



5 décembre 2012 - Atelier thématique « Solutions alternatives ou complémentaires 1 : Présentation des études » Espace de l'Ouest Lyonnais Synthèse

Jean-Paul Puyfaucher, membre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), présente le déroulé de la réunion :

- Présentation du débat public.
- Généralités sur les nouvelles approches de la décision publique en matière d'infrastructure après l'adoption des lois du Grenelle de l'Environnement et la modélisation des déplacements urbains.
- Échanges avec le public.
- Prévisions présentées par le SYTRAL et le Grand Lyon (enquêtes ménages-déplacements, utilisation des outils et données dans le cadre du projet).
- Présentation des solutions alternatives ou complémentaires sans infrastructure majeure par 4 associations et fédérations d'associations.
- Questions de compréhension.
- Présentation des hypothèses étudiées par le maître d'ouvrage afin de continuer le questionnement en vue de la 2^e phase de l'atelier thématique prévue le 18 décembre.

I Le débat public :

Principes du débat public :

- La CPDP est indépendante et neutre.
- Le débat est régi par les principes de transparence, d'équivalence et d'argumentation.
- Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses caractéristiques.
- Le dossier du maître d'ouvrage est le dossier sur lequel porte le débat.
- Le public peut s'informer, avoir des réponses à ses questions et donner son avis.
- La CPDP réalise un compte rendu du débat et la CNDP en publie le bilan dans un délai maximum de 2 mois après la clôture. Le maître d'ouvrage fait part de sa décision dans un délai maximum de 3 mois.
- Tous les documents sont accessibles sur le site internet ou à la CPDP.
- Le public dispose de nombreux moyens pour donner son avis, proposer des contributions et poser des questions, notamment via le site internet du débat public ou par courrier postal.



Calendrier du débat :

- Cet atelier constitue la 3^e réunion publique.
- Elle constitue la 1^{re} partie de l'atelier sur les solutions alternatives ou complémentaires (2^e partie le 18 décembre).
- Après une phase de présentation générale du projet, le débat entre dorénavant dans une phase d'ateliers et de réunions thématiques sur l'aménagement du territoire, les impacts du transport sur la santé et l'environnement, les aspects financiers.
- Réunions territoriales à partir de janvier.
- Réunion de clôture en février 2013.

II Généralités

En présence de :

- **Yves Crozet, Directeur du LET (Laboratoire d'Économie des Transports).**
- **Fabien Duprez, Directeur du département Mobilités CETE (Centre d'Études Techniques) de Lyon.**
- **Philippe Bossuet, directeur Prospective, Études Amont et Plan des Déplacements Urbains, SYTRAL.**
- **Emilie Fodor, Chef de projet Déplacements – Anneau des Sciences, Grand Lyon.**

Yves Crozet, Directeur du LET, présente les nouvelles approches de la décision publique en matière d'infrastructures après l'adoption des lois du Grenelle de l'Environnement :

Il y a 10 ou 20 ans, l'évaluation d'un projet routier ou ferroviaire s'appuyait sur les circulaires de Robien essentiellement centrées sur la question des gains de temps. Or cette notion de grain de temps ne suffit pas, sinon les projets de tramways de Lyon, Grenoble ou Strasbourg n'auraient pas vu le jour malgré leur contribution à la requalification du centre-ville et au développement d'une nouvelle urbanité en centre-ville.

Viennent aujourd'hui se greffer aux circulaires de Robien les lois Grenelle de l'Environnement et notamment la loi Grenelle II, qui dispose que le routier et l'aérien ne sont plus les modes à privilégier en termes d'infrastructures. Si des projets de grande envergure veulent aboutir, ils doivent répondre aux exigences du Grenelle de l'Environnement (report modal, limites des nuisances, mobilité quotidienne...).

La commission SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport) se réunit chaque semaine pour étudier les projets selon une méthodologie précise.



Les nouvelles circulaires qui découlent de ces réunions seront prêtes dans un an environ et permettront d'évaluer l'Anneau des sciences.

Elles sont élaborées autour de trois axes :

- La dimension sociale et sociétale : l'accessibilité, la complémentarité des modes de transport, ...
- La dimension environnementale : le maître d'ouvrage devra rendre compte des impacts de son projet sur la biodiversité, la faune et la flore, l'eau...
- La dimension économique : financement du projet, tarification des déplacements...

Yves Crozet précise que ces axes de réflexion sont intégrés dans le dossier du maître d'ouvrage pour la réalisation de l'Anneau des Sciences.

Fabien Duprez, Directeur du département Mobilités du CETE (Centre d'Etudes Techniques) de Lyon présente **la modélisation des déplacements urbains** :

Fabien Duprez précise que le CETE, qui réalise des études de trafic, n'a pas été mandaté pour réaliser celles du TOP mais intervient en tant qu'expert sur le sujet.

