

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 7 avril 1999, par lequel monsieur le président :

**A - Expose ce qui suit :**

Je vous soumets, pour avis, le dossier pour le débat sur le contournement autoroutier de Lyon que monsieur le préfet du Rhône m'a fait parvenir.

**1 - Objet du nouveau débat**

Le projet de contournement autoroutier de Lyon a fait l'objet, au début de 1997, d'un débat d'opportunité en vue de son inscription au schéma directeur routier national.

Monsieur le préfet pense que ce débat, "s'il a confirmé l'opportunité de sortir le trafic de transit de l'agglomération lyonnaise, n'a pas permis de trancher définitivement entre les scénarios de passage à l'est ou à l'ouest de Lyon ". Pour cette raison, l'Etat a pris l'initiative de réaliser des études complémentaires portant sur la faisabilité du bouclage d'un contournement ouest sur l'autoroute A7, l'analyse territoriale et socio-économique du scénario "est" et la question de la pollution de l'air.

Par rapport au document qui vous a été soumis en 1997, le nouveau document est complété ou modifié sur les plans suivants :

- actualisation des hypothèses d'évolution des trafics tous modes à l'horizon 2020,
- actualisation des hypothèses de reports modaux et sur des itinéraires routiers alternatifs,
- prise en compte des objectifs du plan des déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise,
- présentation et comparaison homogène des projets de contournement par l'est ou par l'ouest selon des critères de fonctionnalité, de trafic, de coût et de rentabilité socio-économique, d'aménagement du territoire et d'environnement.

A l'issue du débat, le choix par monsieur le ministre d'un scénario de contournement sera accompagné d'un cahier des charges précisant les conditions auxquelles sera soumise l'étude du projet retenu. Les prescriptions devraient notamment concerner les points d'échanges avec le réseau local, les exigences environnementales, les réponses aux enjeux analysés dans le document et exprimés lors du débat, ainsi que l'accompagnement en matière d'urbanisme et de transport.

Monsieur le préfet m'invite à faire connaître, avant le 30 avril prochain, l'avis de la Communauté urbaine sur ce dossier, sachant que le conseil de communauté a donné le 7 avril 1997 un avis favorable sur le projet de grand contournement ouest.

**2 - Compléments et modifications apportés au document initial**

Les éléments exposés ci-dessous sont sans exception extraits du dossier préparé par la préfecture de région.

*Les perspectives de trafic à long terme*

L'analyse de l'évolution du trafic de transit a été faite à l'échelle nationale et à long terme (2020) en analysant l'ensemble des modes de transport (fer, route et voie navigable) ainsi que les évolutions des réseaux qui pourront modifier le trafic de transit routier au droit de l'agglomération.

Pour les voyageurs comme pour les marchandises, les analyses montrent que les trafics nord-sud en transit sont presque équivalents d'un mode à l'autre, entre la route et le réseau ferré en ce qui concerne les

voyageurs, et entre la route, d'une part, et le réseau ferré et la voie navigable, d'autre part, pour les marchandises.

Sur la base de taux de croissance linéaire de 1,2 à 3 % par an pour les véhicules légers et de 3 à 6 % pour les poids lourds, les évolutions extrêmes des demandes de transport en transit routier nord-sud à l'horizon 2020 pourraient être les suivantes :

**- Evolution des trafics de transit nord-sud sur la base d'hypothèses de croissance linéaire -**

| Flux                                | en 1994 | à l'horizon 2020 |                 |
|-------------------------------------|---------|------------------|-----------------|
|                                     |         | hypothèse basse  | hypothèse haute |
| voyageurs :<br>équivalent voiture   | 20 200  | 25 700           | 33 500          |
| marchandises :<br>équivalent camion | 7 000   | 11 800           | 15 700          |

source : *préfecture de région Rhône-Alpes, contournement autoroutier de Lyon, dossier pour le débat, mars 1999, p. 39.*

Sur cette base, les simulations de trafics ont pris en compte des reports importants du trafic routier nord-sud, d'une part, sur les axes autoroutiers alternatifs (A 75 à l'ouest et A 39, A 48 et A 51 à l'est) et, d'autre part, sur le réseau ferré, grâce aux programmes TGV et à un nouvel axe fret pour les marchandises.

Les simulations montrent cependant que, malgré ces reports, le trafic de transit routier nord-sud au droit de l'agglomération resterait toujours très élevé : 23 000 à 25 500 véhicules en moyenne par jour dans le meilleur des cas, à comparer aux 27 000 d'aujourd'hui.

Le document souligne qu'il s'agit là d'un niveau de trafic minimal impliquant que tous les reports modaux aient été réalisés, ce qui représenterait une rupture totale par rapport aux évolutions des vingt dernières années.

