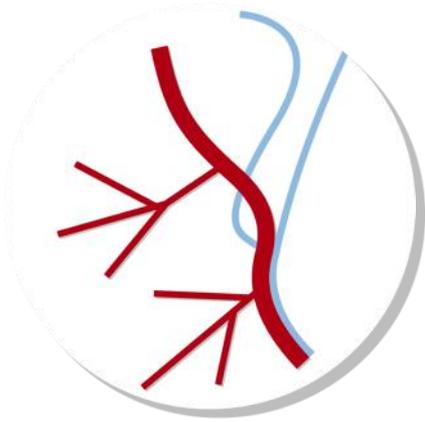
► **Des lignes nouvelles de Transports en Commun**





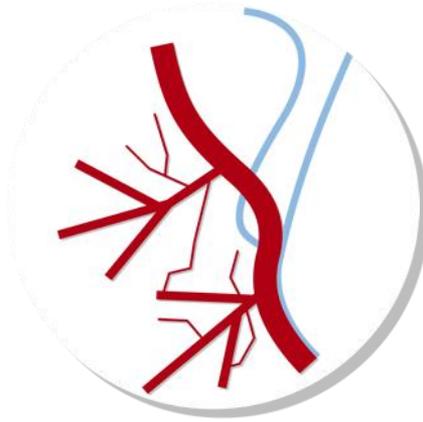
- ▶ Des aménagements facilitant la circulation des bus sur le réseau routier de l'ouest pour des transports collectifs plus performants
- ▶ Un réseau important de **parcs-relais connectés**
- ▶ Des mesures de **développement du covoiturage**





