

L'ANNEAU DES SCIENCES

HISTORIQUE ET CONTEXTE DU
PROJET

SYNTHESE

Objet

Du TOP à l'Anneau des Sciences : présentation de l'évolution du projet de Tronçon Ouest du Périphérique et du transfert de maîtrise d'ouvrage du Conseil Général du Rhône au Grand Lyon.

1. HISTORIQUE DU PROJET

1.1 La décision d'un bouclage global

La question de la réalisation d'un boulevard périphérique entourant le cœur de l'agglomération lyonnaise a été posée de longue date. On retrouve un projet de boulevard de ceinture dans le plan Chalumeau de 1935, ou encore dans le Plan Directeur du Groupement d'urbanisme de la région lyonnaise en 1962. Le projet de réaliser un axe routier majeur à l'Ouest figure également dans les documents de planification à la fin des années cinquante sous le nom de « Rcade Ouest » ; on le retrouve dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1978 comme un « boulevard circulaire intérieur », dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (SDAL) (1985-1992) comme un projet de bouclage du boulevard périphérique, et dans le Schéma Directeur de 1992. En effet, après la construction du boulevard Laurent Bonnevey¹ sur la partie Est de l'agglomération, la réalisation d'un tronçon routier au Nord et d'un tronçon à l'Ouest devait permettre de constituer une liaison routière circulaire desservant l'ensemble de l'agglomération et de relier l'Est et l'Ouest en évitant le cœur de l'agglomération.

C'est ainsi qu'en 1989, le principe d'un bouclage global du périphérique est retenu par le Grand Lyon et le Conseil Général du Rhône, qui se partagent alors la maîtrise d'ouvrage : le Grand Lyon devient maître d'ouvrage du tronçon Nord, et le Conseil Général celui du tronçon Ouest, alors appelé « TOP ». Les deux collectivités partagent également le financement de ces tronçons, selon des conventions-cadres établies en suivant un principe de stricte réciprocité et par recours à des concessions. En 1990, un contrat de concession est conclu pour le tronçon Nord, et la convention-cadre portant règlement des participations au financement du tronçon

¹ - Le Boulevard Laurent Bonnevey est construit en 1925 et requalifié en 1958.

Ouest par le Département et le Grand Lyon est signée en juillet 1991.

1.2 Le projet porté par le Conseil Général du Rhône

Dans son rapport d'études préliminaires et les délibérations qui s'ensuivirent, le Conseil Général posait les objectifs suivants pour le bouclage du périphérique :

