



CAHIER D'ACTEUR n° 23

L'Anneau des Sciences donnera de nouveaux atouts à l'agglomération en contribuant à la réorganisation de ses flux de transport



Chambre de Commerce et d'Industrie de région Rhône-Alpes

La Chambre de Commerce et d'Industrie de région Rhône-Alpes coordonne l'action des onze CCI de Rhône-Alpes et forme avec elles un réseau de proximité au service du développement économique des territoires rhônalpins. La CCI de région Rhône-Alpes est composée de 100 représentants élus par leurs pairs parmi les 255 700 entreprises ressortissantes.

Les expressions et actions des CCI de Rhône-Alpes ont pour objectif de promouvoir un environnement propice à la croissance et à la compétitivité des entreprises, et par voie de conséquence, le développement de l'économie et la création d'emplois.

L'une de leurs missions premières est de représenter les intérêts généraux des entreprises implantées sur leur territoire et de porter leur expression.

Contact :

32 quai Perrache

CS10015 - 69286 LYON CEDEX 02

Tél. : 04.72.11.43.43

Fax : 04.72.11.43.62

<http://www.rhone-alpes.cci.fr/>

POURUIVRE LA CONSTRUCTION DES ÉQUIPEMENTS QUI CONCOURENT AU RAYONNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION ET CRÉENT LES CONDITIONS DE LA CROISSANCE QU'ATTENDENT LES ENTREPRISES

L'achèvement du bouclage du périphérique lyonnais se justifie par la nécessité absolue de réorganiser les trafics traversant l'agglomération lyonnaise et de moderniser ses réseaux d'infrastructures.

Tout projet - même en grande partie souterrain - provoque inévitablement nuisances et modifications des comportements des usagers : le débat public est l'occasion privilégiée pour faire connaître les oppositions diverses, et c'est bien légitime.

Mais l'objectif d'un débat public, avant d'entrer dans le détail du projet, est de confirmer - ou pas - son opportunité. À ce titre, les acteurs économiques veulent souligner que ce projet, par-delà la construction d'un tronçon autoroutier, s'inscrit avant tout dans la dynamique de développement de l'agglomération lyonnaise en tant qu'élément essentiel de la mosaïque territoriale de Rhône-Alpes.

On ne souligne pas assez que l'amélioration générale du réseau et de l'offre de transport confortera l'économie de l'agglomération et de Rhône-Alpes.

Pour renforcer son rayonnement international, Lyon soutient une politique de grands équipements : Cité Internationale, Aéroports de Lyon, Eurexpo, Confluence, centres de recherche, etc. Le bouclage du périphérique, en améliorant la fonctionnalité transport dans toute l'agglomération, apportera une plus-value à ces équipements. Il est donc aussi créateur de richesse et d'emplois.

Dans un contexte économique difficile et de concurrence internationale exacerbée, performance, rayonnement, attractivité, fonctionnalité, sont des impératifs pour qu'une agglomération soit en mesure d'assurer le rayonnement et les conditions de la croissance qu'en attendent ses habitants et les entreprises.

C'est la stratégie que mènent acteurs politiques et économiques. Le projet Anneau des Sciences viendra conforter cette dynamique.

Jean-Paul MAUDUY

Président de la CCI de région Rhône-Alpes



Un réseau routier structurant saturé dont la congestion va encore s'aggraver

L'ABSENCE DE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU DE VOIRIES

La géographie a fait de Lyon un passage quasi obligé entre la Péninsule Ibérique et le Nord de l'Europe. Lyon est également au carrefour de cet axe Nord-Sud et des axes Italie/Suisse - façade Atlantique (Est-Ouest). Si cette situation donne à l'agglomération de nombreux avantages, les conséquences en termes de flux de transport font que Lyon est un point névralgique qui concentre tous les types de flux : des **flux internationaux de grand transit** (de la Péninsule Ibérique vers l'Europe du Nord / Italie et de la France vers l'Europe du Nord / Italie), **des flux de transit nationaux entre régions** (du Sud-Est vers le Nord de la France), **des flux interrégionaux** (de Rhône-Alpes vers d'autres régions) et **des flux infrarégionaux** (entre villes de part et d'autre de Lyon).

À cette multiplicité des flux, sur l'axe Nord-Sud A6-A7 / tunnel sous Fourvière, **s'ajoute un trafic local extrêmement dense et composite représentant environ 80-85 % du trafic**. On retrouve mêlés : **des flux d'échanges entre les périphéries lyonnaises**, qui utilisent l'axe Nord-Sud pour boucler le périphérique entre la Porte de Gerland et la Porte du Valvert, et **des flux d'échanges entre l'Ouest lyonnais et le cœur de la ville**, l'autoroute assurant ainsi la fonction de desserte inter-quartiers.