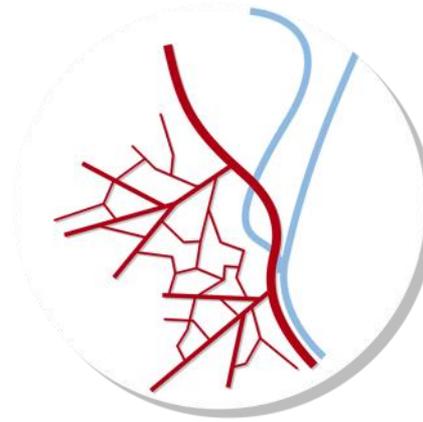
Situation actuelle

Forte congestion
sur le réseau
principal d'accès
au centre



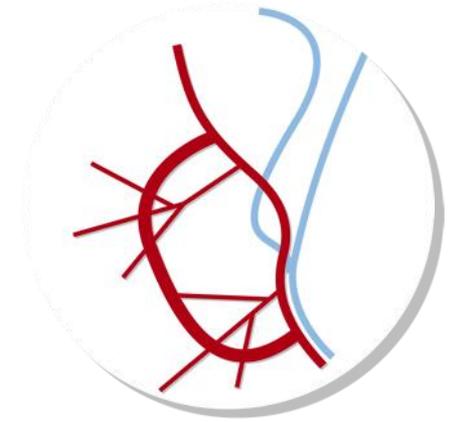
Hypothèse 1

Dégradation
de la situation
y compris sur
le réseau local



Hypothèses 2 et 3

> Paralysie du
Réseau principal
> Forte
dégradation sur
le réseau local



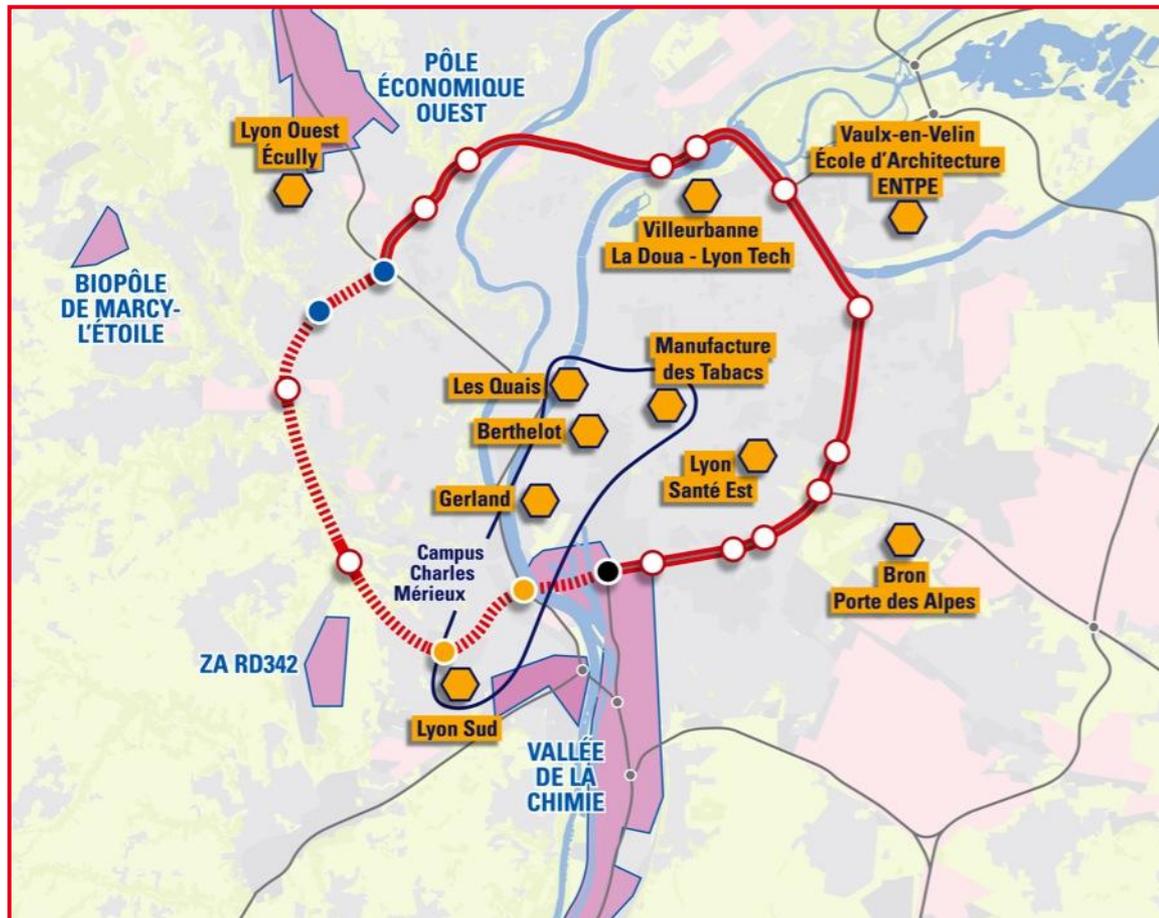
Anneau des Sciences

> Apaisement
sur A6/A7 et les
réseaux de l'Ouest
> Trafic canalisé
sur l'Anneau
des Sciences



Un levier de **développement économique**

- ▶ Un projet qui met en réseau **les pôles économiques et les sites universitaires et de recherche**
- ▶ Un outil de la **stratégie de renforcement des pôles de compétitivité**
- ▶ Une identité **d'ensemble autour du concept de l'Anneau des Sciences**



UN PROJET DE TERRITOIRE



Un levier d'opérations majeures
de **requalification urbaine**

- ▶ L'occasion d'enclencher
une **dynamique
de grands projets**
à l'identique des stratégies
développées dans
les grandes métropoles
européennes autour
de leur boulevard périphérique



CALLE 30, MADRID - HIER



CALLE 30, MADRID - AUJOURD'HUI

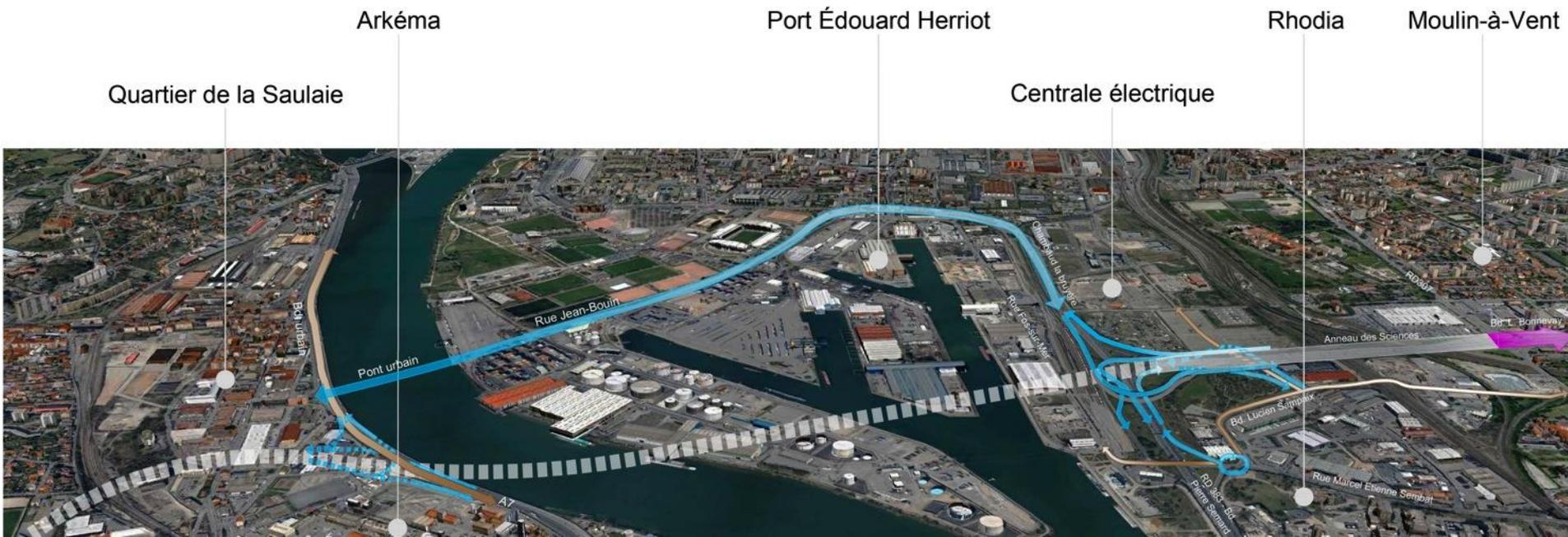


- ▶ La transformation A6-A7 en **boulevard urbain** : une véritable mutation du cœur de l'agglomération
- ▶ De Confluence à Pierre-Bénite, des quartiers ouverts sur le fleuve
- ▶ Des **cœurs de ville libérés** du trafic automobile pour un **cadre de vie amélioré** et des **Transports en Commun plus performants**



