

Objet

La présente note est la synthèse des études de déplacements menées par le Grand Lyon et le Sytral, portant sur la comparaison des trois scénarios étudiés (scénario de référence, scénario Anneau des Sciences, scénario Rocade) pour répondre, par une approche multimodale, aux enjeux d'accessibilité et de développement de l'agglomération. Elle est issue des analyses détaillées suivantes :

- charges et structures de trafics sur l'Anneau des Sciences ;
- charges et structures de trafics sur l'axe A6-A7 ;
- structure des flux et charges de trafics sur le réseau structurant de l'agglomération lyonnaise ;
- le territoire Ouest : accessibilité et usages ;
- les temps de parcours et vitesses moyennes en heure de pointe.

1. Rappel des éléments de diagnostic¹

Les investissements significatifs sur les modes alternatifs à la voiture particulière engagés à l'échelle de l'agglomération ont montré :

- des pratiques de mobilité en évolution par rapport aux tendances passées ;
- un recul de l'usage de la voiture, perceptible dans la zone dense centrale.

Cependant, **l'agglomération présente un système de transport fragile, très sensible aux perturbations**, entraînant saturation quotidienne, nuisances et dégradation du cadre de vie des habitants,...

¹ Cf. Synthèse intitulée « Dynamique des circulations actuelles » contenant les éléments de diagnostic.

Le territoire ouest de l'agglomération est le reflet de cette situation :

- ses voiries sont congestionnées entraînant des difficultés de circulation pour les transports en commun et les véhicules particuliers ;
- son réseau viaire supporte des trafics de typologie très différente, générant nuisances et insécurité.

Face à ce constat, il convient d'améliorer le système et les conditions de déplacements dans l'agglomération et notamment dans l'Ouest.

2. Les grands objectifs du projet d'Anneau des Sciences

Le Grand Lyon porte un projet multimodal d'amélioration des conditions de déplacements dans l'agglomération et notamment dans sa partie Ouest.

Afin de répondre aux enjeux issus du diagnostic déplacements, et pour permettre le développement économique et démographique de l'agglomération lyonnaise, un projet de territoire et de mobilité urbaine est proposé. Il comporte quatre grands objectifs:

- Soulager les quartiers de la circulation et requalifier l'autoroute en ville ;
- Relier les sites de développement et pôles d'innovation ;
- Rendre accessibles les bassins de vie et polarités urbaines ;
- Développer les sites de projets urbains et économiques de l'ouest.

Le projet multimodal Anneau des Sciences est analysé au regard de ces quatre objectifs.

3. Une démarche itérative de construction du projet

Les études ont été conduites de manière itérative selon **une approche en quatre étapes inspirée du Grenelle de l'environnement**. L'Article 1 de la loi du 3 Août 2009 invite en effet à « *privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable* »²

La démarche de construction d'un projet pour répondre aux objectifs de manière cohérente avec la stratégie multimodale des déplacements et le projet d'agglomération a été conduite selon cette approche.

Différentes hypothèses ne comportant pas la réalisation d'une infrastructure routière ont ainsi été étudiées en premier lieu afin de déterminer dans quelle mesure elles permettraient d'atteindre les objectifs du projet d'agglomération. Les résultats de ces études montrent que les objectifs ne sont pas atteints. (cf. *Rapport Analyse des réponses en transports collectifs sans infrastructure routière majeure*).

Face à ce constat, un projet multimodal, nommé Anneau des Sciences, permettant l'accessibilité et le développement économique et urbain du Secteur Ouest et de l'agglomération a été développé. Les résultats des études déplacements de ce projet font l'objet de la présente synthèse. Cette synthèse reprend dans l'ordre :

- les effets en termes de déplacements du scénario 2030 dit de « référence », c'est-à-dire sans le projet et ses mesures d'accompagnement ;
- les effets d'un scénario multimodal appelé Anneau des Sciences, comprenant une nouvelle infrastructure majoritairement enterrée qui relie la Porte de Valvert au périphérique L.Bonnevay, la requalification de l'A6/A7 et une interaction forte avec les transports en commun ;
- les effets d'un scénario rocade comprenant une nouvelle infrastructure majoritairement enterrée qui relie la Porte de Valvert à la RD301 (BUS) et à la Rcade Est, la requalification de l'A6/A7 et une interaction avec les transports en commun.