*Les éléments de programme d'un contournement autoroutier de l'agglomération*

Les éléments de programme définis par l'Etat sont les suivants :

- un branchement sur l'A 6 entre le nord de Lyon et le sud de Villefranche sur Saône et sur l'A 7 au sud de Vienne,
- un parcours le plus attractif possible pour libérer l'agglomération du trafic de transit, sans que le bouclage ouest du périphérique de Lyon ne concurrence cet axe,
- une nécessité de limiter strictement le nombre de diffuseurs de façon à garantir la fluidité du trafic de transit, et à ne pas favoriser l'étalement de l'urbanisation,
- une formule à péage (autoroute de liaison entre A 6 et A 7).

Ce programme a permis de définir une aire d'étude allant de Villefranche sur Saône au nord, à Péage de Roussillon au sud, et de L'Arbresle et Rive de Gier à l'ouest, à L'Isle d'Abeau à l'est.

*Les projets de contournement autoroutier ouest et "est"*

Le contournement ouest se situerait à l'intérieur de l'aire d'étude définie ci-dessus. Il s'agirait d'une autoroute à péage à deux fois deux voies, pouvant être élargie à deux fois trois voies. La longueur de ce contournement serait de l'ordre de 70 kilomètres, avec plus de 60 kilomètres en tracé neuf. Au stade actuel des réflexions, le projet comprendrait un diffuseur à la hauteur de la RN 7 et un échangeur avec l'A 45.

Le projet de contournement "est" s'appuierait d'abord sur des tronçons d'autoroutes existantes ou en projet : l'A 46 nord entre Anse et Les Echets, l'A 432 entre les Echets, La Boisse puis Saint Laurent de Mure (A 43). Le bouclage de cet itinéraire entre l'A 43 et l'A 7 au sud de Vienne impliquerait la réalisation de 35 kilomètres en tracé neuf, soit un total de l'ordre de 90 kilomètres entre l'A 6 et l'A 7.

*Comparaison des scénarios ouest et "est"*

La comparaison des deux scénarios a été faite du point de vue de leurs impacts sur la répartition des trafics, l'aménagement du territoire, l'insertion dans l'environnement ainsi que par rapport aux aspects financiers et économiques.

Par rapport à l'objectif de retirer le trafic de transit de l'agglomération lyonnaise et d'accompagner la mise en œuvre du plan des déplacements urbains, le scénario ouest apparaît à l'Etat nettement plus favorable. Le projet offrirait un itinéraire nord-sud très lisible et attractif, plus court de 20 kilomètres par rapport au contournement "est" (70 au lieu de 90). Il retirerait les trois quarts du trafic de transit de l'axe A6-A 7 actuel et de la rocade "est." En outre, il compléterait bien le maillage du réseau autoroutier et routier à l'ouest : A45 Lyon-Saint Etienne et liaison entre Lyon et Roanne.

**- Affectations du transit nord-sud et sud-nord en 2020 -**

| Libellé   | Comparaison                 |                             |
|-----------|-----------------------------|-----------------------------|
|           | contournement ouest à péage | contournement "est" à péage |
| :         | trafic sur                  | 76 %                        |
|           | le contournement            | 2 %                         |
|           | la rocade "est"             | 22 %                        |
| 7 par 644 | bouclage ouest du           | 58 %                        |
|           | periphérique                |                             |

source : préfecture de région Rhône-Alpes, contournement autoroutier de Lyon, dossier pour le débat, mars 1999, p. 39.

En ce qui concerne les enjeux d'aménagement du territoire, l'Etat indique que le projet par l'est est en cohérence avec les différents schémas directeurs dans leur état actuel et pense que le projet favoriserait le développement des principaux pôles économiques situés à l'est de l'agglomération. Le scénario ouest améliorerait en revanche le désenclavement de la Loire, enjeu considéré comme majeur au plan national.

Sur le plan environnemental, le scénario "est" semble à l'Etat nettement plus favorable avec 35 kilomètres de tracé neuf dans des zones d'enjeux faibles à moyens, rarement forts, contre 60 dans des zones d'enjeux moyens et forts, voire très forts, pour le scénario ouest.

L'analyse de l'impact sur la pollution atmosphérique a été faite à l'échelle générale de l'agglomération et à celle, locale, circonscrite aux espaces proches des grands axes concernés. Les émissions des deux gaz polluants caractéristiques de la circulation automobile, l'oxyde d'azote (NOx) et les particules fines, ont été analysées.

Par rapport à une situation sans nouveau contournement, le projet ouest entraînerait en 2015 au niveau de l'agglomération une augmentation de 4 % des émissions de NOx et de 5 % de particules ; le projet "est" induirait quant à lui des augmentations de 6 % et de 4 % des mêmes émissions. L'Etat indique que ces évolutions resteraient secondaires au regard de la diminution globale prévisible due à l'amélioration générale du parc automobile.

Au niveau local, l'impact sur la pollution atmosphérique doit être mesuré en relation avec la population riveraine du projet. Par rapport à une situation de référence 2015 sans contournement, la réalisation du projet ouest diminuerait d'environ 22 % l'exposition de la population aux NOx et particules ; la réalisation du projet "est" entraînerait quant à elle une diminution de 14 % pour les NOx et de 11 % pour les particules.

En termes de santé publique, l'Etat conclut que le projet ouest serait donc plus intéressant que le projet "est".

