

# anneau des sciences



## Analyse du tracé proposé par la ville d'Oullins

28 février 2013

**GRAND LYON**  
communauté urbaine

## Table des Matières

<b>Introduction</b> .....	<b>4</b>
<b>1 Rappel : Les scénarios et hypothèses étudiés pendant le débat public</b> .....	<b>5</b>
1.1 Les hypothèses sans infrastructure nouvelle .....	5
1.1.1 La situation actuelle .....	5
1.1.2 La situation 2030 sans Anneau des Sciences .....	6
1.1.3 Les hypothèses de renforcement du réseau de transports collectifs, sans création de nouvelle infrastructure routière .....	7
1.2 Les scénarios avec infrastructure nouvelle .....	8
1.2.1 L'Anneau des Sciences .....	8
1.2.2 Le scénario Rcade .....	9
<b>2 Le tracé proposé par la ville d'Oullins</b> .....	<b>10</b>
<b>3 Présentation du tracé Oullins</b> .....	<b>12</b>
3.1 Faisabilité technique du tracé .....	12
3.1.1 Un contexte géologique défavorable pour le raccordement avec l'A450 .....	12
3.1.2 Trois implantations possibles pour le raccordement avec l'A450 .....	12
3.1.3 Deux solutions envisagées pour le nouveau franchissement du Rhône .....	18
3.1.4 La reprise de la section A450 / RD 383 .....	20
3.1.5 Analyse des incidences sur les liaisons fonctionnelles de l'échangeur A450/A7 avec le tracé proposé par la ville d'Oullins .....	22
3.1.6 Analyse des aménagements complémentaires .....	27
3.1.7 Quel tracé Oullins pris en compte dans les études techniques ? .....	27
3.2 Rappel des hypothèses d'évolution de la situation en 2030 .....	28
3.2.1 La demande en déplacements à l'horizon 2030 .....	28
3.2.2 Mesures d'accompagnement du tracé Oullins à l'horizon 2030 .....	30
3.2.3 La tarification .....	30
3.3 Analyse des déplacements .....	30
<b>4 Données comparatives entre l'Anneau des Sciences et le tracé Oullins</b> .....	<b>32</b>
4.1 Analyse des déplacements : Charges de trafic .....	32
4.1.1 Sur le réseau structurant .....	32
4.1.2 Sur le réseau local .....	35
4.2 Temps et accessibilité .....	36
4.2.1 Occupation spatiale du réseau .....	36
4.2.2 Occupation temporelle du réseau routier en lien avec l'agglomération et le secteur Ouest36	

4.3	Accessibilité : Territoire Ouest.....	37
4.3.1	Sur les pôles majeurs .....	37
4.3.2	Incidence sur le trafic de l'axe A6/A7 .....	39
4.3.3	Accessibilité aux centres-villes de l'Ouest lyonnais .....	40
4.3.4	Trafics sur la nouvelle infrastructure .....	43
4.4	Pré-estimation financière du tracé Oullins.....	44
4.5	Bilan comparatif .....	45
<b>5</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>48</b>
<b>6</b>	<b>Lexique des sigles utilisés .....</b>	<b>49</b>
<b>7</b>	<b>Annexe : Le périmètre des études de trafic .....</b>	<b>50</b>
7.1	Découpage par secteur.....	50
7.2	Découpage par couronne.....	52
<b>8</b>	<b>Données comparatives entre la situation de Référence et le tracé Oullins.....</b>	<b>54</b>
8.1	Analyse des déplacements .....	54
8.1.1	Sur le réseau structurant .....	54
8.1.2	Sur le réseau local .....	56
8.2	Temps et accessibilité.....	57
8.2.1	Critère d'analyse.....	57
8.2.2	Occupation temporelle du réseau routier en lien avec l'agglomération et le secteur Ouest.....	58
8.3	Accessibilité : Territoire Ouest.....	58
8.3.1	Accessibilité aux pôles majeurs .....	58
8.3.2	Incidence sur le trafic de l'axe A6/A7 .....	60
8.3.3	Accessibilité aux centres-villes de l'Ouest lyonnais .....	61

## Introduction

La mise en œuvre du projet de l'agglomération lyonnaise pour 2030 nécessite de résoudre les dysfonctionnements auxquels elle est confrontée, et qui en affectent la mobilité, la qualité de vie et le développement. Ces difficultés imposent de concevoir un projet global qui réponde à quatre grands objectifs d'aménagement du territoire :

- Soulager les centres – villes de l'ouest de l'agglomération de la circulation, supprimer l'autoroute A6-A7 dans le centre de l'agglomération, et la requalifier en boulevard urbain,
- Relier les sites de développement et les pôles d'innovation,
- Rendre accessibles les bassins de vie et les polarités urbaines,
- Développer les sites de projet urbains et économiques de l'ouest.

Dans un premier temps, des hypothèses s'appuyant sur le seul renforcement du réseau de transports collectifs, sans création de nouvelle infrastructure routière, ont été étudiées. Les études montrent qu'elles ne permettent pas d'atteindre les objectifs du projet global. Le Grand Lyon et le Conseil Général présentent donc au débat public deux scénarios combinant une nouvelle infrastructure, une stratégie multimodale et un projet de territoire : l'Anneau des Sciences et le scénario Rodeo. Le débat public se déroule de novembre 2012 à avril 2013.

Dans le cadre du débat public, la ville d'Oullins a porté à connaissance de la Commission Particulière du Débat Public et du Grand Lyon une proposition alternative de tracé. La proposition de la ville d'Oullins diffère de l'Anneau des Sciences et du scénario Rodeo par le tracé de l'infrastructure routière d'agglomération envisagé, une desserte partielle des sites stratégiques et une vision différente du développement de l'agglomération.

Le présent document propose une analyse détaillée de ce tracé, afin d'évaluer sa pertinence et sa faisabilité.

Le tracé appelé « Oullins » a été étudié dans une démarche analogue aux deux scénarios présentés par le Grand Lyon.

Ce rapport présente dans un premier temps les scénarios étudiés par le Grand Lyon et le tracé proposé par la ville d'Oullins. Il analyse ensuite la faisabilité technique du tracé proposé par la ville d'Oullins, ses incidences sur les déplacements de l'agglomération, et propose une pré-estimation sommaire de ses coûts d'investissement.

Enfin, le rapport propose une évaluation multicritères de l'Anneau des Sciences et du tracé proposé par la ville d'Oullins au regard des objectifs fixés par l'agglomération.

# 1 Rappel : Les scénarios et hypothèses étudiés pendant le débat public

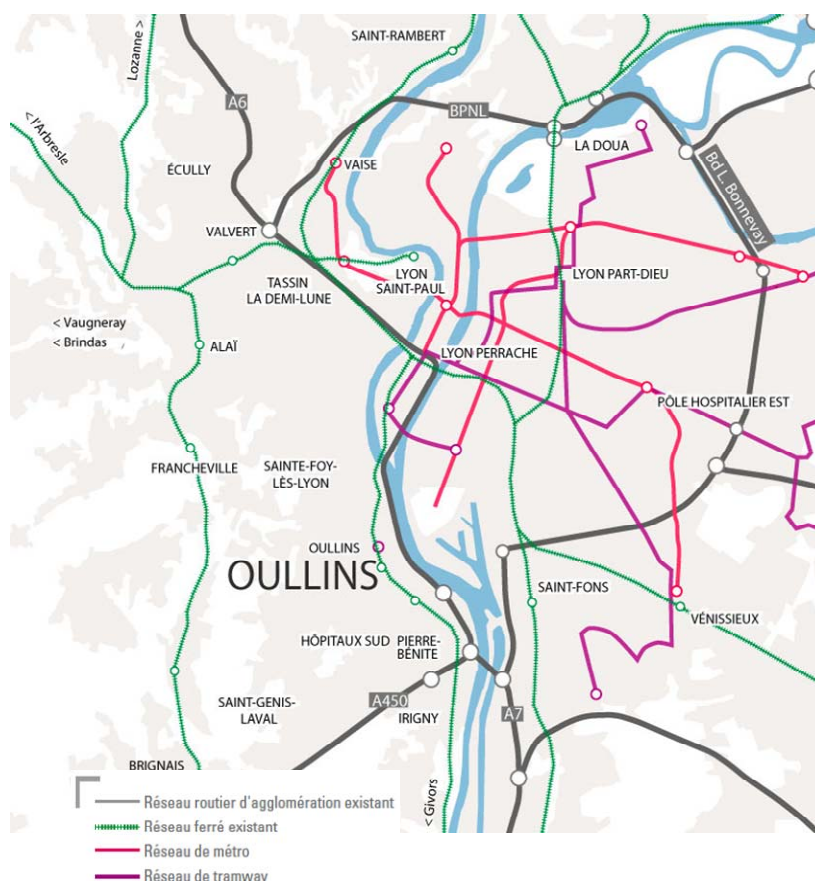
Les hypothèses étudiées et les scénarios proposés par le Grand Lyon pendant le débat public sont présentés ci-après.

## 1.1 Les hypothèses sans infrastructure nouvelle

### 1.1.1 La situation actuelle

Le schéma ci-dessous illustre la situation actuelle du réseau routier et de transports en commun de l'agglomération lyonnaise.

**Figure 1 : Situation actuelle**



## 1.1.2 La situation 2030 sans Anneau des Sciences

Cette situation, dite « de Référence » ou « au Fil de l'Eau », définie dans le cadre du dossier de débat public correspond à la situation 2030 sans réalisation du projet de l'Anneau des Sciences. Le bouclage routier du périphérique et la continuité autoroutière restent assurés par l'autoroute A6/A7 et les voiries du quartier de Gerland.

Cette hypothèse prend en compte les opérations en cours :

- le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Oullins (2013) ;
- la modernisation des lignes ferroviaires de l'ouest lyonnais (fin 2012), celle de la ligne de Givors à Perrache largement engagée et l'ouverture aux voyageurs de la ligne Givors-Brignais ;
- la mise en service des Lignes Express de l'Ouest Lyonnais (projet LEOL) depuis Gorge de Loup jusqu'à Brindas et Vaugneray (fin 2013).

Elle prend également en compte les projets de transports en commun en site propre inscrits au SCoT 2030 :

- une ligne nouvelle reliant Part-Dieu à Écully via le tunnel de la Croix-Rousse (dite « A4 ») ;
- le renforcement des transports collectifs au centre et à l'Est, avec notamment une ligne de rocade reliant Gerland à la Doua via Grange Blanche (dite « A7 »), une seconde ligne de rocade reliant Saint-Fons à Vaulx-en-Velin via Porte des Alpes (dite « A8 »).

Cette hypothèse s'accompagne également de réaménagements de voirie en faveur des modes doux inscrits au plan modes doux. Par ailleurs, les objectifs de densification du SCoT autour des corridors de transports collectifs sont intégrés.

La situation de Référence sert à identifier les effets du projet de l'Anneau des Sciences par rapport à une situation sans projet.

**Figure 2 : Situation de Référence**





## 1.1.3 Les hypothèses de renforcement du réseau de transports collectifs, sans création de nouvelle infrastructure routière

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

- L'hypothèse n°1 prévoit la mise en œuvre des projets de transports en commun prévus au SCoT.
- L'hypothèse n°2 prend en compte les projets de transports prévus au SCoT. Elle prévoit en complément de contraindre la capacité de certaines voiries au profit d'aménagement en faveur des transports collectifs : requalification de l'axe A6-A7 en boulevard urbain, apaisement et requalification des voiries de l'ouest traversant les centres- villes.
- L'hypothèse n°3 analyse l'opportunité de renforcement ou de développement de nouvelles lignes de transports collectifs lourds (métro ou tramway), supplémentaires à ceux prévus par le SCoT.

Ces trois hypothèses ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés par l'agglomération. En particulier, pour requalifier en boulevard urbain l'axe A6/A7, il est nécessaire de ramener le trafic de 130 000 véh/j à 50 000 véh/j sur cet axe. Ceci implique de réorganiser les déplacements d'environ 180 000 pers/jour et de les reporter sur d'autres moyens de transport. Or l'analyse fine de la structure des déplacements sur A6/A7 montre qu'aujourd'hui ceux-ci sont très diffus. Seuls 25% de la demande de trafic sur A6/A7 pourraient être reportés sur les transports en commun, même dans l'hypothèse où l'intégralité des automobilistes empruntant l'autoroute résiderait dans un corridor de transports collectifs. Ce niveau de report modal est insuffisant pour permettre la suppression de l'A6/A7.

Au final, des investissements supplémentaires dans les transports collectifs lourds apparaissent disproportionnés au regard des faibles gains de clientèle possibles et à l'impossibilité de reporter suffisamment de trafic automobile de l'autoroute A6-A7 sur les transports en commun.

## 1.2 Les scénarios avec infrastructure nouvelle

### 1.2.1 L'Anneau des Sciences

L'Anneau des Sciences est un projet qui combine :

- une stratégie multimodale :
  - une nouvelle infrastructure pour distribuer le trafic d'agglomération ;
  - un développement des transports collectifs urbains ;
  - un développement des TER ;
  - un développement des parcs-relais ;
- un projet de territoire.

Ce scénario est celui pour lequel ont opté le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône.

La nouvelle infrastructure relie la porte du Valvert, Trois Renards, Alaï, Beunant, le site des Hôpitaux Sud et la Saulaie, avant de passer sous le Rhône pour se connecter au boulevard Laurent Bonnevey à Saint-Fons.

Le projet de l'Anneau des Sciences comprend également la suppression de l'autoroute A6/A7 et sa requalification en boulevard urbain entre la porte du Valvert et la Saulaie, la requalification des traversées de centres -villes de l'Ouest et des projets TC complémentaires (A2, prolongement du métro B aux Hôpitaux Sud).

La liaison Valvert / Beunant / Bonnevey mesure 14,8 km, dont 80% sont enterrés.

**Figure 3 : Anneau des Sciences**





## 1.2.2 Le scénario Rocade

Le scénario Rocade diffère de l'Anneau des Sciences par la vision différente du développement de l'agglomération qu'il traduit.

Dans ce scénario, la nouvelle infrastructure vient se connecter sur la voie rapide urbaine RD301 (Boulevard Urbain Sud), puis à la rocade Est.

Elle relie les portes du Valvert, des Trois Renards, d'Alaï, de Beaunant, du site des Hôpitaux Sud, la porte de Mont-Corin et la porte de Feyzin.

La liaison Valvert / Boulevard Urbain Sud mesure 16,3 km, dont 69% sont enterrés.

Figure 4 : Scénario Rocade



## 2 Le tracé proposé par la ville d'Oullins

Le tracé proposé par la ville d'Oullins diffère des propositions du Grand Lyon à partir de la porte de Beaunant.

Le tracé est défini de manière schématique dans les documents présentés par la ville d'Oullins. Cependant, les principes suivants sont affichés clairement :

- depuis la porte de Beaunant, l'infrastructure rejoint l'A450, sans échangeur intermédiaire ; un échangeur est créé au raccordement entre le « tracé Oullins » et l'A450 ;
- l'infrastructure emprunte ensuite l'A450, puis la RD383 (boulevard P. Séward) pour se connecter à l'est au boulevard Laurent Bonnevay. Un nouveau pont est créé sur le Rhône en amont du barrage de Pierre-Bénite ;
- ce dispositif pourra être complété par deux aménagements complémentaires :
  - une voirie de desserte des Hôpitaux, en surface ;
  - un barreau dit «sous Irigny» pour rejoindre le Boulevard Urbain Sud (RD301).

Sans les aménagements complémentaires, le tracé mesure 19 km, et est enterré à 60%,

Avec la voirie de desserte des Hôpitaux et le barreau sous Irigny, sa longueur atteint 25 km, et il est enterré à 55%.

Le tracé proposé par la ville d'Oullins comprend également la suppression de l'autoroute A6/A7 et sa requalification en boulevard urbain dans le centre de l'agglomération, la requalification des traversées de centres -villes de l'Ouest et les projets de transports collectifs prévus par l'Anneau des Sciences et le scénario Rodeau.

Figure 5 : Tracé Oullins n°1 – Juillet 2012 –  
Source : Ville d'Oullins

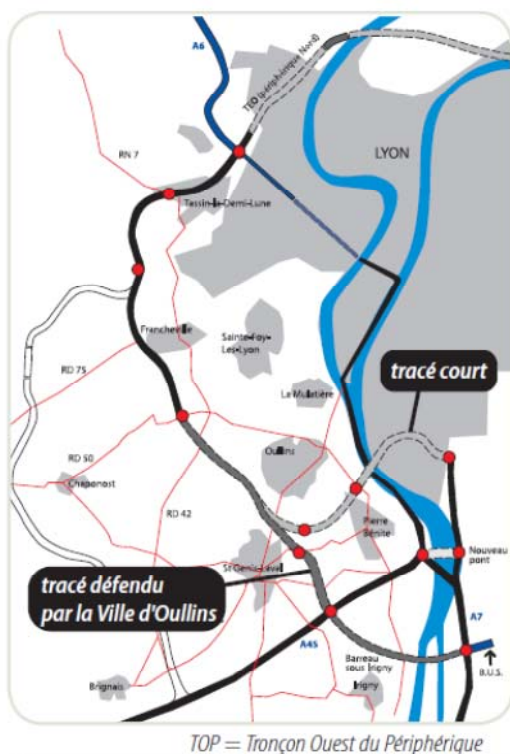


Figure 6 : Tracé Oullins n°2 – Décembre 2012 –  
Source : Ville d'Oullins



## 2.1.1.1 Objectifs

A l'occasion de l'Atelier thématique du 18 décembre 2012, la ville d'Oullins a défini les objectifs de ce tracé. Il doit permettre notamment :

- de marquer l'entrée sud de l'agglomération par le barrage de Pierre-Bénite ;
- d'intégrer les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite dans le périmètre du ring lyonnais, donc dans le développement urbain et économique du sud-ouest de l'agglomération lyonnaise ;
- de diriger les flux vers les grands axes, protégeant ainsi les cœurs de ville.

Les premiers éléments d'analyse ont été présentés par les services du Grand Lyon au Sénateur-Maire d'Oullins le 17/12/2012.

## 3 Présentation du tracé Oullins

### 3.1 Faisabilité technique du tracé

Le tracé proposé par la ville d'Oullins diffère de l'Anneau des Sciences à partir de la porte de Beaunant. La faisabilité du tracé à partir de la porte de Beaunant est analysée dans ce chapitre.

#### 3.1.1 Un contexte géologique défavorable pour le raccordement avec l'A450

L'échangeur de raccordement avec l'A450 se trouve dans un contexte géologique défavorable. Il s'agit d'une moraine glaciaire avec la présence de blocs de tailles importantes très problématique dans le processus d'excavation d'un terrain sans cohésion par ailleurs.

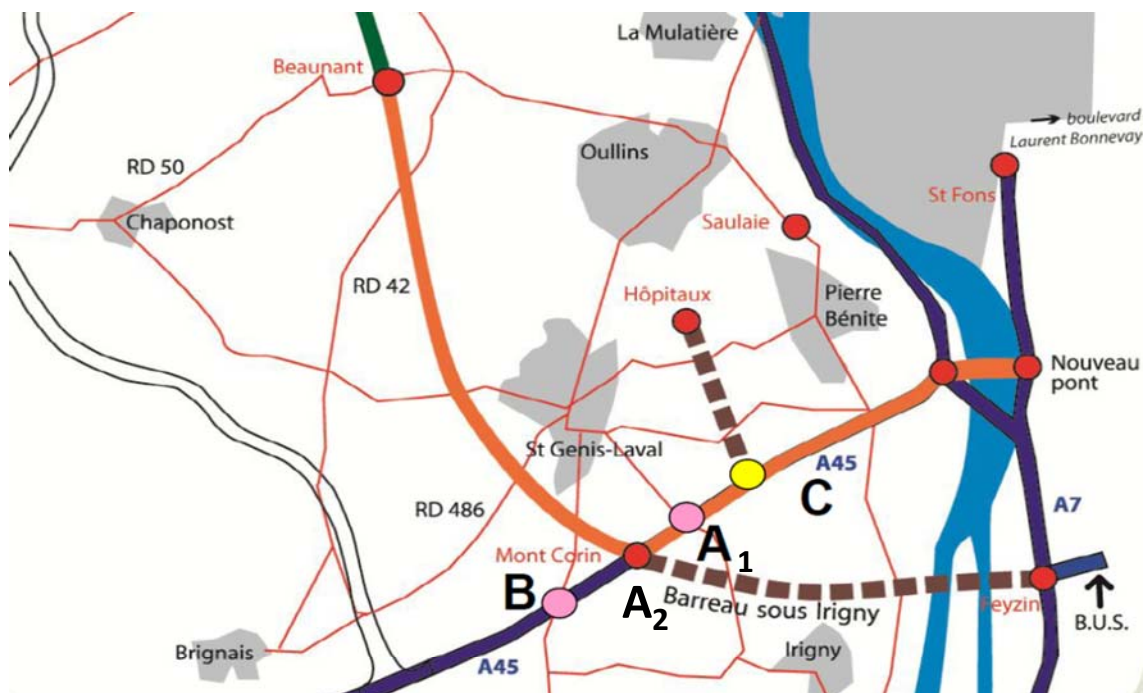
La faisabilité technique de l'échangeur sera complexe, et source de coûts de réalisation des travaux élevés.