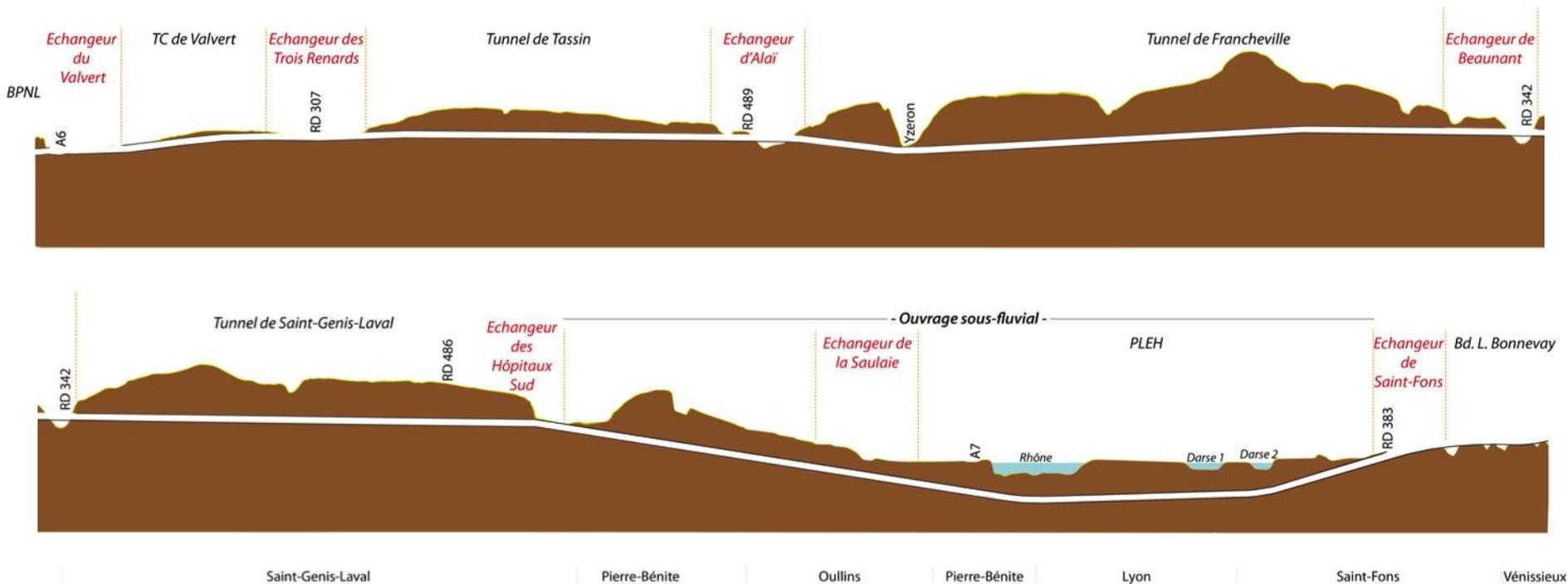


Un levier
d'opérations
majeures
de **développement
urbain**



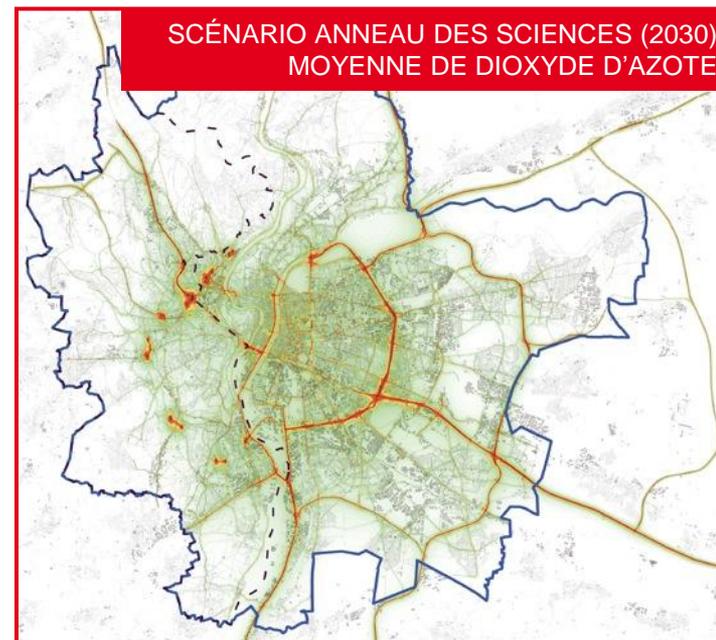
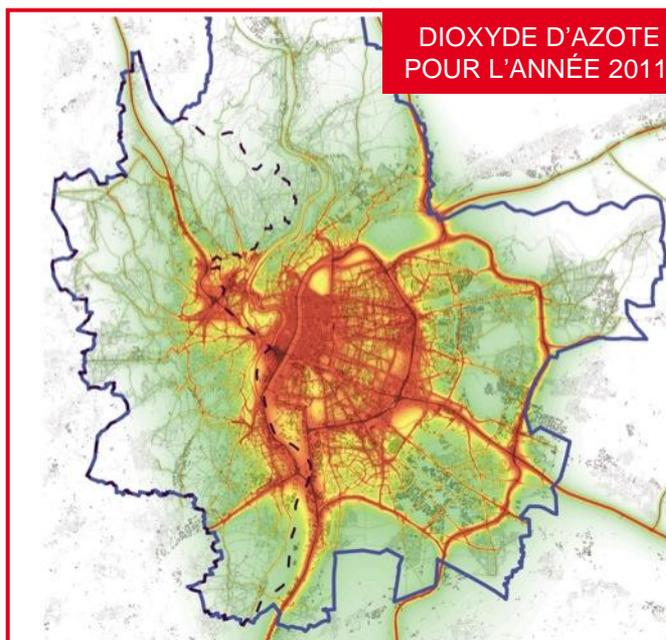
Un projet qui permet d'améliorer l'environnement et le cadre de vie

- ▶ Près de 9 km d'autoroute supprimés en ville dont 7 km à ciel ouvert
- ▶ 3 km seulement de voirie à ciel ouvert et 12 km enterrés



Un projet porteur d'améliorations du point de vue des nuisances

- ▶ - 20 % à - 40 % d'émissions de polluants sur A6-A7
- ▶ 20 % de la population de l'Ouest et du centre (52 000 personnes) bénéficieront d'une **baisse significative des nuisances sonores**