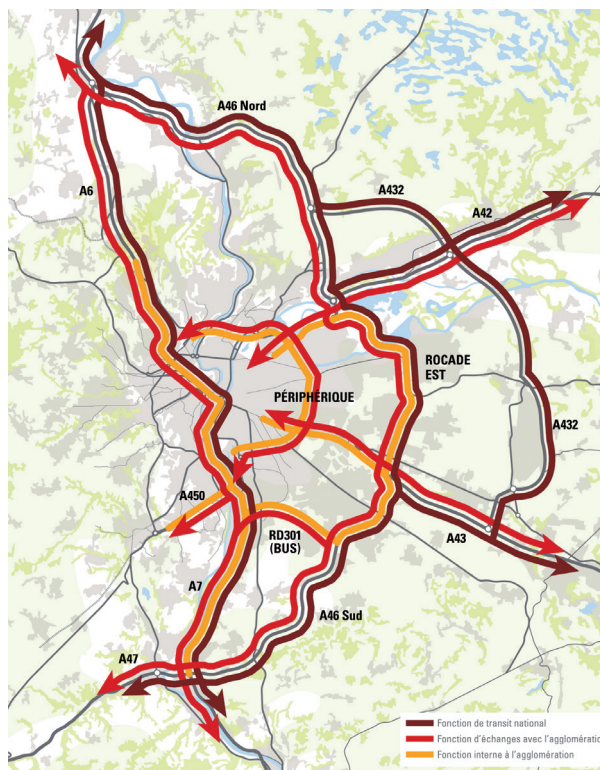
➡ Sur ces flux, l'axe Nord-Sud / tunnel sous Fourvière apparaît aujourd'hui comme le réceptacle par défaut de tous les trafics, soit 115 000 véhicules / jour dont 15 à 20% de transit.

UNE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE SATURÉE SUR LAQUELLE LE MOINDRE INCIDENT ENTRAÎNE DES DYSFONCTIONNEMENTS À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Le niveau de trafic sur l'axe Nord-Sud A6-A7 est tel que le moindre incident génère des dysfonctionnements qui se répercutent très rapidement sur l'ensemble du réseau structurant de l'agglomération. Si les pertes de temps générées par la saturation sont, dans ce mode « dégradé », déjà importantes (le seuil de gêne étant atteint à partir de 75 000 véhicule / jour sur une 2x3 voies), celles-ci deviennent colossales en cas de dysfonctionnement.

Ces pertes de temps représentent des manques à gagner pour les utilisateurs. À titre d'illustration, les services de l'État évaluent à 500 millions d'euros chaque année les pertes de temps liées aux embouteillages de l'A47. Cette évaluation donne une idée des pertes économiques qu'est susceptible d'entraîner la saturation chronique de l'axe A6-A7.

➡ L'impact de ces difficultés de transport dépasse la ville. C'est non seulement sur l'agglomération lyonnaise, mais sur les départements voisins que les effets de ce goulet d'étranglement rejaille.



LES DYNAMIQUES FUTURES DE LA MOBILITÉ URBAINE NE LAISSENT PAS AUGURER D'AMÉLIORATION SANS LA MISE EN ŒUVRE D'UNE INFRASTRUCTURE NOUVELLE

Au regard des prévisions de croissance de l'agglomération contenues dans le SCoT de l'agglomération lyonnaise, cette situation de saturation, que subit ce secteur de l'agglomération depuis plusieurs décennies, doit trouver une réponse adaptée de manière urgente. En effet, à l'horizon 2030, la population de l'agglomération lyonnaise devrait atteindre 1,5 million d'habitants et 100 000 emplois supplémentaires qui généreront **une augmentation de 16 % des déplacements par rapport à aujourd'hui**. Précisément, si les flux internes sont susceptibles de diminuer du fait d'un fort report vers les transports en commun, **les déplacements d'échanges devraient croître de près de 30 %**, du fait des déplacements générés par les nouveaux habitants, et **les flux de transit de plus de 25 %**. En outre, la croissance urbaine induira également une augmentation des besoins d'approvisionnement générant des flux supplémentaires de marchandises.

Même si une évolution des déplacements vers des modes doux et les transports en commun est attendue et souhaitable, leur part **devrait demeurer assez faible** (13,5 % pour les TC sur le territoire du SCoT alors que la part modale du véhicule particulier est supérieure à 50 %). Par conséquent, malgré un scénario très volontariste en faveur des modes doux, la part de la voiture demeurera prépondérante. À noter que les écarts entre ces parts modales sont encore plus marqués pour les déplacements en lien avec le secteur de l'Ouest Lyonnais, où la part modale de la voiture atteint 70 %.