#### 3.1.2 Trois implantations possibles pour le raccordement avec l'A450

L'ouvrage de raccordement avec l'A450 est localisé de manière fonctionnelle dans le schéma proposé par la ville d'Oullins.

Trois familles d'hypothèses d'implantation plus précises ont été étudiées : les hypothèses A (A<sub>1</sub>, A<sub>2</sub>), B et C présentées ci-après.

**Figure 7 : Les hypothèses d'implantation du raccordement avec l'A450**  
Source : Ville d'Oullins



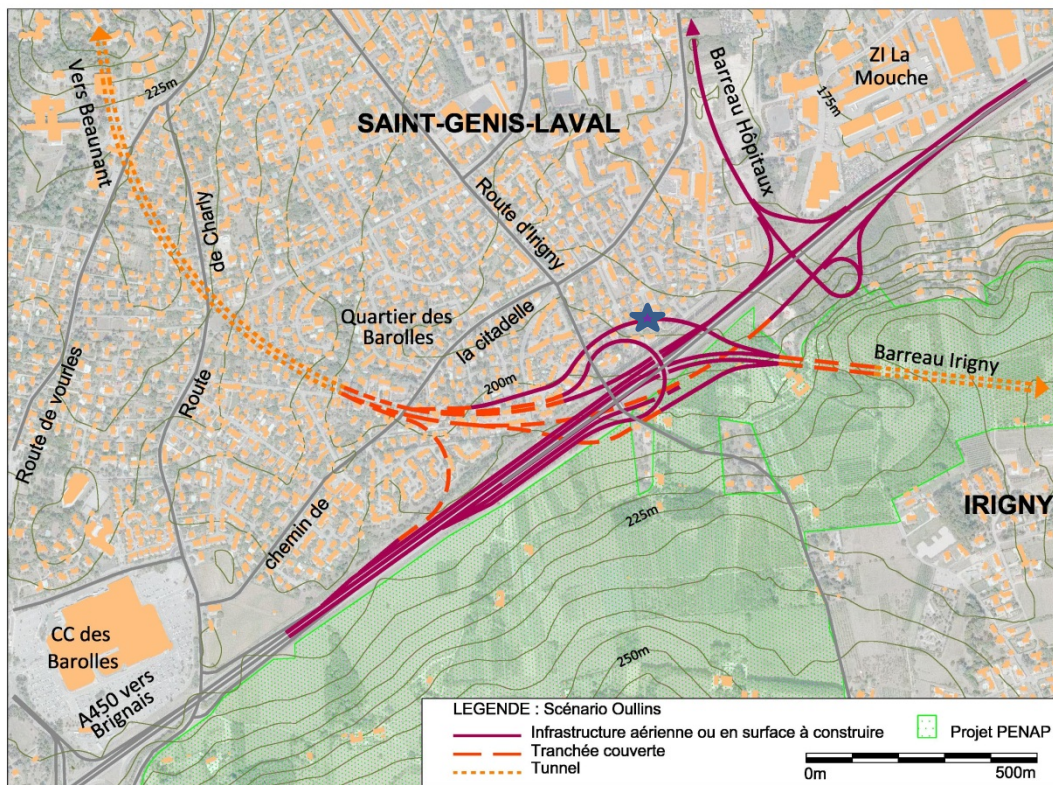
*Il est à noter que les schémas suivants présentent une première approche technique de l'implantation du raccordement avec l'A450 et de ses liaisons principales.*



## 3.1.2.1 Hypothèses A (A<sub>1</sub>, A<sub>2</sub>)

L'hypothèse A<sub>1</sub> correspond à une implantation dans le secteur du quartier des Barolles, telle que figurée ci-dessous. Elle connecte la nouvelle infrastructure à l'A450 au niveau de la route d'Irigny.

Figure 8 : Présentation de l'hypothèse A<sub>1</sub>



Cette implantation conduit à creuser une importante tranchée couverte en amont de la porte dans le quartier résidentiel des Barolles.

Cette configuration implique :

- un impact foncier important avec la réalisation de tranchées couvertes sur environ 700 m (500 + 200) dans le quartier des Barolles ;
- un impact foncier accentué sur le quartier des Barolles, en cas de construction ultérieure du barreau sous Irigny avec la réalisation d'une bretelle aérienne supplémentaire (cf. ★ sur schéma) ;
- selon l'implantation de l'échange, la coupure de la route d'Irigny et son rétablissement à un niveau supérieur par rapport à son niveau actuel pour survoler la zone d'échanges A450 ;
- l'interception de la zone de projet PENAP au sud d'A450 (périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains).

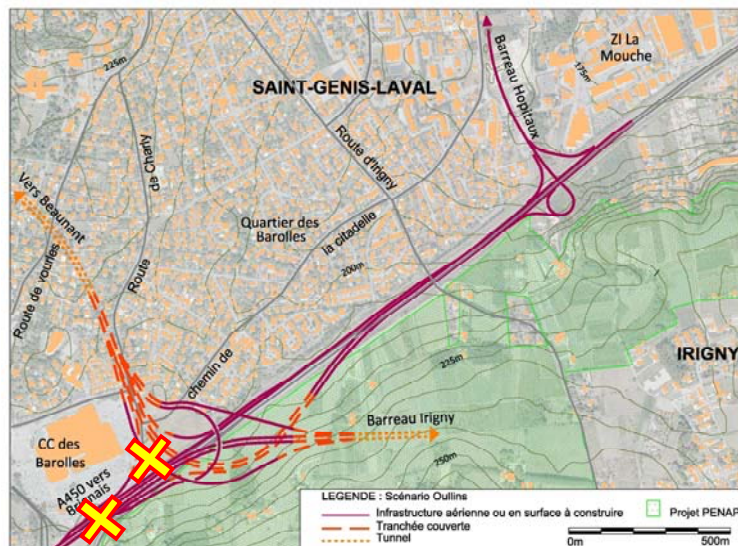
L'hypothèse A<sub>2</sub> correspond à une implantation plus à l'ouest de la route d'Irigny, mais toujours dans le secteur des Barolles. Elle conduit à une conception et une analyse équivalentes.



## 3.1.2.2 Hypothèse B

L'hypothèse B, la plus à l'ouest, correspond à une implantation du raccordement avec l'A450 entre le centre commercial des Barolles et le quartier des Barolles, **au niveau de la route de Charly**.

Figure 9 : Présentation de l'hypothèse B



Cette implantation génère plusieurs impacts majeurs :

- **un impact foncier important sur le Quartier des Barolles et le centre commercial** en créant un échangeur de 25 à 35 ha en milieu urbain et le creusement d'une tranchée couverte de 400 m au nord de l'A450 dans le quartier des Barolles pour assurer le débranchement des bretelles ;
- **la coupure de la route de Charly et la suppression de son demi-diffuseur existant orienté vers l'est**. Le rétablissement de la route de Charly pourrait être éventuellement étudié, mais le demi-diffuseur de l'A450 vers cette voie ne pourrait pas être maintenu. Le rétablissement de la voie impliquerait de rehausser son profil en long pour survoler la zone d'échanges A450 et d'évaluer alors les incidences de ce nouveau profil vis-à-vis de l'insertion paysagère et des occupations riveraines de la voie ;
- **la suppression du demi-diffuseur de la route de Vourles orienté vers l'est desservant notamment le centre commercial des Barolles ;**
- l'interception de la zone de projet PENAP au sud d'A450 (périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains).

Figure 10 : Vue sur A450 au niveau du demi-diffuseur actuel de la route de Charly

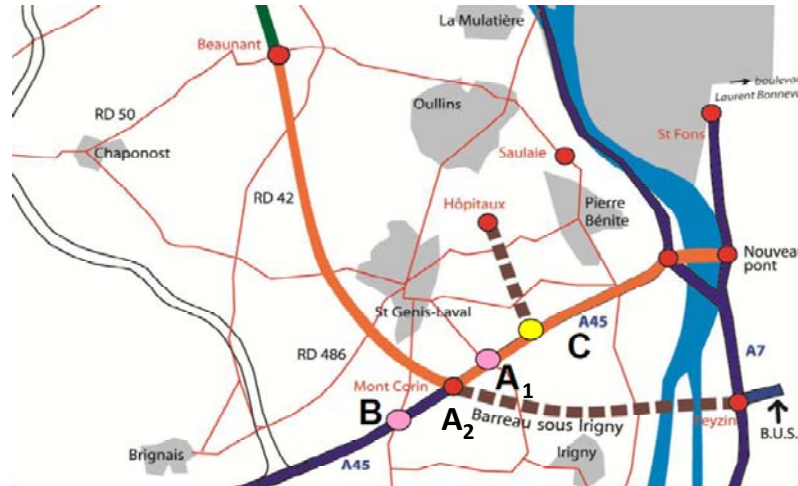


*Ce demi-diffuseur doit être supprimé dans le cas d'une implantation selon l'hypothèse B*

### 3.1.2.3 Hypothèse C

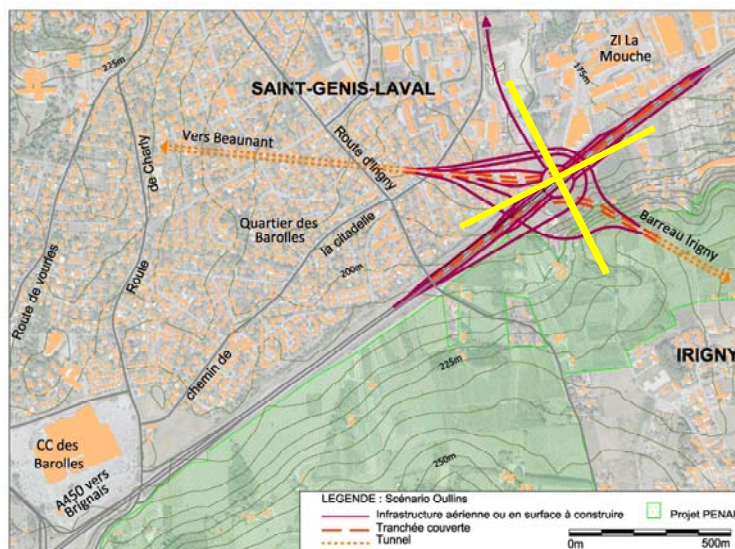
Une troisième hypothèse C, plus à l'est, au niveau de la Mouche, a été également étudiée. Le raccordement avec l'A45 serait réalisé au niveau du potentiel « barreau des Hôpitaux ».

Figure 11 : Présentation de l'hypothèse C



Dans cette configuration, il s'avère que la construction d'un échangeur entre le tracé proposé par la ville d'Oullins, l'A45 et le barreau sous Irigny superposé avec un diffuseur des Hôpitaux n'est **pas réalisable géométriquement sur un site unique**. En effet, le nombre d'échanges à assurer est trop important entre le tracé Oullins, l'A45 vers Brignais, l'A45 vers Lyon, la voirie de desserte des Hôpitaux et le barreau sous Irigny. L'empilement géométrique sur un site unique n'est alors pas réalisable en respectant les contraintes de gabarit pour tous les croisements, les contraintes de profil en long des voies, les distances de voies de d'insertion et de sortie. Cette complexité est illustrée par le schéma suivant qui indique de manière théorique l'ensemble des liaisons à établir.

Figure 12 : Hypothèse C NON REALISABLE en un lieu unique avec les deux barreaux



Aussi, pour rendre faisable un raccordement au point C, il est nécessaire :

- soit de supprimer certaines liaisons : celle du barreau des Hôpitaux et celle du Barreau sous Irigny ;
- soit d'éclater les échanges en deux échangeurs distincts.

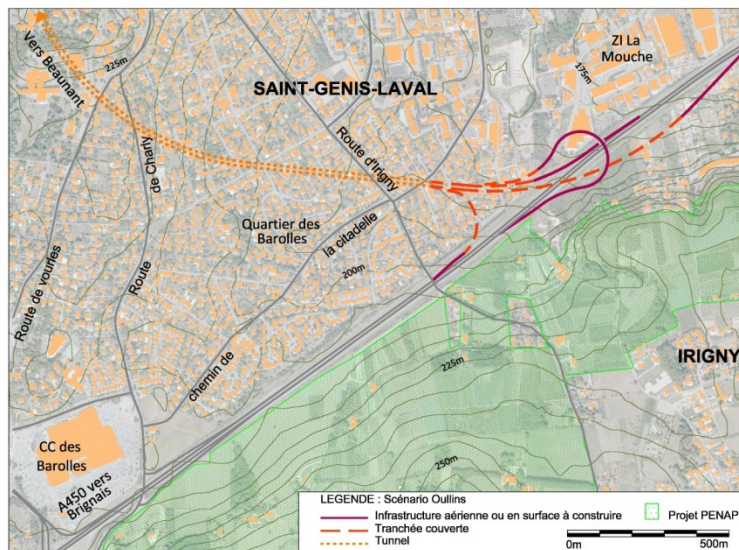


Il est alors envisagé l'hypothèse C selon deux configurations :

- **C1 - Configuration sans barreau des Hôpitaux et sans barreau sous Irigny.**

Cette configuration simplifiée induit un **impact foncier** conséquent sur le bâti du quartier des Barolles par sa tranchée couverte amont. **Elle implique de renoncer à réaliser ultérieurement les projets de barreau des Hôpitaux et de barreau sous Irigny.**

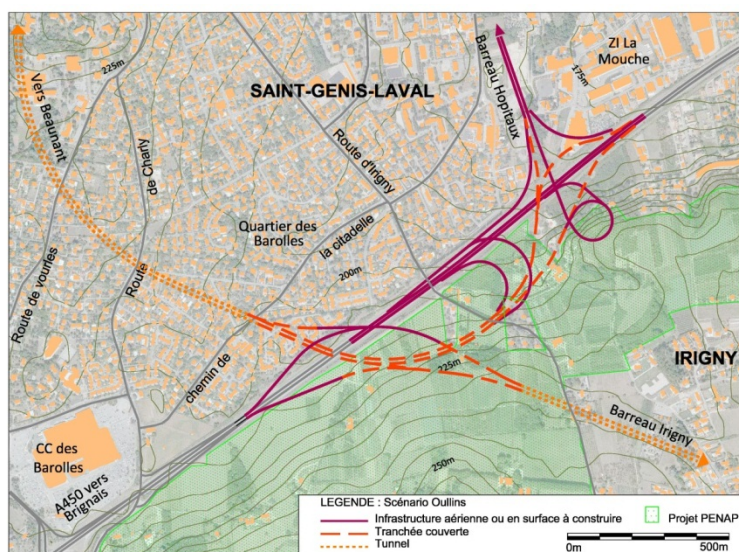
**Figure 13 : Hypothèse C1 (sans barreau des Hôpitaux et sans barreau sous Irigny)**



- **C2 - Configuration pouvant concilier la réalisation du barreau des Hôpitaux et du barreau sous Irigny.**

Pour permettre la réalisation de l'échange avec le barreau des Hôpitaux, tout en intégrant le centre de Saint-Genis-Laval à l'intérieur du tracé, il est nécessaire de faire déboucher le tracé Oullins au sud de l'A450 par un tracé courbe. Ce tracé limite l'impact sur le bâti au nord.

**Figure 14 : Hypothèse C2 (avec barreau des Hôpitaux et avec barreau sous Irigny)**



La réalisation du barreau sous Irigny est rendu possible en construisant un autre échangeur en amont de l'échangeur avec A450 et le barreau des Hôpitaux.

Du fait de la topographie, les échanges à réaliser se trouvent soit dans des configurations souterraines soit nécessitent d'importants déblais. En effet, dans la zone d'échange, le terrain naturel remonte de l'ordre de 30 m par rapport au niveau de l'A450.

Cette configuration d'échangeur, si elle limite les impacts sur le bâti au nord, **impacte fortement de l'ordre de 15 ha les terres agricoles** au sud **situées dans le périmètre projet des PENAP** (périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains).

Enfin, par ses tranchées couvertes, ses importants déblais et l'allongement du tracé, le coût de cette solution est supérieur aux configurations correspondant aux hypothèses d'implantation A et B décrites précédemment.

**L'analyse montre que les trois implantations envisagées pour l'échangeur de raccordement avec l'A450 sont faisables techniquement, mais présentent des impacts importants sur l'environnement urbain et naturel. Dans tous les cas, l'échangeur de raccordement avec l'A450 serait un échangeur autoroutier, avec une emprise conséquente, supérieure à 15ha.**

**Deux implantations, au niveau de la route de Charly ou au niveau de la route d'Irigny, impactent fortement le bâti du quartier des Barolles.**

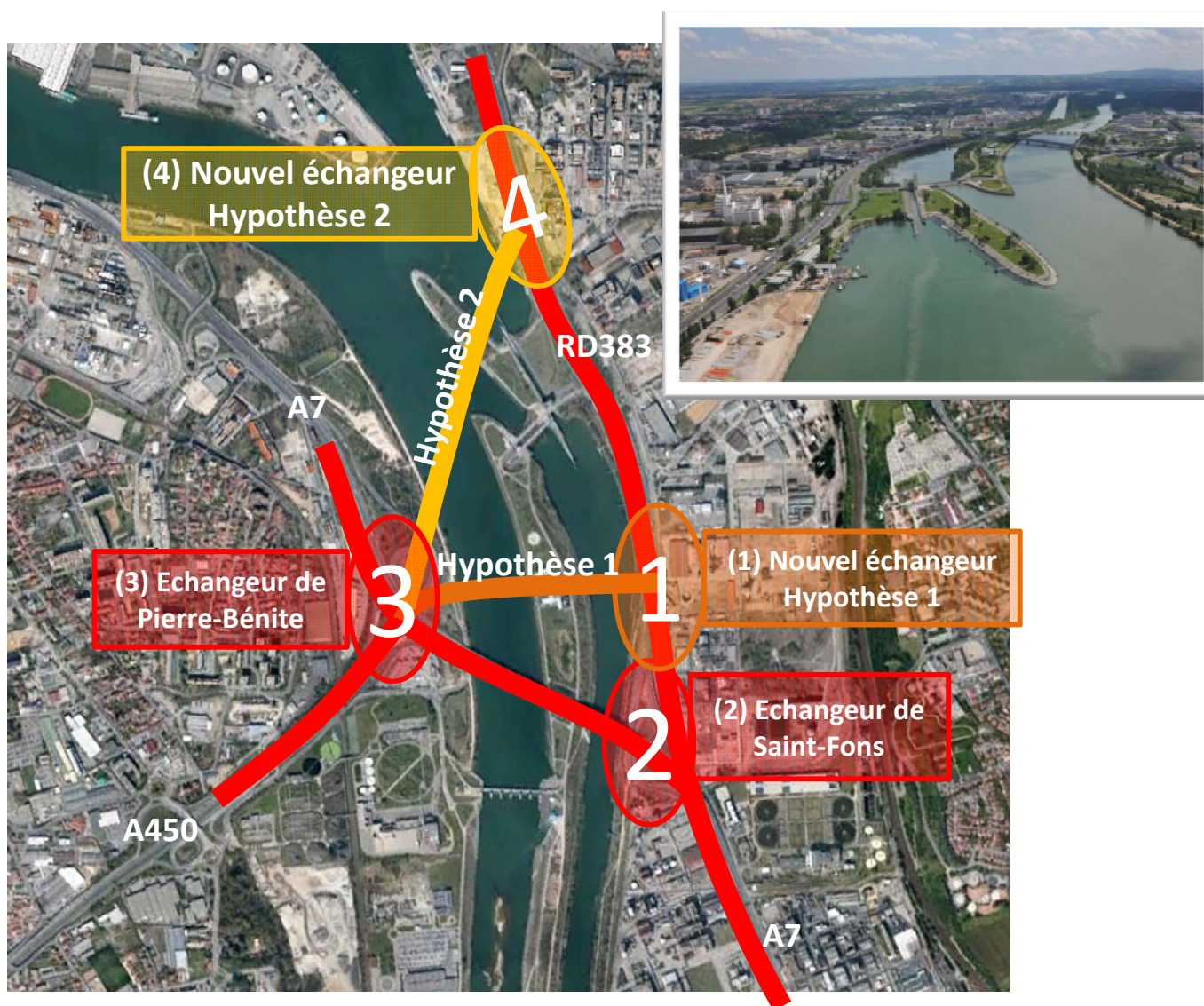
**La troisième implantation, au niveau du futur barreau des Hôpitaux, limite les effets sur le foncier bâti, mais impacte fortement les terres agricoles au sud situées entièrement dans le périmètre projet de protection des terres agricoles. Elle présente par ailleurs un surcoût important par rapport aux deux autres solutions.**



### 3.1.3 Deux solutions envisagées pour le nouveau franchissement du Rhône

La problématique du franchissement du Rhône a été étudiée. Deux hypothèses de franchissement du Rhône ont été envisagées.