² LOI n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, Article 1er

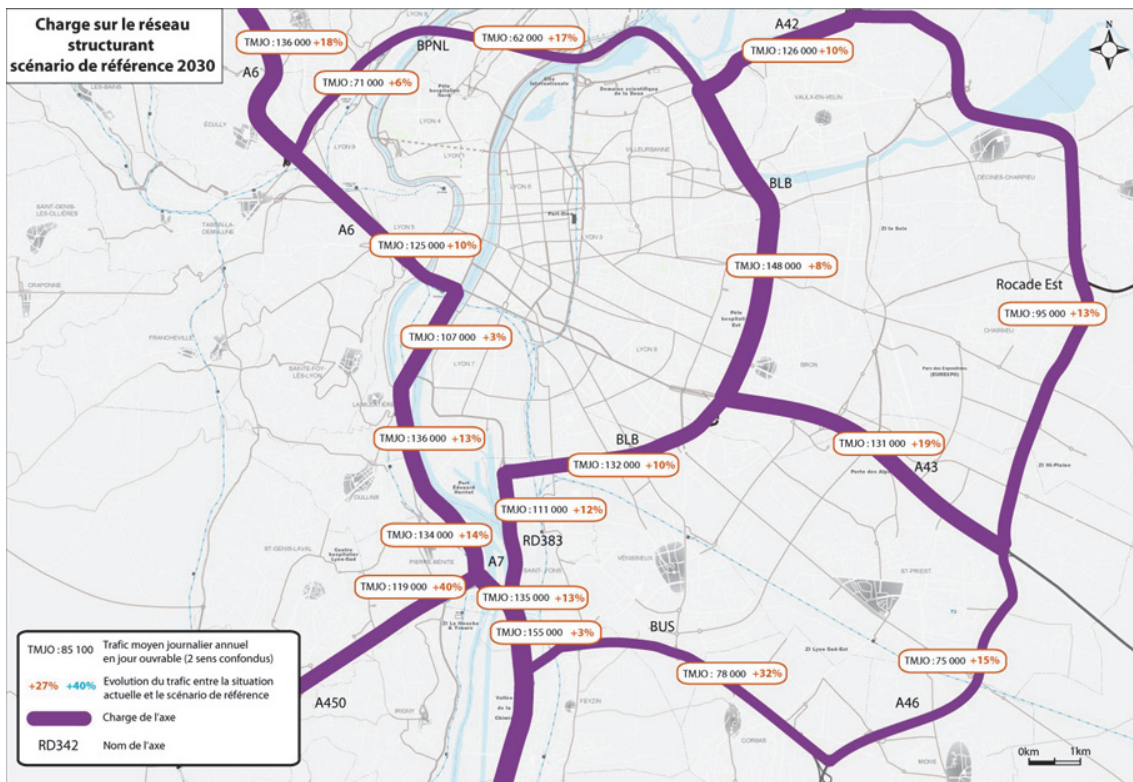
Le scénario de Référence 2030

Le scénario de référence jusqu'à 2030 correspond à une prolongation des tendances actuelles observées sans réalisation d'infrastructure routière ni requalification de l'axe A6/A7 et des centres bourgs de l'Ouest. Concernant les transports collectifs sur le secteur ouest, le scénario de référence comprend les opérations en cours, c'est-à-dire le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Oullins, la modernisation des lignes ferroviaires de l'ouest lyonnais et de la ligne de Givors à Perrache, la mise en service des Lignes Express de l'Ouest Lyonnais (projet LEOL - fin 2013). Cette hypothèse prend également en compte des projets de transports en commun en site propre inscrits au Scot 2030 : notamment 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 deux lignes de rocade : A7 (Gerland - Grange Blanche - La Doua) et A8 (Saint Fons - Porte des Alpes - Vaulx en Velin) (cf. *Synthèse hypothèse prospective de mobilité*).

L'évolution de la demande de déplacements en véhicules particuliers a été étudiée à l'horizon du projet en 2030 (sur la base notamment des hypothèses socio économique du SCoT, de coefficients de croissance du SETRA, de l'évolution du taux d'occupation des véhicules, etc.).

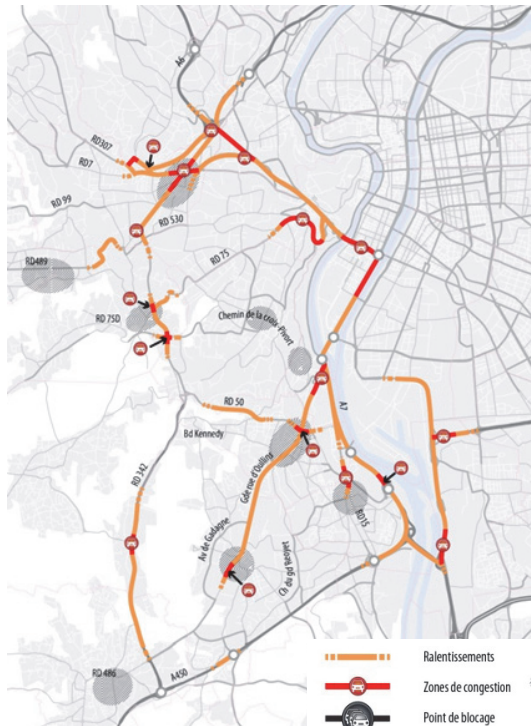
L'ensemble de ces hypothèses permet d'estimer une hausse des trafics routiers (interne, échange, transit) comprise entre +7 et +8% en 20 ans entre 2010 et 2030, et ce malgré une croissance de l'utilisation des transports collectifs et des modes doux.

Compte tenu de ces évolutions des déplacements, et sans Anneau des Sciences ni requalification de l'axe A6-A7, le trafic sur le territoire Ouest s'écoule difficilement, à la fois sur le réseau structurant d'agglomération et le réseau secondaire et de quartier.

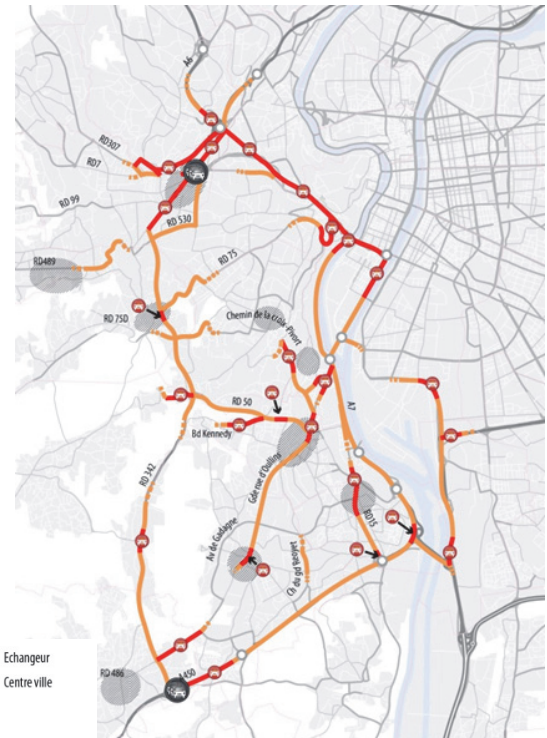


Différences de trafic attendues dans le scénario de référence 2030 par rapport à l'actuel 2009

