

Réaménagement de l'A43 à l'entrée de Lyon

Colloque VSA – 16 octobre 2013



Direction départementale des territoires du Rhône

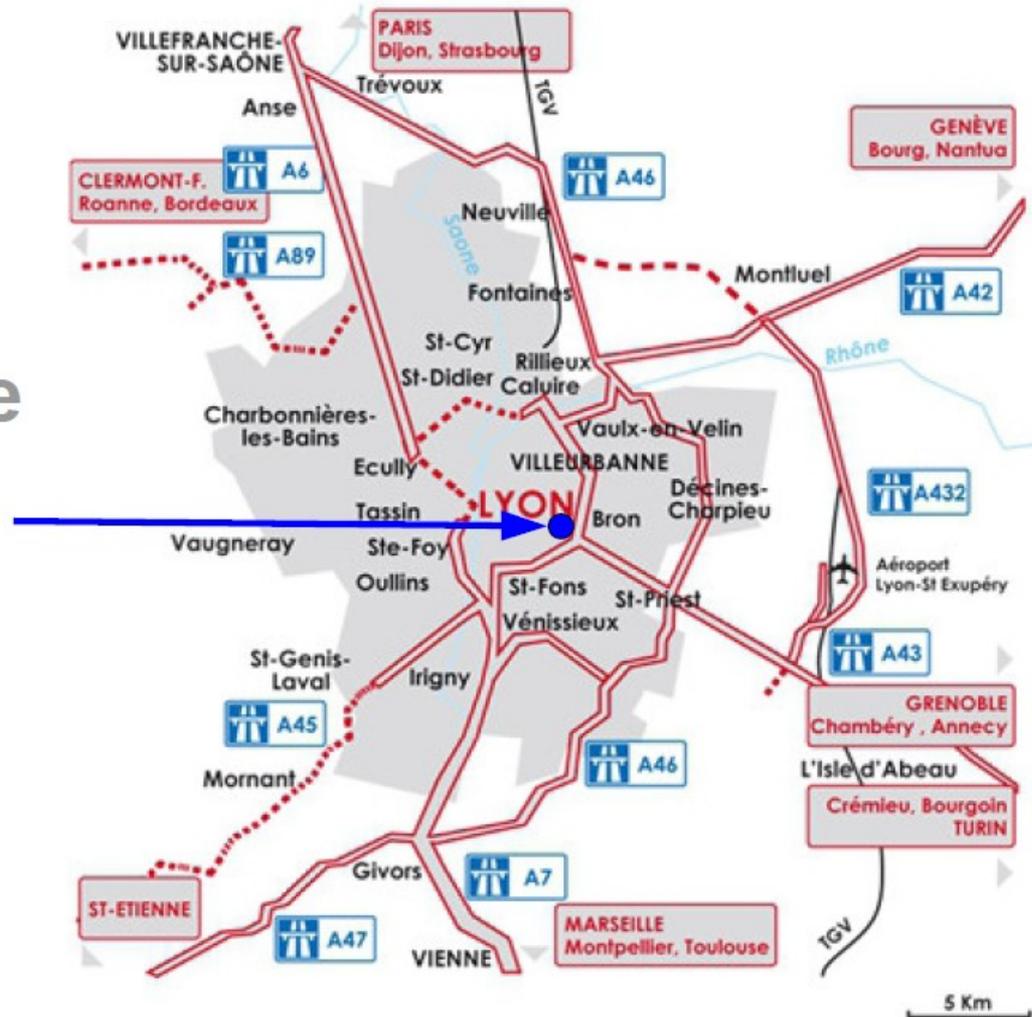
Arrondissement Urbain Transports - UD

1



PRÉFET DU RHÔNE

Requalification de l'entrée Est de l'agglomération lyonnaise



Requalification de l'entrée Est de l'agglomération lyonnaise

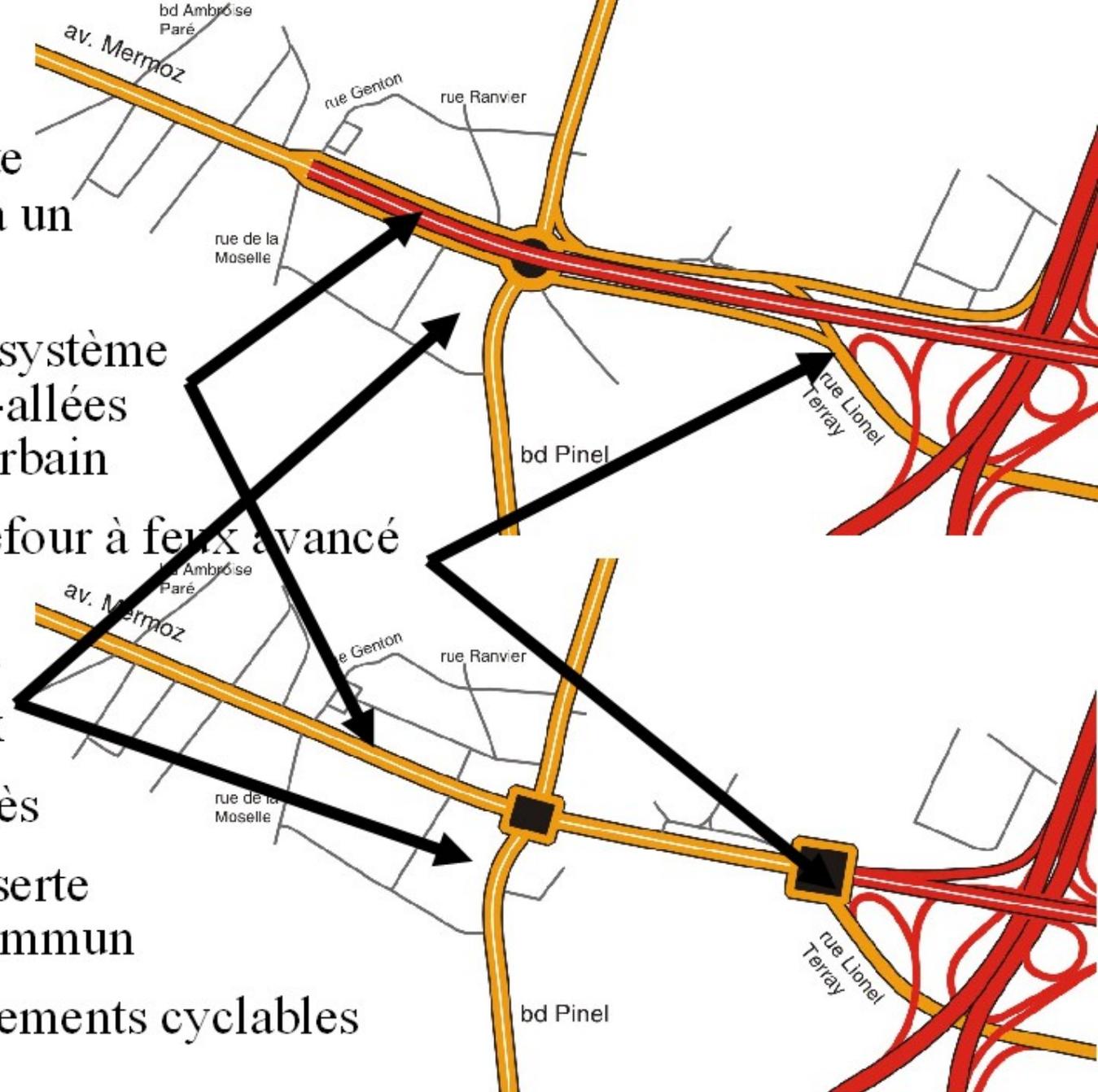
Avant



Après



- Recul de l'autoroute pour laisser place à un boulevard urbain
- Remplacement du système autoroute + contre-allées par un boulevard urbain
- Création d'un carrefour à feux avancé
- Remplacement du giratoire actuel par un carrefour à feux
- Modification d'accès
- Maintien de la desserte en transports en commun
- Création d'aménagements cyclables









Direction départementale des territoires du Rhône