Figure 15 : Proposition d'implantation du franchissement du Rhône





### 3.1.3.1 Hypothèse 1 : un franchissement court

La réalisation d'un nouvel échangeur avec l'A7 en rive gauche **(1)** impliquerait un impact foncier important sur les installations industrielles de la vallée de la chimie (site SEVESO) et la réalisation d'une bretelle surplombant le canal.

Dans cette configuration, au débouché du pont, la RD383 (bd Pierre Sénard) se trouverait coincée entre le canal et le site industriel d'ARKEMA Saint-Fons. La réalisation des bretelles, des voies d'insertion et de sortie ne pourrait se faire que par des acquisitions foncières sur le site d'ARKEMA et des ponts et des remblais sur le canal du Rhône, ce qui paraît difficilement envisageable en termes d'impact sur l'activité économique et le fleuve.

A noter également la proximité avec les échangeurs existants de Saint-Fons et de Pierre-Bénite (2 et 3) qui nécessiterait une reprise très importante de ces échangeurs.



### 3.1.3.2 Hypothèse 2 : un franchissement biais

Un franchissement biais paraît alors plus réalisable. Cette configuration laisse une emprise de 100m de largeur le long du Rhône, ce qui permet de mieux insérer un échangeur au nord **(4)**. Ce nouvel ouvrage est compatible avec l'écluse de Saint-Fons. Ce point reste à valider avec la CNR (Compagnie Nationale du Rhône).

**Une implantation perpendiculaire au Rhône dans la proposition de la ville d'Oullins s'avère non réalisable.**  
**Seul un franchissement biais, situé au nord de l'écluse de Saint-Fons, est à considérer.**

### 3.1.4 La reprise de la section A450 / RD 383

La section commune (tracé Oullins / A450) mélange les flux des deux infrastructures et impose aussi de nombreux échanges rapprochés.

En termes de capacité, **cela implique l'élargissement de la section courante d'A450** (donc hors bretelle, voie d'insertion et de sortie) à 2x3 voies au lieu de 2x2 voies. Mais compte tenu des nombreux échanges, il est nécessaire de créer des voies d'insertion et des collectrices d'échanges amenant notamment à un profil global à 2x5 voies au lieu de 2x3 voies aujourd'hui au niveau de l'échangeur de Pierre-Bénite.

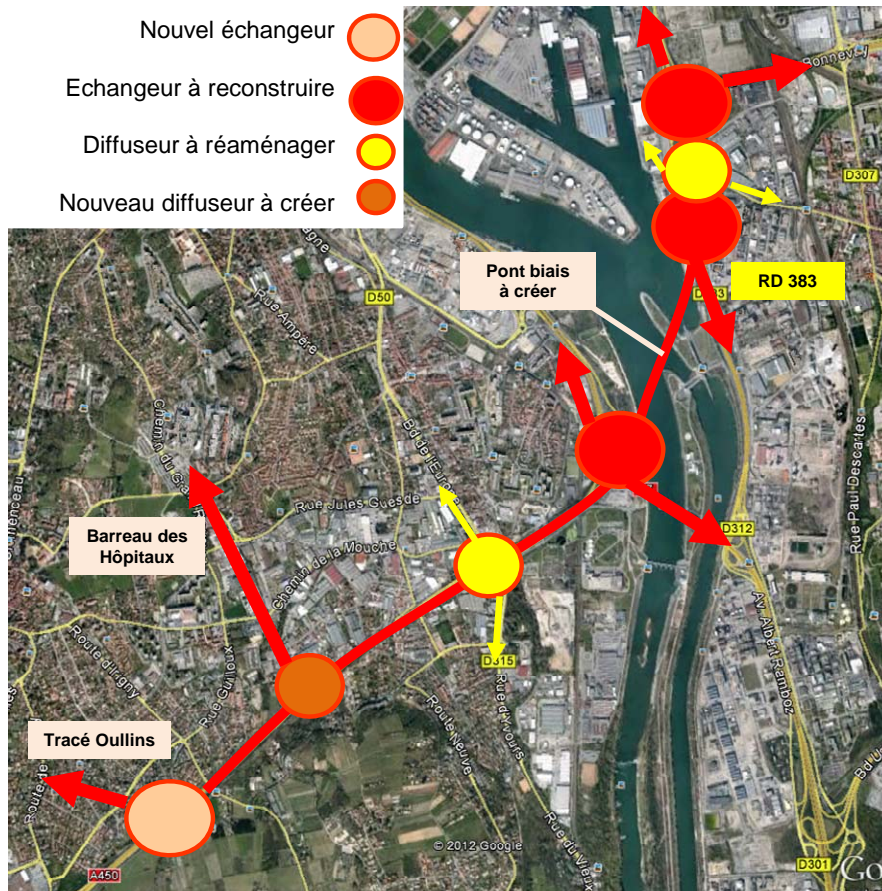
Pour assurer les échanges, il est nécessaire :

- de créer un nouvel échangeur très complexe avec A450 (Mont-Corin) ;
- de créer un nouveau diffuseur pour le barreau des Hôpitaux ;
- de reconstruire en quasi-totalité les 3 échangeurs : A450/ A7, nouveau pont/RD383, RD 383. En effet, l'échangeur nouveau pont/RD383 se retrouve imbriqué avec le diffuseur rue Sembat à Saint-Fons et l'échangeur du boulevard Laurent Bonnevey en raison des faibles distances les séparant (800m) ;
- de réaménager de manière importante deux diffuseurs existants : celui de la RD315 à Pierre-Bénite et surtout celui de la RD383 avec le PLEH / rue Sembat à Saint-Fons.

Il est à noter que :

- un échangeur est un dispositif d'échanges pour connecter de manière fluide deux voiries rapides. Chaque mouvement est alors assuré par une voie de sortie, une bretelle (boucle, diagonale ou anse) et ensuite une voie d'insertion. Un échangeur complet nécessite alors 8 bretelles (exemple : l'échangeur A46/A43) ;
- un diffuseur est un dispositif d'échanges entre une voirie rapide et le réseau viaire. Il a pour vocation de desservir un territoire. Les sorties sont assurées par une voie de sortie puis une bretelle débouchant directement sur un carrefour plan avec le réseau viaire (la voirie urbaine dans notre cas). Les insertions se font par un dispositif inverse avec une voie d'insertion sur la voie rapide. Par ce raccordement en carrefour plan au réseau viaire, un diffuseur complet ne nécessite alors que 4 bretelles et est ainsi plus compact (exemples: diffuseur Pierre-Bénite / Irigny sur A450 ou diffuseur Route de Genas sur le Boulevard L. Bonnevey).

Figure 16 : Structure des échangeurs de la section A450 / RD383



Cela entraîne un réaménagement très problématique du boulevard Pierre Semard (RD383) du fait de l'enchaînement direct de trois dispositifs d'échanges (voir la figure en page 18) générant inévitablement une section à 2x5 voies par la multiplication des bretelles pour assurer les différents mouvements possibles.

La section commune du « tracé Oullins » avec l'A450 et le boulevard Pierre Sémard impose donc la création de nouveaux ouvrages conséquents, la reconstruction des échangeurs et diffuseurs existants et l'élargissement à 2x5 voies de l'A450 et du boulevard Pierre Sémard.



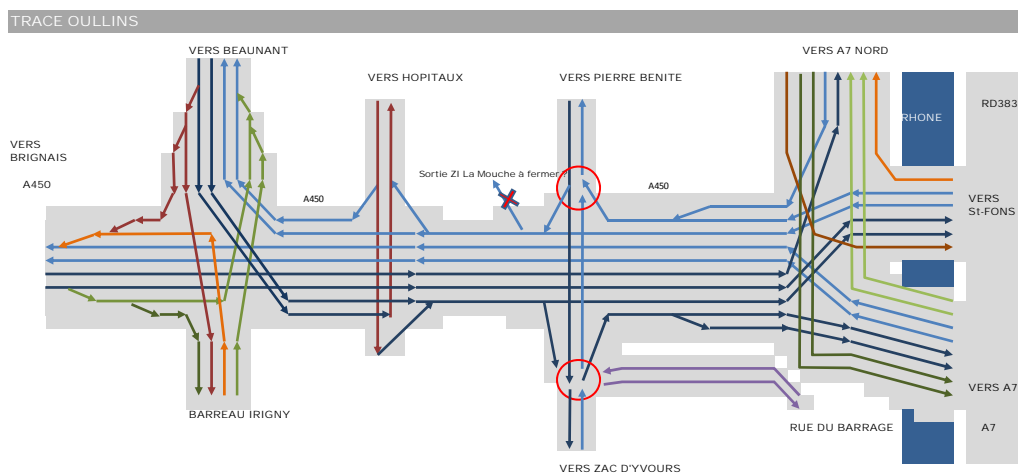
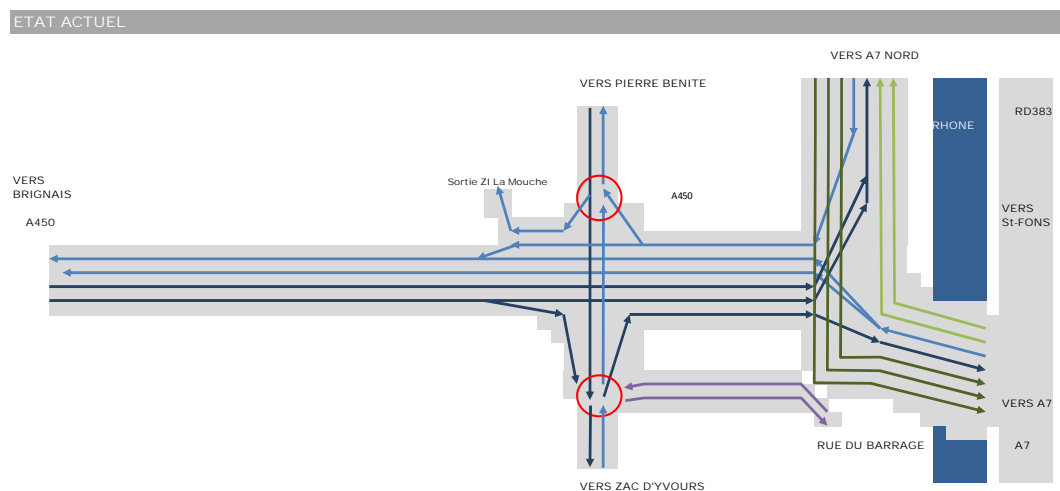
### 3.1.5 Analyse des incidences sur les liaisons fonctionnelles de l'échangeur A450/A7 avec le tracé proposé par la ville d'Oullins

Pour l'échangeur A450/A7 existant, il n'est pas possible d'insérer simplement un nouveau pont routier. Les schémas suivants présentent l'ensemble des liaisons fonctionnelles et le nombre de voies affectées de l'échangeur A450/A7 et du diffuseur de Pierre-Bénite, dans la configuration actuelle et dans la configuration proposée future dans le cadre du tracé proposé par la ville d'Oullins.

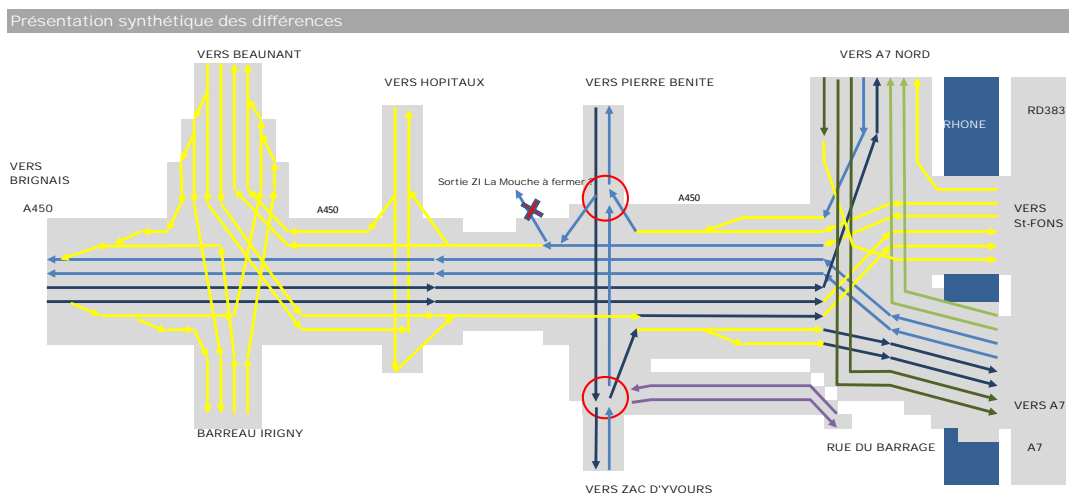
**Figure 17 : Photos du site considéré**



**Figure 18 : Présentation des liaisons fonctionnelles et du nombre de voies affectées pour les échanges sur A450**



Par différence, l'ensemble des nouvelles liaisons à créer générant autant de bretelles et de voies supplémentaires est déduit (cf. en jaune ci-après). Au niveau de l'échangeur Est avec l'A7, l'insertion de la liaison principale (le nouveau pont) et de toutes les bretelles nécessaires à la réalisation des nouvelles liaisons bouscule alors complètement la géométrie de l'échangeur qui devra être reconçu. L'A450 passe sur cette section de 2x3 à 2x5 voies.





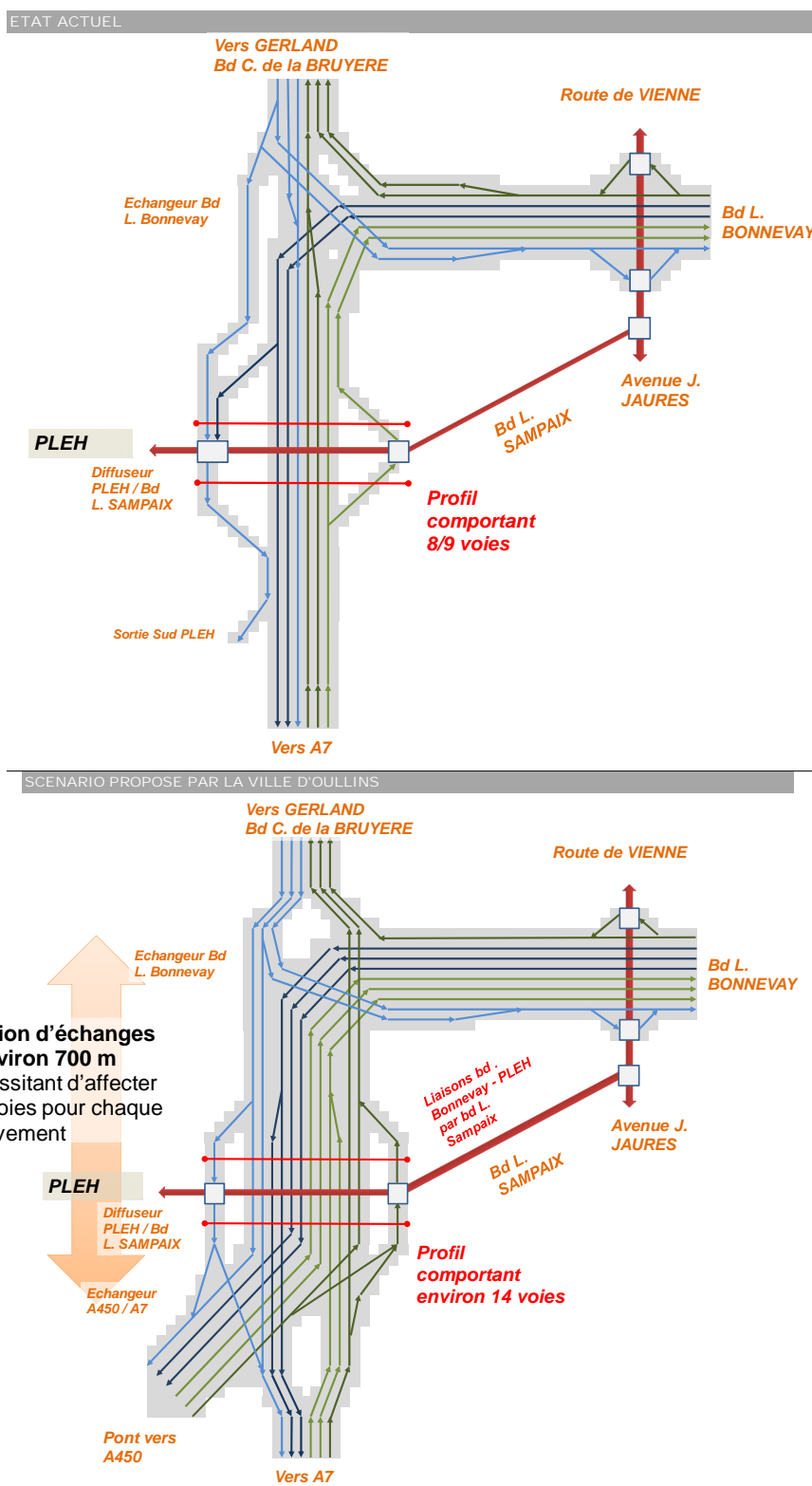
Concernant les échangeurs avec A7, le boulevard Laurent Bonnevey et l'avenue Pierre Séward, la proximité de plusieurs échangeurs entre les voies rapides génère des échangeurs très complexes. En effet, le rapprochement des échanges entre voies rapides nécessite pour gérer tous les mouvements de spécialiser les voies (une voie par direction), ce qui multiplie rapidement le nombre de bretelles et de contre-allées.

**Figure 19 : Illustration des échangeurs A450 / A7 / RD383**



Le schéma fonctionnel suivant illustre cette spécialisation des voies nécessaire pour organiser les échanges avec l'arrivée du nouveau pont, le diffuseur avec le Port Lyon Edouard Herriot (PLEH) et le boulevard Laurent Bonnevey sur la section du boulevard Pierre Séward.

Figure 20 : Schéma fonctionnel des échanges bd P. Sémard avant- après



Le schéma ci-avant correspondant au tracé proposé par la ville d'Oullins ne permet pas d'assurer toutes les liaisons avec le diffuseur intermédiaire du Port Lyon Edouard Herriot (PLEH) et du boulevard Lucien Sampaix. Dans l'exemple ci-avant, les liaisons entre le boulevard Laurent Bonnevey et le Port Lyon Edouard Herriot (PLEH) sont assurées via l'échangeur de Saint-Fons et le boulevard Lucien Sampaix. Le schéma ci-après indique en jaune de manière synthétique les nouvelles liaisons engendrées par le tracé Oullins sur cette section.