Un modèle de déplacements urbains permet de représenter le système de déplacements d'une agglomération. Il est composé :

- de données sur le contexte socio-économique, le territoire et les réseaux de transport,
- et de lois de comportements de mobilité intégrées dans un logiciel informatique qui calcule les flux de déplacements sur les réseaux de transport (que ce soit le réseau de transports collectifs ou de voirie).

Ce modèle ainsi créé permet de modéliser plusieurs scénarii à partir de l'évolution dans le temps du contexte socio-économique, de l'occupation du territoire, des comportements de mobilité et des réseaux de transport.

La situation actuelle est la base de l'élaboration de ces scénarii, à laquelle on ajoute des hypothèses communes : l'évolution de la demande de déplacements et l'évolution de l'offre de transport.

Ensuite, certaines variations entrent en compte pour élaborer différents scénarii :

- le scénario de référence : scénario optimisé le plus probable en l'absence du projet évalué. Ce scénario comprend quelques investissements mineurs visant à optimiser la situation future sans réaliser le projet évalué ni le(s) projet(s) alternatif(s). Ce scénario sert de comparatif avec les autres scénarii présentés.
- le scénario de projet : scénario comprenant le projet évalué du maître d'ouvrage et le cas échéant d'autres projets liés au projet évalué.
- le scénario alternatif : scénario qui ne comprend pas le projet évalué mais un (ou plusieurs) projet (s) alternatif (s).



Le fonctionnement d'un modèle de déplacements urbains repose sur plusieurs étapes dont celles qui consistent à établir la demande de déplacements (qui veut se déplacer pour aller où ? avec quel mode de transport ?...) et le choix de l'itinéraire pour chaque déplacement. Ces étapes sont réalisées à l'aide d'enquêtes.

Jean-Paul Puyfaucher précise que la CPDP a reçu à ce jour neuf demandes d'études ou d'expertises complémentaires. La CPDP rappelle qu'elle peut demander à la CNDP de diligenter une expertise indépendante qui devra être réalisée dans les 2 mois suivant cette demande.

Beaucoup de courriers émettent un doute sur les modèles utilisés par le Grand Lyon et le SYTRAL :

- L'ancienneté des données utilisées pour construire le modèle actuel du Grand Lyon fausserait les études.
- Le fait que le Grand Lyon dispose d'un modèle routier et le SYTRAL d'un modèle de transports collectifs serait un handicap.
- Un modèle multimodal a été approuvé par le Grand Lyon et ses partenaires en 2012, trop tard pour être utilisé dans l'élaboration du projet.
- Les évolutions sociétales et économiques (hausse des prix du pétrole, tarification écologique) peuvent induire des scénarii de rupture mal traduits dans un modèle ancien.
- Les modèles utilisés et les hypothèses de report modal formulés dans le dossier sont-ils suffisamment fiables pour étayer les conclusions du maître d'ouvrage ?
- Un modèle multimodal aboutirait-il à des conclusions différentes ?

➤ Réponses de **Fabien Duprez** :

- L'utilisation de données récentes est un plus. Toutefois, le plus important reste la projection dans le futur et les hypothèses qui vont être faites.
- Si le Grand Lyon disposait d'un modèle multimodal, il aurait été possible de faire plus d'études pour un moindre coût.
- Pour les évolutions économiques, il serait envisageable de réaliser des scénarii de test de sensibilité.
- En ce qui concerne les reports modaux imaginés, il s'agit de tendances observées.
- Un scénario de rupture n'est pas facilement modélisable, au sens où ses répercussions sur la société seraient bien plus vastes et profondes que ce que peut traiter un modèle de déplacements.



- Complément d'**Yves Crozet** :
 - Un modèle ne peut pas tout prévoir. Il sert à pointer les véritables problèmes de pression sur les infrastructures et entraîne peu à peu une adaptation du système.

Questions et avis du public

Jean Sarraillon s'enquiert de la manière dont le Grand Lyon a utilisé les modèles Thérèse et Aviso

Jean-Charles Kohlhaas, du collectif STOP AU TOP précise que si un modèle multimodal existe selon les dires d'Yves Crozet, il qui permettrait d'économiser quelques millions d'euros. Il revient également sur l'importance d'utiliser des données récentes.

Maurice Abeille, de l'association Lyon Métro Transport Public demande pourquoi les modèles permettant une interaction entre l'urbanisme et le transport n'ont pas été utilisés.

- **Éric Mullier s'interroge sur la prise en compte de l'Anneau des Sciences dans le SNIT.** Yves Crozet précise que ce projet n'est pas inscrit au SNIT.

Réponses de Fabien Duprez :

- Au sujet des données actuelles, les données sur les flux de déplacements sont effectivement anciennes. En revanche, des comptages au bord des routes ont été réalisés et ces chiffres sont intégrés aux modèles dits « recalés ».
- Au sujet des modèles d'interaction urbanisme/transport, ce ne sont pas des outils fréquemment utilisés pour les projets

Complément d'Yves Crozet :

- Un modèle LUTI pour les interactions urbanisme/transport existe mais qui propose des résultats très généraux, où l'influence des projets individuels n'apparaît qu'à la marge.

