

- **Audition CPDP du 5 février 2013 sur le projet autoroutier de TOP (15 km) associé au renforcement et au développement par le Sytral des transports en commun**

I – Synthèse position de l'association

**Oui au renforcement et au développement des T en C, annoncé par le Maître d'ouvrage
mais avec un programme sensiblement plus ambitieux
renforçant le « modèle lyonnais » de TC**

**Non au TOP, projet autoroutier de 15 km :
gouffre financier,
faible attractivité pour le trafic local,
non sens en matière énergétique et climatique**

II – OUI au renforcement
du « modèle lyonnais »
de transports en commun

**Oui aux projets suivants de TC annoncés par le
Maître d'ouvrage (1/3) :**

- ❑ Prolongement de la ligne de métro B aux Hôpitaux Sud
- ❑ Automatisation sans conducteur de la ligne B de métro
- ❑ Renforcement en heures de pointe de la capacité de la ligne de métro D
- ❑ Ligne forte tramway, sur l'axe Confluence- Gerland- Hôpitaux Est-La Doua,

**Oui aux projets suivants de TC annoncés par le
Maître d'ouvrage (2/3) :**

- ❑ Ligne forte de bus LEOL entre Gorge de Loup, Étoile d'Alaï et Craponne

- ❑ Ligne forte de bus Perrache-St Irénée-Francheville

- ❑ Ligne forte de bus Part Dieu-Tunnel de la Croix-Rousse-Vaise-La Duchère- Ecully

**Oui aux projets suivants de TC annoncés par le
Maître d'ouvrage (3/3) :**

- ❑ Ligne forte de bus express reliant Porte de Lyon et Oullins par le tunnel de Fourvière avec requalification des autoroutes A6 et A7 en boulevard urbain.

- ❑ Ligne forte de bus de Brignais aux Hôpitaux Sud.

Mais il convient d'aller plus loin en terme de T en C :

1. en portant d'une voie à deux voies sur environ 1,3 km le secteur du tunnel des Deux Amants (entre Ecully et Gorge de Loup) sur le tronc commun des trois lignes de TER convergeant vers Saint-Paul, afin de sécuriser le trafic (50 à 60 millions ?)

Mais il convient d'aller plus loin en terme de T en C :

2. en consolidant la ligne de bus TCL (C20) Perrache-Francheville, par un site propre intégral entre Perrache et le secteur de St Irénée, avec un pont sur la Saône et un tunnel d'un peu plus d'un km court-circuitant Choulans (130 à 200 millions ?)

Mais il convient d'aller plus loin en terme de T en C :

3. en créant une ligne de bus de rocade en site protégé, entre le métro D à Gorge de Loup et le métro B à Oullins (ou aux Hôpitaux Sud) en passant par l'Etoile d'Alaï et Beaunant (40 à 60 millions ?)

4. en créant des sites protégés bus partout où c'est utile

Les propositions complémentaires qui précèdent, plus la requalification A6/A7 entre Perrache et la Mulatière (120 millions ?) concrétisent le « **modèle lyonnais de TC** »
Elles conduisent à un total de l'ordre de 400 à 500 millions,
concernant principalement le Sytral.

à comparer aux **près de 3 milliards**
du projet autoroutier de TOP

III – Repères pour travailler sur le
« modèle lyonnais »
de transports en commun

Capacité des «deux » tunnels de Fourvière

1. le tunnel routier :

8 000 voitures

ou 10/11 000 passagers à l'heure

2. le tunnel « transports en commun » du métro D

21 600 personnes à l'heure,

Avec des rames de 4 voitures au lieu de 2, le métro D pourrait transporter 43 200 personnes à l'heure, soit 4 fois plus que ce que le tunnel routier transporte avec des voitures.

Bus express dans le tunnel de Fourvière :

Economie de carburant :

Un bus express thermique consommant **35 l aux 100 km** et transportant modestement 40 personnes, pourrait économiser la circulation d'environ 30 voitures, consommant chacune environ 4 l aux 100 km, soit au total **120 litres**.

Gain de place :

Avec l'intervalle de sécurité réglementaire de 2 secondes (soit 40 mètres si l'on roule à 72 km/h) **une caravane de 30 voitures s'étalerait sur plus de 1300 mètres** sur une voie, et le bus sur moins de 60 mètres

Les Transports en Commun Lyonnais

Développement spectaculaire depuis 1978, année de mise en service du métro.