Présentation synthétique des différences

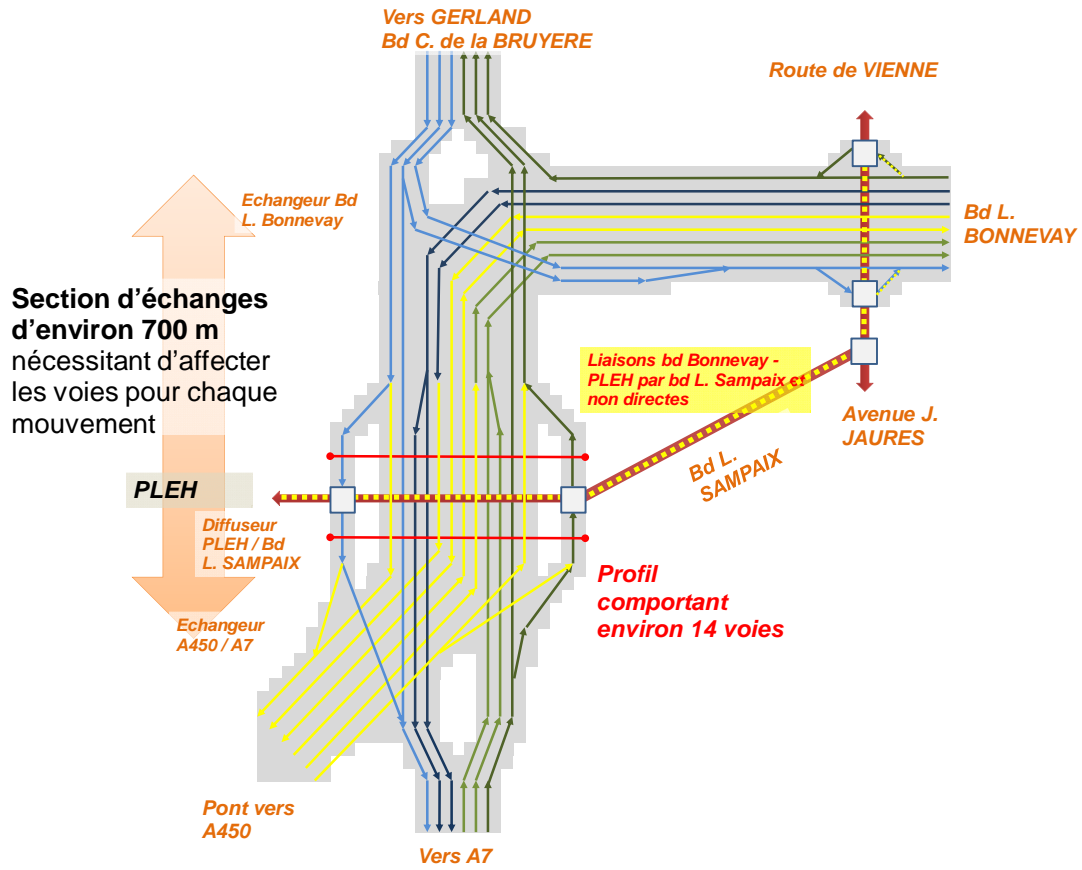


Figure 21 : bd P. Séward – Vue sur le débouché du nouvel ouvrage sur le Rhône



(PLEH : Port Lyon Edouard Herriot)

## 3.1.6 Analyse des aménagements complémentaires

- Voirie de desserte des Hôpitaux Sud

En tant que pôle hospitalier métropolitain, les Hôpitaux Sud nécessitent une desserte performante de tous les modes de déplacements. Dans l'aire de « chalandise » du site, 60% des déplacements sont en lien avec le nord et 40% avec le sud.

La zone de « chalandise » des Hôpitaux Sud ne se limite pas à l'échelle du Grand Lyon mais concerne tout le département ; l'accessibilité en véhicules particuliers (VP) doit ainsi être performante. Le développement économique du site nécessite donc que les Hôpitaux Sud soient connectés au réseau de routier d'agglomération (voies rapides urbaines).

- Barreau sous Irigny

Dans le cas du tracé proposé par la ville d'Oullins, le pont sur le Rhône en continuité de l'A450 permet de soulager le pont de Pierre Bénite de tous les trafics en relation avec le périphérique Laurent Bonnevey et Gerland. Le pont de Pierre Bénite assure alors les relations vers l'A7 sud et le BUS (Boulevard Urbain Sud) dans de meilleures conditions. Le barreau sous Irigny correspondrait alors à un investissement et un impact important pour une fonction déjà assurée en continuité autoroutière et déjà facilitée par le projet. Ce barreau n'a donc pas été intégré au scénario de l'étude technique.

## 3.1.7 Quel tracé Oullins pris en compte dans les études techniques ?

Afin de réaliser les études techniques à l'aide des outils prospectifs identiques à ceux utilisés pour analyser l'Anneau des Sciences et le scénario Rodeo, le tracé Oullins, défini comme suit, a été pris en compte :

- ➔ concernant le tunnel entre la porte de Beaunant et le raccordement avec l'A450 :
  - le contexte géologique très contraint impose de dévier le tunnel plus à l'est que le tracé proposé par la ville d'Oullins ;
- ➔ concernant le nouveau franchissement du Rhône :
  - Compte tenu de l'ensemble des analyses techniques de faisabilité du franchissement, la configuration d'un franchissement en biais situé au nord de l'écluse est prise en compte et ce, malgré la complexité technique de réalisation des bretelles d'échange de forte proximité ;
- ➔ concernant la liaison vers le site des Hôpitaux Sud :
  - une bonne accessibilité aux Hôpitaux Sud est nécessaire pour desservir, ce qui sera demain un futur pôle métropolitain, cette liaison a donc été prise en compte.



## 3.2 Rappel des hypothèses d'évolution de la situation en 2030

### 3.2.1 La demande en déplacements à l'horizon 2030

Les analyses sur l'évolution des trafics ont été faites sur les scénarios :

- Situation de Référence ;
- Anneau des Sciences ;
- Tracé proposé par la ville d'Oullins.

La croissance des trafics estimée à l'horizon 2030 est de l'ordre de +7 à +8% à l'échelle du périmètre d'étude (+4% à l'échelle du Grand Lyon). Elle est majoritairement en lien avec les hypothèses de croissance socio-économique (+13%). Les hypothèses de croissance des trafics d'échange et de transit sont responsables de +9% de la croissance des trafics. La prise en compte des reports vers les modes alternatifs et des changements de pratiques de mobilité permet de compenser en partie cette hausse avec une baisse des déplacements VP de -14% à -15% sur le territoire du SCoT.

L'analyse des trafics obtenus montre à long terme un prolongement des tendances passées, à savoir :

- une baisse des trafics circulant à l'intérieur du secteur Centre ;
- une stabilité des trafics en accès au secteur Centre ;
- une croissance ralentie des trafics en périphérie du Grand Lyon ;
- une croissance ralentie des trafics d'échange et de transit.

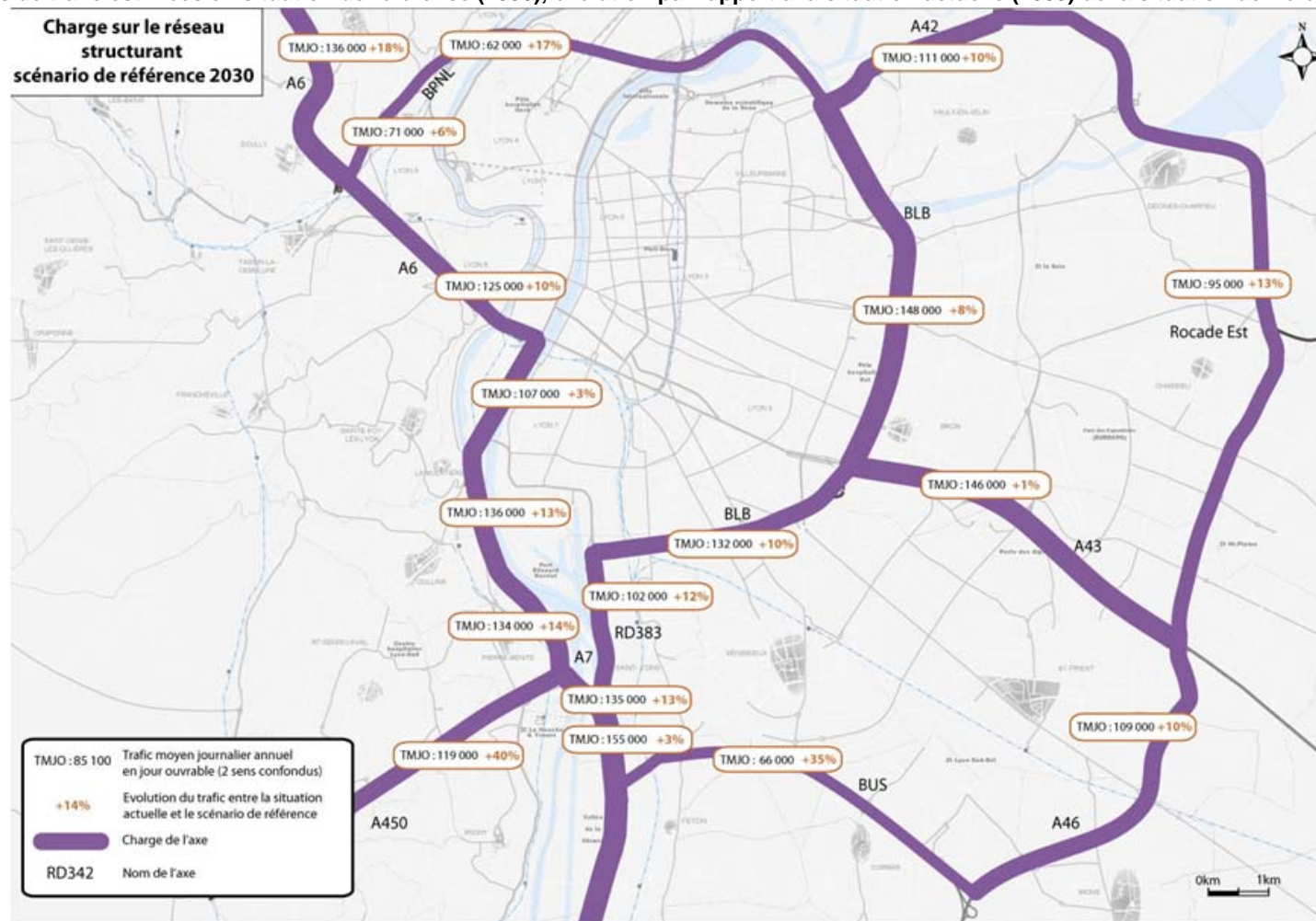
La croissance des trafics en périphérie est légèrement ralentie par rapport aux observations passées. Ce ralentissement est lié à une politique ambitieuse de report vers les modes alternatifs à la voiture solo sur l'ensemble de l'agglomération (covoiturage et intermodalité) et à des aménagements TCU en lien avec l'ensemble de l'agglomération (prolongement du métro B à Oullins puis aux Hôpitaux Sud, LEOL, prolongement de T2, A2, A4, A8, etc.).

L'ensemble de ces éléments sur la demande en déplacements à l'horizon 2030 se trouve dans le rapport d'étude fixant les hypothèses prospectives de mobilité en date de mai 2012.

**Les évolutions de trafics estimées entre 2009 et 2030 s'appuient sur les tendances observées ces dernières années, tout en considérant un ralentissement des croissances de trafic des véhicules particuliers (VP).**

**Les prévisions traduisent une baisse des trafics circulant à l'intérieur du secteur Centre, une stabilité des trafics en accès au secteur Centre et une croissance ralentie des trafics en périphérie du Grand Lyon et en échange avec l'extérieur.**

Tableau 1 : Charges de trafic estimées en situation de référence (2030), évolution par rapport à la situation actuelle (2009) de la situation de Référence – 2030 en TMJO



## 3.2.2 Mesures d'accompagnement du tracé Oullins à l'horizon 2030

Le tracé Oullins comprend également la suppression de l'autoroute de l'axe A6/A7 et sa requalification en boulevard urbain, la requalification des traversées de centres-villes de l'Ouest et des projets TC complémentaires (A2, prolongement du métro B aux Hôpitaux).

## 3.2.3 La tarification

La tarification appliquée dans le cadre du tracé Oullins (entre la porte Trois Renards et l'A450) est similaire à celle prise en compte pour l'Anneau des Sciences, soit 0,2€/km.

## 3.3 Analyse des déplacements

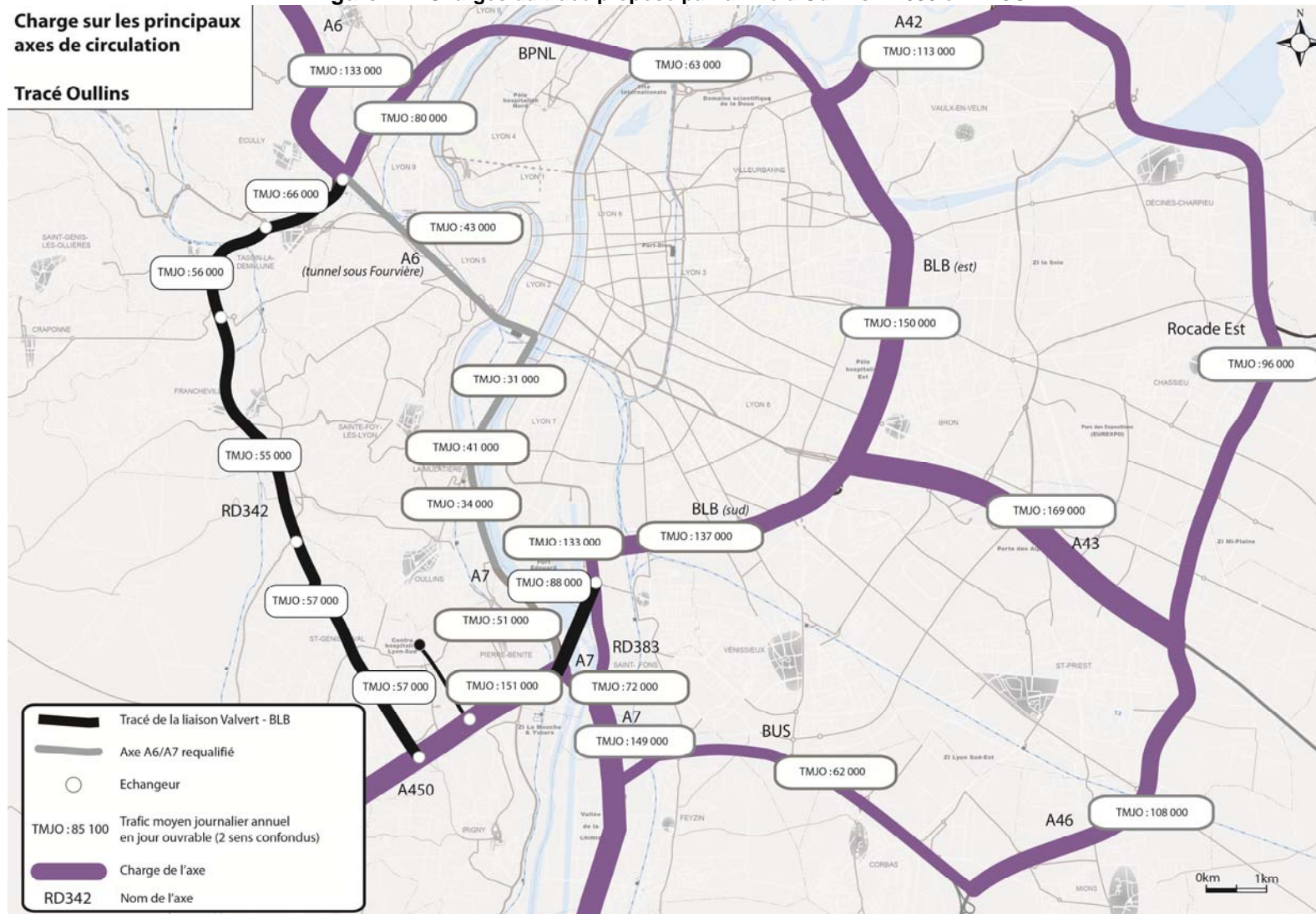
Les charges de trafics sur le réseau structurant sont présentées dans les cartes ci-après :

- les charges de trafic du tracé Oullins (deux sens confondus) sur le réseau structurant : VRU de l'agglomération lyonnaise et au niveau des tronçons du projet de l'Anneau des Sciences, en trafic moyen journalier annuel en jour ouvrable dans les 2 sens confondus (TMJO) ;
- la différence de trafics entre le tracé proposé par la ville d'Oullins et la situation de Référence.

Les principaux trafics pour le tracé proposé par la ville d'Oullins montrent des volumes de l'ordre de :

- 55 000 véh/j dans les deux sens sur la section Alaï et Beaunant ;
- 57 000 véh/j dans les deux sens sur la section Beaunant et A450 ;
- 151 000 véh/j dans l'A450 entre la jonction avec le tracé Oullins et le nouveau franchissement du Rhône ;
- entre 31 000 et 43 000 véh/j dans les deux sens sur l'axe A6/A7 intra périphérique;
- entre 137 000 et 150 000 véh/j dans les deux sens sur le Boulevard Laurent Bonnevey;
- entre 113 000 et 169 000 véh/j sur les voies structurantes en entrée / sortie de l'agglomération.

Figure 22 : Charges du tracé proposé par la ville d'Oullins – 2030 en TMJO





## 4 Données comparatives entre l'Anneau des Sciences et le tracé Oullins

### 4.1 Analyse des déplacements : Charges de trafic

#### 4.1.1 Sur le réseau structurant

En section courante, le tracé proposé par la ville d'Oullins enregistre des trafics globalement moins importants que l'Anneau des Sciences. Cette baisse pour le tracé Oullins par rapport à l'Anneau des Sciences est assez faible sur les sections les plus au Nord de l'infrastructure, dont les configurations sont identiques.

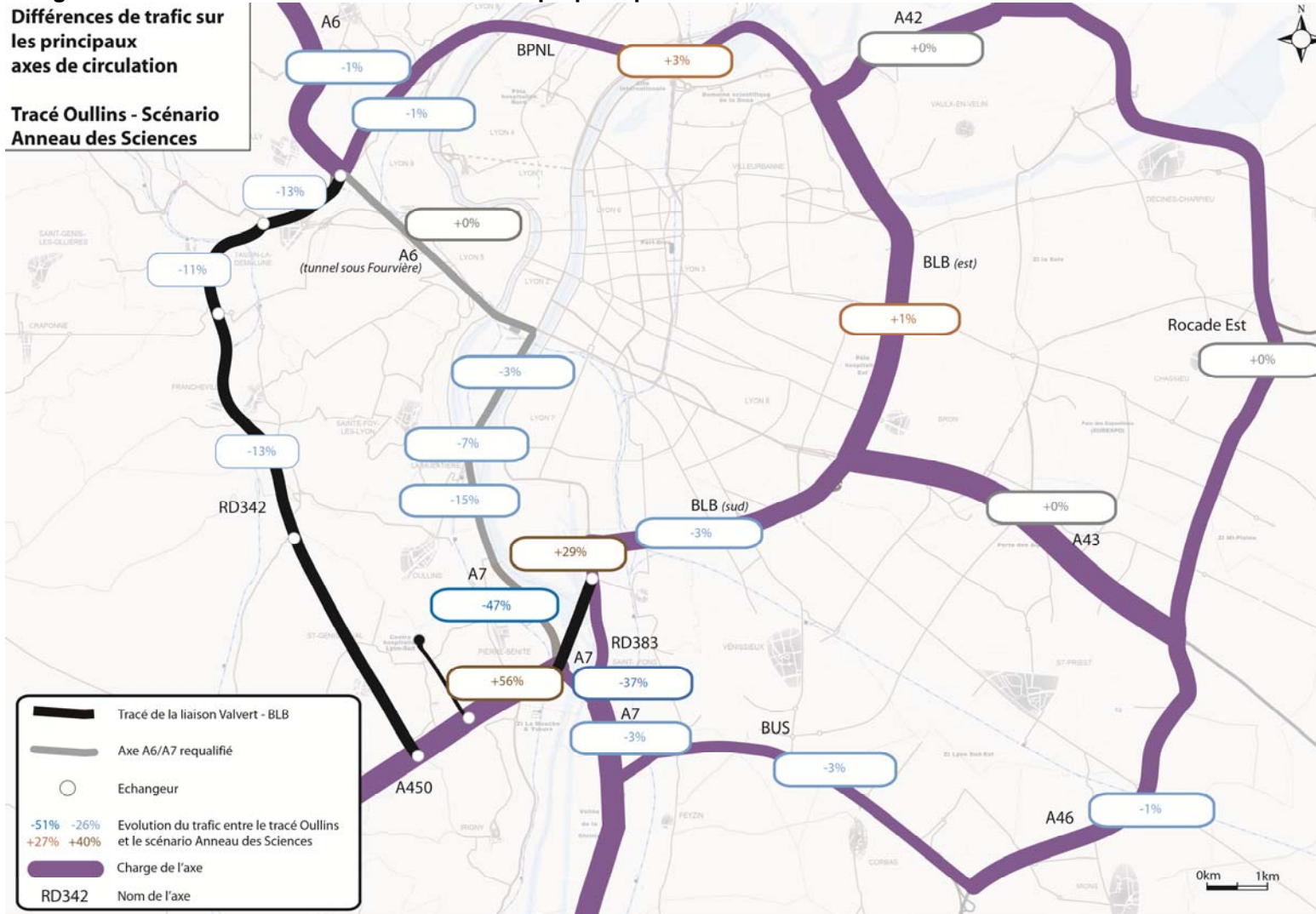
L'impact le plus notable du tracé proposé par la ville d'Oullins est la forte hausse de trafic sur A450 entre la porte de Mont-Corin et l'A7 : +4 000 véh/h par rapport à l'Anneau des Sciences, soit +56%. Cet effet était prévisible compte tenu du tracé proposé par la ville d'Oullins qui est connecté à l'A450 et de l'absence de porte aux Hôpitaux, d'autant plus que la capacité d'A450 est augmentée entre la porte de Mont-Corin et l'A7 avec l'ouverture d'une troisième voie dans chaque sens.