Les coûts d'investissement ont été estimés à 12 milliards de francs pour le contournement ouest et à 3,8 milliards pour l'est, y compris la mise à deux fois trois voies de la section de l'A 46 nord entre Anse et Les Echets. En revanche, le montant de la subvention publique qui serait nécessaire à l'équilibre de la concession n'a pas pu être valablement estimé au stade actuel des études.

Une approche simplifiée de l'évaluation économique des deux projets a été réalisée par les services de l'Etat. Le bilan des coûts et des avantages de chacun a été dressé.

Les coûts intègrent les charges d'investissement, d'entretien et d'exploitation. Les avantages comprennent, sous forme monétaire, les gains de temps et de confort pour les usagers ainsi que les gains de sécurité, les recettes de péage... pour le reste de la collectivité.

Le bénéfice actualisé, qui représente le cumul des bénéfices économiques annuels sur la durée de vie des infrastructures, ressort en 2015 à 4 700 MF pour le contournement ouest et à 3 500 MF pour le contournement "est".

### 3 - Enjeux d'un grand contournement ouest ou "est" pour l'agglomération lyonnaise

La nature de ces enjeux est différente selon l'échelle concernée.

En ce qui concerne tout d'abord l'insertion de l'agglomération dans l'espace régional rhône-alpin et dans le grand sud-est, il est indéniable que les insuffisances du réseau autoroutier sont à l'ouest et non pas à l'est. Le projet de contournement ouest participerait ainsi au rééquilibrage nécessaire de Rhône-Alpes vers l'ouest.

A l'échelle de la région urbaine, le contournement ouest présente des risques évidents en termes d'environnement ainsi que de développement non souhaité de l'urbanisation. Pour les premiers, des études de faisabilité montrent qu'il serait possible d'en réduire l'impact dans la partie sud, la plus sensible, au niveau de la traversée du parc régional du Pilat. Le développement de l'urbanisation pourrait être, quant à lui, contenu en limitant le nombre de diffuseurs et grâce à la directive territoriale d'aménagement (DTA) en cours d'élaboration par l'Etat.

Le contournement "est" présenterait des risques moins grands en termes d'environnement, bien que réels pour les ressources en eaux souterraines, mais renforcerait encore la concentration des infrastructures à l'est de l'agglomération.

Au niveau de l'agglomération proprement dite, la question est de savoir quel projet permet le mieux de répondre à l'objectif de dissocier le trafic d'agglomération du trafic de grand transit nord-sud, en offrant un itinéraire alternatif crédible à l'A 6-l'A 7.

Le contournement "est" ne capterait que le quart des trafics de transit nord-sud, ce qui signifie qu'il n'a pas vraiment d'intérêt en tant que tel, mais qu'il permettrait simplement d'assurer de façon plus directe deux liaisons, entre l'A 6, l'A 42 et l'A 43, d'une part, grâce à la section La Boisse-Les Echets déjà en projet, et entre l'A 7, l'A 43 et l'A 42, d'autre part, grâce à un tracé neuf de 35 kilomètres à définir.

Le contournement "est" ne peut donc pas être mis en balance avec le contournement ouest, qui capterait quant à lui les trois quarts du trafic de transit nord-sud. Ceci montre que le projet ouest serait le plus à même d'atteindre l'objectif visé et de permettre une organisation cohérente des grandes voiries : autoroutes et flux de niveau régional et national, d'une part, grandes voiries et flux d'agglomération, d'autre part.

La comparaison du bénéfice actualisé des deux projets montre d'ailleurs que le projet "ouest" parvient, malgré un coût d'investissement nettement supérieur à celui du projet "est", à faire la démonstration de son efficacité pour la collectivité.

#### - Coût d'investissement et bénéfice actualisé comparés des projets "est" et ouest -

| Projets             | Coût d'investissement | Bénéfice actualisé |
|---------------------|-----------------------|--------------------|
| Contournement "est" | 3,8                   | 3,5                |
| Contournement ouest | 12                    | 4,7                |

Le contournement ouest est donc le projet le plus favorable à la mise en œuvre des orientations du plan des déplacements urbains et le plus cohérent avec les enjeux de développement de la métropole lyonnaise. Cependant, le projet ouest se traduit par un tracé neuf important dans des zones sensibles du point de vue de l'environnement ;

#### B - Propose de délibérer comme suit ;

Vu ledit dossier ;

Vu sa délibération en date du 7 avril 1997 ;

Ouï l'avis de ses commissions déplacements et voirie et développement économique et grands projets ;

**DELIBERE**

**Contribue** au débat sur le contournement autoroutier de Lyon :

a) - en donnant un avis en faveur du contournement par l'ouest de l'agglomération,

b) - en demandant à l'Etat qu'il saisisse ensuite la Communauté urbaine, pour avis, des options de tracé et des conditions de réalisation paysagère de l'ouvrage de contournement retenu en privilégiant les solutions les plus protectrices au plan environnemental.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme,  
le président,  
pour le président,