

Enseignements de l'atelier sur les solutions alternatives ou complémentaires (1ère partie), 05/12/2012



ENSEIGNEMENTS DE L'ATELIER THEMATIQUE Les solutions alternatives ou complémentaires (1ère partie) 05/12/2012 - Espace de l'ouest Lyonnais - Lyon 5e

Environ 90 participants dans la salle et 30 participants en ligne

NB : les astérisques renvoient au glossaire.

Cette séance inaugure la série de réunions et ateliers thématiques. Elle se déroule en deux parties : la première, dont nous rendons compte ici, a vu les porteurs de projets alternatifs présenter leurs solutions tandis que le maître d'ouvrage a présenté plus en détail les hypothèses sans infrastructures majeures étudiées dans son dossier.

La deuxième partie de l'atelier, le 18 décembre prochain, permettra de discuter des solutions et hypothèses présentées ici.

Les différentes présentations du maître d'ouvrage et des autres acteurs ont fait appel à de nombreuses données chiffrées qu'il ne saurait être question de retranscrire ici dans leur intégralité. Nous invitons le lecteur à consulter les archives de la réunion, et notamment les nombreuses diapositives projetées pendant l'atelier.

Les modèles de trafics

La CPDP a reçu plusieurs demandes d'études ou d'expertises complémentaires, dont une remet en question les modèles de trafic utilisés par le Grand Lyon pour élaborer son projet. L'ancienneté du modèle, l'absence de modèle multimodal (seulement en cours de construction par différents acteurs institutionnels du territoire lyonnais) ou de prise en compte des scénarios de rupture sont notamment soulevés.

Deux intervenants ont apporté leur éclairage sur les questions de modélisation. Le modèle n'est qu'un outil : ce sont surtout les hypothèses et données entrées dans le logiciel qui garantissent la validité de la modélisation. L'ancienneté des outils ne leur semble pas poser de problème car des recalibrages réguliers sont opérés sur la base de données de trafic récentes. Quant à l'utilisation d'un modèle multimodal, l'un des intervenants souligne surtout le côté pratique et économique de l'outil tandis que le second, représentant du Laboratoire d'Economie des Transports (LET), évoque la possibilité pour le Grand Lyon de recourir à l'outil multimodal déjà mis au point par son organisme (le Grand Lyon se dit prêt à examiner cette proposition, comparer ses résultats à ceux du modèle du LET, et, le cas échéant, à transmettre les résultats d'une telle comparaison à la CPDP).

Quant à la prise en compte de ruptures sociétales majeures, de tels phénomènes auraient des répercussions si lourdes sur l'ensemble de la société qu'ils dépassent la simple question de la modélisation des déplacements. Selon les mots d'un intervenant : « avec un baril à 500\$, ce n'est pas le modèle qu'il faut refaire, c'est la société. »

Des questions ont également porté sur la possibilité d'intégrer à la modélisation les interactions entre urbanisme et transports. Si de tels modèles existent, ils sont surtout utilisés dans le domaine universitaire et peu de manière opérationnelle. En outre, leurs résultats sont peu spectaculaires : selon les mots d'un intervenant, réaliser ou non l'Anneau des Sciences n'aurait que peu d'effet sur la localisation des fonctions urbaines à l'échelle de l'agglomération. Pour le Grand Lyon, les interactions entre urbanisme et transports ont bien été envisagées mais à un niveau plus global que l'Anneau des Sciences : le schéma de cohérence territoriale (SCOT*) décrit ainsi des orientations significatives en la matière.

Les données utilisées par le maître d'ouvrage

Pour élaborer son projet, le Grand Lyon a utilisé des données recueillies par divers outils. Le plus important d'entre eux est l'enquête ménages-déplacements, dont la dernière version a été réalisée en 2006. Cette enquête est réalisée, approximativement tous les dix ans, auprès de 20 000 personnes. D'autres études ont été utilisées par le maître d'ouvrage : une enquête-cordon décrivant le trafic de transit, le bilan « Coraly » analysant la charge quotidienne des voiries structurantes, une enquête origines/destinations de 2010 sur l'A6/A7, une enquête de 2010 sur le boulevard périphérique Nord (BPNL)...

Présentées par le Sytral et le Grand Lyon, ces études montrent que les déplacements internes au cœur de l'agglomération (Lyon/Villeurbanne) sont à peu de choses près aussi nombreux que les déplacements internes au reste du Grand Lyon (ces deux territoires ont une population similaire mais une superficie très différente). Si l'utilisation des transports en commun augmente, le trafic des voitures particulières diminue, surtout en raison d'une forte baisse dans l'hyper-centre (transports en commun plus denses, usage accru de la marche). Sur les voiries structurantes, le trafic a augmenté en 2010 après deux années de baisse.