Gérard Claisse propose qu'une comparaison des résultats sur le modèle multimodal établi par le Grand Lyon et celui établi par le LET soit réalisée. Il précise également que les questions sur l'urbanisme et le transport sont traitées dans le dossier du maître d'ouvrage à travers le SCOT.

Bernard Thierry, co-président de la Darty demande si les prix du logement sont pris en compte dans les modèles.



Yves Crozet répond par l'affirmative et précise que cet aspect est pris en compte dans le modèle LUTI.

Philippe Bossuet, directeur Prospective, Études Amont et Plan des Déplacements Urbains, SYTRAL, **présente les enquêtes ménages déplacements (EMD) :**

Une enquête ménage déplacement (EMD) est un sondage réalisé auprès d'un échantillon représentatif des habitants d'un territoire qui fournit une photographie des déplacements des habitants de ce territoire un jour moyen de semaine.

La méthodologie de cette étude est définie nationalement par le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions).

Cette enquête sert à :

- Alimenter une base de données exhaustive et partagée sur les déplacements et la mobilité.
- Fournir des indicateurs fiables pour décrire la situation actuelle et identifier les enjeux.
- Mesurer l'évolution des pratiques de déplacements.
- Alimenter des modèles en vue d'estimations prospectives dans le cadre de projets.

L'EMD ne fournit pas les itinéraires mais peut estimer les distances parcourues. Il s'agit d'un outil « macro » mobilisé tous les 10 ans environ qui nécessite d'être complété avec des études plus fines.

Le SYTRAL réalise ces EMD sur un périmètre qui s'est fortement élargi depuis 2006 pour tenir compte du phénomène de métropolisation.

L'EMD de 2006, qui couvre l'aire métropolitaine lyonnaise (AML), a porté sur 20 000 personnes et présente les résultats suivants :

- 4,2 millions de déplacements par jour effectués sur l'agglomération lyonnaise dont :
 - 1,6 million internes à Lyon/Villeurbanne.
 - 1,4 million internes au reste du Grand Lyon.
 - 655 000 en échange entre Lyon/Villeurbanne et le reste du Grand Lyon.
 - Diminution de l'usage de l'automobile entre 1995 et 2006 en partie centrale de l'agglomération, passant de 52% à 47% de part modale.
 - Augmentation des transports en commun passant de 15% à 17% de part modale.
 - 365 000 déplacements réalisés par les habitants de l'AML hors agglomération lyonnaise pour se rendre dans l'agglomération puis en repartir (dont 85% en voiture et 10 % en transports en communs).

- 200 000 déplacements sont réalisés par les habitants de l'agglomération lyonnaise pour se rendre dans le reste de la métropole et en revenir (dont 83% en voiture et 3% en transports en communs).

L'usage des modes de transport diffère selon les territoires et types de déplacements.

Concernant l'Ouest lyonnais, il s'agit de déplacements internes réalisés à 60% en voiture particulière, des relations avec Lyon/Villeurbanne à 70% en voiture particulière et des échanges avec les autres secteurs du Grand Lyon à 90% en voiture particulière.

Émilie Fodor, Chef de projet Déplacements – Anneau des Sciences, Grand Lyon présente **l'utilisation des outils et des données dans le cadre du projet** :

Les différentes données de déplacements à l'échelle de l'agglomération lyonnaise utilisées dans le cadre du projet ont été établies à l'aide de :

- L'enquête-cordon qui a pour objectif d'identifier les trafics d'échange et les trafics de portée nationale à l'échelle du Grand Lyon.
- Le bilan Coraly qui consiste à obtenir l'ensemble des charges de trafics sur l'ensemble du réseau structurant un jour ouvré moyen.
- L'enquête réalisée par l'agence urbanisme en juin 2011 sur le trafic routier de l'agglomération lyonnaise.
- Les enquêtes sur la fréquentation et les transports en commun.
- L'enquête sur l'A6/A7.
- L'enquête réalisée sur le Boulevard Périphérique Nord de Lyon.
- Les enquêtes de temps de parcours sur 11 itinéraires.
- L'enquête sur les lignes de bus sur l'ouest lyonnais.
- L'enquête sur le réseau ferroviaire.

Au regard de ces enquêtes, à l'échelle de l'agglomération, le réseau routier apparaît congestionné et mélange les fonctions (trafic national, international, d'échange, interne à l'agglomération...). Le trafic automobile dans le centre a diminué grâce à des transports collectifs performants. À l'échelle de l'ouest, le réseau routier est saturé et souffre d'un manque de maillage structurant.

Le réseau de transports en communs urbains apparaît comme peu attractif et contraint par la topographie du territoire.

Le réseau TER est en développement mais ne peut suffire à résoudre les problèmes de mobilité.

Les hypothèses d'évolutions de mobilité en 2030 se basent sur l'évolution socio-économique envisagée dans le SCOT et l'évolution de la demande de déplacements.

Les données, outils et hypothèses utilisés permettent la construction d'un horizon à 2030 qualifié de "tendanciel volontariste".