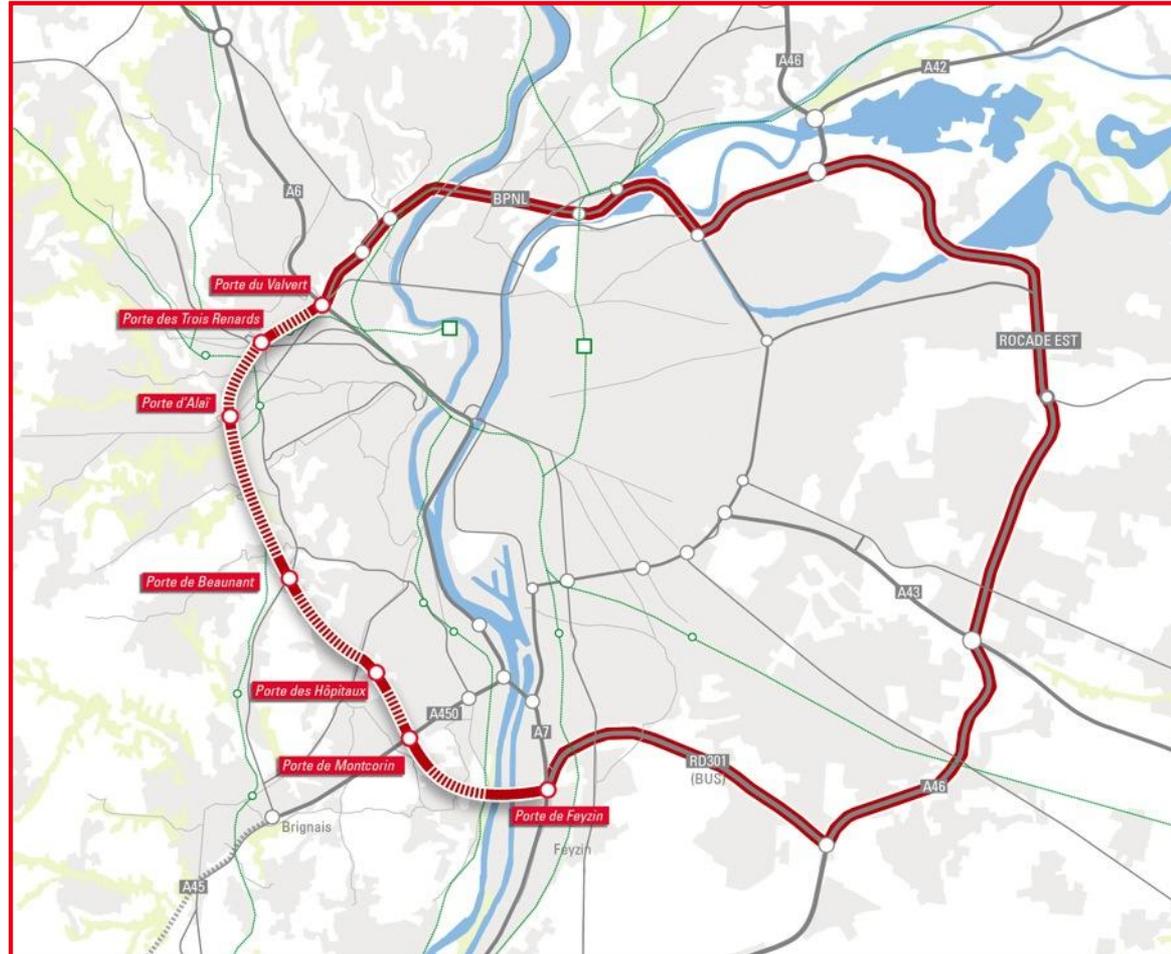


LE SCÉNARIO ROCADE

► Une infrastructure de **16,3 km** dont **69% enterrés**

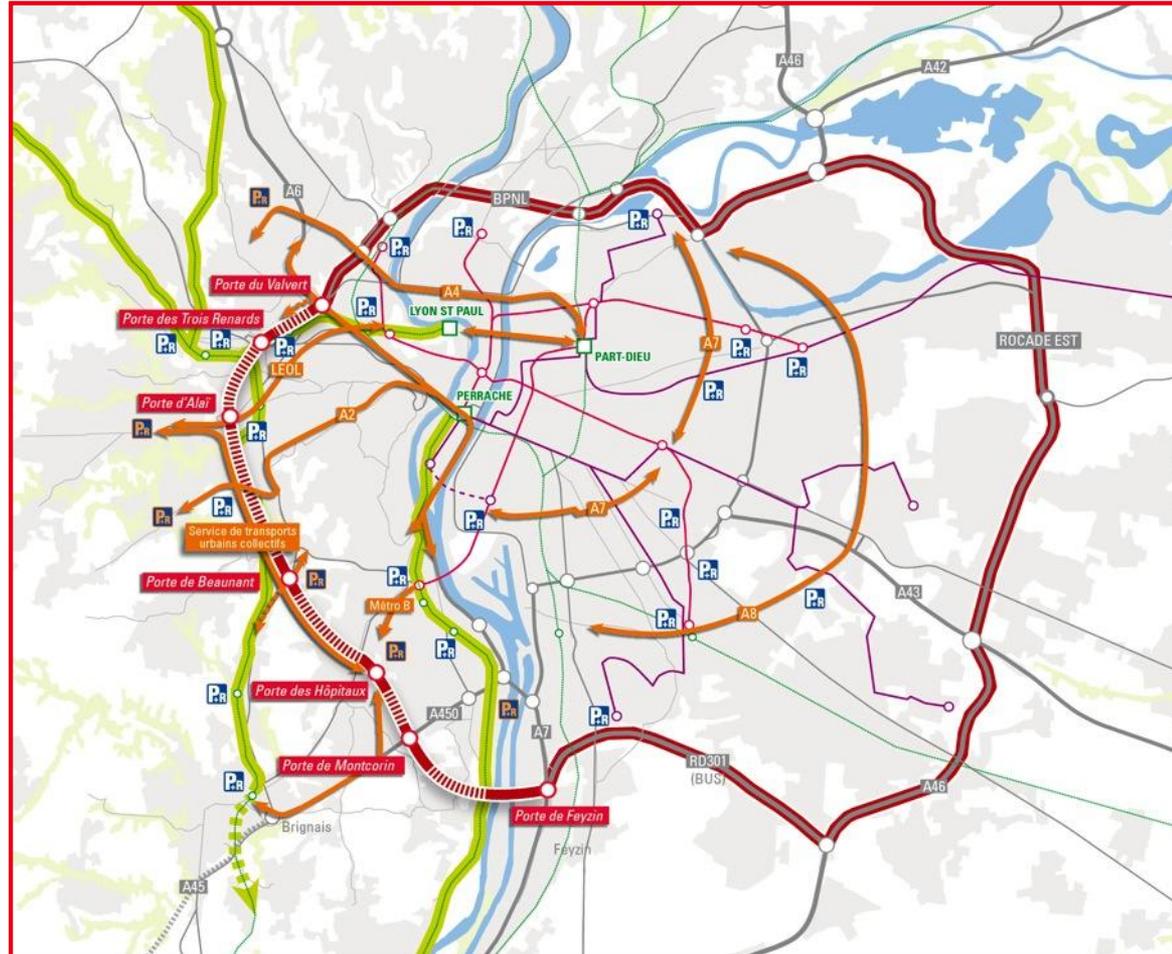
► **7 portes:**

- Porte de Valvert
- Porte des Trois Renards
- Porte d'Alai
- Porte de Beaunant