En outre, il est important de rappeler qu'un grand nombre de déplacements ne peuvent se reporter vers d'autres modes que la route à commencer par les flux de transit et les déplacements entre le SCoT Lyonnais et les autres secteurs de l'aire métropolitaine, où la part modale du véhicule particulier est entre 80 et 90 %.

► Pour la CCI de région Rhône-Alpes le bouclage du périphérique couplé à une politique multimodale optimisée est la seule réponse possible.

Boucler le périphérique lyonnais par l'Anneau des Sciences est vital, indépendamment des décisions que pourra prendre l'État concernant le contournement autoroutier de Lyon :

POUR HIÉRARCHISER LES TYPES DE FLUX

- Le bouclage du périphérique de Lyon grâce au projet « Anneau des Sciences » s'inscrit dans une politique globale des déplacements de l'agglomération. Pour la CCI de région Rhône-Alpes, c'est la solution la plus efficace pour répondre à la croissance des déplacements générés par les flux d'échanges entre le cœur de la ville et sa proche périphérie, et ses propres flux internes.

- Par ailleurs, la nécessité absolue de séparer les flux de transit de ceux de l'agglomération, implique la création d'un itinéraire autoroutier continu de contournement de l'agglomération par l'Ouest ou par l'Est.

- Dans la mesure où ces deux fonctionnalités répondent à des problématiques différentes (mais toutes aussi urgentes), le maître d'ouvrage ne doit pas subordonner la construction de l'Anneau des Sciences à la décision de l'État de faire ou pas un grand contournement autoroutier. Pour la CCI de région Rhône-Alpes, la décision de l'État sur le grand contournement de Lyon (qui s'inscrit dans le cadre des réflexions que mène la Commission Mobilité 21) ne relève pas du débat public.

- Les propositions de barreaux d'évitement Nord (A89-A6) et Sud (A45-A7) — mentionnées dans le dossier du maître d'ouvrage page 37 — afin d'écarter les flux de transit générés par l'A89 et l'A45 du cœur de l'agglomération, paraissent à la CCIR, être des options intéressantes à étudier plus en profondeur. Une fois réalisés, ces barreaux peuvent constituer une amorce d'un grand contournement autoroutier par l'Ouest auquel seule la section centrale manquerait pour assurer le transit Nord-Sud et libérer ainsi complètement l'agglomération lyonnaise des trafics ne la concernant pas. Dans le même temps, le trafic de transit Nord-Sud, aujourd'hui sur la Rode Est, se reporterait naturellement, car plus direct, sur ce grand contournement, ce qui soulagerait du même coup cette infrastructure dès aujourd'hui saturée.

L'hypothèse d'une variante par l'Est grâce à un bouclage A432/46 Sud reste également une solution envisageable.

POUR ACCOMPAGNER LE REPORT MODAL AFIN DE LIMITER LES NUISANCES LIÉES AUX DÉPLACEMENTS PAR VÉHICULES INDIVIDUELS

Consciente qu'une nouvelle infrastructure routière ne peut constituer l'unique réponse aux besoins, la CCI de région Rhône-Alpes approuve le programme complémentaire de développement du réseau de transport en commun, qui prévoit des interconnexions efficaces avec les différentes infrastructures de transport (routières et ferroviaires) au moyen de parcs-relais dimensionnés et aisément accessibles.

Contrairement au scénario « Alternative tout transport en commun », le scénario Anneau des Sciences paraît compatible et cohérent avec les capacités d'investissement du SYTRAL.

► Pour la CCI de région Rhône-Alpes, le scénario Rode est une réponse inappropriée

Si le scénario Rode, de par sa position géographique et son tracé plus long, peut constituer une amorce de contournement pour le transit, il ne répond pas à la finalité recherchée, c'est-à-dire résorber la saturation interne à l'agglomération.

Il est en effet susceptible de drainer beaucoup plus de trafic de transit en attirant les flux Nord-Sud, aujourd'hui sur la Rode Est. En effet, le goulet d'étranglement de Fourvière constitue un « repoussoir » pour une partie des automobilistes souhaitant traverser Lyon par l'itinéraire le plus direct. Si demain, le scénario Rode offre une liaison A6-A7 plus performante qu'aujourd'hui, sans l'obstacle que représente la congestion systématique du tunnel Fourvière, ce nouvel itinéraire va concentrer à nouveau tous les types de trafic et n'apportera aucune réponse à l'objectif recherché.