Ce scénario prospectif, qui semble le plus à même de se réaliser en fonction des méthodes et valeurs officielles de référence disponibles, s'appuie sur trois piliers :

- Le prolongement des tendances actuelles pour les éléments extérieurs au territoire (évolution des comportements, échange, transit, etc.).
- La mise en œuvre des objectifs de développement du territoire du SCOT.
- La mise en œuvre des objectifs de politique publique en termes de déplacements (TC, vélo, covoiturage, etc.).

Dans cet horizon futur, les déplacements en véhicules particuliers (VP) évoluent légèrement à la hausse, mais nettement moins que les modes alternatifs tels que les transports collectifs et modes doux. La part modale du mode VP sera en revanche plus faible qu'aujourd'hui. L'augmentation même modérée, des flux VP impliquerait un renforcement des dysfonctionnements et des problèmes actuels.

Cet horizon permet donc de comparer le scénario Anneau des Sciences avec les autres scénarii – notamment le scénario de référence – en fonction de leur capacité à répondre aux objectifs de territoire.

Questions de François-Noël Buffet, sénateur du Rhône et maire d'Oullins

- Comment distinguer le trafic d'agglomération et le trafic d'échange ?
- Comment distinguer le trafic national et international ?
- Qui vient de la 2^e ou 3^e couronne pour traverser la communauté urbaine et franchir le Rhône ?

Réponses apportées par **Émilie Fodor** :

- On parle de **trafic d'agglomération** lorsque l'origine et la destination du trajet restent à l'intérieur de l'agglomération. Le **trafic d'échange** est défini lorsqu'une personne extérieure à l'agglomération lyonnaise rentre dans l'agglomération et inversement. Enfin, une personne reliant Marseille à Paris passe par l'agglomération lyonnaise mais ne s'arrête pas. Il s'agit donc d'un **trafic de transit**.
- Le Grand Lyon ne peut fournir ces chiffres aujourd'hui mais les études sont consultables à la CPDP.

Jean-Paul Puyfaucher demande au Grand Lyon de fournir ces chiffres.

Remarque d'un participant :

Dans l'enquête-cordon, il est indiqué que les $\frac{3}{4}$ des échanges viennent de l'inter-SCOT, c'est-à-dire des SCOT autour de l'agglomération.



Jean Murard, Association Déplacements Citoyens demande à Émilie Fodor de confirmer les chiffres présentés sur l'hypothèse de croissance des véhicules de circulation à l'horizon 2030.

Émilie Fodor répond qu'une augmentation de 27% concernant le trafic d'échange et de transit à l'horizon 2030 par rapport à ce qui est observé aujourd'hui est envisagée.

Georges Chiche, de l'association Changer pour Améliorer les Déplacements à Oullins (CADO) revient sur l'exposé de Philippe Bossuet et demande si les habitants de Lyon/Villeurbanne sont ceux qui se déplacent le plus et comment expliquer cette différence ?

Réponse de **Philippe Bossuet** :

- Les volumes étudiés sont relativement similaires, malgré des surfaces de ces territoires très différentes (1,6 million de personnes pour le territoire Lyon/Villeurbanne et 1,4 million de personnes pour le reste du Grand Lyon).

III Les solutions sans réalisation d'infrastructure routière majeure

En présence de :

- **Jean-Charles Kohlhaas, STOP AU TOP**
- **Bernard Girard, co-président de la DARLY**
- **Maurice Abeille, Lyon Métro Transports Publics**
- **Jean Murard, Déplacements Citoyens**

Jean-Charles Kohlhaas, du collectif STOP au TOP, présente un scénario alternatif donnant la priorité aux transports en commun.

Selon STOP AU TOP, l'objectif premier est le déclassement de l'axe A6/A7.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle que la création d'une nouvelle voirie entraîne une augmentation du nombre de véhicules sur les infrastructures et engendre, à terme un engorgement de cette nouvelle voirie. L'exemple donné est celui de la Rocade Est qui n'a pas diminué le trafic sous le tunnel de Fourvière comme l'avait prévu M. Noir.

La réalisation du TOP, même en restreignant le trafic, n'aura donc pas d'efficacité.

En revanche, la mise en place de véritables réseaux du type RER, pour mettre en œuvre des déplacements de qualité et efficaces vers le centre et dans l'ensemble de l'agglomération, permettrait de reporter durablement de nombreux utilisateurs de véhicules particuliers de la 1^e, 2^e ou 3^e couronne qui se déplacent vers Lyon centre et Villeurbanne sur les transports collectifs.

En complément, STOP AU TOP rappelle qu'Edmond Luca de la FNAUT est intervenu la veille pour présenter les capacités théoriques du métro D, à savoir 28 000 voyages



par jour, et du Tram-train de l'ouest lyonnais, à savoir 9000 voyages par jour et par sens s'il est mené à son terme. Le métro D est à saturation en heure de pointe.

