



# Anneau des Sciences Proposition de scénario TC

Lyon Métro Transports Publics

5 décembre 2012



# 1/ Les besoins actuels de déplacement de toute la couronne ouest

- - beaucoup de déplacements internes de moins de 5 km (398 000) essentiellement en voiture
- - beaucoup d'échanges avec Lyon Villeurbanne (235 000) dont 1/4 en TC
- - peu de liaisons en rocades longues : 45 000 dans l'Ouest lui-même; seulement 23 500 du Sud Ouest avec le Sud Est
- - très peu de liaisons diamétrales Ouest-Est



- **2/ Requalifier A6 A7 est un objectif nécessaire**
- le transit traversant toute l'agglomération représente 10 %,
- à l'État de définir une solution d'exploitation ou d'investissement adaptée aux flux



### **3/ les besoins futurs de déplacements: SCOT, PLU-H**

- **n'urbaniser que les zones desservies ou prévues de l'être par des transports collectifs performants,**
- **restructurer et densifier les quartiers peu denses aujourd'hui pour en améliorer la desserte en TC.**



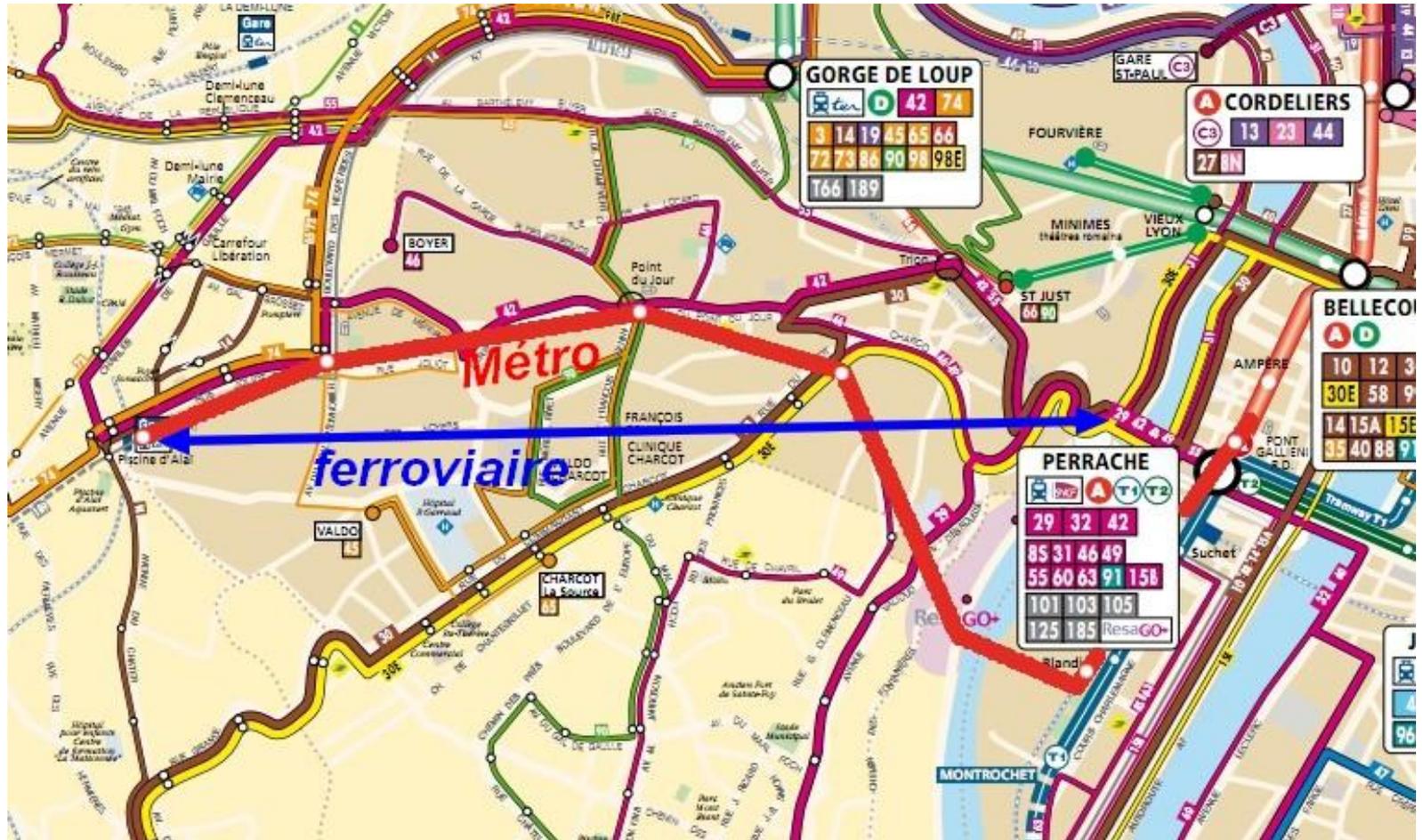


# EOSL

- s'insère dans des voiries existantes ou prévues
- l'investissement peut être étalé dans le temps
- permet de nombreuses relations
  - entre les communes et les pôles d'attractivités de l'Ouest lyonnais
  - avec les modes lourds (métro D et TER à Gorge de Loup, métro A et TER à Alaï, métro B et TER à Gare d'Oullins si option 1, métro B seul à Hôpital Lyon Sud si option 2, tram T4 à Hôpital Feyzin-Vénissieux) ;
  - avec les lignes fortes C7, C10, C12, C19, C20, C21 et C24
  - avec de nombreuses lignes des réseaux de bus urbains et départementaux