Les temps de parcours augmentent de manière importante. Ils se dégradent globalement sur l'agglomération et en particulier sur le réseau viaire de l'Ouest. Cela se traduit par un allongement des heures de pointes (la congestion durerait plus longtemps), et une augmentation de l'intensité des congestions.



Carte des ralentissements en heure de pointe en situation actuelle



Carte des ralentissements en heure de pointe en situation 2030 de référence

Dans un scénario sans mise en place de nouvelle infrastructure majeure, le réseau local et de quartier du territoire ouest est fortement sollicité: 55% des distances futures parcourues dans l'ouest le seront sur des voies locales, contre seulement 46% en moyenne sur l'ensemble de l'agglomération. Cela a pour effet direct de charger les voies qui traversent notamment les centres bourgs et les quartiers (avec des hausses de trafics pouvant aller jusqu'à +30%).

L'analyse de la situation de référence montre un secteur Ouest très congestionné, avec **des nuisances importantes pour les riverains et des pertes de temps pour les automobilistes mais également pour les autres utilisateurs de la route, comme les usagers des lignes de transport collectif de surface.**

Le scénario de référence conduit donc à un renforcement accru des difficultés mises en lumière par le diagnostic de la situation actuelle.

En l'absence de contrainte forte, le trafic de l'axe A6-A7 dans Lyon continue à croître, créant un verrou de congestion en plein cœur de l'agglomération, alors que l'apaisement de cet axe est un des objectifs à atteindre.

Dans l'objectif de ne pas obérer le développement de l'agglomération et de sa partie Ouest il est donc nécessaire de penser un projet de déplacements permettant d'atteindre les objectifs d'agglomération.

L'Anneau des Sciences : un projet d'agglomération multimodal

Le scénario multimodal appelé Anneau des Sciences, comprend une nouvelle infrastructure, la requalification de l'A6/A7 et de nombreuses voiries de l'ouest et une interaction forte avec les transports en commun.

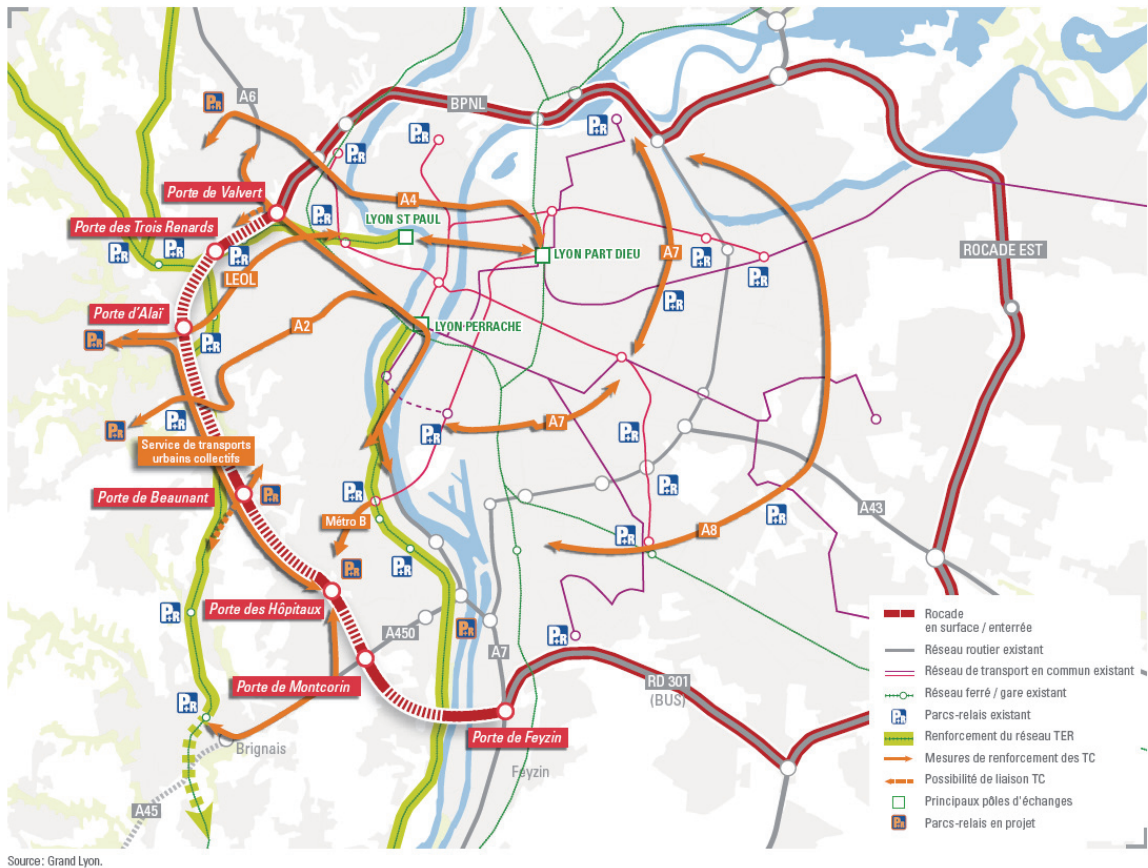
L'infrastructure routière de l'Anneau des Sciences relie la porte de Valvert à la Saulaie et Saint-Fons par une infrastructure de 14.8km à 80% enterrée. Le scénario « rocade », étudié en parallèle, relie quant à lui la porte de Valvert à Feyzin par une infrastructure de 16.3km à près de 70% enterrée.