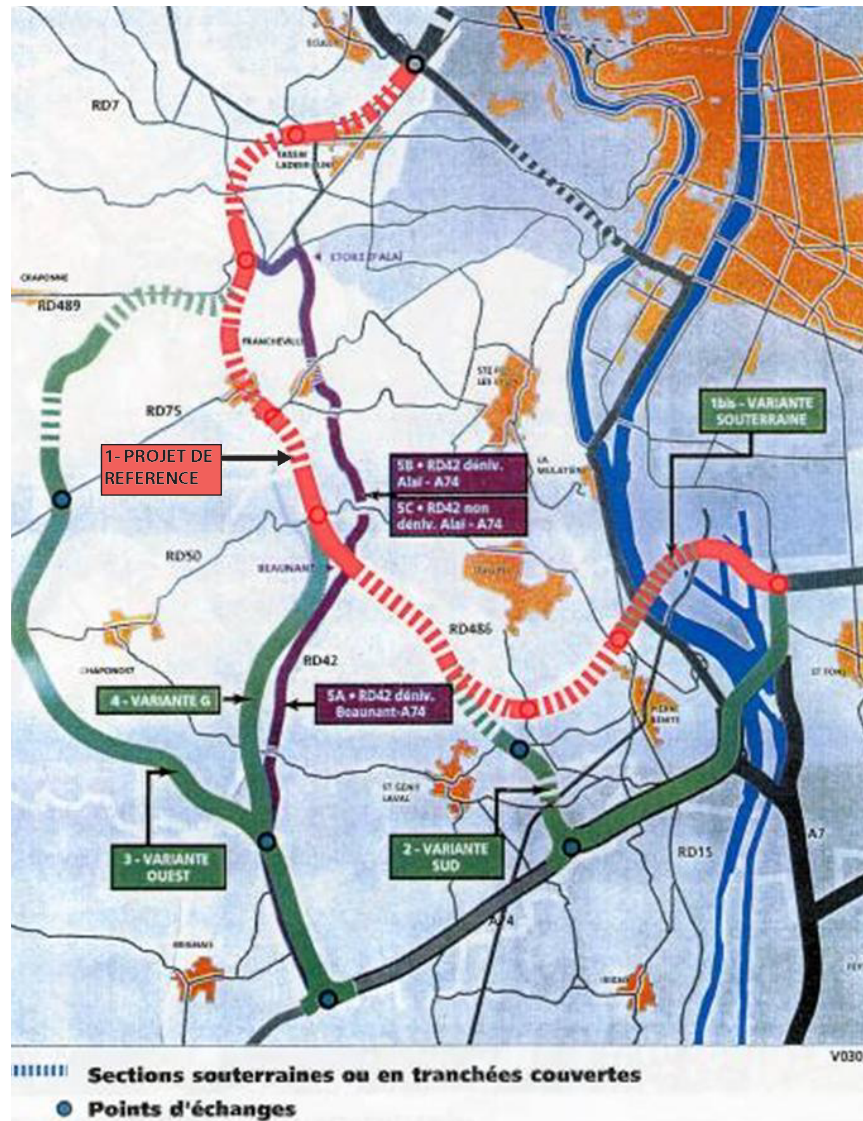
- ▶ « Répondre à la demande croissante de trafic,
- ▶ Préserver le développement des zones d'activités et d'urbanisation de l'Ouest lyonnais,
- ▶ Assurer des échanges urbains et péri-urbains rapides,
- ▶ Améliorer les services des transports en commun sur les voiries traditionnelles pénétrant vers le centre. ».

S'agissant spécifiquement du tronçon Ouest, le Conseil Général poursuivait également un objectif de préservation des centres-villes d'un trafic excessif. Par ailleurs, le tronçon Ouest - tel qu'il était pensé - devait :

- ▶ « Assurer le bouclage entre le tronçon Nord à Ecully et le boulevard Laurent Bonnevey à Saint-Fons ;
- ▶ Garantir la séparation du trafic de transit et du trafic local urbain ; le trafic de transit relevant du grand contournement ouest (...) ;
- ▶ Assurer une bonne desserte du pôle hospitalier de Lyon Sud et d'Oullins ;
- ▶ Préserver et permettre le développement du potentiel industriel du Sud de l'agglomération lyonnaise. ».

Le projet du tronçon Ouest du périphérique est alors conçu comme concomitant au projet de contournement autoroutier de l'agglomération, appelé « COL », sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat. Le Conseil Général inscrit la nécessité de réaliser ce grand contournement Ouest simultanément au « projet TOP » afin

Le tracé de référence de 1997, dit « tracé court »



d'écarter le trafic de transit du boulevard périphérique, ce dernier devant assurer une fonction de distribution des trafics d'agglomération et d'évitement des centres.

1.3 Le choix du concessionnaire pressenti et du tracé de référence

En juillet 1994, le groupement Lorys (SGE, Eiffage, BEC, Perrier) est retenu comme concessionnaire pressenti du tronçon Ouest. Sur la base des études Lorys, le Conseil Général retient le 27 janvier 1997 le tracé de référence², dit tracé court, pour relier Valvert au Nord de l'agglomération au boulevard Laurent Bonnevey au Sud, en passant par le site des Hôpitaux, comme étant la seule solution permettant de répondre à tous les objectifs.