Si le maître d'ouvrage estime que le TOP permettra de soulager la mobilité de l'ouest lyonnais, STOP AU TOP démontre le contraire. En effet, lorsque lesdites voiries desserviront l'accès au TOP, elles seront autant saturées qu'aujourd'hui voire plus.

STOP AU TOP souligne que pour le coût d'une infrastructure telle que le TOP, il est possible de réaliser plusieurs lignes fortes de transport collectif.

Pour STOP AU TOP l'agglomération lyonnaise doit développer un réseau « RER » performant, le REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise), qui permettrait d'atteindre durablement l'objectif de la diminution de la circulation routière dans Lyon et l'agglomération, en particulier sur l'axe « nord-sud », mais aussi sur l'ensemble des infrastructures routières. Ce réseau devra être complété par des aménagements en faveur du réseau capillaire de transport urbains, essentiellement les bus et cars et des dispositions souhaitables pour accroître la commodité du piéton, du cycliste dans le but de limiter les déplacements individuels motorisés sur de courtes distances.

STOP AU TOP présente les montants estimés de :

- L'alternative de la ligne forte de transports en commun connectant tous les secteurs de l'ouest et du sud à Lyon, au C.H.L.S. et entre eux : 200 à 300 millions d'euros.
- Le prolongement de 4 branches du tram-train de l'Ouest lyonnais : 300 millions d'euros.
- La mise en tram-train de la ligne Givors-Perrache : 30 à 40 millions d'euros.
- La prolongation Saint-Paul – Part-Dieu : environ 300 millions d'euros.

Ces solutions représentent un tiers du coût de la réalisation du TOP.

Enfin, Jean-Charles Kohlhaas précise que selon STOP AU TOP, les chiffres donnés dans l'étude du maître d'ouvrage sur le nombre voyages que ces solutions peuvent drainer sont faibles. STOP AU TOP estime entre 60 000 et 70 000 voyages par jour reportés de l'axe A6/A7 par le Nord ou par le Sud.

Questions et avis du public

Fabien Bagnon, du collectif Venir A Lyon A Vélo (VALVE) revient sur la part modale grandissante du vélo (1,5% en 2005 et près de 4% en 2012) et demande pourquoi ne pas plus prendre en compte ce mode de déplacement dans le projet présenté ?

Pour **Jean-Charles Kohlhaas**, le vélo est complémentaire aux transports en communs du type TER, RER, Tram-train, etc...

Jean-Pierre Puyfaucher précise que le collectif VALVE aura un temps de parole en tribune le 18 décembre lors de la 2^e partie de cette réunion thématique.



Noël Bloyon, habitant de Perrache indique que la rocade n'a pas diminué la circulation sous le tunnel de Fourvière. Selon lui, le déclassement de l'autoroute et l'Anneau des Sciences diminuera cette circulation. Noël Bloyon demande où se situe le déclassement de l'autoroute dans le temps (avant la réalisation de l'Anneau des Sciences ou après) ?

Réponse apportée par Jean-Charles Kohlhaas :

Aujourd'hui, la majorité des gens se rend à Lyon et Villeurbanne. Les raisons sont multiples et ont été exposées par Yves Crozet.

Sur la question du déclassement, Jean-Charles Kohlhaas confirme les dires de Noël Bloyon : pour diminuer la circulation sur l'axe A6/A7, il faut déclasser cet axe au plus vite. Il précise qu'il est possible de le faire dès aujourd'hui au vu des trafics présentés entre autres. Il est également nécessaire de réduire l'espace disponible pour la voiture.

Bernard Girard, co-président de la DARLY, présente un projet alternatif en faveur d'un développement de transports en commun :

Selon la DARLY, pour un développement équilibré et écologique de la ville, pour une mobilité d'avenir, pour une vraie prise en compte des enjeux du XXI^e siècle, il est nécessaire de penser différemment les déplacements. La DARLY dépose une contribution en faveur d'un développement des transports en commun secondé par des modes non motorisés (vélo, piétons) et par la voiture, utilisée avec raison.

La DARLY propose donc la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) urbain, un TCSP péri-urbain, une liaison routière sur le RD 342, une liaison ferroviaire, des infrastructures spécifiques au départ des hôpitaux sud (pont réservé aux piétons et modes doux, liaisons routières...)

En dessinant des axes de transports en commun forts qui relient le Nord-Ouest, Perrache et le Sud-Ouest, le Grand Lyon répond aux problèmes, mais insuffisamment selon la DARLY : la Grande Rue dans Oullins et Saint-Genis-Laval, la RD50 le long de l'Yzeron à Oullins, la RD489 dans Tassin, l'avenue Barthélémy Buyer, la Montée de Choulans et l'avenue de la 1^{ère} Division Française Libre ne peuvent pas être utilisées comme axes forts de transports en commun sans engorger les quartiers.