Les cartes suivantes présentent le tracé de l'Anneau des Sciences et le tracé du scénario « Rcade ».

Schéma de synthèse de l'Anneau des Sciences



Schéma de synthèse du Scénario « Rode »



Le projet d'Anneau des Sciences prend en compte les opérations en transports collectifs 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), la mise en service des Lignes Express de l'Ouest Lyonnais (projet LEOL) depuis Gorge de Loup jusqu'à Vaugneray et Brindas (fin 2013)).

Le projet prend également en compte les transports en commun en site propre inscrits au Scot 2030, on peut citer le prolongement de la ligne de métro B jusqu'au secteur des Hôpitaux, une ligne nouvelle reliant Bellecour à Francheville (dite « A2 »), une ligne nouvelle reliant Part-Dieu à Écully via le tunnel de la Croix-Rousse (dite « A4 »), une ligne nouvelle périurbaine reliant Brignais à Hôpitaux sud, une ligne de rocade reliant Debourg à La Doua (dite « A7 »), une ligne de rocade reliant St Fons à Vaulx-en-Velin (dite « A8 »). (cf. *Synthèse hypothèse prospective de mobilité*).

L'infrastructure routière de l'Anneau des Sciences accueille par ailleurs des bus en rabattement sur le métro B aux Hôpitaux sud. Le soulagement du Tunnel sous Fourvière et la requalification de l'axe A6/A7 permettent d'envisager la mise en place de sites propres et des bus express jusqu'à Perrache, la requalification des voiries de l'ouest permet, quant à elle, de réaliser des aménagements spécifiques pour les transports collectifs de surface. L'Anneau des Sciences **s'intègre dans une stratégie d'intermodalité à l'échelle de l'agglomération** en proposant des parcs relais aux différentes portes de l'Anneau des Sciences afin de faciliter les déplacements. Outre l'intermodalité avec le réseau de transport en commun urbain, l'Anneau des Sciences permettra une intermodalité avec certaines gares TER, telles que les gares d'Écully, d'Oullins (dans le scénario Anneau des Sciences)...

1. Une meilleure hiérarchie du réseau de voirie

A. Une meilleure hiérarchie du réseau de voirie dans l'Ouest et un nouveau rôle pour l'axe A6/A7

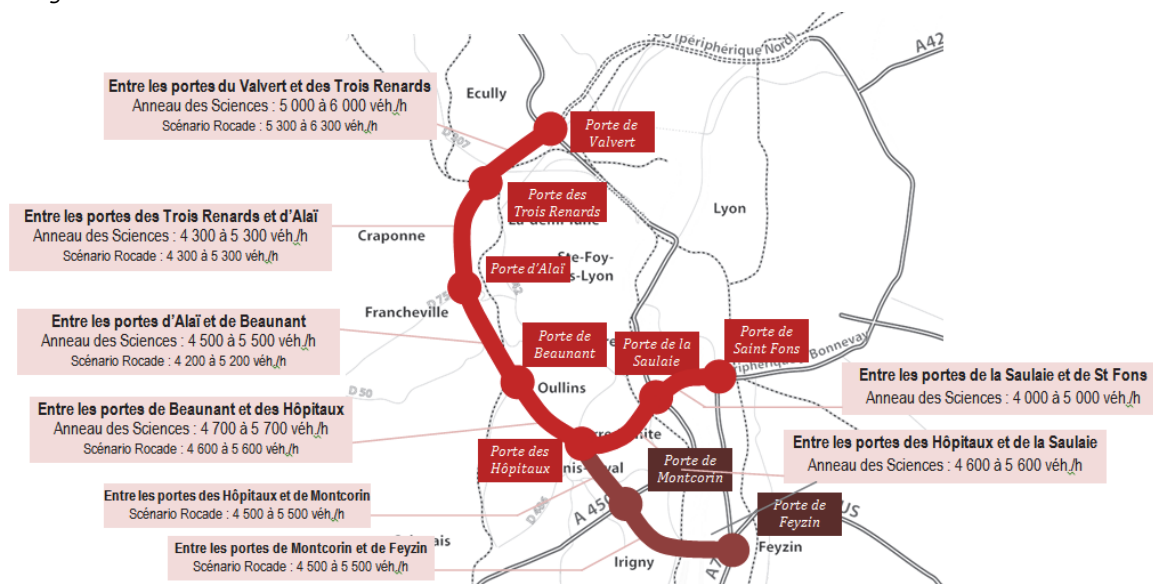
Le diagnostic des déplacements a mis en évidence la faible hiérarchisation du réseau de voirie dans l'Ouest. Ce réseau cumule en effet des fonctions de desserte interne (relations internes aux communes, ou liaisons entre communes de l'Ouest), et des fonctions d'échanges (des relations entre les communes extérieures à l'agglomération à l'ouest - Brignais, Chaponost,... - et le reste de l'agglomération).

