

TOP

**SCENARIO
ALTERNATIF
PRIORITE TC**

DECLASSER L'AXE A6/A7

- Les spécialistes des transports urbains ont démontré que la fluidité des déplacements était un mythe. Toute création d'une voirie nouvelle entraîne une illusion de fluidité momentanée, qui dure jusqu'à la saturation des deux voiries.
- Ainsi, lors de la construction de la rocade est, M. Noir nous promettait de faire sauter le bouchon de Fourvière. Tout juste 4 ans plus tard, les deux axes étaient tous les deux saturés. En revanche, l'augmentation globale des capacités routières de l'agglomération, entraînera la croissance des véhicules pénétrant dans le centre du Grand Lyon.

FAIRE LE BON DIAGNOSTIC

- **Une enquête de trafic a montré qu'à l'heure de pointe du soir, 67% du trafic est à l'origine ou à destination du secteur centre (Lyon-Villeurbanne), 25% sont des échanges entre secteurs périphériques, alors que le transit ne représente que 8%.**
- La réalisation du TOP, même en mettant en place des restrictions de trafic, n'aura donc pas d'efficacité. Par contre, la mise en place de véritables réseaux type RER, pour mettre en oeuvre 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 sur les transports collectifs.

POUR LA BONNE SOLUTION

- Pour le coût d'une infrastructure telle que le TOP, on peut réaliser plusieurs lignes fortes de transport collectif. Le Tram train de l'Ouest Lyonnais qui sera mis en place en 2011 et 2012 coûte 300 millions d'euro. Il devrait permettre le report modal de 10 à 15000 voyageurs/jour, qui empruntent actuellement l'axe A6/A7, entre le tunnel de Fourvière et la Mulatière.
- Comme d'autres grandes villes européennes, l'aire métropolitaine lyonnaise a tout intérêt à développer un réseau « RER » digne de ce nom. Ils permettraient 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.

LES ALTERNATIVES

- Pour diminuer le trafic sur l'axe A6/A7 et dans l'agglomération durablement
- Mais aussi sur les voiries de l'ouest : D42, A450, voiries de Lyon 5ème, Tassin, Ste. Foy, Francheville, Chaponost, St. Genis, Pierre Bénite, Oullins...