Le 28 avril de la même année, le Conseil Général approuve le projet de contrat de concession au groupement Lorys pour la construction et l'exploitation de l'ouvrage sur la base de ce tracé de référence.

1.4 Des difficultés sur le tronçon Nord et l'arrêt du « projet TOP »

Le tronçon Nord, dont les travaux ont commencé en 1993, est achevé en 1997. Mais au mois de juillet, sa mise en service a soulevé de nombreuses difficultés liées à la faible fréquentation de l'ouvrage, conséquence d'une tarification mal perçue par les usagers. La réalisation du tronçon Ouest est alors mise en attente. Le contrat de concession du tronçon Nord est finalement rompu par arrêt du Conseil d'Etat en 1998 ; la collectivité doit racheter la concession, et l'ouvrage est repris en régie par le Grand Lyon. Aussi, les deux collectivités n'ont plus la capacité financière pour mettre en œuvre le tronçon Ouest.

2 - Voir la délibération du Conseil Général en annexe

En janvier 1998, le Département annule la délibération du 28 avril 1997 qui approuvait la convention de concession avec le groupement Lorys, et le projet est abandonné.

Dans son plan de mandat 2001-2007, le Grand Lyon, qui avait repris les études techniques du TOP, indique notamment que l'impact du projet en terme de fonctionnement de l'agglomération, d'insertion urbaine et paysagère implique qu'il en prenne la maîtrise d'ouvrage.

En décembre 2003, alors qu'il réaffirme la nécessité de réaliser le tronçon Ouest, le Conseil Général du Rhône exprime sa volonté d'en transférer la maîtrise d'ouvrage à la Communauté Urbaine de Lyon.

1.5 Les phases de concertation

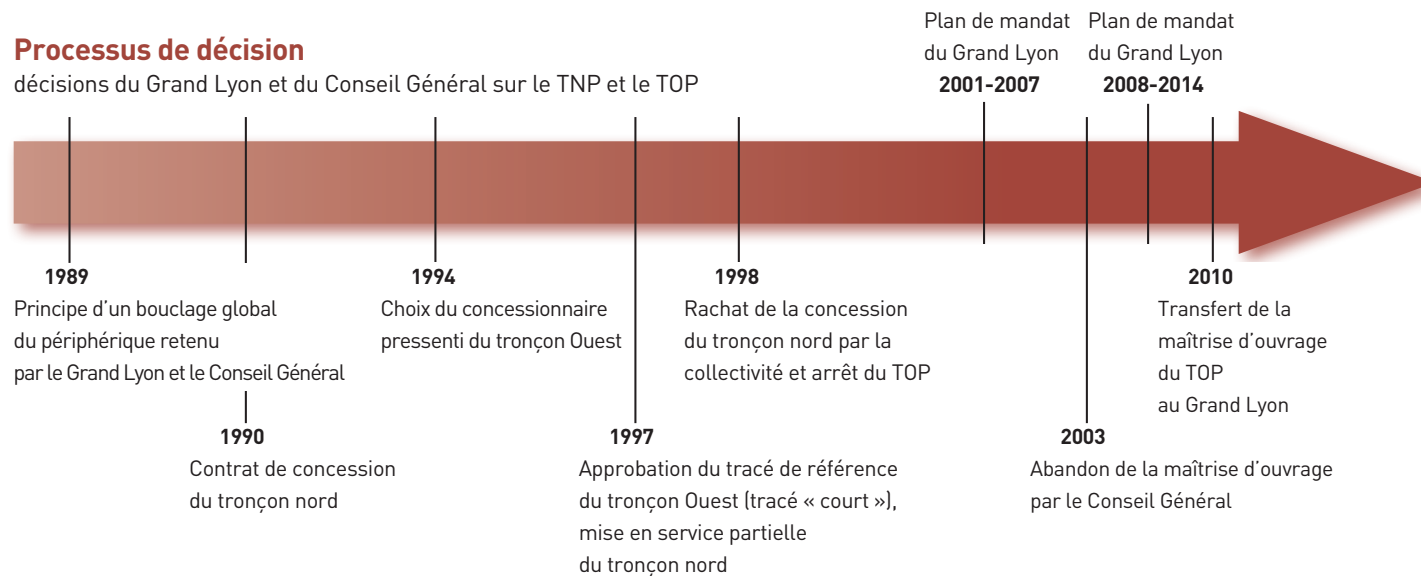
Durant les études préliminaires, selon l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, différentes phases de concertation sur le tronçon Ouest du boulevard périphérique ont été mises en œuvre. En 1991, des présentations et des réunions d'information ont lieu dans les mairies ; en 1992, la deuxième phase de la concertation est délibérée, sur la base de présentations du projet, des études préliminaires, des études environnementales et de l'étude fonctionnelle du projet ; en 1994, une nouvelle phase de concertation a permis de présenter le projet, sa situation dans le réseau de voirie, les différents tracés possibles, des schémas d'insertion de l'ouvrage, en mairies et à la Communauté Urbaine. Jusqu'à l'abandon du projet de tronçon Ouest, celui-ci n'a plus fait l'objet de concertation officielle.