Les déplacements en périphérie de Lyon, et à plus forte raison dans l'aire métropolitaine lyonnaise, restent majoritairement effectués en voiture, l'ouest lyonnais ne dérogeant pas à cette tendance. A noter qu'une partie des déplacements de l'Ouest Lyonnais vers le centre ou l'Est sont le fait de personnes habitant au-delà de la première couronne, plus que d'habitants de la première couronne eux-mêmes.

Concernant l'A6/A7, les études montrent qu'il s'agit d'un axe multifonctionnel qui, en heure de pointe du soir, supporte 10% de trafic de transit, 30% de trafic d'échange (qui vient ou qui arrive dans l'agglomération vers ou depuis l'extérieur) et 60% de trafic interne (qui vient et arrive dans l'agglomération). Tous axes compris (A6/A7, L.Bonnevay, Rocade Est), le trafic de transit s'élève à 50 000 véhicules/jour.

Dans l'ouest lyonnais, la congestion aux heures de pointe multiplie les temps de parcours par 2 voire 3, par rapport aux heures creuses. Cette congestion freine également l'usage des transports en commun, car les contraintes topographiques en limitent le développement (d'après le Grand Lyon, il n'est pas possible d'ajouter des sites propres aux voiries de l'Ouest sans interdire ces voies aux automobiles).

En fonction de ces données, ainsi que des orientations du SCOT, le Grand Lyon a bâti des hypothèses concernant à la fois l'évolution socio-économique et l'évolution des déplacements. Selon ces hypothèses, à l'horizon 2030 :

- l'agglomération devrait gagner 150 000 habitants (dont 9 000 à l'Ouest) et 9 000 emplois (dont 9 000 à l'Ouest) ;
- un phénomène de décohabitation se poursuivra, portant le nombre moyen d'habitants par foyer de 2,4 aujourd'hui à 2,1 ;
- 5,7 millions de déplacements devraient être effectués quotidiennement (soit +7% par rapport à aujourd'hui) ;
- le covoiturage devrait se développer, portant le nombre moyen d'occupants par voiture de 1,36 aujourd'hui à 1,41 ;
- la mobilité individuelle devrait rester quasi-stable
- l'évolution de la demande de déplacement national et d'échange ont été définies conformément à l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets (SETRA) ; le trafic d'échange devrait croître de 1,25%/an, le trafic de transit devrait croître de 2%/an (soit 27% entre 2009 et 2030) ;
- [1>le trafic ferroviaire devrait croître de 5%/an (prolongement de la tendance actuelle)<1] ;
- 7,5% des déplacements devraient s'effectuer à vélo, dont 10% dans l'hyper-centre (hypothèse jugée volontariste, la part modale du vélo étant de 4% aujourd'hui) ;
- les déplacements en voiture particulière devraient continuer à croître (+4% par rapport à aujourd'hui).

Pour certains participants, le choix des hypothèses est très subjectif : il aurait été possible de bâtir des scénarios basés sur des hypothèses de report modal plus volontaristes.

Élaborer un projet de transport après le Grenelle de l'Environnement

Le Grenelle de l'Environnement, et notamment la deuxième loi qui s'en est suivie, conduisent les maîtres d'ouvrage à ne plus privilégier les modes routier et aérien, fortement producteurs de CO₂. Ainsi, aucun nouveau projet routier ne peut se passer d'ambition en termes de report modal, de diminution des nuisances et d'amélioration des mobilités quotidiennes.

Pour l'intervenant du LET, le dossier du débat réalisé par Le Grand Lyon semble traduire la prise de conscience de ces nouveaux enjeux, puisqu'il décrit une approche globale, présente une stratégie pour l'ensemble des déplacements à l'échelle de l'agglomération et évoque des hypothèses sans réalisation du projet.

Pour des participants, et notamment les porteurs de projets alternatifs, c'est ce dernier point qui fait débat : le maître d'ouvrage a-t-il réellement étudié les solutions sans infrastructure routière majeure avant d'élaborer son projet ? Sans toujours dénier le travail exposé dans le dossier du débat, ces participants le jugent à tout le moins insuffisamment développé, notamment en ce qui concerne le potentiel des transports en commun.

Des critiques sur l'accroissement des capacités routières, que le maître d'ouvrage réfute

Pour certains participants, réaliser le tronçon ouest du périphérique ne permettra pas d'améliorer les mobilités, pour deux raisons :

- lorsqu'une infrastructure routière est créée pour en soulager une seconde, les deux se retrouvent saturées à terme (exemple de la Rocade Est par rapport au tunnel de Fourvière) ;
- les voiries de l'Ouest, déjà congestionnées, se trouveraient saturées si elles devaient en outre supporter le trafic d'accès à l'Anneau des Sciences.