- Porte des Hôpitaux
- Porte de Montcorin
- Porte de Feyzin

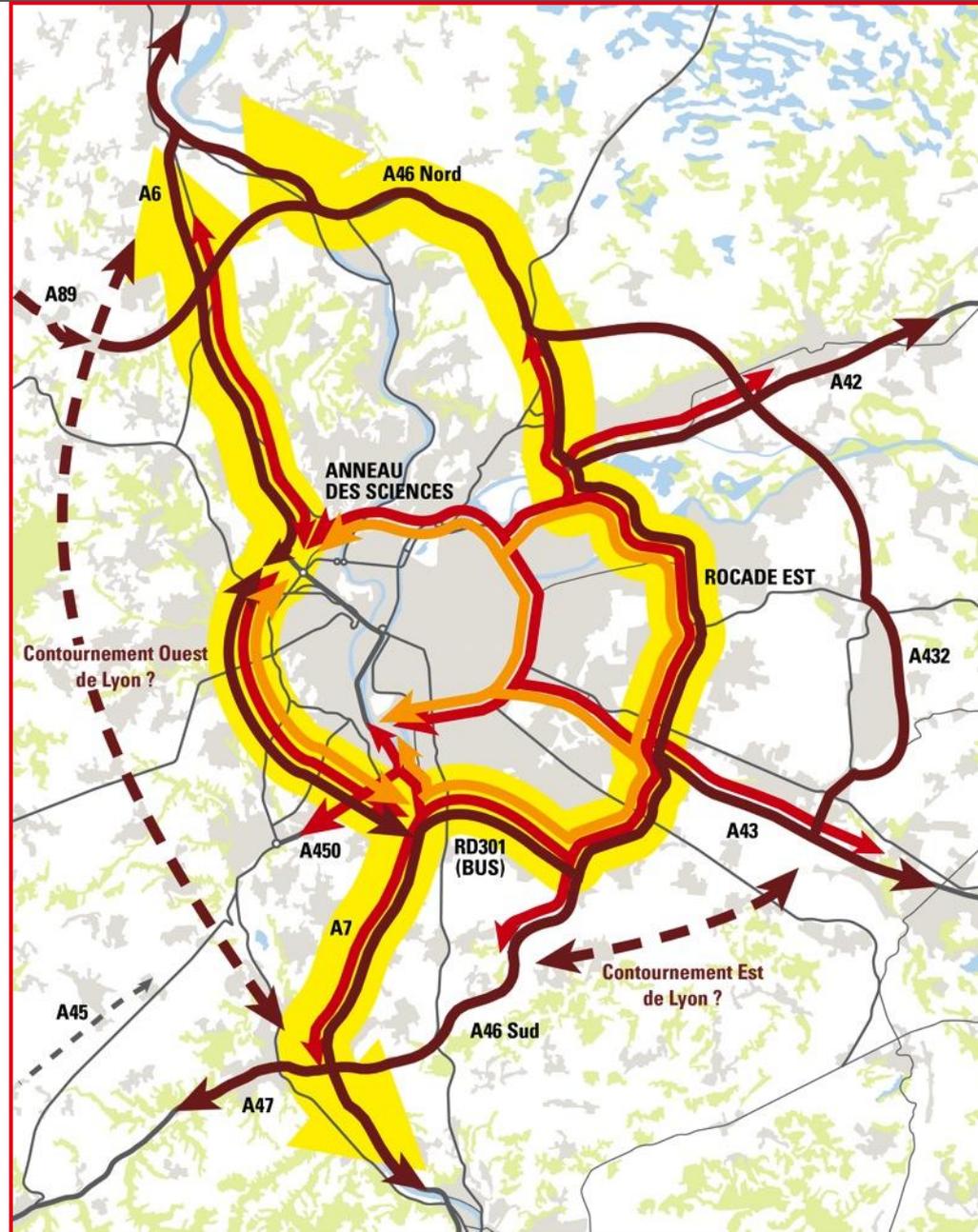


- ▶ Une partie commune avec l'Anneau des Sciences entre Valvert et Beaunant
- ▶ Des mesures d'accompagnement proches de celles de l'Anneau des Sciences