La proposition de DARLY est de s'appuyer sur les esquisses du Grand Lyon, et d'inverser la démarche :

- Commencer par transformer l'A6 et l'A7 dans Lyon ainsi que le Cours de Verdun en boulevard urbains, en les équipant de transports publics de capacité suffisante pour transporter quotidiennement des dizaines de milliers de personnes aujourd'hui en voiture. Les larges emprises des autoroutes A6, A7 et A450, du Cours de Verdun et de l'Axe Nord-Sud, qui pénètrent et traversent



le cœur de l'agglomération constituent une opportunité remarquable pour l'implantation de corridors de transports en commun, majoritairement de surface, à forte capacité, mais économiques en construction.

Les solutions proposées par la Darly :

- **Un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) urbain** sur l'Axe nord-sud et sur l'A7 (rive droite du Rhône) réaménagés depuis l'entrée du tunnel de la Croix-Rousse, longeant la Presqu'île, La Mulatière et Oullins, jusqu'au Pôle multimodal. Relié au secteur Part-Dieu par la rue Servient, ou par le Pont et le Cours Lafayette. Une branche traversera la Presqu'île par le Cours de Verdun totalement réaménagé, en utilisant deux trémies sous le centre d'échanges de Perrache, avec une station sous celle du métro A. Cette branche franchira la Saône par un pont, et ira vers l'Ouest par un tunnel qui déboucherait :
 - dans le secteur de Gorge-de-Loup/ ou Champvert pour se prolonger sur la bretelle de Tassin,
 - ou dans le secteur du Point du Jour / Lycée Branly / Charcot pour se poursuivre, via le quartier de Ménival, sur la bretelle de Tassin.
 Ce tunnel court-circuiterait les virages et les encombrements de l'avenue de la 1ère Division Française Libre et de la Montée de Choulans.
- **Un Transport en Commun en Site propre péri-urbain**, amorcé sur la bretelle de Tassin, et allant vers le Nord-ouest, par le viaduc de la Porte du Valvert et sur l'A6 - transformée en boulevard urbain - jusqu'à la Porte de Lyon / Limonest (environ 8 km). Il traverse au passage les abords de La Duchère, Ecully Le Pérolier et le pôle économique Techlid. Vers le Sud-ouest, ce TCSP rejoint Alaï par le trajet de LEOL, puis Craponne.
- **Depuis ALAÏ**, la DARLY propose :
 - **une liaison routière sur la D342** (tracé de la ligne TCL 14) raccordée à l'Ouest d'Oullins (par la rue Francisque Jomard élargie entre Beaunant et Le Golf -Tracé de la Ligne TCL 63-) jusqu'aux Hôpitaux Sud.
 - **une liaison ferroviaire express** sur une partie de la ligne de Tram-train de Brignais entre Chaponost (quartier Le Devais) et les Hôpitaux sud.
 Ces deux aménagements, complétés par celui sur la bretelle de Tassin, constituent une ROCADE OUEST, et remplacent avantageusement les transports en commun hypothétiques proposés dans les tunnels de l'Anneau des Sciences.
- **Au départ des Hôpitaux-sud :**
 - **une liaison vers le pôle multimodal de la Gare d'Oullins/ La Saulaie**, partiellement en souterrain sous la colline de Montmein et les quartiers situés au sud-est de la Grande Rue d'Oullins.



- **un pont réservé aux piétons, modes doux et bus** reliera le quartier de La Saulaie et le quartier de Gerland.

- **une autre liaison**, des Hôpitaux-sud vers Saint-Genis-Laval – Quartiers Champlong, les Basses Barolles – et Brignais sera réalisée sur les emprises prévues pour le raccordement de l'hôpital à l'A450 et en longeant partiellement cette autoroute.

La DARLY précise également que des mesures d'amélioration de la circulation des bus et cars devront être envisagées et une politique de multiplication de ces tracés courts devrait être appliquée avec constance pour créer une « porosité » des quartiers, une maille serrée de voies tranquilles et permettre l'émergence de la « Ville des courtes distances », qui limite l'usage de la voiture.

Maurice Abeille, de l'association **Lyon Métro Transports Publics** présente un scénario alternatif centré sur les transports en commun.

Partant du scénario de référence qui préconise :

- La requalification de l'A6/A7 (un objectif partagé par l'association).
- L'urbanisation des zones desservies ou prévues de l'être par des transports collectifs performants.
- La restructuration et le renforcement des quartiers peu denses aujourd'hui pour en améliorer la desserte en transport en commun.

Lyon Métro Transports Publics précise que l'Etat doit prendre une décision quant à une solution capable de résoudre les problèmes de transit dans l'agglomération.

Le PLU-H (plan local de l'urbanisme et de l'habitat) est donc réexaminé autour d'une orientation précise : celle d'urbaniser autour des pôles prévus pour la desserte de transports collectifs. Aujourd'hui les scénarii proposés n'envisagent qu'une urbanisation accrue autour du CHU de Lyon Sud.