Le projet de contournement autoroutier porté par l'Etat, ou projet « COL », avec lequel le projet « TOP » doit s'articuler, a quant à lui fait l'objet de plusieurs débats. En 1997, un premier débat, portant sur l'intérêt et les enjeux du projet, a eu lieu dans le cadre de la circulaire « Bianco » du 15 décembre 1992. Un deuxième débat a eu lieu en 1999, avec pour objectif d'approfondir l'étude des variantes Est et Ouest. Tous deux ont été conduits par le Préfet de la Région

Rhône-Alpes, et ont fait intervenir des acteurs institutionnels, des élus, des experts, ainsi que les milieux économiques et les associations, avec plusieurs réunions publiques. Suite à ces deux débats publics, la possibilité d'un contournement autoroutier à l'Est a été écartée. Une saisine de la CNDP dans le cadre de la loi Barnier a eu lieu en juin 1999, et c'est finalement en 2001 qu'aura lieu un troisième débat, portant conjointement sur les contournements autoroutiers et ferroviaires de l'agglomération. Ce dernier débat a abouti à une décision ministérielle d'un fuseau d'étude pour un contournement autoroutier à l'Ouest. L'étroite corrélation de ce contournement avec le bouclage du périphérique a été évoquée à cette occasion.

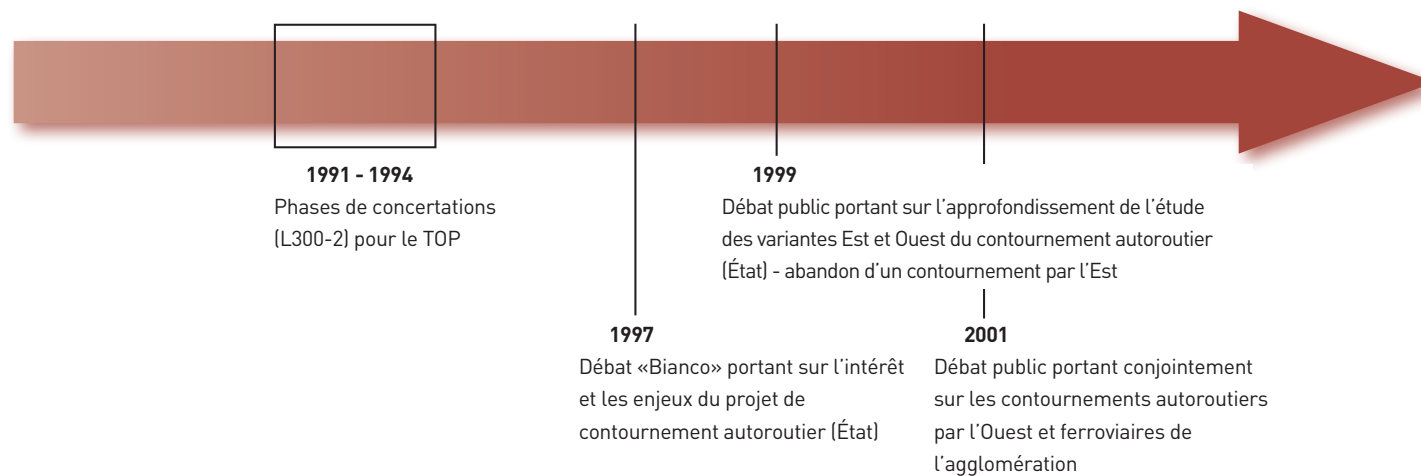
Processus de décision

décisions du Grand Lyon et du Conseil Général sur le TNP et le TOP



Processus de concertation

phases de concertations et de débats publics sur les projets du TOP et du grand contournement



2. LE TRANSFERT DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE AU GRAND LYON

Dans son plan de mandat 2008-2014 et en continuité avec le précédent, le Grand Lyon a inscrit l'étude d'un tronçon Ouest du périphérique, projet à développer dans le cadre d'un Schéma Multimodal d'organisation des Déplacements à l'échelle de l'agglomération et en cohérence avec le Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL). Le 31 mai 2010 pour le Grand Lyon et le 11 juin 2010 pour le Conseil Général³, les délibérations des collectivités entérinent le transfert de maîtrise d'ouvrage de l'opération au Grand Lyon ainsi qu'un protocole d'accord relatif aux modalités de réalisation et de financement de l'ouvrage, sur la base d'un ouvrage à péage. La délibération du Grand Lyon autorise également son président à saisir la Commission Nationale du Débat Public.