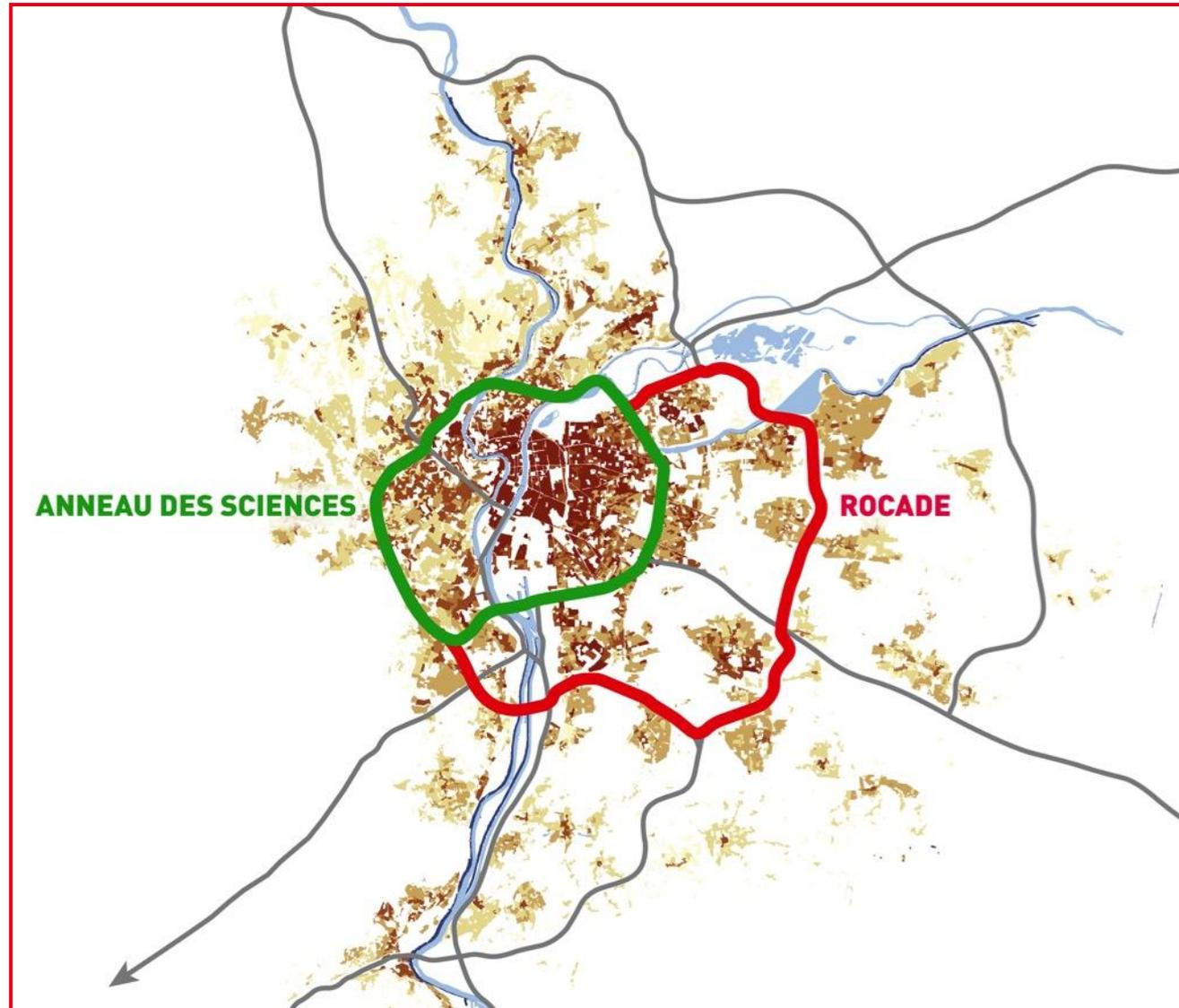
MAIS une vision différente du développement de l'agglomération



- Un risque de substitution au contournement autoroutier de Lyon du fait de son raccordement au BUS et à la Rocade Est



- ▶ **Le risque d'une augmentation de l'étalement urbain vers l'Est**
- ▶ **Une pression accrue sur la trame verte de l'Est lyonnais**