De légères hausses de trafics sont observées sur le Boulevard Périphérique Nord Lyonnais et sur une partie du Boulevard Périphérique Laurent Bonnevey entre le tracé proposé par la ville d'Oullins et l'Anneau des Sciences. Ces augmentations, associées aux baisses enregistrées sur la portion du tracé Oullins entre les portes du Valvert et de Mont-Corin, reflètent l'existence de reports de trafic des voiries structurantes de l'Ouest vers celles de l'Est (Boulevard Périphérique Nord Lyonnais, Boulevard Laurent Bonnevey).

**Le tracé proposé par la ville d'Oullins attire moins de trafic que l'Anneau des Sciences sur les tronçons entre les portes du Valvert et de Mont-Corin et surcharge l'A450.**



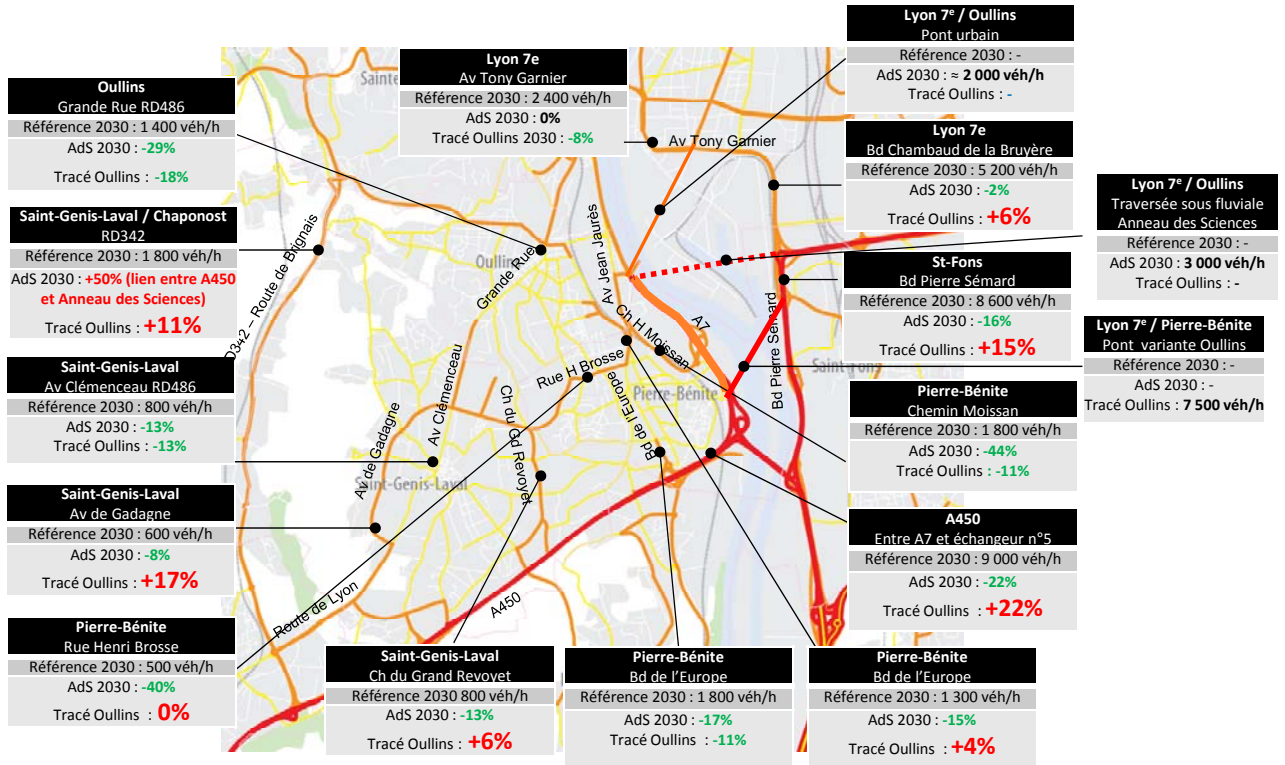
Figure 24 : Différences de trafics entre le tracé proposé par la ville d'Oullins et l'Anneau des Sciences – 2030 en TMJO



## 4.1.2 Sur le réseau local

Les voiries locales du Sud-Ouest lyonnais sont impactées par le tracé proposé par la ville d'Oullins comme présenté dans le schéma suivant.

**Figure 25 : Différences observées entre la situation de Référence, l'Anneau des Sciences (AdS) et le tracé Oullins**



**Sur la commune d'Oullins**, le tracé proposé par la ville d'Oullins soulage moins bien les trafics de la grande Rue (RD486) que dans la situation avec l'Anneau des Sciences : -18% avec le tracé Oullins pour -29% dans le cas de l'Anneau des Sciences car la porte des Hôpitaux capte principalement des flux issus des trois communes (Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite). **En son absence, ces flux restent sur les voiries locales.** Pour la Grande Rue d'Oullins, il s'agit par exemple de flux venant du nouveau site des Hôpitaux et de Saint-Genis-Laval à destination du reste de l'agglomération.

**Sur la commune de Pierre-Bénite**, l'Anneau des Sciences permet une diminution plus importante des trafics sur les voiries par rapport au tracé Oullins. Le boulevard de l'Europe et la rue Henri Brosse voient leurs volumes de trafic diminuer de façon plus importante dans l'Anneau des Sciences qu'avec la prise en compte du tracé proposé par la ville.

**Sur la commune de Saint-Genis-Laval**, le tracé proposé par la ville d'Oullins a moins d'impact sur la diminution des trafics en centre-ville que l'Anneau des Sciences, exception faite de la RD342 qui relie l'Anneau des Sciences à l'A450. L'avenue de Gadagne et le chemin du Grand Revoyet voient leurs volumes de trafic augmenter par rapport à la situation avec l'Anneau des Sciences (+17% sur l'avenue de Gadagne et +6% sur le chemin du Grand Revoyet avec le tracé Oullins).

**Avec le tracé proposé par la ville d'Oullins, l'absence de porte aux Hôpitaux et l'attractivité renforcée d'A450 en tant que liaison vers le périphérique Laurent Bonnevey, expliquent la hausse des traversées de communes sur Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite.**



## 4.2 Temps et accessibilité

### 4.2.1 Occupation spatiale du réseau

Les tableaux suivants montrent l'évolution de l'occupation spatiale du réseau sur l'ensemble de l'agglomération et sur les voiries de l'Ouest. Les variations sont indiquées par rapport à la situation de Référence – 2030 sans Anneau des Sciences.

**Tableau 2 : Répartitions des distances cumulées entre l'Anneau des Sciences et le tracé Oullins en veh.km**

veh.km					veh.km				
	Réseau structurant	Axe A6-A7 (Valvert - La Saulaie)	Réseau secondaire	Total		Réseau structurant	Axe A6-A7 (Valvert - La Saulaie)	Réseau secondaire	Total
<b>Ensemble agglomération</b>	→	→	→		<b>Voiries de l'Ouest</b>	→	→	→	
Référence	1 804 400	67 500	1 602 900	3 474 800	Référence	106 900	67 500	212 900	387 300
en part	52%	2%	46%	100%	en part	28%	17%	55%	100%
Anneau des Sciences	1 880 000	27 700	1 595 200	3 502 900	Anneau des Sciences	161 900	27 700	195 300	384 900
en part	54%	1%	46%	100%	en part	42%	7%	51%	100%
Par rapport à la référence	4%	-59%	0%	1%	Par rapport à la référence	51%	-59%	-8%	-1%
Tracé Oullins	1 870 200	26 600	1 587 800	3 484 600	Tracé Oullins	174 100	26 600	196 500	397 200
en part	54%	1%	46%	100%	en part	44%	7%	49%	100%
Par rapport à la référence	4%	-61%	-1%	0%	Par rapport à la référence	63%	-61%	-8%	3%

Aux vues des répartitions des distances cumulées entre l'Anneau des Sciences et le tracé Oullins, peu d'écart significatifs sont constatés : la structuration des flux est très proche entre les deux situations, sur l'Ouest comme sur la totalité du réseau.

Sur l'ensemble de l'agglomération, une augmentation de 4% des distances cumulées sur le réseau structurant est observée pour l'ensemble des scénarios, dont le tracé Oullins. Leur répartition sur l'A6/A7 (sur le tronçon Valvert-Saulaie) et sur le réseau secondaire est relativement proche.

Au niveau des voiries de l'Ouest, le nombre de veh.km est similaire entre les deux tracés.

**Les prévisions de structuration des flux du tracé proposé par la ville d'Oullins ne permettent pas de démarquer ce tracé de l'Anneau des Sciences.**

### 4.2.2 Occupation temporelle du réseau routier en lien avec l'agglomération et le secteur Ouest

L'analyse sur l'occupation du réseau routier en lien avec l'agglomération et le secteur Ouest (veh/h) produit une conclusion identique à celle produite pour les distances cumulées.

## 4.3 Accessibilité : Territoire Ouest

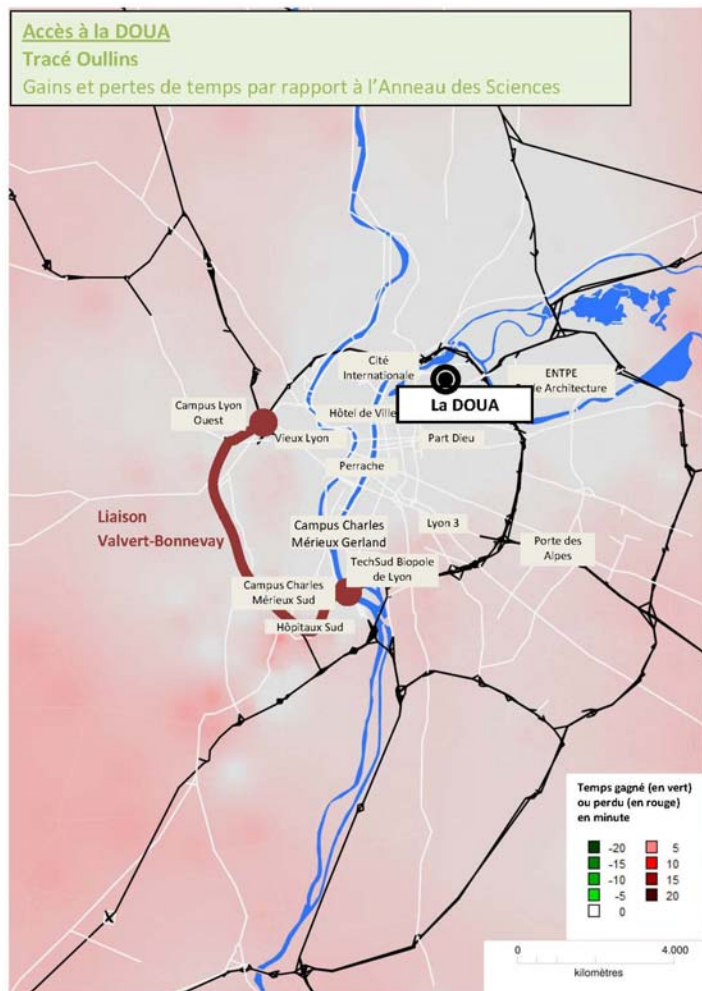
### 4.3.1 Sur les pôles majeurs

Les cartes suivantes présentent les variations d'accessibilité (en minutes) en heure de pointe du soir entre deux situations pour un point donné. Est présentée la différence entre le tracé proposé par la ville d'Oullins et l'Anneau des Sciences.

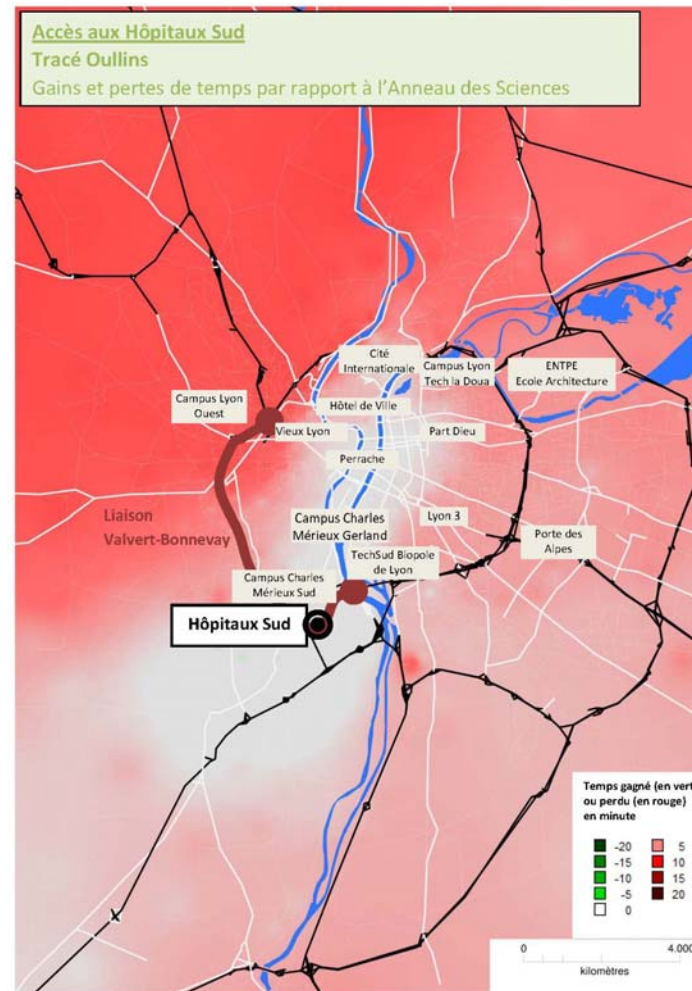
Les cartes présentées montrent la comparaison du temps d'accès moyen à un point donné entre deux situations. Un territoire en rouge est plus éloigné en temps de parcours du pôle par rapport à la situation de comparaison. A l'inverse, un territoire en vert signifie qu'il en est plus proche en temps de parcours routier, donc plus accessible.

**L'accessibilité de la DOUA et des Hôpitaux Sud est moins performante pour le tracé Oullins que pour l'Anneau des Sciences. Le tracé Oullins offre une accessibilité moins intéressante aux pôles majeurs que l'Anneau des Sciences.**

Le cas de la DOUA






Le cas d'Hôpitaux Sud

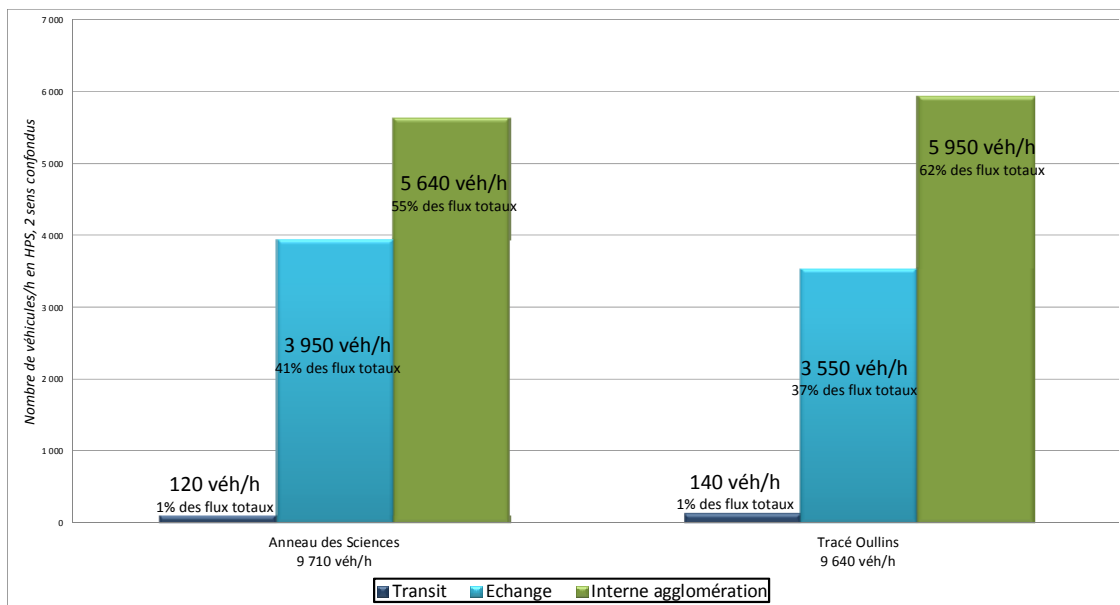


## 4.3.2 Incidence sur le trafic de l'axe A6/A7

Le graphique suivant montre la structure du trafic de l'axe A6/A7 entre :

-  - le trafic de transit ;
-  - le trafic d'échange ;
-  - le trafic interne.

**Tableau 3 : Structure du trafic en HPS sur l'axe A6/A7**



Avec la réalisation du projet de l'Anneau des Sciences, l'axe A6/A7 requalifié voit son trafic diminuer de plus de moitié. Le trafic de transit y est négligeable (1%) et les trafics internes et d'échanges y sont majoritaires.

L'utilisation de l'axe A6/A7 dans le tracé Oullins est assez proche de celle prévue qu'avec l'Anneau des Sciences. Certaines variations sensibles existent néanmoins entre ces situations.

Ainsi le trafic d'échange sur l'axe A6/A7 avec le tracé Oullins est légèrement plus faible que l'Anneau des Sciences.

**Les observations ne montrent pas de différence significative sur l'évolution des flux d'A6/A7 entre l'Anneau des Sciences et le tracé Oullins.**






## 4.3.3 Accessibilité aux centres-villes de l'Ouest lyonnais

L'analyse des conditions de circulation a montré une problématique de traversée des centres villes. Les analyses qui suivent s'intéressent à 4 points particuliers de congestion :

- la traversée de Tassin (RD 489) ;
- la Montée de Choulans (Lyon 5<sup>ème</sup>) ;
- la traversée de la Mulatière (RD486) ;
- la traversée d'Oullins (RD486).

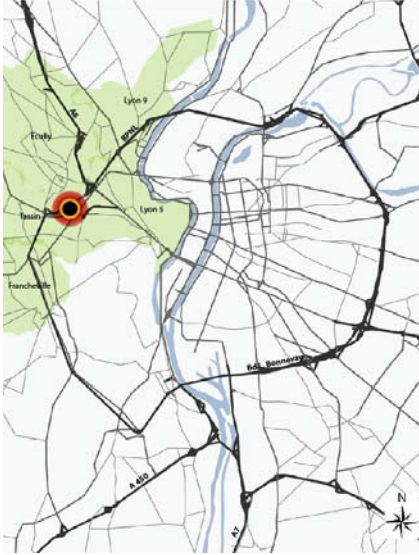


Ces analyses portent sur une décomposition des trafics entre :

-  le **flux traversant** comprenant les trafics sans lien avec la zone locale ;
-  le **flux d'échange** comprenant les trafics ayant une origine ou une destination dans la zone locale ;
-  le **flux local** : défini comme étant l'ensemble des trafics internes à une zone locale comprenant la commune traversée et les communes limitrophes.

