

Le Conseil,

Vu le rapport du 20 mars 1997, par lequel monsieur le président :

A - Expose ce qui suit :

Je vous sou mets, pour avis, le dossier pour le débat d'opportunité du contournement ouest de Lyon que monsieur le préfet du Rhône m'a fait parvenir.

Objet du débat d'opportunité

Le débat qui s'engage sur le contournement ouest de Lyon est une étape importante de :

- la révision du schéma directeur routier national prévue par la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire de 1995,
- l'élaboration du dossier de voirie de l'agglomération lyonnaise qui devra prendre en compte les décisions de l'Etat en matière de contournement.

Le projet de contournement ouest de l'agglomération répond d'abord à la préoccupation d'éviter le passage du trafic des poids lourds dans le coeur de Lyon, ensuite à celle d'empêcher la congestion du carrefour routier et autoroutier lyonnais et la paralysie de l'agglomération.

Au plan national, le projet s'inscrit dans une vision du développement du réseau autoroutier intégrant la réalisation des deux axes nord-sud passant respectivement par le Massif Central et par les Alpes et vise à résoudre le problème de la saturation des autoroutes A 7 et A 9 dans la vallée du Rhône et sur la côte languedocienne, problème de saturation qui pourrait appeler une nouvelle autoroute A 79.

Au stade actuel, les études portent sur les fonctionnalités du projet de contournement et non sur les tracés.

La Communauté urbaine est concernée par le débat qui s'engage sous deux aspects :

- celui de l'accessibilité externe qui influe sur son image, son développement et son rayonnement,
- celui de la fluidité de son réseau qui a des conséquences sur son fonctionnement quotidien et le cadre de vie de ses habitants.

Contenu du dossier présenté par l'Etat

Ce document est organisé autour de quatre grands thèmes :

1 - Réagir pour décongestionner l'agglomération

Lyon est un carrefour géographique important. A l'heure actuelle, en l'absence de voies de contournement efficaces, le réseau routier et autoroutier ne permet pas une gestion différenciée des types de trafic. Les trafics de transit, en particulier de poids lourds, perturbent fortement la vie et la circulation locales. L'axe A 6-A 7 et la rocade "est" dépassent, sur plus de 20 kilomètres, le seuil de 67 000 véhicules par jour en moyenne annuelle, qui marque le passage d'une situation de forte gêne à la saturation du réseau.

Etant donné la croissance attendue du trafic, cette situation devrait conduire à une paralysie de l'agglomération avec des effets négatifs sur l'environnement, les conditions de vie et le développement économique

D'où la nécessité d'organiser le réseau de voirie selon trois objectifs :

- orienter les flux en proposant des itinéraires différenciés,
- améliorer les conditions de déplacements à l'intérieur de l'agglomération,
- réaménager l'espace en affectant la voirie à d'autres usages que la seule circulation automobile, les transports collectifs notamment.

Le dossier présenté par l'Etat replace ensuite ces trois objectifs dans le cadre plus global des priorités de l'Etat, du Conseil général et de la Communauté urbaine, en cohérence avec le plan des déplacements urbains :

- garantir la fluidité du trafic national au droit de l'agglomération lyonnaise, tout en déviant les trafics de transit et d'échange hors du centre-ville ;
- relier Lyon et les sites d'intérêt économique national aux grandes villes européennes ;
- offrir une bonne accessibilité du territoire départemental aux grands sites économiques de l'agglomération ;
- accompagner le développement de l'ouest ;
- améliorer le cadre de vie ;
- favoriser l'utilisation des transports en commun.

2 - Le trafic dans l'agglomération lyonnaise

Près de 50 000 véhicules, dont plus d'un quart de poids lourds, transitent actuellement chaque jour dans la région lyonnaise. Le flux nord-sud, avec en moyenne 27 000 véhicules, est le flux principal.

Les simulations réalisées pour évaluer le trafic de transit à l'horizon 2015 et déterminer son affectation entre les différents itinéraires de l'agglomération lyonnaise prennent en compte les hypothèses suivantes :

- une croissance générale du trafic comprise entre 2 et 3,2 % par an entre 1995 et 2015 ;
- la réalisation des grands axes alternatifs nord-sud par les Alpes et le Massif Central ;
- la réalisation de l'A 89 et de l'A 432, entre l'A 46 nord et l'A 43 ;
- la réalisation de l'A 45 entre Lyon et Saint Etienne ;
- la mise à deux fois deux voies de la RN 7 et de la RN 82 jusqu'à Balbigny ainsi que la RN 88 de Saint Etienne à Toulouse ;
- la réalisation de la route Centre Europe Atlantique de l'A 6 à l'A 20.

Dans l'agglomération, le réseau de référence comprend les tronçons nord et ouest du périphérique ainsi que la liaison entre l'A 45 et le boulevard urbain sud. En outre, la continuité autoroutière de l'axe A6-A7 par Fourvière est considérée comme n'étant plus assurée à l'intérieur du périphérique de Lyon, cette partie étant requalifiée en boulevard urbain.

Enfin, les impacts de la mise en service de la ligne ferroviaire à grande vitesse Méditerranée, de l'amélioration des transports express régionaux et de la valorisation de la voie d'eau sont également pris en compte.

Ces simulations montrent qu'entre 1994 et 2015, le nombre de véhicules transitant par l'agglomération passera d'environ 50 000 véhicules par jour à 70 000 et que le trafic de transit nord-sud au droit de l'agglomération restera stable, aux alentours de 25 000 véhicules par jour.