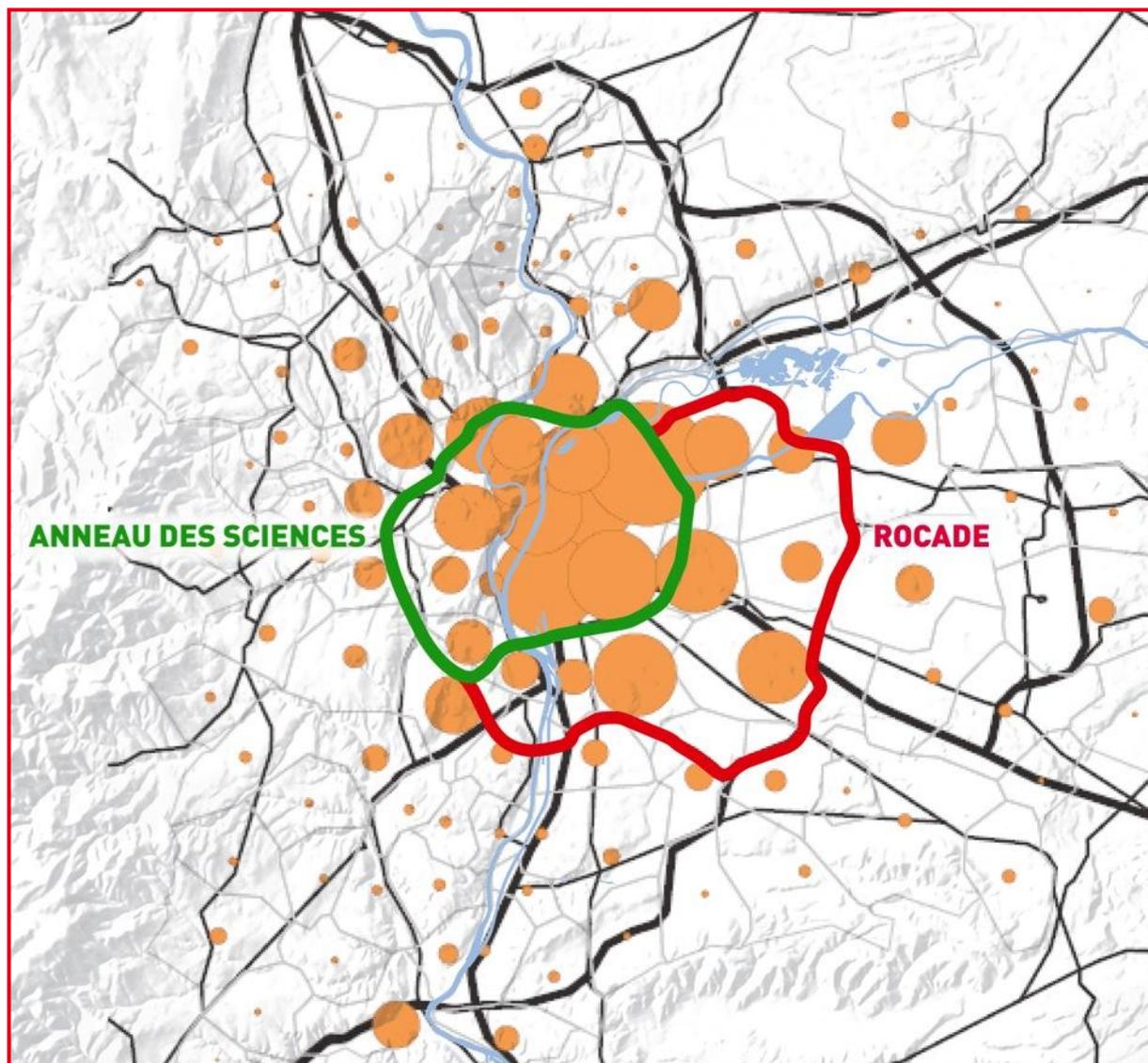


Un scénario qui ne répond pas à la demande de déplacement

► En 2030, la demande de déplacements est concentrée dans le centre et la première couronne

> **45%** de la demande de déplacements dans le **centre de l'agglomération**

> **35%** de la demande en **première couronne**



Un scénario qui ne répond pas aux besoins économiques

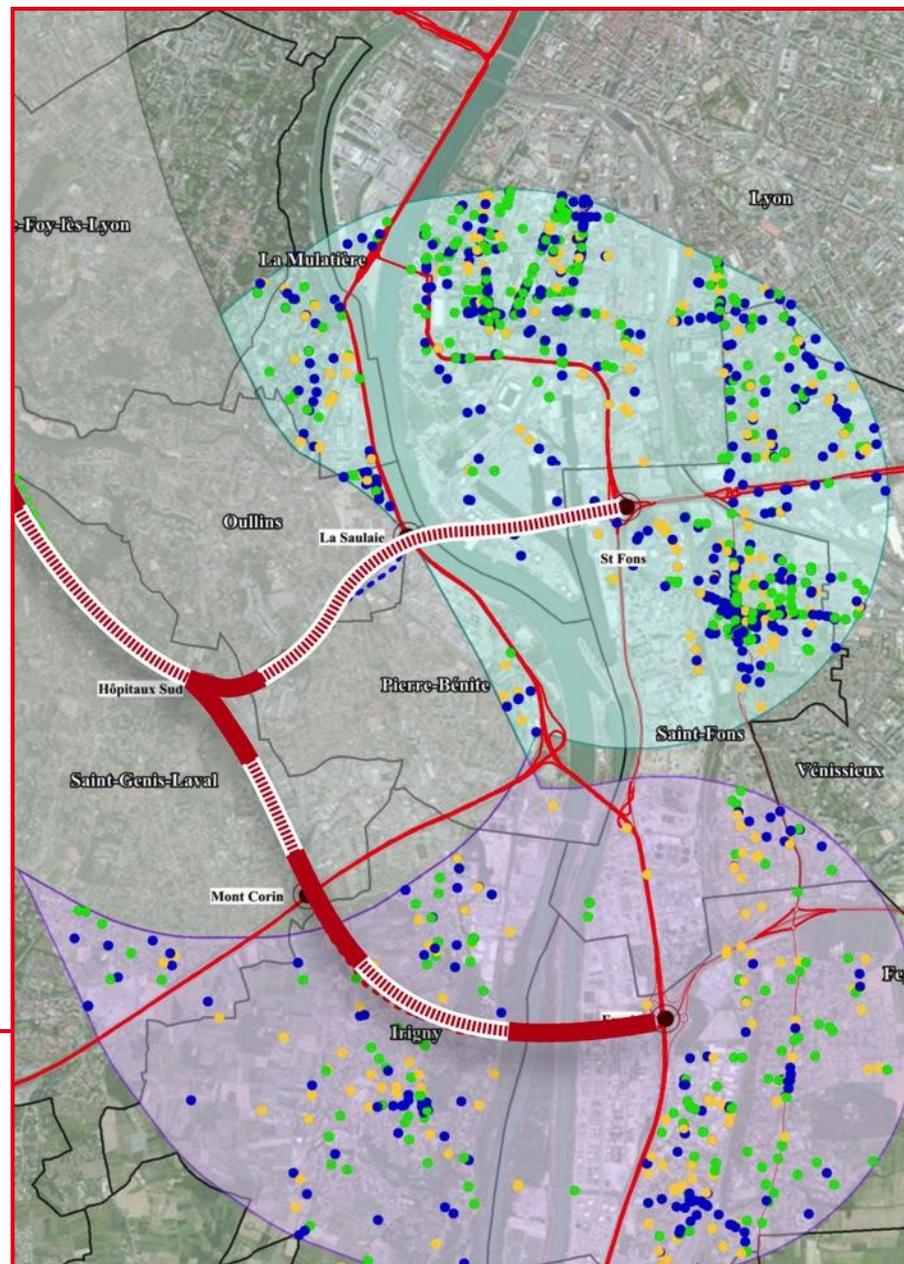
► Le nombre d'établissements économiques est plus important dans la zone desservie par l'Anneau des Sciences