[2>A propos du premier argument, le maître d'ouvrage réfute l'idée d'accroissement des capacités routières : le projet ne s'ajouterait pas à l'A6/A7 mais s'y substituerait dans une large mesure.<2] Concernant l'accès à l'Anneau des Sciences, le maître d'ouvrage concède une légère augmentation du trafic à proximité des échangeurs, sans commune mesure cependant avec les bénéfices attendus de la requalification de l'A6/A7.

Certaines critiques de l'Anneau des Sciences évoquent par ailleurs une rentabilité financière introuvable. Ce débat sera repris au moment de la réunion relative aux aspects financiers.

[3>Les solutions alternatives, basées sur un effort accru envers les transports collectifs<3]

Quatre solutions alternatives au projet du Grand Lyon sont présentées, qui ont pour point commun de proposer un effort envers les transports en commun plus important que celui exposé par le Grand Lyon. Ces acteurs estiment que cet effort suffirait à absorber le volume de trafic supprimé de l'A6/A7, dont la requalification est annoncée par tous comme l'un des objectifs principaux (certains estimant même qu'elle peut et doit être réalisée à très court terme). D'ailleurs, si le débat porte pour l'instant sur la réponse à apporter aux objectifs définis par le maître d'ouvrage, ces objectifs semblent en revanche relativement partagés.

Ces propositions se basent sur les projets de transports en commun prévus au SCOT, auxquels ces acteurs adjoignent différentes propositions en matière de transports en communs lourds vers l'Ouest. Certains de ces projets alternatifs reprennent les actions entreprises dans le cadre du projet de « Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise » (REAL).

Les solutions présentées dans cet atelier se traduisent notamment par :

- un cadencement accru de la ligne de tram-train de l'ouest ;
- des prolongements de cette ligne, notamment entre Saint-Paul et Part-Dieu ;
- la transformation de la ligne LEOL en 4^{ème} branche de l'ouest lyonnais ;
- une liaison Brignais-Hôpitaux Sud ;
- l'amélioration du « RER » Givors-Perrache ;
- la transformation de l'A6/A7 dans Lyon ainsi que le Cours de Verdun en boulevards urbains, en les équipant de transports publics de capacité suffisante pour transporter quotidiennement des dizaines de milliers de personnes aujourd'hui en voiture (les tenants de ces propositions parlent ainsi d'inverser la démarche proposée par le projet) ;
- la réalisation d'un transport en commun en site propre urbain sur l'axe nord-sud, depuis le tunnel de Croix Rousse jusqu'à Oullins, avec des liaisons avec le secteur Part-Dieu et Presqu'Île ;
- la réalisation d'un transport en commun en site propre péri-urbain allant vers le nord ouest jusqu'à la porte de Lyon-Limonest (en utilisant l'autoroute A6), vers le sud ouest vers Alaï et Craponne, puis depuis Alaï vers les Hôpitaux Sud par la D432 ;

- une liaison péri-urbaine, appelée « Express Ouest-Sud Lyonnais » qui se rapproche de la proposition précédente mais qui se prolonge vers le sud-est en traversant le Rhône jusqu'à l'hôpital de Feyzins-Vénissieux (tram T4) ;
- une liaison ferroviaire de tram-train express, sur une partie de la ligne de tram-train entre Chaponost et les Hôpitaux Sud ;
- une liaison vers le pôle multimodal de la Gare de Oullins/ La Saulaie, partiellement en souterrain sous la colline de Montmein et les quartiers situés au sud-est de la Grande Rue de Oullins ;
- une autre liaison, des Hôpitaux Sud vers Saint-Genis-Laval (Quartiers Champlong et les Basses Barolles) et Brignais à réaliser sur les emprises prévues pour le raccordement de l'hôpital à l'A450 ;
- la création d'un axe lourd Alai-Perrache soit par la réalisation du prolongement de la ligne A du métro qui desservirait le secteur de la Confluence et le 5e arrondissement, soit par la réalisation d'une liaison ferroviaire.

Les porteurs de projets alternatifs indiquent que leurs propositions doivent s'accompagner d'une amélioration du maillage par les transports en commun de proximité. L'articulation avec des modes doux est également soulignée, dont ces acteurs souhaitent le développement par divers aménagements.