La mise en place de l'Anneau des Sciences permet d'améliorer cette hiérarchisation du réseau en organisant mieux les trafics entre le réseau de voirie locale et le réseau d'agglomération. **Les trafics se concentrent ainsi sur l'Anneau des Sciences** qui accueille entre 55 000 à 70 000 véhicules / jour (section centrale Alai-Beaunant).

L'axe A6/A7 transformé en boulevard urbain bénéficie également de l'amélioration de la hiérarchisation du réseau en situation avec Anneau des Sciences. Il devient un axe urbain depuis le périphérique, il constitue une pénétrante noble d'accès à l'hypercentre tout en garantissant les liens d'espaces publics entre quartiers.

L'Anneau des Sciences associé à la requalification de l'axe A6/A7 permet une concentration sur cet axe de trafics internes à l'agglomération et notamment en lien avec le centre, évitant les trafics à travers les centres villes de l'ouest notamment.

Charges de trafics sur l'Anneau des Sciences et le scénario Rodeo



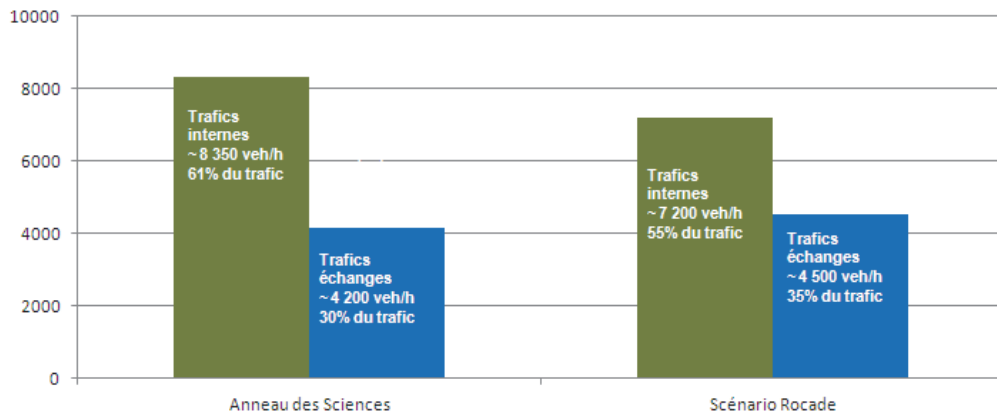
Conséquence de cette meilleure hiérarchie, le trafic étant mieux structuré sur les voies d'agglomération d'un point de vue global, l'Ouest est déchargé d'une partie du trafic d'échange au profit de son trafic interne. Une baisse du volume de trafic sur le réseau local de l'Ouest est ainsi observée par rapport au scénario de référence 2030 (baisse pouvant aller jusqu'à -33% en intra-périphérique en traversée de centres villes). C'est en particulier les flux traversant ces communes sans s'y arrêter qui diminuent. **Le trafic local est maintenu, ce qui permet de rendre ces voiries aux habitants de l'Ouest.** Le trafic sur les voiries de quartier est également apaisé.

Le scénario « Rode » est moins favorable aux échanges en lien avec le centre. En effet, de par sa configuration il relie moins bien au périphérique Laurent Bonneval, d'où une plus grande infiltration des trafics en lien avec le Centre sur le réseau local de l'Ouest.

B. L'Anneau des Sciences : une voirie d'agglomération

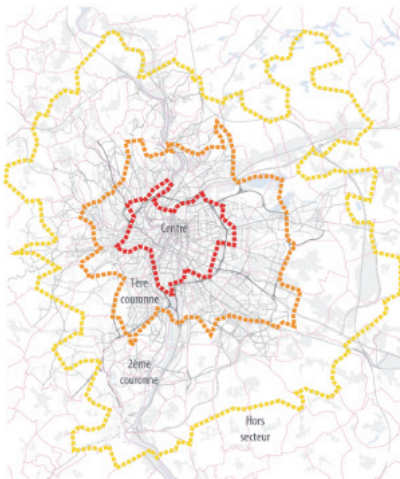
L'Anneau des Sciences joue un rôle d'infrastructure d'agglomération, au profit des habitants de l'agglomération. Il accueille ainsi majoritairement des déplacements internes à l'agglomération dont une part importante en lien avec le centre et l'Ouest. Il assure également des déplacements d'échange avec l'extérieur de l'agglomération (principalement pour les secteurs centre et Ouest).

Structure du trafic en prenant en compte l'ensemble des véhicules empruntant au moins une section de l'Anneau des Sciences (ou du scénario Rode).

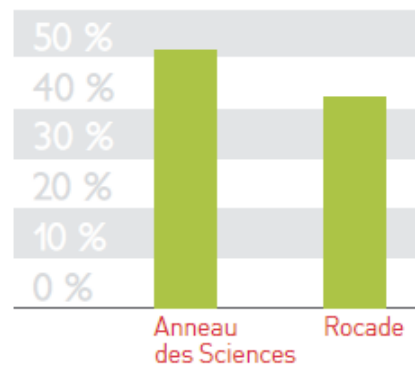


D'une manière générale, la structure des trafics sur l'Anneau des Sciences et le scénario « Rode » sont similaires. Cependant, **le scénario « Rode » profite moins aux usagers de l'agglomération.** D'une part, parce qu'il accueille moins d'usagers (12 700 à 14 700 véh/h dans le cas de l'Anneau des Sciences en heure de pointe contre 12 000 à 14 000 véh/h dans le cas du scénario Rode). D'autre part, parce qu'il profite nettement moins aux résidents de l'agglomération (près de 15% de déplacements internes en moins dans le cas du scénario Rode par rapport à l'Anneau des Sciences).