Les territoires et le contexte ayant évolué depuis le début des années quatre-vingt-dix, le Grand Lyon décide de prendre en compte cette nouvelle donne. Il inscrit ses objectifs en cohérence avec les réflexions conduites dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération lyonnaise, approuvé en décembre

2010. Dans ce document, la liaison périphérique Ouest figure au sein du système de voiries de l'agglomération⁴, ainsi que le principe d'un contournement autoroutier à l'Ouest de l'agglomération. Aussi le Grand Lyon, qui a pour **objectifs de soulager les territoires de l'ouest des trafics parasites et de requalifier l'axe autoroutier A6/A7 passant en hyper-centre de l'agglomération, rappelle le besoin de clarifier le schéma de grandes voiries**, et notamment de connaître les décisions de l'État s'agissant des projets de liaison A89-A6, A45, de contournement autoroutier de Lyon, et les conditions de déclassement de l'A6/A7. En effet, deux conditions, explicitées dans les délibérations, ont été posées pour la reprise de la maîtrise d'ouvrage par le Grand Lyon :

- ▶ « que la liaison Valvert-Bonnevay n'ait vocation à accueillir que les trafics d'agglomération, à l'exclusion des trafics nationaux, lesquels doivent être assurés par des liaisons autoroutières distinctes, sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat ;
- ▶ que le tracé présenté au débat public soit le tracé court arrêté par le Conseil Général dès 1997 ».

Dans sa délibération de 2010, la Communauté Urbaine précise également ce que constituent les enjeux majeurs du bouclage du périphérique aujourd'hui :

- ▶ « la mise en œuvre d'un système de déplacement favorisant l'intermodalité ;
- ▶ la création d'un levier de développement de l'agglomération et plus particulièrement du territoire de l'Ouest lyonnais ».