Des participants soulignent par ailleurs que le renforcement de diverses lignes de transports en commun peut produire des résultats plus rapidement qu'en 2025, date envisagée pour la mise en service de l'Anneau des Sciences. D'autres, à l'appui de leurs propositions de construction de tunnels dédiés à des transports en commun lourds, soulignent que de telles mesures ne seraient pas plus coûteuses que l'Anneau des Sciences. A noter, outre les questions d'infrastructures, que plusieurs participants appellent à l'intégration de la billettique et de la tarification à l'échelle de l'agglomération (billet unique, carte multimodale). Le péage urbain est aussi évoqué. [4>Enfin, certains mettent en question le niveau d'investissements nécessité par le projet d'Anneau des Sciences, qui entraînerait selon eux une trop forte augmentation de l'endettement des collectivités territoriales.<4]

Le Grand Lyon convient de la nécessité d'intensifier et de développer les transports en commun, rappelant que de telles mesures font d'ailleurs partie intégrante de son projet, à vocation multimodale. Néanmoins, les besoins en transports de l'Ouest lyonnais, de même que la requalification de l'A6/A7 entre autres objectifs, ne peuvent selon lui pas être assurés par les transports collectifs sans réalisation de l'Anneau des Sciences. Les trois hypothèses qu'il a étudiées (mise en œuvre de tous les projets prévus au SCOT sans requalification de l'A6/A7, avec requalification de l'A6/A7, avec création supplémentaire de corridors TC lourds) produiraient des impacts négatifs sur la congestion routière, dont pâtiraient également les transports en commun. Le maître d'ouvrage considère que toutes les possibilités ont été explorées en matière de corridors de transport en commun lourds, d'autant que les densités de population sont insuffisantes pour pouvoir multiplier les dessertes par le métro. Il considère enfin que les perspectives de report modal sont limitées, aussi bien concernant les déplacements de périphérie à périphérie (très diffus) que des déplacements sur l'A6/A7 (dont seuls 25% pourraient être reportés selon lui).

Des hypothèses et des propositions mises en débat le 18 décembre

Ainsi, cette première partie de l'atelier sur les solutions alternatives ou complémentaires montre des divergences centrées sur le potentiel des transports en commun : pour le maître d'ouvrage, leur développement est impératif, mais l'Anneau des Sciences n'en est pas moins nécessaire. Pour d'autres participants en revanche, un tel argument se base sur des hypothèses

insuffisamment volontaristes et un développement suffisant des transports en commun peut rendre superflu l'Anneau des Sciences. Les participants disposent désormais de deux semaines pour étudier plus finement les propositions et données évoquées lors de la première partie de cet atelier (voir l'intégralité de ces documents dans les archives de la réunion), dont la seconde partie permettra de débattre.

A cette date, le Grand Lyon répondra également aux questions posées dans cette première séance :

- le maître d'ouvrage indique qu'une partie des déplacements de l'Ouest Lyonnais vers le centre ou l'Est sont le fait de personnes habitant au-delà de la première couronne : quelle part des déplacements est-ouest cela représente-t-il ?
- quelles hypothèses le maître d'ouvrage a-t-il pris en compte sur l'usage du vélo, dans le sud-ouest de Lyon notamment ?
- de quelle manière le coût des carburants a-t-il été pris en compte dans les modèles présentés par le Grand Lyon ? Quelles hypothèses de coût ont-elles été utilisées ?

[1]

Tram-train sur l'Ouest

par Grosjean Pierre (Sainte-Foy-lès-Lyon) le 15 décembre 2012 à 17:45

Il paraît très restrictif de juste appliquer un prolongement de tendance de l'usage ferroviaire à l'ouest. Les 3, sans doute 4 lignes de tram-train constituent un développement unique en France, avec de nombreuses gares pouvant desservir des localisations difficiles. Le potentiel est nettement plus fort si on s'attache à le mettre en valeur : parcs-relais, rabattement, modes doux, urbanisme futur (prévu au SCOT)

[2]

Accroissement ou non de capacité routière?

par Grosjean Pierre (Sainte-Foy-lès-Lyon) le 15 décembre 2012 à 17:50

Le Grand Lyon a reconnu pour le TOP à 2X2 voies une capacité de 100000 véhicules/jour. Il n'y a pas d'exemple connu où une nouvelle capacité routière ne déclenche pas un trafic supplémentaire. Surtout en périphérie d'une agglomération dynamique. C'est une incitation majeure à du mitage urbain lointain.

[3]

Éviter surtout les investissements antagonistes

par Grosjean Pierre (Sainte-Foy-lès-Lyon) le 15 décembre 2012 à 17:54

Il ne s'agit pas tant d'un effort accru que d'un effort cohérent et constant dans la lignée des 15 dernières années, donc sans revenir à des projets routiers très onéreux en agglomération et bien évidemment concurrents finaux des TC.

[4]

Et le prix des transports en commun

par Loïc Graber (Lyon 7) le 11 décembre 2012 à 12:34

A la lecture des propositions alternatives en transport en commun, j'ai vu le prix du ticket de métro grimper en flèche ! Surtout quand ces propositions parlent d'un billet unique (= tarification unique ?). Rappel : l'Anneau des sciences fonctionnera avec un péage.