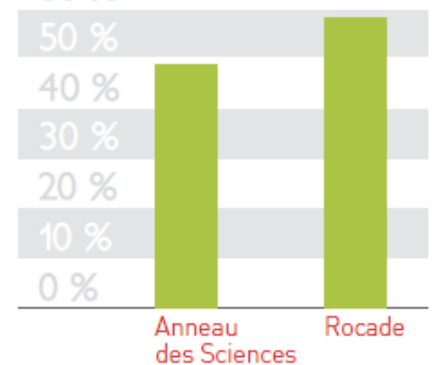
L'Anneau des Sciences a une vocation plus urbaine que le scénario Rode. Une majorité de ses usagers sont en effet à destination ou en provenance du centre ou de la première couronne. Au contraire, dans le cas du scénario Rode, le trafic en lien avec la deuxième couronne et le trafic de transit concerneraient près de 60% des flux



Part du trafic en lien avec le centre et la première couronne



Part du trafic en lien avec la deuxième couronne et le transit



L'Anneau des Sciences permet d'orienter la demande de déplacements d'agglomération sur le réseau structurant.

Les différences entre l'Anneau des Sciences et le scénario « Rode » :

- l'Anneau des Sciences, plus proche des zones denses de l'agglomération, capte plus de trafic que le scénario Rode ;
- le scénario Rode joue plus un rôle de contournement d'agglomération et capte moins de trafic en lien avec l'Ouest et le centre. Ces trafics restent alors en partie sur le réseau local de l'ouest en traversée des centres villes.

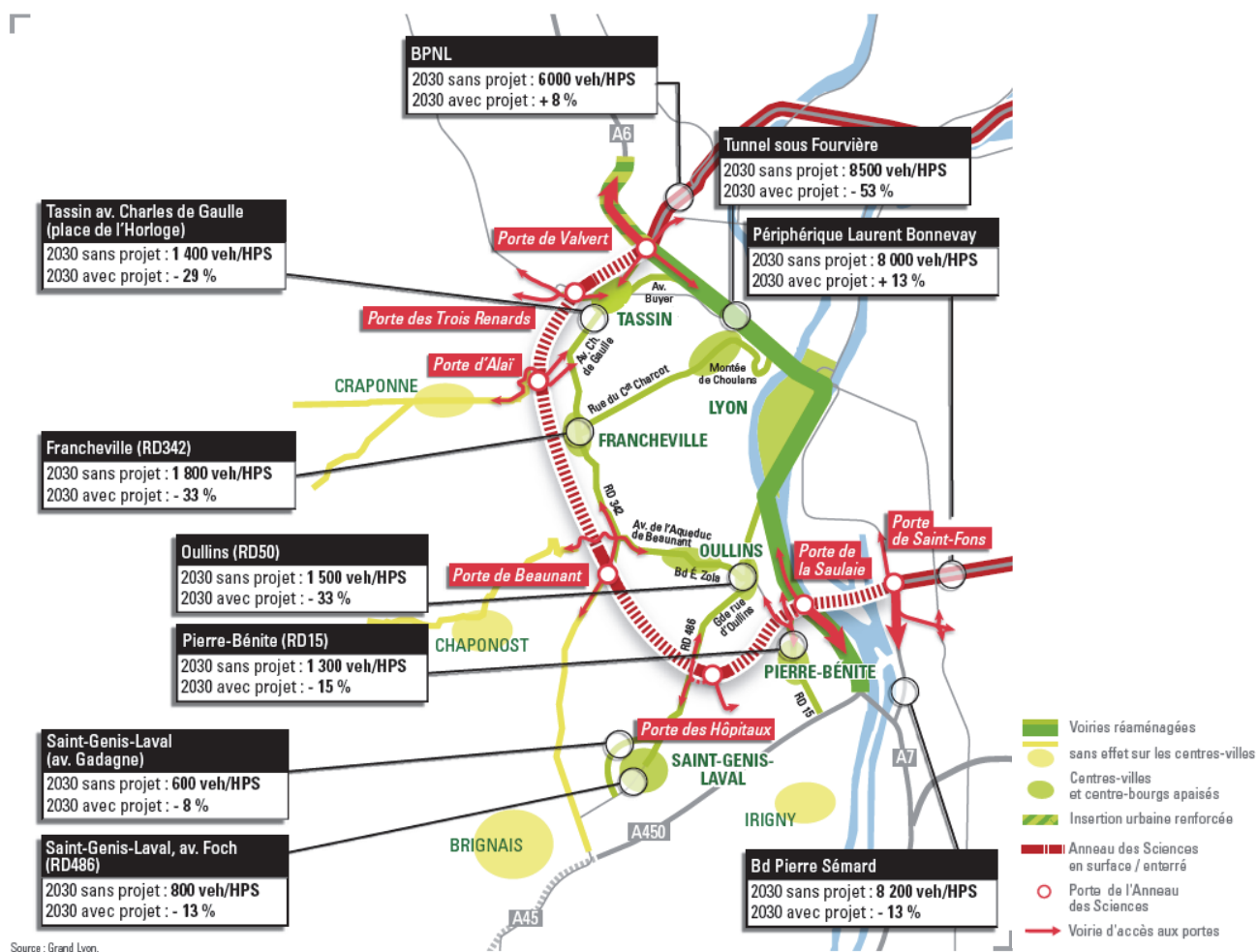
2. Les territoires du centre et de l'Ouest de l'agglomération soulagés

A. Canaliser les flux pour apaiser les trafics

L'Anneau des Sciences permet de canaliser les flux en lien avec l'Ouest sur l'Anneau des Sciences et les autres voiries urbaines structurantes et entraîne une baisse significative des trafics sur A6-A7 requalifiée.