Plus précisément, cette nouvelle liaison contribuera :

- ▶ « à renforcer l'intermodalité avec la mise en place d'un système de déplacements performant, structuré et intermodal, protégeant les centres des communes en libérant les voies locales du trafic d'agglomération au profit des transports en

commun et d'aménagements qualitatifs ;

- ▶ à valoriser les paysages et à requalifier les centres-villes (réaménagement du boulevard du Valvert à Tassin-la-Demi-Lune/Ecully, requalification du RD42 à Francheville, du RD50 à Sainte-Foy-lès-Lyon, du RD486 à Oullins /Saint-Genis-Laval, des rues Zola et Voltaire à Pierre-Bénite ...) ;
- ▶ à relier les pôles scientifiques (école centrale d'Ecully, hôpitaux et campus Lyon sud, Techsud, puis, via l'actuel boulevard Laurent Bonnevay, Gerland, les hôpitaux Est et la Doua) ;
- ▶ à favoriser l'émergence de grands projets dans l'Ouest et le Sud-Ouest de l'agglomération. »

A travers ce projet, le Grand Lyon propose d'acter le passage du concept de périphérique au concept de liaison. Il n'est plus possible de concevoir des infrastructures routières rapides dans des territoires urbanisés de la même manière que nous le faisons dans les décennies précédentes. Ainsi, le projet aujourd'hui porté par le Grand Lyon n'est pas tant un projet d'infrastructure routière qu'un **projet de territoire** dans lequel une nouvelle infrastructure routière vise à assurer et faciliter la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération lyonnaise, considérée comme essentielle à l'intégration sociale de chacun.

Il est conçu comme une **réponse multimodale**, pour le développement multipolaire de l'agglomération, **prenant en compte et accompagnant les projets des territoires**. Il s'agit en effet de poser sur ce projet un regard différent de celui qui a présidé à la conception des grandes voiries par le passé, dans un objectif de durabilité. Depuis le transfert de la maîtrise d'ouvrage au Grand Lyon, le projet a fait l'objet de nouvelles études, qui intègrent cette vision renouvelée du projet qui se nomme aujourd'hui **Anneau des Sciences**.

Toutefois, la connaissance du projet par les acteurs du territoire et le public porte encore l'héritage de sa conception passée. L'organisation d'un débat public pourra permettre de dépasser cette vision, de mieux prendre en compte les enjeux actuels et à venir des territoires, et d'enrichir les projets, afin de parvenir à construire la meilleure des solutions pour répondre aux problèmes de déplacements auxquels l'agglomération lyonnaise est aujourd'hui confrontée.

3 - La délibération du 31 mai 2010 de la Communauté Urbaine et celle du 11 juin 2010 du Conseil Général figurent en annexe.

4 - Le projet, inscrit dans le SCoT de l'agglomération lyonnaise approuvé en décembre 2010, figure également dans la DTA de 2007.

3. LA MISE EN PLACE D'UNE GOUVERNANCE ADAPTÉE POUR LA RELANCE DU PROJET

Pour mener à bien le projet et le débat à venir, la Communauté Urbaine de Lyon a mis en place un système de gouvernance adapté à la relance du projet. Suite au transfert de la maîtrise d'ouvrage du Conseil Général du Rhône à la Communauté, une **commission mixte** a été mise en place, et regroupe onze représentants du Grand Lyon et son président d'une part, et onze représentants du Conseil Général ainsi que son président d'autre part. Son rôle est défini dans le protocole signé par les deux collectivités :

- ▶ elle est chargée de piloter l'avancement du projet,
- ▶ elle assure le suivi de l'opération et est saisie de toute difficulté liée à sa mise en œuvre,
- ▶ elle peut proposer des modifications du protocole ou de sa réalisation.

De plus, une instance spécifique a été créée pour préparer le débat public : la **Commission Préparatoire au Débat Public**⁵.

Par ailleurs, le Grand Lyon a mis en place des instances techniques de travail partenarial sur les principales thématiques du projet, et notamment sur les transports en commun, sur les grandes voiries, et sur l'élaboration d'une stratégie multimodale de déplacements, afin d'associer ses partenaires (services de l'Etat, du Sytral, du Conseil Général...) à sa réflexion et de bénéficier de leurs connaissances techniques, dans un objectif de cohérence.

⁵ - Voir chapitre 7.

Gouvernance du Projet