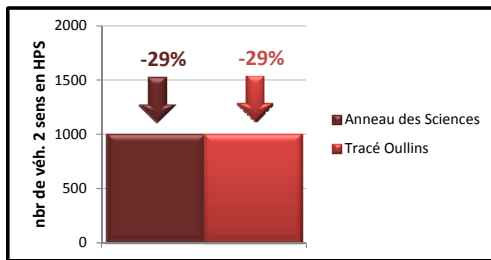
#### 4.3.3.1 Des effets similaires sur la traversée de Tassin, place de l'Horloge (RD489), la montée de Chouans (Lyon 5<sup>ème</sup>) et la traversée de la Mulatière (RD486)

L'analyse porte sur les trafics en traversée du centre-ville de Tassin, via la RD 489, définis par rapport à une zone locale comprenant Tassin et ses communes limitrophes (appelé secteur local) :



\*Secteur local :

- Tassin-la-Demi-Lune
- Francheville
- Craponne
- Saint-Genis-les-Ollières
- Charbonnières-les-Bains
- Ecully
- Lyon 9<sup>e</sup>
- Lyon 5<sup>e</sup>



La requalification de la RD489 permet une baisse de -29% du trafic observée dans le tracé proposé par la ville d'Oullins et l'Anneau des Sciences par rapport à la situation de Référence, soit 1 000 véhicules par heure.

Ces flux diminuent en raison d'une réorganisation des déplacements, certains trafics entre Lyon 5<sup>e</sup>, Lyon 9<sup>e</sup>, Tassin et Francheville notamment pouvant se reporter sur la nouvelle voirie.

Le tracé Oullins et l'Anneau des Sciences induisent les mêmes conclusions de trafic sur la montée de Choulans (Lyon 5<sup>ème</sup>) (pas d'évolution par rapport à la situation de Référence) et la traversée de la Mulatière (RD486) (-38% par rapport à la situation de Référence).

**Le tracé d'Oullins a des effets similaires à l'Anneau des Sciences car, sur la partie Nord, leurs tracés sont identiques.**

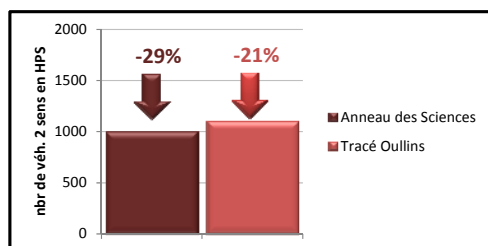
## 4.3.3.2 La traversée du centre-bourg d'Oullins (RD486)

L'analyse porte sur les trafics en traversée du centre-ville d'Oullins, via la RD 486 (Grande rue d'Oullins), définis par rapport à une zone locale comprenant Oullins et ses communes limitrophes (appelé secteur local).



\*Secteur local :

- Oullins
- Sainte-Foy-lès-Lyon
- La Mulatière
- Pierre-Bénite
- Saint-Genis-Laval



Le tracé Oullins limite le trafic, avec une baisse de -21%, soit environ 1 100 véh/h deux sens confondus. l'Anneau des Sciences induit une baisse plus importante de -29%, soit 1 000 véh/h par rapport à la situation de Référence.

Pour le tracé Oullins, l'absence de porte aux Hôpitaux et d'aménagement d'accès à la Saulaie ne permet pas de diminution de trafic aussi significative.

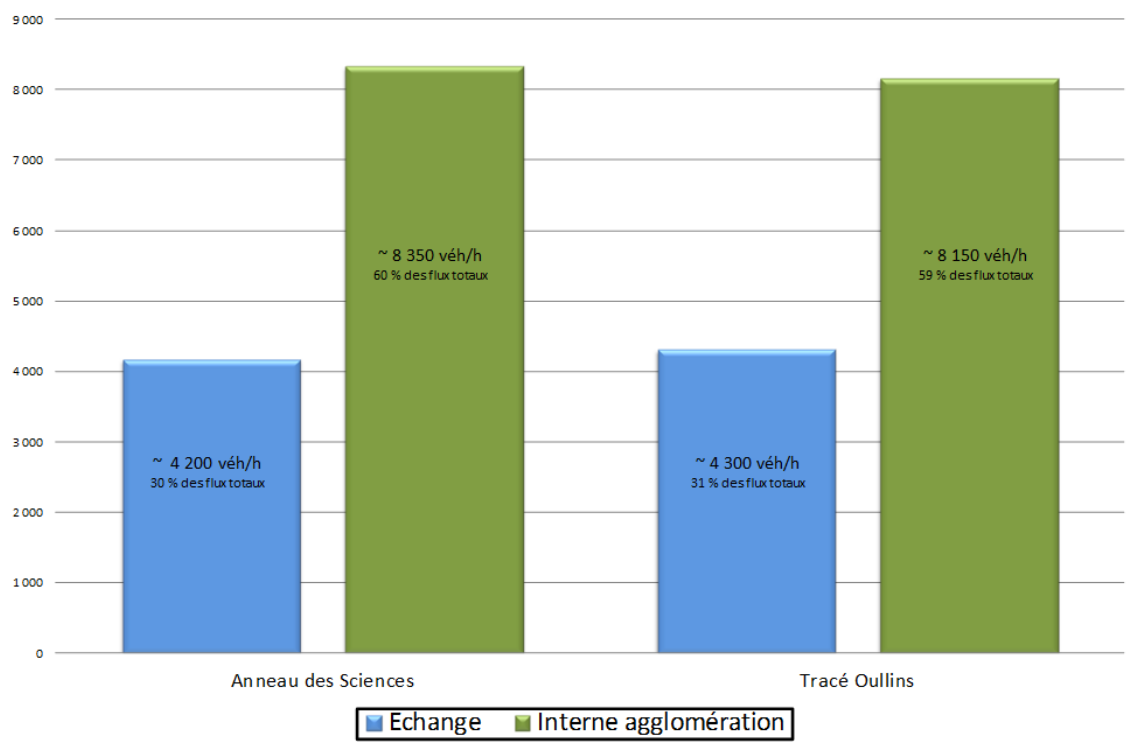
**Le tracé Oullins apaise moins la traversée du centre-ville d'Oullins que l'Anneau des Sciences par rapport à la situation de Référence.**

#### 4.3.4 Trafics sur la nouvelle infrastructure

Le graphique suivant montre la structure du trafic en prenant en compte l'ensemble des véhicules empruntant au moins une section de l'infrastructure nouvelle :

- de l'Anneau des Sciences : entre Valvert et Saint-Fons ;
- du tracé proposé par la ville d'Oullins : entre Valvert et Saint-Fons.

**Tableau 4 : Structure du trafic en HPS**



Parmi l'ensemble des véhicules empruntant l'infrastructure nouvelle, le trafic interne à l'agglomération est majoritaire. L'infrastructure nouvelle créée dans le cadre du projet Anneau des Sciences confirme ainsi son rôle de voirie structurante d'agglomération : 60 % des véhicules empruntant l'infrastructure de bouclage du périphérique font un trajet interne à l'agglomération (Anneau des Sciences et tracé Oullins). Environ 1/3 de son trafic est du trafic d'échange avec l'agglomération, principalement les secteurs Ouest et Centre. Le trafic de transit est quant à lui limité.

Les divergences sont minimales entre l'Anneau des Sciences et le tracé Oullins.

**Au final, les prévisions de structure des trafics sur le tracé Oullins ne permettent pas de démarquer celui-ci de l'Anneau des Sciences.**



## 4.4 Pré-estimation financière du tracé Oullins

Pour les positions A et B d'échangeur entre le tracé Oullins et l'A450 (voir le chapitre 3.1 Faisabilité technique du tracé en page 12), les pré-estimations financières sont (en valeur HT, année 2011) :

- 2350 M€ pour le tracé Oullins depuis Valvert jusqu'au bd L. Bonnevoy ;
- 2375 M€ pour tracé Oullins avec également le barreau des Hôpitaux ;
- 2800 M€ pour le tracé Oullins avec le barreau des Hôpitaux et le barreau sous Irigny (aérien).

Le tableau suivant détaille cette pré-estimation des coûts d'investissements du tracé Oullins, avec et sans aménagements complémentaires, en millions d'euros HT, valeur 2011, selon les implantations A ou B possibles de l'échangeur avec l'A450.

**Tableau 5 : Pré-estimation financière en millions d'euros HT, valeur 2011 – selon les implantations A ou B possibles de l'échangeur avec l'A450 \***

		<b>Tracé Oullins *</b>	
Sections aériennes	Echangeurs	Valvert, A450, Pierre-Bénite Sud, P. Séward, Saint-Fons	750
	Diffuseurs	Trois-Renards, Alaï, Beaunant	250
	Viaduc	Viaduc sur le Rhône	150
Souterrains	Tunnels	Tassin, Francheville, Saint-Genis-Laval	1 100
	Tranchées couvertes	TC Valvert	100
<b>Total</b>			<b>2 350</b>
		Plus-value pour Barreau des Hôpitaux	30
		Plus-value pour Barreau d'Irigny aérien	420
		<b>Total tracé Oullins avec barreau des Hôpitaux et barreau d'Irigny aérien</b>	<b>2 800</b>
		Plus-value pour barreau d'Irigny sous-fluvial (passage sous le Rhône à Feyzin)	70
<b>Total</b>		<b>Total tracé Oullins avec barreau des Hôpitaux et barreau d'Irigny sous-fluvial</b>	<b>2 870</b>

## 4.5 Bilan comparatif

L'Anneau des Sciences et le tracé Oullins ont été évalués au regard des objectifs fixés. Cette évaluation a été faite sur la base de plusieurs critères d'analyse sur les thèmes des déplacements, de l'accès aux pôles économiques de l'agglomération, de la mise en valeur des espaces publics, des effets sur le cadre de vie, le milieu naturel, les secteurs industriels, et des coûts.

CARACTERISTIQUES	ANNEAU DES SCIENCES	TRACE OULLINS
Longueur	14,8 km	tracé de base: 19 km tracé de base + voie de desserte des Hôpitaux + barreau sous Irigny : 25 km
Part enterrée	80%	60 % : tracé de base 55 % : tracé de base + aménagements complémentaires
Nombre de portes	7	8 : tracé de base 10 : tracé de base + aménagements complémentaires
COUTS	ANNEAU DES SCIENCES	TRACE OULLINS
En millions d'euros HT valeur 2011	2 490 millions d'euros	2 870 millions d'euros

OBJECTIFS	ANNEAU DES SCIENCES	TRACE OULLINS
<p><b>Soulager les quartiers de la circulation et requalifier l'autoroute en ville</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le réseau routier est bien hiérarchisé. Les fonctions de transit, d'échanges et de circulations internes à l'agglomération sont lisibles.</li> <li>• Le report des trafics de l'A6/A7 sur la nouvelle infrastructure est important, et entraîne une réduction de plus de la moitié des trafics sur l'A6/A7.</li> <li>• Le tracé resserré distribue mieux le trafic vers les grands pôles de l'agglomération, et limite les infiltrations au sein des voiries secondaires.</li> <li>• L'Anneau des Sciences permet une meilleure préservation des centres -villes de l'Ouest de la pression automobile par un tracé plus resserré.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le réseau routier est moins bien hiérarchisé. La section commune avec l'A450 et le boulevard Pierre Sémard cumule les fonctions et les trafics.</li> <li>• Le report des trafics de l'A6/A7 sur la nouvelle infrastructure est important, et entraîne une réduction de plus de la moitié des trafics sur l'A6/A7.</li> <li>• On constate une plus grande infiltration du trafic parasite vers le centre sur les voiries secondaires de l'ouest.</li> <li>• En raison de sa plus grande longueur, le tracé Oullins est moins attractif que le tracé Anneau des Sciences.</li> </ul>
	+++	++
<p><b>Relier les sites de développement et les pôles d'innovation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Anneau des Sciences offre une liaison directe avec les territoires de première couronne et le centre de l'agglomération : localisation des pôles économiques et urbains.</li> <li>• La fonction principale de desserte entre les bassins de vie de l'agglomération (liaison de périphérie à périphérie) est bien assurée.</li> <li>• L'Anneau des Sciences relie efficacement les sites universitaires.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avec le barreau sous Irigny, le tracé offre une liaison directe pour les quelques polarités de 2e et 3e couronnes.</li> <li>• Le tracé ne dessert pas le quartier de la Saulaie.</li> <li>• Le tracé relie moins efficacement les sites universitaires</li> </ul>
	+++	+

OBJECTIFS	ANNEAU DES SCIENCES	TRACE OULLINS
<p><b>Rendre accessibles les bassins de vie et les polarités urbaines</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les liaisons entre centres- villes sont améliorées. L'accessibilité des polarités proches de l'agglomération (Écully, Tassin la Demi-Lune, Oullins) est renforcée.</li> <li>• L'Anneau des Sciences est le plus efficace pour structurer les flux de liaisons ouest-centre non reportables sur les transports collectifs.</li> <li>• L'utilisation des transports collectifs est améliorée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'accessibilité des polarités au nord -ouest (Écully et Tassin la Demi-Lune) est renforcée, ainsi que celle des polarités plus au Sud (Pierre-Bénite, Irigny, Givors) avec le barreau sous Irigny. Les liens entre les polarités nord-ouest et sud-ouest de l'agglomération sont améliorées.</li> <li>• Le tracé Oullins structure moins bien les liaisons Ouest-Centre (davantage d'infiltration du trafic sur les voiries secondaires). L'intermodalité est moins bien assurée sur le site des Hôpitaux.</li> <li>• L'utilisation des transports collectifs est améliorée.</li> </ul>
	+++	++
<p><b>Développer les sites de projets urbains et économiques de l'ouest</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'Anneau des Sciences permet un développement de l'agglomération conforme au modèle multipolaire préconisé par le SCoT 2030.</li> <li>• L'Anneau des Sciences permet la suppression de l'axe A6/A7, la reconquête des berges du Rhône et des espaces naturels proches.</li> <li>• L'Anneau des Sciences est un catalyseur de projets urbains pour le cœur d'agglomération par une desserte plus directe (Confluence, La Saulaie, Hôpitaux sud, Puisoz, Gerland).</li> <li>• L'Anneau des Sciences facilite l'accessibilité à la Saulaie et donc son attractivité sous réserve d'une inscription soignée de l'ouvrage dans le site.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le tracé Oullins avec barreau sous Irigny accentue le risque d'étalement urbain de l'agglomération vers l'est.</li> <li>• Le scénario permet la suppression de l'axe A6/A7 et la reconquête des berges du Rhône et des espaces naturels proches. Mais l'échangeur avec l'A450 impacte fortement sur les terres agricoles et sites naturels protégés.</li> <li>• Le scénario n'assure pas une accessibilité directe et lisible entre les sites d'activité des Hôpitaux sud, de la Saulaie et de Gerland.</li> </ul>
	+++	-



## 5 Conclusion

La ville d'Oullins définit les objectifs de son tracé comme permettant :

- de marquer l'entrée sud de l'agglomération par le barrage de Pierre-Bénite ;
- d'intégrer les communes d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite dans le périmètre du ring lyonnais, donc dans le développement urbain et économique du sud-ouest de l'agglomération lyonnaise ;
- de diriger les flux vers les grands axes routiers, protégeant ainsi les cœurs de ville.

**L'objectif d'intégration des communes d'Oullins, de Saint-Genis-Laval et de Pierre-Bénite dans le périmètre du ring lyonnais, n'est pas spécifiquement atteint.** En effet l'Anneau des Sciences, infrastructure majoritairement enterrée, ne créera pas d'effet de coupure. Ce n'est pas une voirie ceinturant l'agglomération, mais une voirie de distribution permettant aux communes et aux pôles de part et d'autre de l'infrastructure d'accéder au réseau routier métropolitain et d'échanger avec les autres secteurs de l'agglomération. La situation d'Oullins, Saint-Genis-Laval et Pierre-Bénite sera alors celle de Lyon 9<sup>ème</sup> avec le Boulevard Périphérique Nord Lyonnais. Le BPNL n'a pas provoqué une exclusion du 9<sup>ème</sup> arrondissement de la ville centre Lyon. De fait, les quartiers de Vaise, Saint-Rambert et la Duchère n'ont jamais été aussi proches de l'hyper-centre qu'aujourd'hui avec un métro et une infrastructure périphérique qui a permis une requalification des voiries locales de Vaise. L'enjeu est la proximité avec la nouvelle infrastructure, et non le fait d'être ou non à l'intérieur du périphérique.

**L'objectif du tracé proposé par la ville d'Oullins de diriger les flux vers les grands axes et protéger ainsi les cœurs de ville n'est pas non plus atteint.** En effet, les analyses présentées dans ce rapport montrent que les trafics sont plus élevés en cœur de ville avec le tracé proposé par la ville d'Oullins que pour l'Anneau des Sciences. La liaison indirecte avec le site des Hôpitaux dans le cas du tracé Oullins induit des trafics plus importants sur les voiries locales. Par ailleurs, le bouclage du périphérique moins direct dissuade son utilisation pour se rendre dans Lyon et Villeurbanne. Il existe ainsi un trafic résiduel plus important que dans l'Anneau des Sciences sur les voiries de l'ouest et notamment sur la Grande rue d'Oullins.

Par ailleurs, le tracé présenté par la ville d'Oullins a des impacts négatifs importants, quant au raccordement avec l'A450. Le trafic supplémentaire sur l'A450 impose d'élargir à 2 x 5 voies l'autoroute A450 dans certaines zones, de créer de nouveaux échangeurs autoroutiers et de reprendre entièrement les échangeurs existants. Les implantations possibles pour l'échangeur Tracé Oullins / A450 affectent fortement le bâti pavillonnaire de proximité du quartier des Barolles.

Globalement, le tracé proposé par la ville d'Oullins remplit moins bien les objectifs fixés que l'Anneau des Sciences et dégradent pour certains indicateurs l'organisation des déplacements sur l'Ouest de l'agglomération, a contrario de l'Anneau des Sciences.

**Le tracé proposé par la ville d'Oullins présente le risque majeur que la nouvelle infrastructure joue le rôle de grand contournement. Il dessert moins bien le site des Hôpitaux et pas du tout celui de la Saulaie pourtant site stratégique de développement de l'agglomération. Il présente le risque d'un effet de coupure encore plus important sur l'A450 avec des trafics plus élevés, et des impacts significatifs sur le bâti.**

## 6 Lexique des sigles utilisés

BPNL : Boulevard Périphérique Nord de Lyon

CETE : Centre d'études techniques de l'équipement

DIRCE : Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est

EMD : enquête ménages déplacement

HPS : heure de pointe du soir

O-D : origine-destination

PL : poids-lourds

RPM : relevé de plaques minéralogiques

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

TC : transports en commun

TCSP : transports en commun en site propre

TCU : transports en commun urbains

TV : tous véhicules

UVP : unité de véhicule particulier

VDT : valeur du temps

VP : voiture particulière

VRU : voies rapides urbaines

## 7 Annexe : Le périmètre des études de trafic

Le périmètre d'étude est défini par un découpage par secteur et par couronne.

### 7.1 Découpage par secteur

Pour caractériser le trafic sur une voie, les volumes de véhicules sont classifiés par grandes origines-destinations. La classification couramment utilisée est la distinction entre :

- des déplacements internes à un périmètre ;
- des déplacements d'échange entre l'intérieur et l'extérieur du périmètre ;
- des déplacements de transit ayant à la fois l'origine et la destination en dehors du périmètre.

Cette classification renvoie donc au périmètre qui doit être défini clairement.