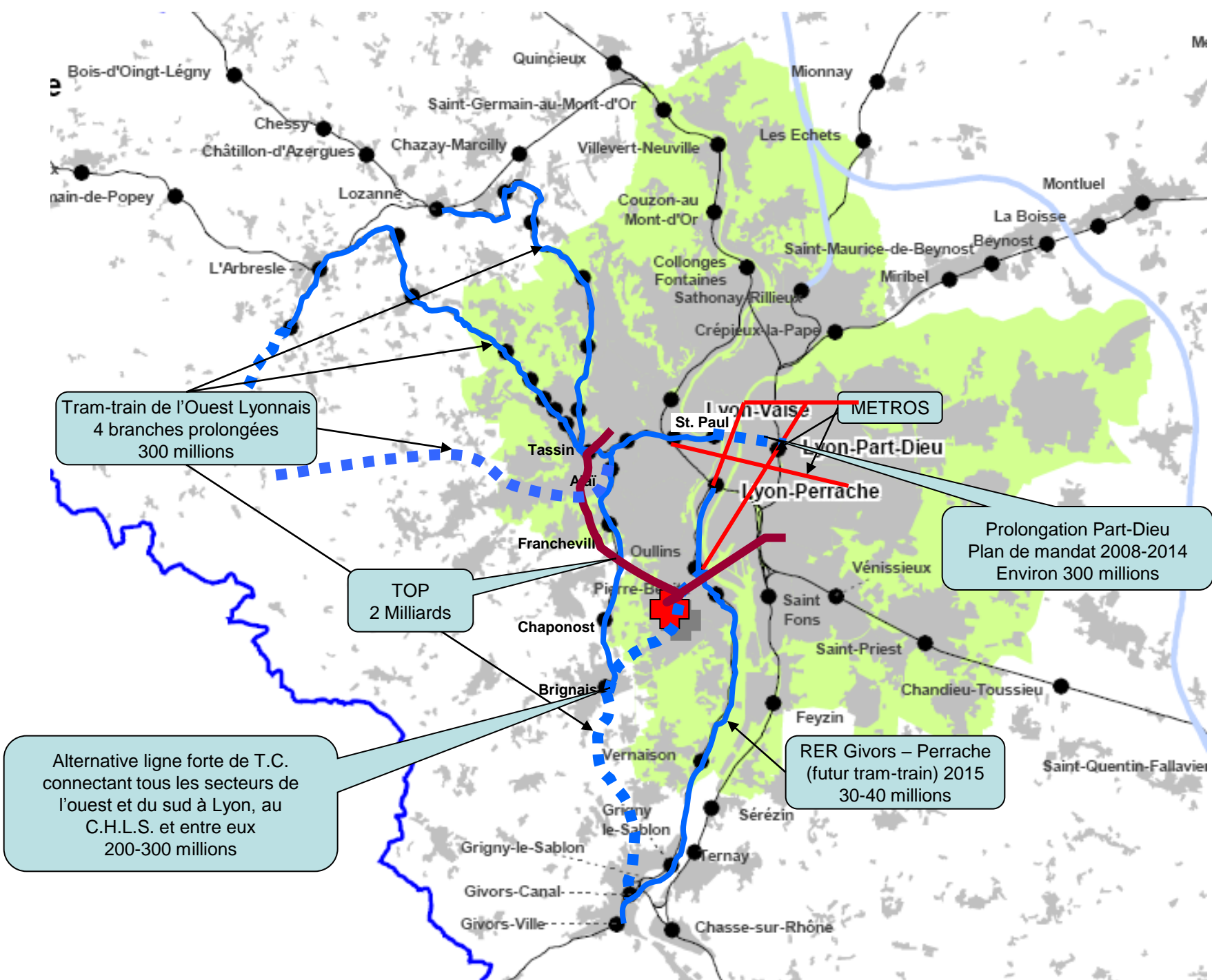
CONTENU DU PROJET

- Un réseau de type RER : REAL,
- Des compléments sur le réseau de transports urbains à forte capacité,
- Des aménagements en faveur du réseau capillaire de transport urbains, essentiellement les bus et cars.
- Des dispositions souhaitables pour accroître la commodité du piéton, du cycliste dans le but de limiter les déplacements individuels motorisés sur de courtes distances.

REAL

(Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise)

1. Cadencement à la 1/2h des 4 lignes (Paray/Roanne) – L'Arbresle/Lozanne – Part Dieu Perrache, avec le développement de la desserte de la vallée d'Azergue en amont de Lozanne
2. Cadencement au ¼ h sur Givors – Part Dieu
3. Cadencement au ¼ h sur Givors – Perrache, transformé en tram train, avec création de 2 haltes supplémentaires à Yvours (Irigny) et Confluence
4. Prolongation an amont de Sain Bel (la Brevenne) et cadencement au ¼ h
5. Cadencement au ¼ h sur Lozanne avec mise en tram train
6. Cadencement au ¼ h sur Brignais avec prolongation jusqu'à Givors (rabattement du plateau Mornantais)
7. Doublement du tronç commun (Tassin – St. Paul)
8. Prolongation de ce tronç commun jusqu'à Part Dieu
9. Transformation de LEOL en 4ème branche de l'Ouest Lyonnais (tram train) et cadencement au 1/4h
10. La réalisation d'une liaison Brignais Hôpitaux Sud Oullins, permettant d'insérer des Givors Brignais vers Oullins Perrache, et de faire de l'interconnexion (pôle multimodal d'Oullins, lignes TT OL) vers les hôpitaux sud.



REAL

(Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise)

- 2., 3. et 10. : Givors – Part Dieu, Perrache, Brignais et Hôpitaux sud : + 15 à 20 000 voyages jours
- 4., 5., 6., 7. et 9. : 4 branches de l'OL en TT au 1/4h : + 25 à 30 000 voyages jours
- 8. : prolongation OL – Part Dieu : + 10 000 voyages jours
- 1. : Azergue Lozanne L'Arbresle TER : + quelques milliers