Arrondissement Urbain Transports - UD

Historique du projet : lien avec le PDU

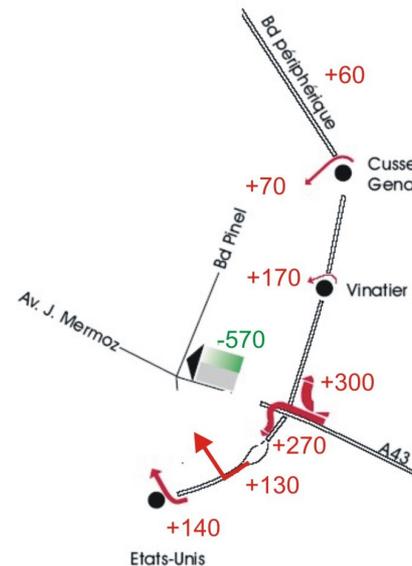
- Le projet fait partie des réflexions amont de la révision du PDU de 1997
 - Développement des transports collectifs,
 - Limitation de l'accès du centre à l'automobile (notamment limiter en capacité les pénétrantes dans Lyon)
- L'auto-pont de l'A43 à l'intérieur du périphérique est dans ce cadre :
 - Choix de supprimer les pénétrantes après le périphérique (celle de l'est étant la plus importante)
 - Étude de la hiérarchisation du réseau
 - Études globales de trafic faite par le Cete de Lyon avec identification de parking relais et hypothèses de report de trafic vers les TC
 - Études des scénarios faites selon la démarche développement durable avec l'utilisation de la grille RST02