Lyon Métro Transports Publics a scénarisé :

- La création d'un Express ouest sud lyonnais (EOSL) : un bus à haut niveau de service qui utiliserait les voiries actuelles améliorées de l'ouest lyonnais avec deux variantes dans ce projet : l'une qui rejoindrait directement Oullins Gare, l'autre qui passerait par Hôpital Sud.
- La création d'un tunnel pour les transports collectifs en prolongement de celui de Perrache en direction d'Alaï, ou le prolongement du métro A sur le quartier Confluence jusqu'à la Darse qui rejoindrait ensuite Alaï, ou le prolongement du métro A jusqu'à Confluence.

Lyon Métro Transports Publics note que la solution de relier Brignais aux Hôpitaux-Sud par le métro, précédemment proposée par l'association, a été retenue dans le scénario de référence.



Lyon Métro Transports Publics rappelle que la mise en place d'une tarification des déplacements est indispensable pour changer les comportements et propose différentes solutions de tarification :

- Le péage de cordon.
- Le péage de zone.
- La carte multimodale ou un concept du même ordre (solution plébiscitée par Lyon Métro Transports).

Jean Murard, de l'association **Déplacements citoyens** propose des actions rapides sur l'existant et des infrastructures nouvelles. Il introduit sa présentation en insistant sur la nécessité de travailler sur des solutions alternatives ou complémentaires de transports en commun :

- Parce qu'elles n'ont pas été suffisamment travaillées à ce jour.
- Parce que les scénarios financiers du TOP ne sont pas crédibles : le TOP entraînerait une très forte augmentation de l'endettement des collectivités locales (le Conseil Général et le Grand Lyon), et un couple péage/fréquentation très difficilement soutenable.
- Parce que le TOP se situe dans une perspective de fuite en avant routière et autoroutière contre productive en terme de pollution atmosphérique et d'émission de CO₂.
- Parce que son utilité même pour le trafic, essentiellement local, passant aujourd'hui dans le tunnel de Fourvière n'est pas démontré.
- Parce que le renforcement des transports collectifs peut être réalisé à une échéance beaucoup plus proche que celle de 2025, prévue pour le TOP.
- Parce que Lyon a déjà un réseau de transports en commun globalement très efficace, avec un réseau métro très attractif, et qu'il est fortement améliorable, notamment sur la moitié Ouest de l'agglomération.

Déplacements citoyens propose :

- Le renforcement de la ligne B du métro : avec un prolongement jusqu'aux Hôpitaux Sud et une automatisation.
- Le renforcement de la ligne D du métro : avec des rames de 4 voitures au lieu de 2.
- Le renforcement du réseau de tramway sur la ligne T1 : en cours de prolongement de la Confluence jusqu'à Gerland, il conviendrait de la prolonger vers les Hôpitaux Est et la Doua.
- Le renforcement des lignes de TER : si les lignes de TER de l'Ouest Lyonnais ont été renforcées sous l'autorité de la Région Rhône-Alpes, avec la mise en service de Tram-train, il conviendrait de renforcer l'infrastructure, en la faisant passer d'une voie à deux voies sur environ 1200 mètres dans le tronçon commun entre Tassin et Gorge de Loup.



- Le renforcement du réseau de surface : avec la création ou le renforcement de plusieurs sites propres en rocade, en radiale ou en diamétrale sur la moitié Ouest de l'agglomération.

Questions et avis du public

Claude Mouchikhine, membre de STOP AU TOP, considère que le Grand Lyon n'a pas étudié sérieusement les solutions basées sur les transports en commun. Il partage l'objectif de requalifier l'A6/A7, sans pour autant que d'autres habitants supportent les problèmes qu'enduraient les riverains de l'A6/A7.

Jean Torriero, habitant de Lyon rappelle que le ferroviaire n'est pas une solution et que l'agglomération a besoin d'un périphérique complet.

IV Présentation des prospectives de mobilité et des 3 « hypothèses » étudiées par le maître d'ouvrage

Olivier Laurent, responsable du service Déplacement au Grand Lyon revient sur des détails qui n'ont pas été fournis lors des précédentes réunions. Il rappelle que toutes les hypothèses présentées sont prévues en accompagnement du projet de l'Anneau des Sciences.

L'enquête ménage déplacements (EMD) a permis de constater que les ménages de l'ouest lyonnais :

- Se déplacent un peu plus que ceux du reste de l'agglomération.
- Sont un peu plus motorisés

Il est donc important de développer une offre de transports collectifs plus adaptée à ces ménages.

Les développements prévus :

- Un renforcement significatif des lignes ferroviaires qui suppose une augmentation de 8000 voyageurs par jour grâce à ces aménagements réalisés ou programmés.
- Un renforcement (en cours) des transports collectifs urbains.



A partir de cette photographie sur le réseau de transport, les 3 hypothèses étudiées sont :

- **Hypothèse 1 : Mise en œuvre des projets de transports collectifs de l'agglomération prévus au SCOT**

Les projets pris en compte :

- **Sur le réseau de transport collectif** : le prolongement de la ligne B du métro jusqu'aux Hôpitaux Sud, la réalisation de plusieurs lignes fortes complémentaires : LEOL, A2, A4 Nord, A7, A8, la ligne Brignais-Hôpitaux, une nouvelle offre de service en tram-train sur la branche de Sain-Bel et sur la branche de Brignais, la réouverture de la ligne Givors-Brignais.
- **Sur le réseau viaire** : A89, A45 et Boulevard Urbain Est réalisés, pas de requalification d'A6/A7, ni des voiries dans l'ouest, pas d'Anneau des Sciences.