# 4 Création d'un axe lourd Alai-Perrache



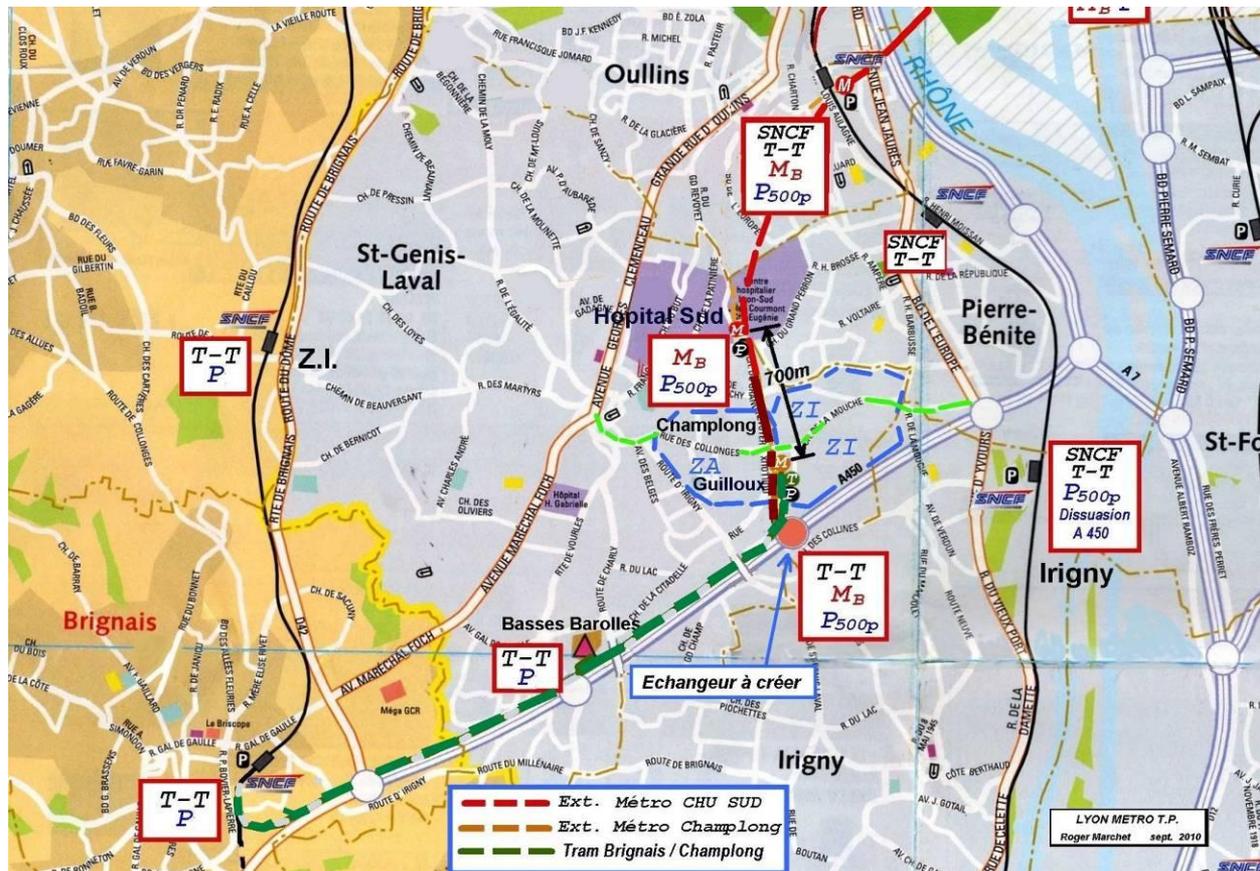


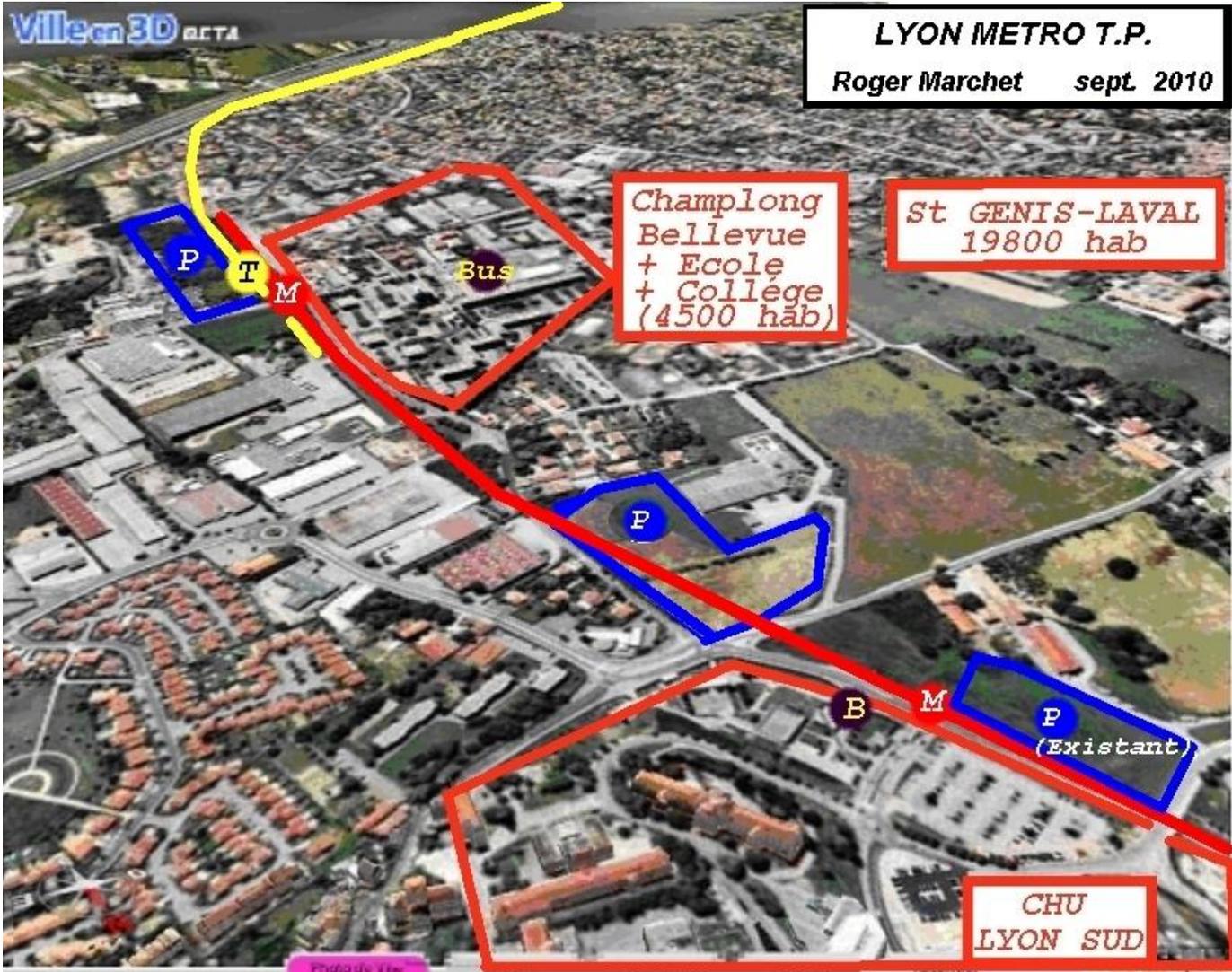
# Alaï-Perrache

- un tunnel pour le prolongement de la ligne A à partir de la gare de Perrache et station près de Confluence permettant ensuite la création de stations intermédiaires,
- ou
- un tunnel pour le prolongement d'une ligne de train (ou tram-train) en provenance du Sud ou de l'Est



# ligne B à St Genis Laval - Champlong raccord au tram-train de Brignais





Champlong  
Bellevue  
+ Ecole  
+ Collège  
(4500 hab)

St GENIS-LAVAL  
19800 hab

CHU  
LYON SUD

P T M

Bus

P

B

M

P  
(Existant)

# Péage Urbain ?

La mise en place d'une tarification des déplacements est indispensable pour changer les comportements.

- Péage cordon ?
- Péage de zone ?
- Carte multimodale ou concept du même ordre?

# Comparaisons

<b>Agglo- mération</b>	<b>Popu- lation</b>	<b>Densité hab./km2</b>	<b>marche</b>	<b>deux roues</b>	<b>TC</b>	<b>voiture</b>
<b>Vienne 2010</b>	1 600 000	4132	28	5	36	31
<b>Munich 2008</b>	1 327 000	4359	28	14	21	37