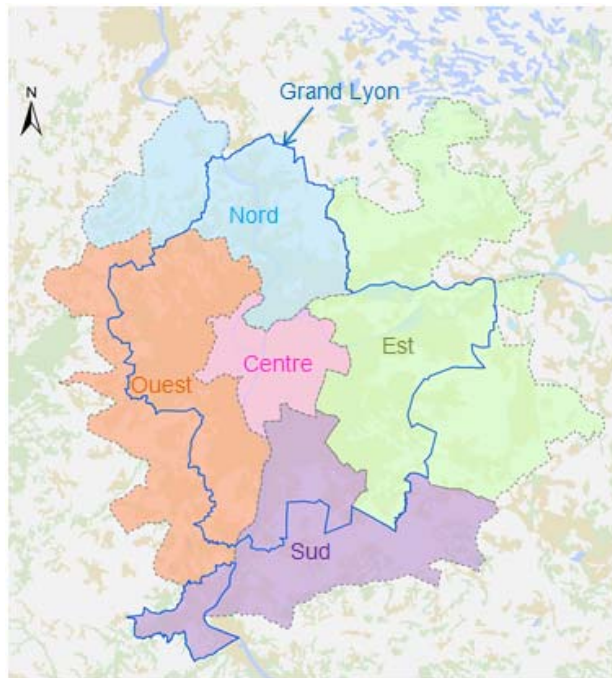
Le périmètre usuellement utilisé dans les analyses de trafics de projet d'infrastructures au sein de l'Agglomération lyonnaise est celui du Grand Lyon ou du SCoT. Toutefois, l'Anneau des Sciences se situe à la frontière du périmètre du secteur Ouest du SCoT.

Dans le cadre des études de l'Anneau des Sciences, le périmètre illustré dans la carte ci-dessous a été validé en concertation avec les services de l'Etat. Ce périmètre correspond au périmètre du SCoT étendu de quelques communes, dont le bâti est continu avec les communes du SCoT<sup>1</sup>. Il permet de mieux apprécier les impacts du projet sur les territoires environnants.

---

<sup>1</sup> Il est à préciser que la notion d'Unité Urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Figure 26 : Carte du périmètre d'étude par secteur



NB : Quelques communes de l'unité urbaine de Lyon ne font pas partie du périmètre défini, car ces communes ne sont pas couvertes par les outils de simulation.

Figure 27 : Listing des communes par secteur

Centre	Nord	Est	Ouest	Sud
LYON 1ER	ALBIGNY-SUR-SAONE	BRON	CHARBONNIERES-LES-BAINS	SAINT-FONS
LYON 2EME	CAILLOUX-SUR-FONTAINES	VAULX-EN-VELIN	CHARLY	VENISSIEUX
LYON 3EME	CALUIRE-ET-CUIRE	CHASSIEU	CRAPONNE	CHAPONNAY
LYON 4EME	COLLONGES-AU-MONT-D'OR	DECINES-CHARPIEU	FRANCHEVILLE	COMMUNAY
LYON 5EME	COUZON-AU-MONT-D'OR	GENAS	IRIGNY	CORBAS
LYON 6EME	CURIS-AU-MONT-D'OR	JONAGE	LIMONEST	FEYZIN
LYON 7EME	FLEURIEU-SUR-SAONE	JONS	MARCY-L'ETOILE	GIVORS
LYON 8EME	FONTAINES-SAINT-MARTIN	MEYZIEU	LA MULATIERE	GRIGNY
LYON 9EME	FONTAINES-SUR-SAONE	MIONS	OULLINS	MARENNES
VILLEURBANNE	NEUVILLE-SUR-SAONE	PUSIGNAN	PIERRE-BENITE	SAINT-PIERRE-DE-CHANDIEU
	POLEYMIEUX-AU-MONT-D'OR	SAINT-BONNET-DE-MURE	SAINT-CYR-AU-MONT-D'OR	SAINT-SYMPHORIEN-D'OZON
	ROCHETAILLEE-SUR-SAONE	SAINT-LAURENT-DE-MURE	SAINT-DIDIER-AU-MONT-D'OR	SEREZIN-DU-RHONE
	SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR	SAINT-PRIEST	SAINTE-FOY-LES-LYON	SIMANDRES
	SAINT-ROMAIN-AU-MONT-D'OR	COLOMBIER-SAUGNIEU	SAINT-GENIS-LAVAL	SOLAIZE
	GENAY	BEYNOST	SAINT-GENIS-LES-OLLIERES	TERNAY
	MONTANAY	LA BOISSE	TASSIN-LA-DEMI-LUNE	TOUSSIEU
	RILLIEUX-LA-PAPE	DAGNEUX	LA TOUR-DE-SALVAGNY	CHASSE-SUR-RHONE
	SATHONAY-CAMP	MIRIBEL	VERNAISON	
	SATHONAY-VILLAGE	MONTLUEL	CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR	
	CHASSELAY	NEYRON	DARDILLY	
	CHAZAY-D'AZERGUES	SAINT-AURICE-DE-BEYNOST	ECULLY	
	LES CHERES		BRIGNAIS	
	CIVRIEUX-D'AZERGUES		BRINDAS	
	LISSIEU		CHAPONOST	
	LOZANNE		DOMMARTIN	
	MARCILLY-D'AZERGUES		FLEURIEUX-SUR-L'ARBRESLE	
	QUINCIEX		GREZIEU-LA-VARENNE	
			LENTILLY	
			MILLERY	
			MONTAGNY	
			ORLIENAS	
			SAINTE-CONSORCE	
			VOURLES	
			VAUGNERAY	

En gras : les communes appartenant au Grand Lyon - En bleu : les communes appartenant aux territoires du SCoT

L'aire d'étude correspond à la combinaison du périmètre du SCoT et de l'Unité Urbaine de Lyon.

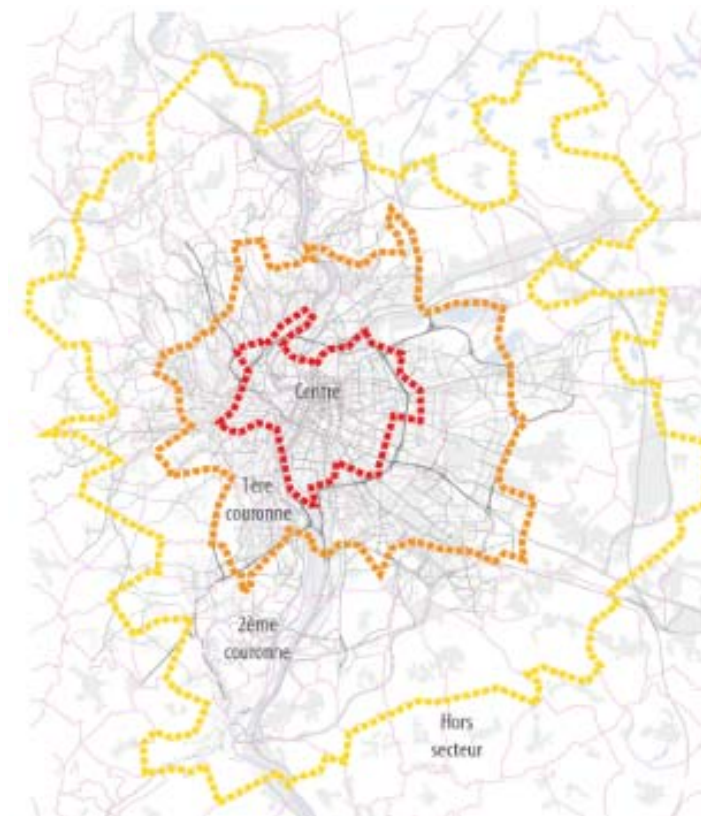


## 7.2 Découpage par couronne

Un découpage par couronne a été défini pour affiner la compréhension des impacts du projet sur l'ensemble du territoire. Il a été utilisé, entre autres, pour analyser les déplacements.

Les zones centre et 1<sup>ère</sup> couronne délimitent le tissu urbain dense de l'aire d'étude<sup>2</sup>. La 2<sup>ème</sup> couronne délimite le reste de l'aire d'étude.

**Figure 28 : Carte du périmètre d'étude par couronne**



---

<sup>2</sup> Il est à noter que la densité d'équipements (logements, activités et infrastructures majeures de transports en communs) se concentre principalement dans le centre et la première couronne, à l'intérieur et aux abords immédiats de l'actuel périphérique.

Tableau 29 : Listing des communes par couronne

CENTRE	1ERE COURONNE	2EME COURONNE	
LYON 1ER	BRON	ALBIGNY-SUR-SAONE	LOZANNE
LYON 2EME	CALLUIRE-ET-CUIRE	BEYNOST	MARCILLY-D'AZERGUES
LYON 3EME	CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR	BRIGNAIS	MARCY-L'ETOILE
LYON 4EME	CHARBONNIERES-LES-BAINS	BRINDAS	MARENNES
LYON 5EME	CHASSIEU	CAILLOUX-SUR-FONTAINES	MEYZIEU
LYON 6EME	COLLONGES-AU-MONT-D'OR	CHAPONNAY	MILLERY
LYON 7EME	DARDILLY	CHAPONOST	MIONS
LYON 8EME	DECINES-CHARPIEU	CHARLY	MIRIBEL
LYON 9EME	ECULLY	CHASSELAY	MONTAGNY
VILLEURBANNE	FONTAINES-SUR-SAONE	CHASSE-SUR-RHONE	MONTANAY
	FRANCHEVILLE	CHAZAY-D'AZERGUES	MONTLUEL
	LA MULATIERE	CIVRIEUX-D'AZERGUES	NEUVILLE-SUR-SAONE
	LIMONEST	COLOMBIER-SAUGNIEU	NEYRON
	OULLINS	COMMUNAY	ORLIENAS
	PIERRE-BENITE	CORBAS	POLEYMIEUX-AU-MONT-D'OR
	RILLIEUX-LA-PAPE	COUZON-AU-MONT-D'OR	PUSIGNAN
	SAINT-CYR-AU-MONT-D'OR	CRAPONNE	QUINCIEUX
	SAINT-DIDIER-AU-MONT-D'OR	CURIS-AU-MONT-D'OR	ROCHETAILLEE-SUR-SAONE
	SAINTE-FOY-LES-LYON	DAGNEUX	SAINTE-BONNET-DE-MURE
	SAINT-FONS	DOMMARTIN	SAINTE-CONSORCE
	SAINT-GENIS-LAVAL	FEYZIN	SAINTE-GENIS-LES-OLLIERES
	SAINT-PRIEST	FLEURIEU-SUR-SAONE	SAINTE-GERMAIN-AU-MONT-D'OR
	SATHONAY-CAMP	FONTAINES-SAINT-MARTIN	SAINTE-LAURENTE-DE-MURE
	TASSIN-LA-DEMI-LUNE	GENAS	SAINTE-MAURICE-DE-BEYNOST
	VAULX-EN-VELIN	GENAY	SAINTE-PIERRE-DE-CHANDIEU
	VENISSIEUX	GIVORS	SAINTE-ROMAIN-AU-MONT-D'OR
		GREZIEU-LA-VARENNE	SAINTE-SYMPHORIEN-D'OZON
		GRIGNY	SATHONAY-VILLAGE
		IRIGNY	SEREZIN-DU-RHONE
		JONAGE	SIMANDRES
		JONS	SOLAIZE
		LA BOISSE	TERNAY
		LA TOUR-DE-SALVAGNY	TOUSSIEU
		LENTILLY	VERNAISON
		LES CHERES	VOURLES
		LISSIEU	

Ce découpage permet d'affiner la compréhension des impacts du projet de manières distinctes selon la densité urbaine de l'agglomération.

## 8 Données comparatives entre la situation de Référence et le tracé Oullins

### 8.1 Analyse des déplacements

#### 8.1.1 Sur le réseau structurant

Le tracé proposé par la ville d'Oullins se distingue de la situation de référence par des charges de trafic sensiblement différentes sur plusieurs axes.

De légères hausses de trafics sont observées entre le tracé proposé par la ville d'Oullins et la situation de référence sur le Boulevard Périphérique Nord Lyonnais et sur une partie du Boulevard Périphérique Laurent Bonnevey à cause de l'attractivité forte sur cet axe, ainsi que sur l'A42 et la rocade Est.

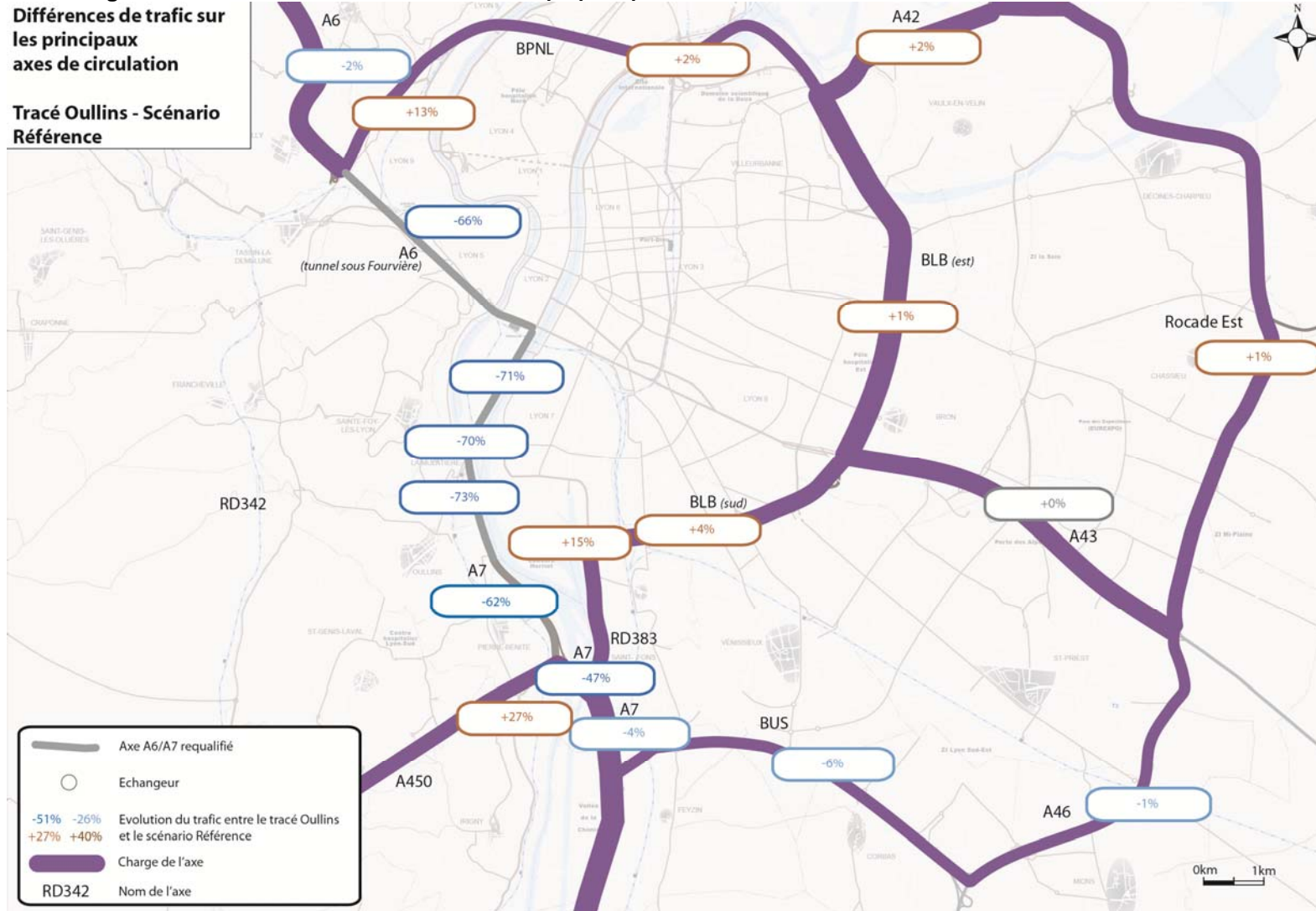
L'attractivité du tracé Oullins est plus visible au niveau du BPNL dans sa section avant la porte de Valvert et sur la section de l'A450 en raccordement avec l'A7 à cause de la connexion directe du tracé Oullins sur l'A450.

Du fait de sa connexion directe avec l'A450, la section entre le raccordement de l'A450 et l'avenue Pierre Sémard supporte une hausse de trafic.

La diminution de trafic sur l'A6/A7 est représentative de la requalification qui va être opérée sur cet axe.

**Au final, le tracé proposé par la ville d'Oullins, par rapport à la situation de Référence, impacte de façon non négligeable le BPNL, l'A42 et la rocade Est, et de façon très prononcée l'A450.**

Figure 30 : Différences de trafics entre le tracé proposé par la ville d'Oullins et la situation de Référence – 2030 en TMJO

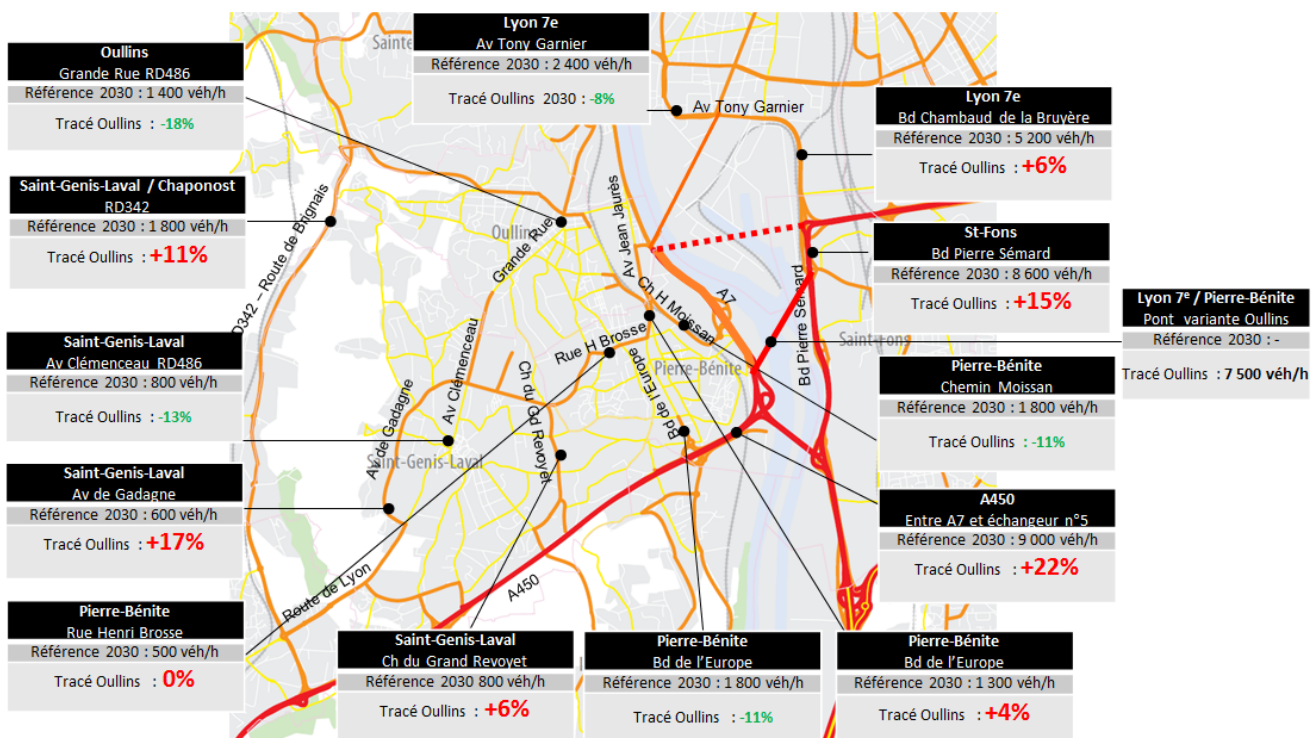




## 8.1.2 Sur le réseau local

Les axes stratégiques de l'agglomération lyonnaise sont impactés par le tracé proposé par la ville d'Oullins comme présenté dans le schéma suivant.

**Figure 31 : Différences observées entre la situation de Référence et le tracé Oullins**



Pour les communes d'Oullins et de Pierre-Bénite, le tracé proposé par la ville d'Oullins soulage les trafics de la grande Rue d'Oullins (RD486), du boulevard de l'Europe et du chemin Moissan par rapport à la situation de Référence. Cependant, cette réduction de volume de trafic est modérée, notamment du fait d'une desserte routière, effectuée uniquement par le réseau local de voirie, des sites de développement (Saulaie et Hôpitaux).

La commune de Saint-Genis-Laval voit une augmentation de ses volumes de trafic sur l'avenue Gadagne et le chemin du Grand Revoyet par rapport à la situation de Référence.