Cette hypothèse ne permet pas d'améliorer les dysfonctionnements observés à ce jour.

- **Hypothèse 2 : Mobilisation du réseau routier existant en faveur des transports collectifs**

Les projets pris en compte :

- **sur le réseau de transport collectif** : celui inscrit au SCOT.
- **sur le réseau viaire** : la requalification de l'axe A6-A7 en boulevard urbain avec sites propres, aménagement modes doux, larges trottoirs et l'apaisement des voiries de l'ouest, traversant les centres villes : mise en place de sites propres bus, réductions des vitesses...

Malgré les aménagements au profit des transports collectifs, et en prenant en compte l'attractivité de l'agglomération et le développement démographique, **ce dispositif ne permet pas d'atteindre les objectifs fixés à savoir : apaiser et optimiser le trafic routier, et d'améliorer la desserte de transports en commun.**

- **Hypothèse 3 : Recherche de nouveaux corridors puissants pour réaliser des transports de masse**

La desserte en transports collectifs : le relief vallonné façonne un réseau viaire peu maillé et contraint les caractéristiques des voiries, ce qui conditionne le parcours des transports collectifs urbains. En dehors des corridors identifiés au SCOT, les densités à terme ne justifient pas d'investissement sur des modes lourds. Réaliser de tels



investissements ne serait pas envisageable au regard des gains de clientèle potentiels.

La requalification de l'axe A6/A7 : selon les différentes caractéristiques observées, l'évaluation du potentiel théorique de report modal de cet axe sur les transports collectifs, démontre que la requalification apparaît comme irréaliste.

Le renforcement du réseau ferroviaire engendre un potentiel théorique de clientèle sans commune mesure avec la requalification de l'axe A6/A7.

En conclusion, aucune des hypothèses étudiées :

- **ne répond aux objectifs fixés.**
- **ne résout les dysfonctionnements.**

Ces hypothèses génèrent des coûts d'investissement et de fonctionnement en transports en commun très élevés par rapport aux densités de clientèle desservies, ce qui risquerait de mettre en péril l'équilibre financier des Autorités Organisatrices de Transports.

Il ne s'agit pas de construire des routes à la place des transports collectifs mais il s'agit d'un projet global de territoire.

Gérard Claisse intervient pour compléter les propos d'Olivier Laurent :

- Il prend en note que des contre-expertises ont été demandées à la CPDP.
- Il déclare que l'élu qui sera en charge de prendre une décision finale devrait décider de réaliser l'Anneau des Sciences dans le but de respecter le SCOT mais sous certaines conditions :
 - L'Anneau des Sciences ne doit pas être une autoroute complémentaire mais un périphérique de substitution à une autoroute qui va être supprimée (A6/A7).
 - L'Anneau des Sciences ne doit pas créer de capacités supplémentaires.
 - L'Anneau des Sciences doit être un catalyseur des transports publics dans l'ouest lyonnais.
 - L'Anneau des Sciences doit améliorer le cadre de vie des Grand Lyonnais car il n'est pas envisageable de continuer à vivre dans une agglomération avec une autoroute considérée comme un scandale urbain, environnemental et sanitaire.

Questions et avis du public

Fabien Bagnon, secrétaire de l'association les Coquelicots (Saint-Genis-Laval) revient sur l'évolution des prix du carburant à l'horizon 2030.



Michel Roux, Association des Transports et des Déplacements à Francheville demande ce qu'il en est du prolongement entre Saint-Paul et Part-Dieu du tram-train.

Réponse d'Olivier Laurent :

Le prolongement en tram-train entre Saint-Paul et Part-Dieu est inscrit au SCOT. Il a été simulé dans les hypothèses du maître d'ouvrage par un renforcement sur le réseau de surface (via la ligne de bus C3). Selon des études réalisées par la Région Rhône-Alpes il y a quelques années notamment sur le point de connexion entre Saint-Paul et la Part-Dieu, une augmentation potentielle de 5000 à 10 000 voyages est envisagée. La création d'un réseau tram-train spécifiquement dédié à la connexion entre Saint-Paul et Part-Dieu coûterait au minimum d' ½ milliard d'euros.

Philippe Bossuet du SYTRAL apporte quelques compléments à la réponse d'Olivier Laurent :

- Il faut également prendre en considération les coûts de l'énergie des transports en commun.
- Le pouvoir d'achat des ménages est bien meilleur aujourd'hui que dans les années 1970 par rapport au prix du pétrole.
- Si besoin, il est tout à fait envisageable de renforcer la ligne C3 pour relier Saint-Paul à la Part-Dieu en maîtrisant l'investissement que cela engendrerait.

Jean-Paul Puyfaucher clôt la réunion.