Par ailleurs, l'augmentation de trafic liée à la nouvelle infrastructure est limitée par rapport à la situation actuelle. En effet, la présence du péage permet au coût global de l'itinéraire par l'Anneau des Sciences (coût du péage et gain de temps) d'être équivalent au coût global de l'itinéraire actuel par le tunnel de Fourvière, limitant de fait une induction de trafic supplémentaire.

Différences de trafic attendues avec l'Anneau des Sciences par rapport au scénario de référence 2030 sur le secteur Ouest à l'HPS



On constate globalement un trafic apaisé en intra périphérique dans le cas de la mise en place de l'Anneau des Sciences. Des baisses de trafics pouvant aller jusqu'à -33% sont observées en intra-périphérique en traversée de centres villes de l'ouest. Ces baisses sont liées à la meilleure efficacité du réseau structurant et aux requalifications des pénétrantes (redonnant de l'espace urbain pour les piétons, les vélos et les transports en commun). Les flux sont également divisés par deux en moyenne sur l'ensemble de l'axe A6/A7.

Aux abords immédiats de la connexion avec la nouvelle infrastructure, les trafics sur le boulevard Laurent Bonnevey et sur le BPNL connaissent des augmentations (respectivement de 8% et 13%), en raison de la continuité directe offerte avec l'Anneau des Sciences. Dans le cas du scénario Rode, la connexion de la nouvelle infrastructure routière au niveau du Boulevard Urbain Sud entraîne une augmentation des trafics sur cet axe jusqu'à sa jonction avec l'A46.

Enfin, du fait de la canalisation des flux rendue possible par l'Anneau des Sciences et de l'apaisement du trafic qui en résulte, le projet permet **une amélioration des conditions de circulations dans l'Ouest par rapport au scénario de référence.** L'occupation temporelle du réseau diminue en effet de -13% en moyenne sur les voiries de l'Ouest.

Les évolutions sont comparables dans le cas du scénario « rocade ».

B. Soulager et reconquérir les centralités de l'Ouest et le centre de l'agglomération

La canalisation des flux sur une infrastructure majeure permet d'éviter les centralités de l'Ouest et de supprimer l'autoroute au centre de Lyon, ce qui est un des objectifs définis par l'agglomération. **Cela rend possible la requalification de centres denses et un renforcement de la place des transports en commun et des modes doux.** En l'absence d'Anneau des Sciences, la volonté de limiter le trafic dans les centres denses était confrontée au peu d'alternatives crédibles et efficaces proposées aux usagers, rendant les réductions de capacités inacceptables. Le projet d'Anneau des Sciences offre une alternative efficace et permet ainsi la réalisation d'aménagement ou de mesures de régulation permettant des réductions de capacités de la voirie soit pour limiter volontairement le trafic sur certains axes, soit pour réserver plus d'espace aux modes doux (pistes cyclables) ou aux transports en commun (voies bus, sites propres).

En ce qui concerne l'axe A6/A7, la mise en service de l'Anneau des Sciences, combinée à la requalification de l'axe A6-A7 (intra-périphérique), engendra un mouvement de report très important des trafics présents sur cet axe vers l'Anneau des Sciences. La baisse de trafic sera ainsi de 50% à 65% par rapport au scénario de référence.

Le scénario « Rode » engendre également une baisse de trafic sur l'axe A6/A7, mais dans une moindre mesure. En effet, le non bouclage du périphérique conduira les usagers venant de l'Est de l'agglomération (Bron, Saint-Priest, Vénissieux, notamment) à privilégier l'utilisation d'un itinéraire par A6-A7, au détriment d'un itinéraire moins direct BUS - scénario Rode

3. Des territoires mieux reliés et plus accessibles

Le scénario de référence a mis en évidence la nette dégradation des temps de parcours en 2030. Avec l'Anneau des Sciences, l'accessibilité à long terme au sein de l'agglomération et notamment de l'Ouest s'améliore.

A. Les temps de parcours sont fiabilisés.

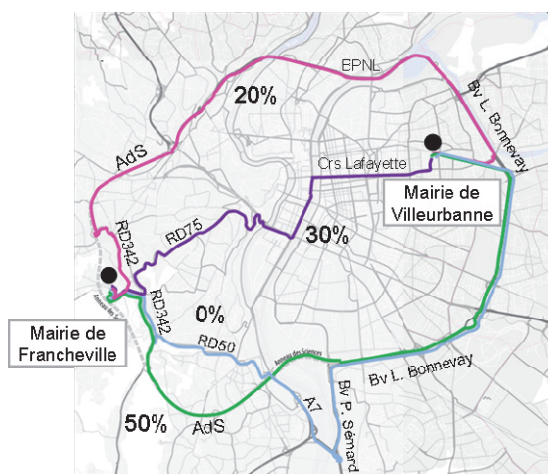
Les temps de parcours moyens sur l'ensemble de l'agglomération restent globalement similaires entre le scénario de référence et la mise en place de l'Anneau des Sciences. **Ils s'améliorent en revanche de manière importante pour les trajets en lien avec l'Ouest et notamment pour les relations Ouest-Est et Ouest-Sud, avec un gain d'environ 5 minutes pour les liens Ouest-Est et 4 minutes pour les liens Est-Ouest** par rapport au scénario de référence.