> Environ **400** commerces et services recensés pour le scénario Rociade contre **1800** pour l'Anneau des Sciences

> De l'ordre de **200** industries dans le scénario Rociade et **500** environ pour l'Anneau des Sciences

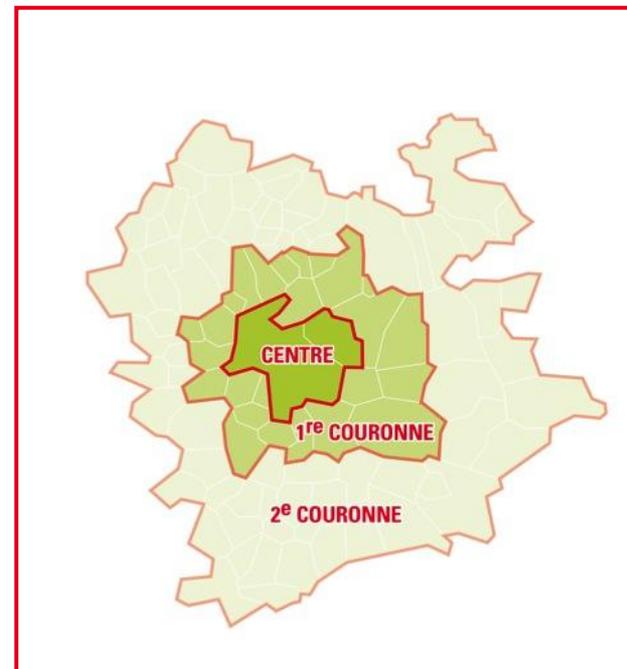
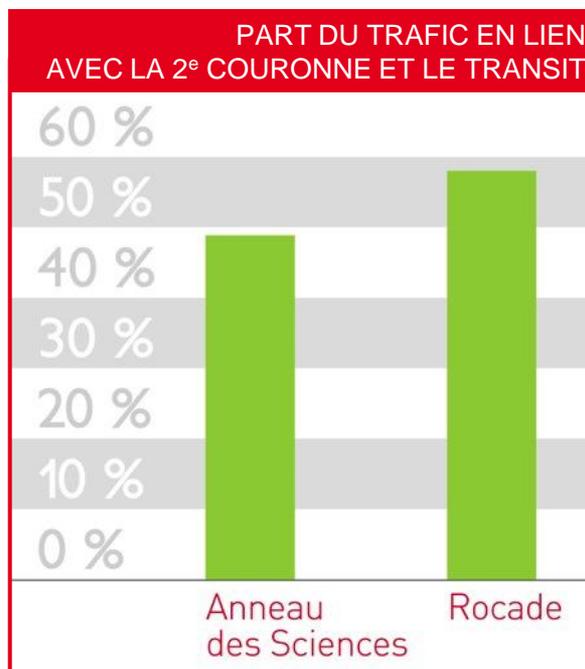
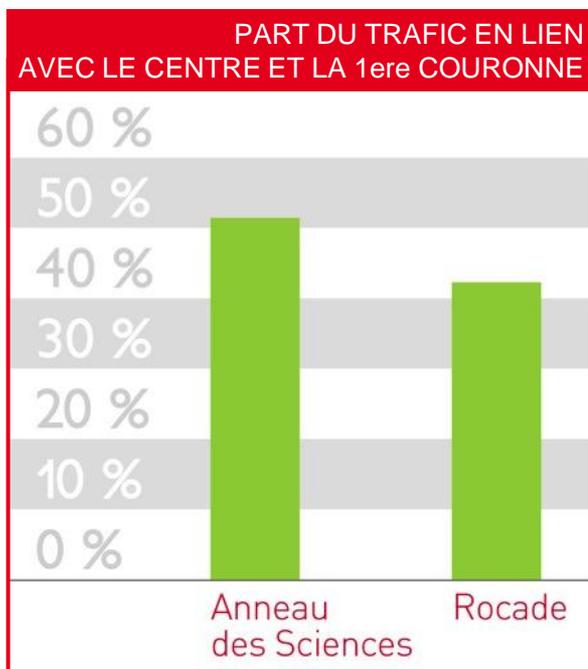
- Zone commune
- Zone scénario Périphérie
- Zone scénario Rociade

Source : CCI Lyon



Le tracé rocade:

- ▶ est globalement moins attractif (moins d'usagers),
- ▶ est utilisé sur de plus longues distances et pourrait avoir tendance à se substituer à un contournement de l'agglomération pour les trafics de portée nationale,
- ▶ contribue à une moins bonne desserte des pôles économiques et d'habitat de l'agglomération entre les bassins de vie de l'ouest et du « centre - 1^{re} couronne ».



Estimation budgétaire

- Un besoin de financement de l'ordre de 60 à 75 millions € par an pour le Grand Lyon et pour le Conseil Général

RÉCAPITULATIF DES ESTIMATIONS DE COÛT (MILLIONS D'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

Démarrage des travaux
dans 8 ans



anneau des sciences

DÉBAT PUBLIC



► Présentation du projet

Réunion d'approfondissement: le projet et son contexte

4 décembre 2012