Historique du projet : les études

- 2003-2004 - étude de plusieurs scénarios :
 - Maintenir le viaduc voire même le prolonger (le viaduc appartenait à l'État qui était peu enclin à le démolir)
 - Supprimer le viaduc mais cette solution pose la question du report du trafic (c'est le scénario défendu par le Grand Lyon)
 - Créer un souterrain pour rejoindre le périphérique...
- 2004 – décision de démolir le viaduc justifiée en partie par le choix du Grand Lyon de réaménager le boulevard dans sa totalité, de réhabiliter les quartiers Mermoz. Pour cela il fallait :
 - Convaincre l'État de détruire l'auto-pont
 - Rechercher des cofinancements => le Grand Lyon + l'État + la région (au titre de la politique de la ville)

Les craintes et risques de ce projet

- Essentiellement liées à la réduction de la fonction circulatoire avec notamment la création d'un carrefour très en amont de l'existant
 - Remontée de congestion sur l'A43 au-delà du périphérique
 - Reports de trafic sur les voiries locales (au nord en particulier)
 - Inquiétude encore plus forte pendant la phase des travaux dont le déroulement était concomitant avec ceux de la ligne T5. Avec un travail spécifique :
 - de communication,
 - sur l'étude de mesures d'accompagnement (ouverture de sites de covoiturage, parking relais, report sur les TC ...)



Les acteurs de la décision

- L'ensemble des acteurs étaient « volontaires » pour faire avancer le projet :
 - La DDE69 et la DRE et en particulier les DRDE successifs qui étaient sensibles à la revendication du Grand Lyon de transformer la voie en boulevard.
 - Un choix politique de G Collomb soutenu par les maires des villes concernées (Bron et Lyon 8ème)
- Un travail important sur la communication qui s'est faite :
 - en globalisant le projet autour de la requalification de « l'entrée est » de Lyon (A43, boulevard, voies transversales, quartiers nord et sud de Mermoz)
 - une communication portée par l'équipe de la mission 8ème qui a joué un rôle pédagogique d'explication du projet auprès des élus et des citoyens

L'organisation du projet

- Le projet a été mené de façon globale sur l'ensemble du périmètre d'étude qui comprenait : la suppression du viaduc, la requalification de l'entrée de l'A43 depuis le périphérique, la requalification du boulevard, celle des voies secondaires. Cela a conduit à :
 - une unicité de conception entre le Grand Lyon (service des grands travaux) et l'État (DDE69) intégrant l'aménagement de la voie et la requalification des quartiers traversés
 - un maître d'œuvre unique et une maîtrise d'ouvrage conjointe (Grand Lyon + État)



Les points spécifiques à ce projet

- Une bonne entente entre les différents acteurs (liée à une bonne organisation de la gouvernance des projets urbains et de transports)
- Une unicité dans la conception pour l'ensemble de la requalification (pas de découpage entre les sections « urbaines » et « routière »)
- Des décisions pas évidentes à prendre au début des études (en 2003) :
 - démolir un viaduc appartenant à l'État
 - insertion d'une voie bus sur l'autoroute A43
- Une volonté de mener des évaluations sur le système de déplacement du secteur : avant, pendant les travaux et après
- Pas de rupture dans le déroulement du projet entre la décision en 2003 et la réalisation des travaux en 2010

L'évaluation des impacts (étude CETE de Lyon)

- Les difficultés de circulation durant les travaux étaient réelles mais moindres qu'attendu sans connaître précisément les raisons
- La situation après travaux semble ne pas trop impacter les réseaux
 - Les réseaux TC n'ont pas absorbé le différentiel de trafic automobile
 - L'usage du train consécutif à la nouvelle infrastructure a augmenté (enquête spécifique)
 - Modification des habitudes de déplacement ?