<b>Cologne 2006</b>	990 000	2494	24	12	21	43
<b>Francfort 2008</b>	670 000	2819	30	13	23	34
<b>Grand Lyon (2006)</b>	<b>1 159 000</b>	<b>2485</b>	<b>33,6</b>	<b>2,2</b>	<b>16,8</b>	<b>47,4</b>
<b>Lyon Villeu- -banne</b>	<b>570 000</b>	<b>10023</b>	<b>41</b>	<b>2</b>	<b>22</b>	<b>35</b>

# La carte de circulation multimodale

- **Le principe**

- Obligation d'acquérir un titre de transport pour se déplacer sur la voirie ou en TC
- **Abonnement**: donne libre accès aux TC et au réseau de voirie. Mais:

Impossibilité d'acheter une carte d'abonnement pour la voirie seule: une carte TC + une vignette mensuelle pour chaque VP possédée, ou une carte TC + un paiement VP à la journée

# Carte de circulation multimodale

- La carte TC est fournie à chaque membre du ménage
- L'achat de la carte n'est pas obligatoire: possibilité d'acheter des titres monomodaux, principalement pour les non résidents.

# Carte de circulation multimodale

## Ex de tarification:

- Carte TC: 30€/mois + vignette de 15€/mois et par véhicule
- ou Carte TC seule à 30€ si pas de VP possédée
- ou;: paiement au déplacement:
  - TC: 1,40€
  - VP: vignette à 7€/jour

# Carte de circulation multimodale

## Simulation sur Lyon

### Hypothèses:

Ménages non motorisés

- 50% acquièrent la carte
- 50% 10 titres TC/mois à 1,40€

Ménages motorisés

- 80% acquièrent la carte
- 20% achètent 5 droits d'entrée à 7,50€/jour

# Carte de circulation multimodale

- Hypothèses (*suite*)
- Recette minorée de 20% pour tenir compte de la fraude et de tarifs sociaux
- Nécessité d'augmenter l'offre de 10% pour tenir compte du supplément de clientèle

# Carte de circulation multimodale

- Résultats

## Calculs faits sur les données 1997

Recettes tarifaires 1997: 97 M€

Recette carte + tickets/jour: 208 M €

Supplément de recette: 113 M€

Coûts d'exploitation pour 10% d'augmentation de l'offre: 20 M€

Capacité d'investissement supplémentaire: 93M€

*Soit ~ à la recette tarifaire*

# Carte de circulation multimodale

## Conclusion

### La carte permet

- D'augmenter l'offre des TCU
- Ou de baisser les tarifs TCU
- Et/ou orienter le choix modal en faveur des TC