Du fait de la conception du tracé Oullins, les flux de l'A450 augmentent fortement entre l'A7 et l'échangeur n°5.

Dans le tracé proposé par la ville d'Oullins, les flux en traversées des communes d'Oullins et de Pierre-Bénite diminuent par rapport à la situation de Référence, tandis que les trafics sur l'A450 et sur la commune de Saint-Genis-Laval augmentent.

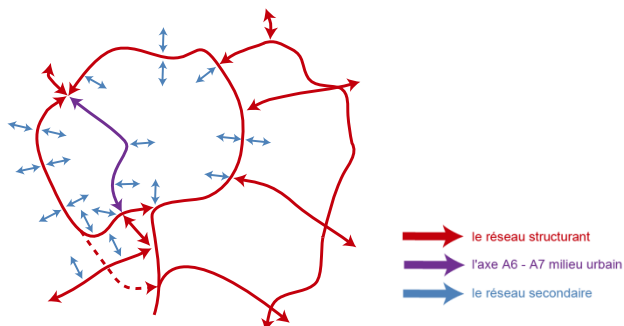
## 8.2 Temps et accessibilité

### 8.2.1 Critère d'analyse

Les analyses suivantes reposent sur le calcul d'un indicateur général « veh.km » qui représente la somme des distances (en km) parcourues par l'ensemble des véhicules sur le réseau routier. Il fournit ainsi une indication de l'occupation spatiale du réseau routier. Il est estimé à l'heure de pointe du soir (HPS).

Cette analyse est déclinée selon une hiérarchie considérée des voiries dans le réseau :

**Figure 32 : Hiérarchisation des voiries dans le réseau**



Les calculs distinguent les trafics empruntant pour tout ou partie les voiries de la zone Ouest et l'ensemble des trafics de l'agglomération.

La vocation du réseau structurant est de recevoir une part importante du trafic d'échange en lien avec l'agglomération et du trafic entre bassins de vie éloignés de l'agglomération. Il doit ainsi permettre de décharger le réseau secondaire.

Le réseau routier peut-être caractérisé à l'aune de deux indicateurs :

- plus le nombre de veh.km est globalement faible, plus les itinéraires sont directs ;
- plus la part de veh.km sur le réseau structurant est importante, mieux le réseau est hiérarchisé, et les voiries secondaires apaisées.

Les tableaux suivants montrent l'évolution de l'occupation spatiale du réseau sur l'ensemble de l'agglomération et sur les voiries de l'Ouest. Les variations indiquées sont par rapport au scénario Référence.

**Tableau 6 : Répartitions des distances cumulées entre la situation de référence et le tracé Oullins (en veh.km)**

véh.km					véh.km				
	Réseau structurant	Axe A6-A7 (Valvert - La Saulaie)	Réseau secondaire	Total		Réseau structurant	Axe A6-A7 (Valvert - La Saulaie)	Réseau secondaire	Total
Ensemble agglomération	→	→	→		Voiries de l'Ouest	→	→	→	
Référence	1 804 400	67 500	1 602 900	3 474 800	Référence	106 900	67 500	212 900	387 300
en part	52%	2%	46%	100%	en part	28%	17%	55%	100%
Tracé Oullins	1 870 200	26 600	1 587 800	3 484 600	Tracé Oullins	174 100	26 600	196 500	397 200
en part	54%	1%	46%	100%	en part	44%	7%	49%	100%
Par rapport à la référence	4%	-61%	-1%	0%	Par rapport à la référence	63%	-61%	-8%	3%

Des écarts sont constatés. Aux vues des répartitions des distances cumulées entre la situation de référence et le tracé Oullins.

Sur l'ensemble de l'agglomération, une augmentation de 4% des distances cumulées est observée sur le réseau structurant pour le tracé Oullins par rapport à la situation de référence, alors que le trafic baisse fortement sur l'A6/A7 requalifiée. A l'échelle de l'agglomération, l'écart sur les réseaux secondaires est assez faible mais montre la diminution des flux qui se reportent sur le réseau structurant.

Au niveau des voiries de l'Ouest, la baisse des trafics sur le réseau secondaire de voiries est bien plus nette. On constate également une très forte augmentation sur le réseau structurant due non seulement au flux sur le tracé Oullins mais aussi à la forte augmentation des trafics sur A450.

**Le tracé proposé par la ville d'Oullins permet une meilleure structuration des flux sur un réseau hiérarchisé et la baisse des trafics sur les voiries secondaires de l'Ouest et l'A6/A7, par rapport à la situation de Référence.**

## 8.2.2 Occupation temporelle du réseau routier en lien avec l'agglomération et le secteur Ouest

L'analyse sur l'occupation temporelle du réseau routier en lien avec l'agglomération et le secteur Ouest (véh/h) produit une conclusion identique à celle produite pour les distances cumulées.

## 8.3 Accessibilité : Territoire Ouest

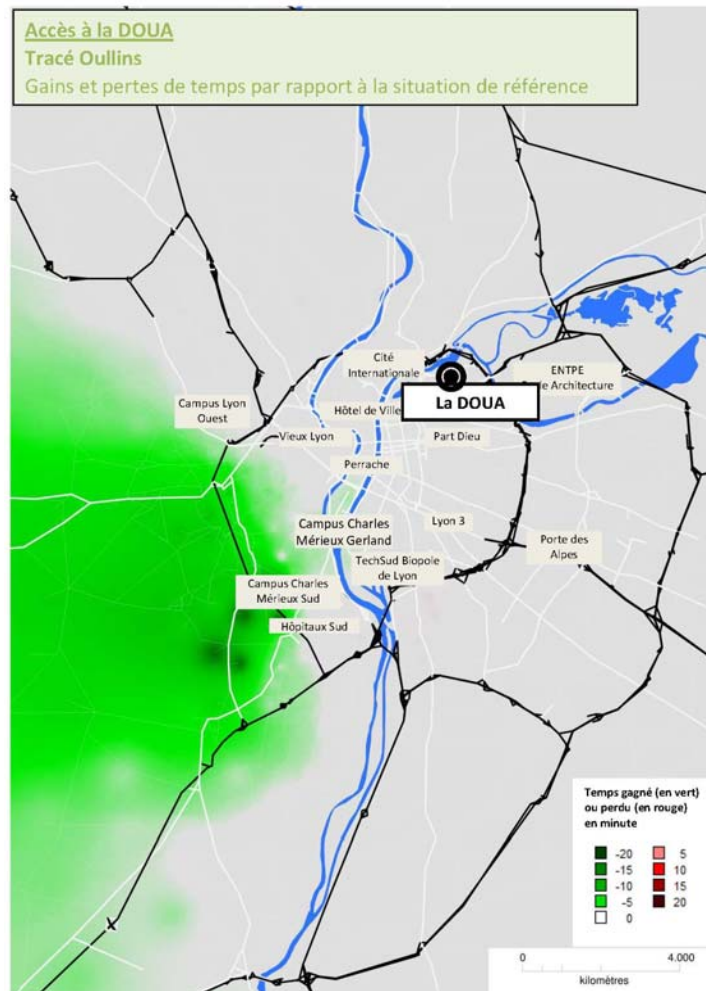
### 8.3.1 Accessibilité aux pôles majeurs

Les cartes suivantes présentent les variations d'accessibilité (en minutes) en heure de pointe du soir entre deux situations pour un point donné. Est présentée la différence entre le tracé proposé par la ville d'Oullins et la situation de référence.

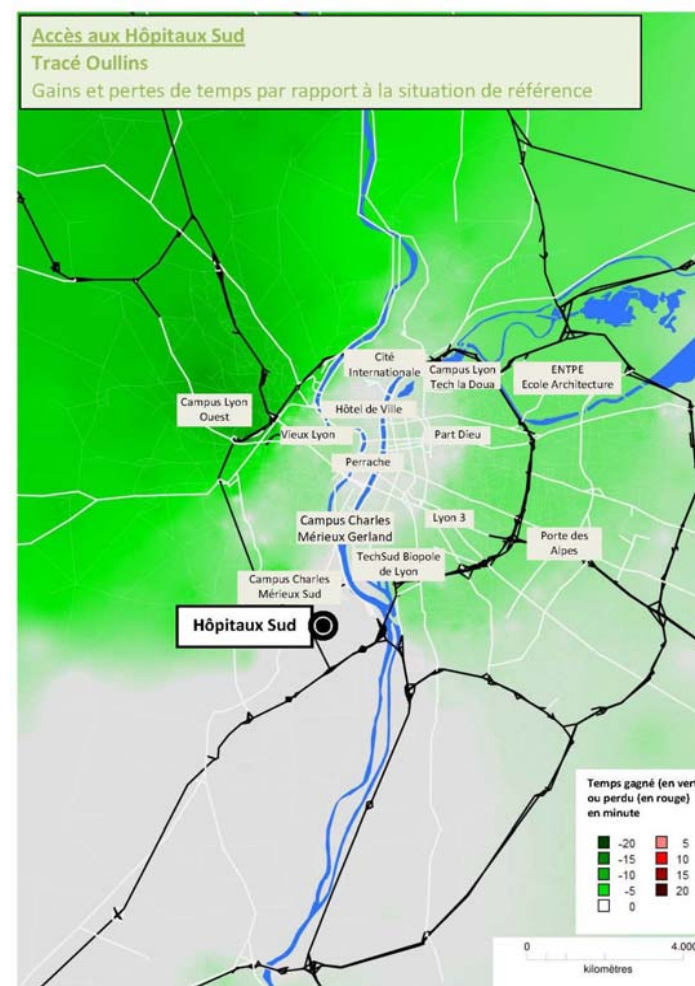
Les cartes présentées montrent la comparaison du temps d'accès moyen à un point donné entre deux situations. Un territoire en rouge est plus éloigné en temps de parcours du pôle par rapport à la situation de comparaison. A l'inverse, un territoire en vert signifie qu'il en est plus proche en temps de parcours routier, donc plus accessible.

**L'étude de l'accessibilité de la DOUA et des Hôpitaux Sud montre un gain en termes de temps d'accès moyen à ces pôles majeurs entre le tracé Oullins et la situation de Référence. Le tracé Oullins offre des temps d'accessibilité plus intéressants qu'en situation de Référence.**

Le cas de la DOUA



Le cas d'Hôpitaux Sud



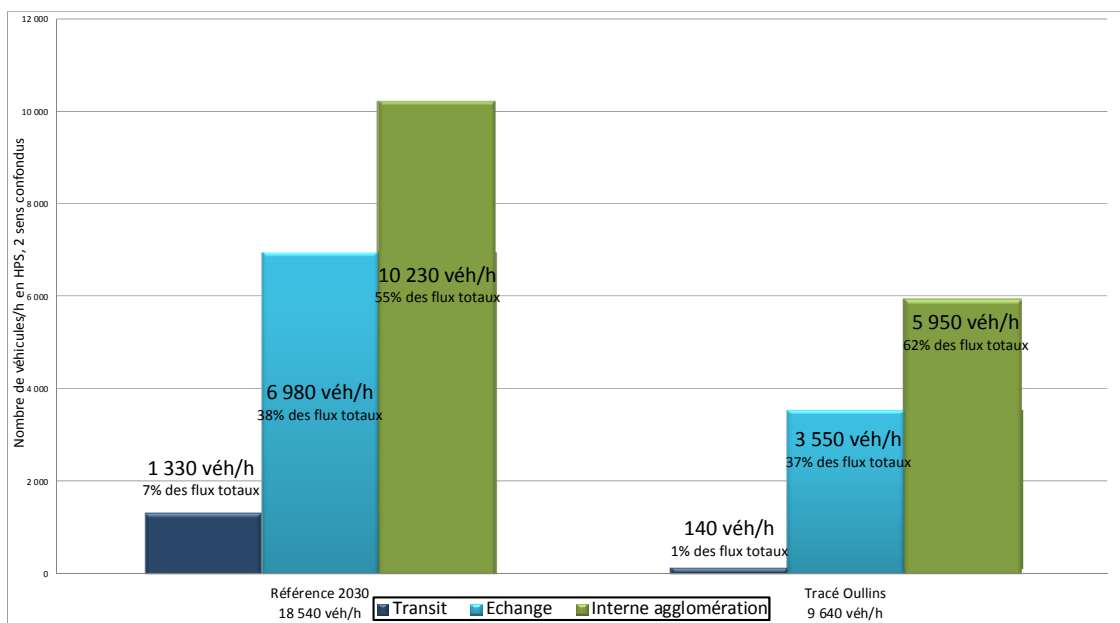


## 8.3.2 Incidence sur le trafic de l'axe A6/A7

Le graphique suivant montre la structure du trafic de l'axe A6/A7 entre :

-  le trafic de transit ;
-  le trafic d'échange ;
-  le trafic interne.

**Tableau 7 : Structure du trafic en HPS sur l'axe A6/A7**



En situation de Référence, sur l'axe A6/A7, la majorité des flux sont internes à l'agglomération. Les flux d'échange avec l'agglomération composent l'autre grande partie des flux. Toutefois, pour la situation de Référence, une part de transit non négligeable de 7% emprunte cet axe, soit environ 1 300 véhicules traversant le centre de Lyon en heure de pointe du soir.

Dans le cas du tracé Oullins, l'axe A6/A7 requalifié bénéficie d'une baisse importante de son trafic, avec notamment une part négligeable de trafic de transit (1%) et une polarisation des trafics internes et d'échanges en lien avec le Centre.

**Prenant en compte la requalification de l'axe A6/A7, le tracé Oullins permet de diminuer les trafics sur l'A6/A7 par rapport à la situation de Référence, grâce à un report des flux vers la nouvelle infrastructure.**




### 8.3.3 Accessibilité aux centres-villes de l'Ouest lyonnais

L'analyse des conditions de circulation a montré une problématique de traversée des centres villes. Les analyses qui suivent s'intéressent à 4 points particuliers de congestion :

- la traversée de Tassin, place de l'Horloge (RD 489) ;
- la Montée de Choulans (Lyon 5<sup>ème</sup>) ;
- la traversée de la Mulatière (RD486) ;
- la traversée du centre-bourg d'Oullins (RD486).



Ces analyses portent sur une décomposition des trafics entre :

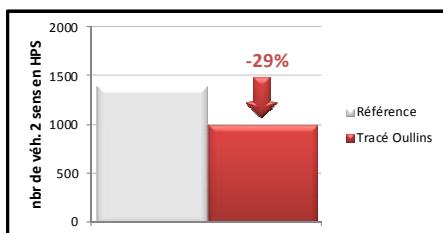
-  le **flux traversant** comprenant les trafics sans lien avec la zone locale ;
-  le **flux d'échange** comprenant les trafics ayant une origine ou une destination dans la zone locale ;
-  le **flux local** : défini comme étant l'ensemble des trafics internes à une zone locale comprenant la commune traversée et les communes limitrophes.

- **La traversée de Tassin, place de l'Horloge (RD489)**

L'analyse porte sur les trafics en traversée du centre-ville de Tassin, via la RD 489, définis par rapport à une zone locale comprenant Tassin et ses communes limitrophes (appelé secteur local) :



- \*Secteur local :
- Tassin-la-Demi-Lune
- Francheville
- Craponne
- Saint-Genis-les-Ollières
- Charbonnières-les-Bains
- Ecully
- Lyon 9<sup>e</sup>
- Lyon 5<sup>e</sup>



En situation de Référence, environ 1 400 véhicules par heure traversent la place de l'Horloge en heure de pointe du soir, via la RD489, dont 15% sont des flux traversants.

Dans le cadre du tracé Oullins, la requalification de la RD489 permet une baisse de -29% du trafic observée par rapport à la situation de Référence, soit 1 000 véhicules par heure.

Ces flux diminuent en raison d'une réorganisation des déplacements, certains trafics entre Lyon 5<sup>e</sup>, Lyon 9<sup>e</sup>, Tassin et Francheville notamment pouvant se reporter sur la nouvelle voirie.

**La prise en compte du tracé d'Oullins est favorable à un apaisement de la traversée du centre-ville de Tassin par rapport à la situation de référence.**

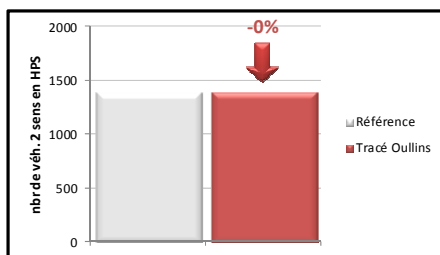
- **La montée de Choulans (Lyon 5<sup>ème</sup>)**

L'analyse porte sur les trafics empruntant la montée des Choulans, dans le 5e arrondissement, définis par rapport à une zone locale comprenant le 5e arrondissement et ses communes limitrophes (appelé secteur local).



\*Secteur local :

- Lyon 5e
- Lyon 9e
- La Mulotière
- Sainte-Foy-lès-Lyon
- Francheville
- Tassin-la-Demi-Lune



En situation de Référence, environ 1 400 véhicules par heure empruntent la montée de Choulans en heure de pointe du soir.

Avec la prise en compte du tracé Oullins, le trafic de cette voirie n'évolue pas significativement. On note cependant une modification de la répartition des flux : les flux traversants baissent au profit des flux locaux.

**La prise en compte du tracé Oullins n'a pas d'impacts majeurs par rapport à la situation de référence dans la montée de Choulans, exception faite d'une légère bascule des volumes de flux traversant en faveur des flux locaux.**

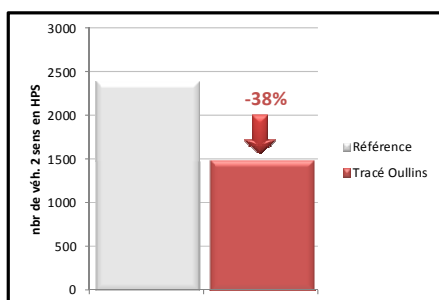
- **La traversée de la Mulatière (RD486)**

L'analyse porte sur les trafics en traversée du centre-bourg de la Mulatière, via la RD 486, définis par rapport à une zone locale comprenant la Mulatière et ses communes limitrophes (appelé secteur local).



\*Secteur local :

- La Mulatière
- Oullins
- Sainte-Foy-lès-Lyon
- Lyon 5e



En situation de Référence, environ 2 400 véhicules par heure effectuent une traversée du centre-ville de La Mulatière.

Dans le tracé Oullins, le trafic de cette voirie baisse fortement, à hauteur de 1 500 véhicules par heure, soit -38% de baisse. En effet, l'axe A6/A7 étant requalifié, cette voirie ne sert plus d'accès majeur au réseau structurant d'agglomération.

Cette baisse s'accompagne d'une modification profonde de la répartition des flux. Les flux traversants baissent notablement, ainsi que les flux d'échange, au profit des flux locaux.

**La prise en compte du tracé d'Oullins est favorable à un apaisement de la traversée du centre-ville de La Mulatière par rapport à la situation de référence.**



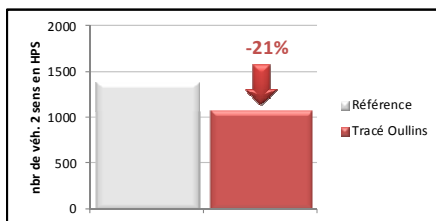
- **La traversée du centre-bourg d'Oullins (RD486)**

L'analyse porte sur les trafics en traversée du centre-bourg d'Oullins, via la RD 486 (Grande rue d'Oullins), définis par rapport à une zone locale comprenant Oullins et ses communes limitrophes (appelé secteur local).



\*Secteur local :

- Oullins
- Sainte-Foy-lès-Lyon
- La Mulatière
- Pierre-Bénite
- Saint-Genis-Laval



En situation de Référence, ce sont environ 1 400 véhicules par heure deux sens confondus qui traversent Oullins via la Grande Rue d'Oullins, en heure de pointe du soir.

Le tracé Oullins limite le trafic, avec une baisse de -21%, soit environ 1 100 véh/h deux sens confondus. Cette baisse concerne principalement les flux locaux et les flux d'échange, les flux traversants étant déjà limités sur cette voirie.

L'absence de porte aux Hôpitaux et d'aménagement d'accès à la Saulaie ne permet pas d'avoir une diminution de trafic plus significative pour décharger encore plus le trafic sur cette voirie.

**La prise en compte du tracé Oullins est favorable à un apaisement de la traversée du centre-bourg d'Oullins par rapport à la situation de référence.**