L'Anneau des Sciences captant plus de trafic que le scénario rocade, les gains en termes de temps de parcours dans l'Ouest sont meilleurs dans le cas de l'Anneau des Sciences, le réseau local étant moins chargé. Sur ce point il permet de mieux répondre à l'enjeu d'accessibilité du projet d'agglomération que le scénario rocade.

Le temps de parcours Nord-Sud³ par la nouvelle infrastructure est légèrement inférieur (05 minutes) au temps actuel par Fourvière. Le même itinéraire par l'A6-A7 requalifiée serait double en heure de pointe, et donc peu attractif.

Sur certains parcours, l'Anneau des Sciences permet aux automobilistes de réaliser des gains de temps de parcours. Il capte alors une grande partie du trafic depuis l'ouest et le sud. Ainsi, par exemple, sur un déplacement Francheville-Villeurbanne, l'Anneau des Sciences capte 50% des trafics, et ce malgré le péage. La part du trafic passant par l'hypercentre passe alors de 50% à 30%. Il remplit ainsi sa fonction de bouclage du périphérique, utilisé pour « contourner » l'hyper-centre, sur des trajets où les alternatives en TC restent peu attractives. Pour les déplacements en lien avec l'hypercentre depuis l'Ouest et le Sud de l'Agglomération les voies principales que sont le tunnel sous Fourvière, la montée de Choulans et le pont de la Mulatière continuent d'être utilisés.

Répartition des trafics entre la Mairie de Francheville et la Mairie de Villeurbanne en situation future avec Anneau des Sciences



³ Depuis la Porte du Valvert jusqu'à la Saulaie

Le réseau de surface de transports collectifs voit quant à lui ses temps de parcours largement fiabilisés. En l'absence de projet, la congestion s'aggrave, pénalisant également les bus. Le projet d'Anneau des Sciences, en rendant possible la création d'aménagements spécifiques supplémentaires sur les voiries soulagées de l'ouest, renforce la régularité et l'attractivité du réseau de surface, en particulier pour les liaisons avec l'hypercentre.

B. Les échanges au sein de l'agglomération s'améliorent

La fiabilisation des temps de parcours et la meilleure accessibilité de l'Ouest permettent d'améliorer les échanges entre les différents secteurs de l'agglomération.

Les connexions au reste du réseau d'agglomération notamment avec le périphérique Nord et le Boulevard Laurent Bonnevey sont renforcées dans le cadre de l'Anneau des Sciences. Ainsi, plus de la moitié des usagers en heure de pointe du soir poursuivent leur trajet sur le périphérique (BPNL et Bd Laurent Bonnevey confondus). Ils ne sont qu'un quart seulement dans le scénario Rcade qui oriente les flux sur le Boulevard Urbain Sud.

L'amélioration de la desserte des territoires de l'Ouest et de leurs liens avec le reste du pôle urbain va permettre de contribuer au développement des sites de projets tels que les Hôpitaux Sud, la Saulaie ou le campus Lyon ouest, mieux intégrés au dynamisme de l'agglomération et mis en réseau avec les autres pôles scientifiques du territoire.

Par rapport au scénario de référence, l'Anneau des Sciences permet de diminuer les temps de parcours en lien avec l'Ouest et de faciliter les échanges avec le reste de l'agglomération. **Les gains en termes de temps de parcours dans l'Ouest sont meilleurs dans le cas de l'Anneau des Sciences que dans le scénario « Rcade », et il répond mieux à l'objectif d'échange entre les territoires de l'agglomération car il est mieux connecté au périphérique existant et aux zones denses.** L'Anneau des Sciences favorise des usages en lien avec le reste du territoire d'agglomération et notamment son centre.

Conclusion

L'analyse d'un scénario de référence 2030 sans réalisation d'une infrastructure routière a montré que celui-ci conduit à un renforcement des difficultés de déplacements dans l'agglomération. Le secteur ouest est saturé et le trafic de l'axe A6-A7 dans Lyon continue à croître, créant un verrou de congestion en plein cœur de l'agglomération.

Deux scénarios de projets multimodaux comprenant une nouvelle infrastructure routière ont été étudiés.

L'analyse du projet d'Anneau des Sciences a montré que ce projet permet de répondre aux quatre objectifs d'agglomération dont la requalification de l'A6/A7 et des centres villes de l'ouest lyonnais. Le projet Anneau des Sciences s'inscrit au service des habitants de l'agglomération : plus de la moitié des trafics sur la nouvelle infrastructure créée est interne à l'agglomération. Avec la mise en place de l'Anneau des Sciences, le réseau de voirie est mieux hiérarchisé et les trafics sur les voiries locales sont apaisés. Les territoires sont ainsi soulagés, mieux reliés et plus accessibles.

Le scénario rocade est, quant à lui, moins performant en terme de mobilité pour répondre aux 4 objectifs d'aménagement du territoire :

- le bouclage par le scénario Rcade est plus propice à l'étalement urbain en desservant plutôt des territoires moins denses situés le long du BUS et de l'A46 en comparaison des zones denses situées autour du boulevard périphérique Laurent Bonnevey desservies par le projet Anneau des Sciences.
- Les traversées des communes de l'ouest (Tassin, Oullins, ...) sont plus sollicitées dans le scénario rocade par rapport à l'Anneau des Sciences. La connexion directe au périphérique par le projet Anneau des Sciences permet en effet de mieux desservir ces territoires que la connexion au BUS dans le scénario rocade. Ces communes sont alors traversées par des trafics « parasites » en accès au boulevard urbain A6/A7.