Par ailleurs, le scénario Rode en traversant des zones de plus faible densité d'activités apparaît moins performant que le scénario Anneau des Sciences pour le développement économique comme pour le développement du transport en commun.



► Les villes d'Europe disposant d'un périphérique complet (ou ring)

En Europe, les capitales disposent toutes d'un ring captant les grandes radiales, permettant une circulation rapide entre les différents quartiers et structurant une urbanisation équilibrée. De plus, un certain nombre de métropoles européennes comparables à Lyon disposent d'une ceinture périphérique complète :

- En Angleterre : Birmingham, Manchester, Newcastle
- En Allemagne : Cologne, Francfort
- En Belgique : Charleroi, Anvers
- Au Pays-Bas : Amsterdam, Rotterdam
- En Italie : Milan
- En Espagne : Barcelone, Saragosse, Séville
- En France, Paris ne fait pas figure d'exception, Toulouse, Bordeaux, Rennes, Nantes disposent également d'un ring.

LE SCÉNARIO ANNEAU DES SCIENCES EST LE PLUS PERTINENT POUR AMÉLIORER LA DESSERTE LOCALE DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE ET RELIER LES PÔLES ÉCONOMIQUES, D'INNOVATION ET DE RECHERCHE ENTRE EUX

Le bouclage du périphérique lyonnais palliera l'absence de liaison entre les polarités de l'agglomération. Il permettra d'améliorer ainsi les liaisons périphérie-périphérie, qui utilisent aujourd'hui, par défaut, l'axe Nord-Sud A6-A7 et le tunnel sous Fourvière comme liaison pour boucler le périphérique entre les portes de Gerland et du Valvert.

Les populations et les entreprises de l'Ouest de l'agglomération disposeront ainsi d'une **meilleure accessibilité aux équipements de l'Est Lyonnais** (Aéroports de Lyon-Saint Exupéry et de Bron, gare TGV de St Exupéry, Eurexpo, etc.).

L'Anneau des Sciences **améliorera la desserte du Port Edouard Herriot**. Situé à moins de 3 km du centre-ville le premier port du Bassin Saône-Rhône est un outil pour desservir l'ensemble de l'agglomération. Il doit devenir un atout de premier ordre en matière de logistique urbaine, combinant le bénéfice d'une plateforme trimodale, une importante capacité de stockage (d'hydrocarbures et de conteneurs entre autres) à une implantation géographique stratégique au cœur de la ville. La connexion directe avec l'Anneau des Sciences, permettra une diffusion optimale des marchandises transitant par le Port Edouard Herriot vers l'Ouest de l'agglomération.

L'amélioration de l'accessibilité permettra aux sites économiques de l'Ouest (Pôle Economique Ouest, Biopôle de Marcy l'Étoile, Zone d'Activité RD 342) d'être plus attractifs.

Cette nouvelle infrastructure induira une **plus grande proximité entre les industries, les centres de recherche et les pôles d'enseignement** favorisant ainsi les échanges et dégageant de nouvelles synergies. Il contribuera à créer un véritable éco-système d'innovation en lien avec les Pôles de Compétitivité :

- LyonBioPôle (les sites de Marcy l'Étoile, le campus Lyon Sud - Charles Mérieux et le Biopôle de Gerland dans le domaine de la biologie industrielle)
- et Axelera (le Campus de La Doua - LyonTech et la Vallée de la chimie).

Conclusion



➔ Le bouclage du périphérique par le scénario Anneau des Sciences est un équipement indispensable au rayonnement de l'agglomération lyonnaise

Pour la CCI de région Rhône-Alpes, cet équipement constitue l'outil indispensable pour créer les conditions d'une mobilité urbaine durable qui contribuera au développement économique de l'agglomération lyonnaise et plus largement **rejaillira sur une partie importante de Rhône-Alpes**.

L'État doit, pour sa part, résoudre la problématique du trafic de grand transit qui, en traversant trop directement l'agglomération, vient aggraver la saturation des axes structurant à vocation urbaine.

Les acteurs économiques appellent de leurs vœux la **hiérarchisation des différents types de trafics**. À ce titre, s'agissant des fonctions complémentaires et distinctes, il importe de **ne pas subordonner l'Anneau des Sciences à la construction du Contournement de l'Ouest Lyonnais ou l'achèvement d'une variante par l'Est**.

La CCI de région Rhône-Alpes **s'exprime en faveur du scénario Anneau des Sciences** dont les caractéristiques répondent mieux aux fonctionnalités attendues que celles permises par le scénario Rode.