Point faible : 5^{ème} arrondmt et communes de l'Ouest

Bond de fréquentation de 54 % de 2001 à 2011

310 voyages/an/habitant en 2011

(niveau proche de celui de Paris et le double des autres grandes villes françaises)

47% des voyages 2011 avec 30 km de lignes de métro

15% des voyages 2011 avec 49 km de lignes de tram

Principaux financements du Sytral

(millions d'euros)	2001	2011	Augmentation <u>en 10 ans</u>
Versement transport	167,9	257,5	+ 53,4 %
Usagers	104,1	187,6	+ 80,2 % (1)
Grd Lyon, Département	<u>121,0</u>	<u>141,0</u>	+ 17,4 % (2)
	393,0	586,1	

(1) Pour une augmentation de la fréquentation de 54 %

(2) Le Grd Lyon et le Département ne représentent plus en 2011 que 24,1 % du total, contre 30,8 % en 2001

IV – NON

au Tronçon Ouest du Périphérique
(TOP),

tel qu'il est présenté par le Maître
d'Ouvrage

TOP : Gouffre financier

Montants à financer, en plus des TC (en milliards d'euros 2011)

- Coût de l'ouvrage : 2,2 à 2,5
- Requalification A6/A7 0,12
- Requalification voiries Ouest Lyonnais 0,15
- Intérêts financiers pendant la période de construction 0,2 à 0,3

2,7 à 3,1 milliards au total

TOP : Gouffre financier

Annuité de remboursement de l'emprunt, intérêts compris

- Avec un **emprunt de 2,83 milliards à 30 ans au taux de 4,5 %**, l'annuité constante de remboursement se monterait
- **à 174 millions par an pendant 30 ans.**

TOP : Gouffre financier

Déboursé annuel par les financeurs :

Annuité d'emprunt	174
+ Coûts d'exploitation	+17
- Recettes péage (est.)	<u>- 40</u>
Soit au total	151

151 millions x 30 ans = 4,53 milliards



TOP : Gouffre financier

Déboursé par habitant du Grand Lyon :

**4,53 milliards : 1,3 millions d'habitants
= 3 500 euros en 30 ans,**

**Soit 7 000 euros par foyer fiscal Grand
lyonnais**



TOP : Gouffre financier

**L'endettement cumulé du Grand Lyon et du
Département était de :
1,9 milliard fin 2011**

- Un emprunt de 2,8 milliard pour le TOP, conduirait à un **endettement de 4,7 milliards**
- avec un double effet négatif :
 - - sur l'appréciation des agences de notation financière et donc sur les taux d'intérêt des emprunts
 - - sur l'endettement public de notre pays.
-

TOP : Attractivité pour le trafic local ?

Avec un péage du niveau de celui de TEO, **soit 50 à 100 euros par mois pour un usage régulier, n'est-il pas illusoire d'avancer que le TOP, moins bien placé que TEO pour répondre aux besoins, lui serait plus attractif ?**

La principale chance pour le TOP d'être (modérément) utilisé, serait de drainer le trafic de transit !

TOP : Non sens énergétique et climatique

Objectifs nationaux et locaux :

- **Réduction dépendance face au pétrole**
- **Division par 4 des émissions de CO2 d'ici 2050.**
- **D'où politique de report modal de la voiture sur les TC et les modes doux.**

TOP : Non sens énergétique et climatique

Des progrès déjà réalisés dans le Grand Lyon :

Baisse de 15 % du nombre de déplacements en voiture de 1995 à 2006

Bond de 54 % de la fréquentation des T en C de 2001 à 2011

..... mais renoncement et marche arrière dans les scénarios TOP

avec une augmentation de 4%

du nombre de déplacements en voiture de 2006 à 2030

.... (de 1 848 000 à 1 925 000)

CONCLUSION

Les enjeux énergétiques, climatiques, sociaux, économiques et financiers de notre siècle devraient faire du renforcement de la politique des transports en commun un objectif majeur dans les grandes villes

Outre les projets de TC envisagés
par le Maître d'ouvrage,
Déplacements Citoyens estime
qu'il convient d'aller, sans tarder,
dans une politique beaucoup plus
ambitieuse dans ce domaine

Il convient de renoncer au projet de TOP, au coût prohibitif, qui reposerait à près de 90 % sur les contribuables, et, pour un budget 5 ou 6 fois moins lourd, de travailler à des projets de TC qui répondent aux besoins du plus grand nombre.

C'est le sens des propositions qui sont formulées au chapitre II du présent document.

Déplacements Citoyens : Audition CPDP du 5 février 2013

LIGNES FORTES DE TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS
ET LIGNES DE TRANSPORTS FERROVIAIRES PÉRIURBAINS ET INTERURBAINS