En outre, les simulations montrent que la réalisation de la dérivation Paray le Monial-Roanne n'aura qu'un impact très limité sur le trafic de transit nord-sud au droit de l'agglomération : 300 à 500 véhicules par jour.

Les simulations réalisées à l'horizon 2015 montrent enfin que le contournement ouest, plus court que le grand contournement "est" (A 467), constitue l'itinéraire le plus apte à absorber le trafic de transit nord-sud.

Affectation du transit nord-sud selon plusieurs hypothèses de réseaux

Hypothèses de réseaux	Affectation libre	Avec effet de signalisation * itinéraire signalé
réseau de référence sans contournement "est" A 6-A 7 A 46	67 % 33 %	53 % 47 % *
réseau de référence avec le contournement "est" A6-TOP-A 7 A 46 A 467	57 % 25 % 18 %	48 % 18 % 34 % *
réseau de référence sans contournement "est" et avec le contournement ouest de l'A 6 à l'A 7 A 6-TOP-A 7 A 46 contournement ouest	37 % 14 % 49 %	19 % 7 % 74 % *
réseau de référence avec les contournements et ouest A 6-TOP-A 7 A 46 contournement ouest A 467	36 % 14 % 45 % 5 %	

Au total, si l'on ajoute aux flux de transit les trafics d'échange générés par l'agglomération et plus marginalement les trafics internes à l'agglomération, le contournement ouest de Lyon captera jusqu'à 42 000 véhicules par jour à l'horizon 2015.

Le dossier remis par l'Etat souligne, par ailleurs, que le contournement ouest n'aura quasiment pas d'influence sur le trafic interne et d'échange du tronçon ouest du périphérique mais le déchargera du trafic de transit.

3 - Les enjeux de l'ouest lyonnais

Cette partie comporte une analyse détaillée de la géographie physique, des paysages, de l'organisation de la trame viaire et des dynamiques de peuplement et de développement des territoires composant l'aire d'étude du contournement ouest.

La qualité des espaces en cause mais aussi leur mutation rapide liée à la proximité de l'agglomération lyonnaise sont deux éléments particulièrement mis en avant dans le document.

4 - Quelles solutions pour demain ?

Dans cette dernière partie, l'Etat propose trois scénarios pour l'avenir.

Dans le premier scénario, aucun contournement n'est réalisé. En conséquence, à l'horizon 2015, près de 50 000 véhicules par jour en transit, dont 12 000 poids lourds, avec des pointes saisonnières de l'ordre de 70 000 véhicules, traversent l'agglomération. Ces flux continuent d'emprunter l'axe A6-A 7 par Fourvière mais le tronçon ouest du périphérique et la rocade "est" sont aussi utilisés par ces véhicules en transit.

Le second scénario est celui du bouclage, au sud de l'agglomération, du grand contournement "est". Dans le meilleur des cas, cette infrastructure ne capterait que 34 % du trafic de transit nord-sud en 2015. La réalisation de ce contournement permettrait d'envisager la requalification de l'axe A6-A 7 à l'intérieur du périphérique bouclé, à l'ouest, par le tronçon ouest du périphérique (TOP). Mais la pression du trafic qui se partagerait entre le TOP et la rocade "est" nécessiterait de faire passer celle-ci à deux fois trois voies.

Le troisième scénario, qui est celui de la création du contournement ouest de Lyon, entre l'A 6 et l'A 7, est celui qui répond le mieux au problème du trafic de transit et offre les opportunités les plus importantes en matière de requalification et de limitation de capacité des pénétrantes.

Enjeux du contournement ouest pour l'agglomération lyonnaise

Dans le cadre d'une vision multimodale de l'organisation des transports de marchandises et de personnes, le réseau des grands axes autoroutiers et routiers doit assurer l'inscription de la métropole lyonnaise dans l'espace régional, national et européen, en cohérence avec les orientations de la politique des déplacements urbains.

La protection des centres urbains des trafics d'échange implique une hiérarchisation du réseau viaire, seule à même de dissocier les différents types de trafic et de mieux gérer la compatibilité des différents usages.

C'est à cette organisation d'ensemble du réseau viaire que répond le grand contournement ouest, itinéraire reliant directement les autoroutes A6 et A7, attractif pour les trafics de transit.

La réalisation de ce contournement permettra la constitution d'un réseau plus conforme aux exigences de vie quotidienne de nos concitoyens :

- l'itinéraire A6-A7 au sein de l'agglomération pourra enfin être requalifié et dédié à un usage urbain,
- le tronçon ouest du périphérique dont il importe que la réalisation soit concomitante au contournement ouest, assurera sa fonction de distribution des trafics d'agglomération et d'évitement des centres sans devoir supporter des trafics de transit.

Enfin, le contournement ouest s'inscrira dans un espace vivant et de qualité, que l'infrastructure devra respecter grâce à une insertion soignée et à des fonctionnalités limitées à sa vocation première : l'absence d'échangeurs intermédiaires permettra de protéger des effets de l'étalement économique et urbain dont a été préservé jusqu'à présent ce territoire ;

B - Propose de contribuer au débat sur l'opportunité du contournement ouest de Lyon en donnant un avis sur le projet important qui lui est présenté ;

Vu le présent dossier ;

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

DELIBERE

Contribue au débat sur l'opportunité du contournement ouest de Lyon en donnant un avis favorable sur le projet important qui lui est présenté.

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