



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Pour un **anneau** du
bon sens ! (AbS)

plutôt que prétendu « **des sciences** » (ex TOP)

Edmond LUCA Expert consultant en ingénierie des transports publics

**Quelles seraient les évolutions
de l'Ouest Lyonnais
résultant du TOP ?**

1- sur le trafic routier

- ⇒ 1- Délestage de la jonction A6/A7 par transfert sur le TOP
- ⇒ 2- Délestage de voiries de 5 communes (8 à 33%) par transfert sur les voies convergeant vers les 7 échangeurs (concerne **180 000** véh./j !)
- ⇒ 3- Trafics induits sur l'aire impactée par le TOP :
 - attractivité d'une voie délestée jusqu'à congestion* (paradoxe de Downs & Thomson)
 - à temps de transport moy. constant (1h), le temps gagné** par une nouvelle infrastructure est réinvesti pour aller plus loin, plus souvent, etc. (loi de Zahavi)

**Le TOP induirait un trafic supplémentaire
d'environ 30%*** de véh. x km**

(*) Exemple du saut du bouchon de Fourvière par la rocade Est promis par Michel Noir

(**) Alai / Hôpitaux Sud: 7 min contre plus de 20 actuellement

(***) exemple selon l'estimation du DEP pour l'A45

2- sur les nuisances

⇒ **Concentrations de polluants** à 2 x 300m des grands axes routiers

En 2011	réductions**	en 2030
NOx : seuil x 2 *	70%	seuil x 1,4 *!
PM 10 : seuil x 2,6 *	30%	seuil x 1,8 *!

TOP : Hyperconcentrations (**x 7**) aux **12 extrémités** de tunnels

⇒ **CO₂**

Avec une réduc. moy. de CO₂/ véh. de 4% par décennie et un trafic induit de 30%, la génération de CO₂ en 2030 / 2011 augmenterait de:

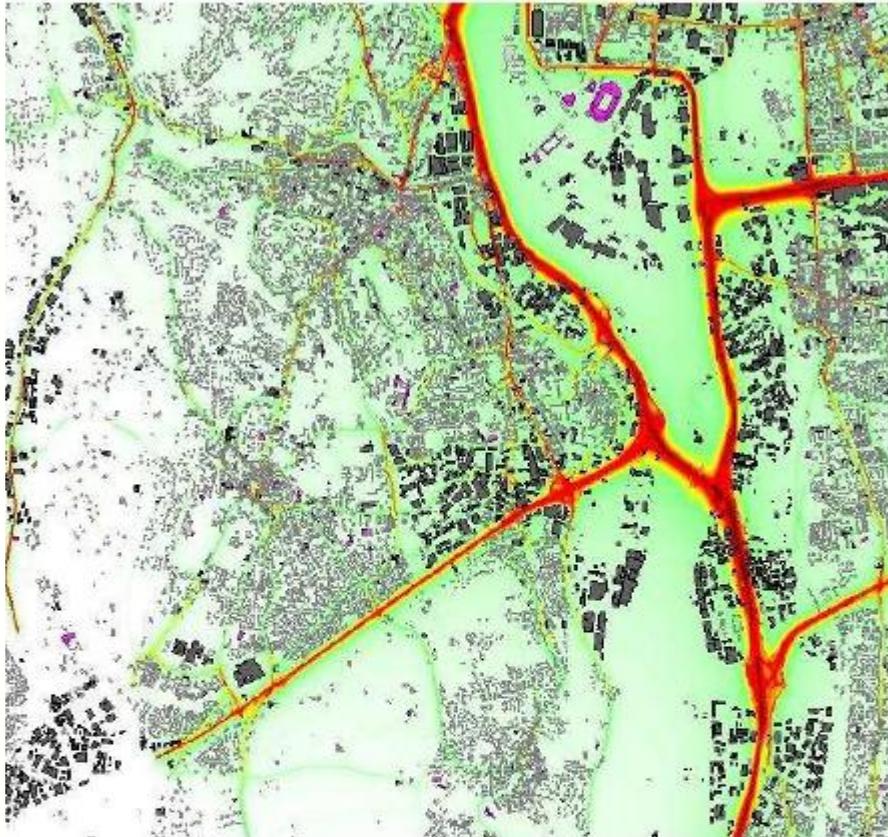
+ 22% en opposition au « facteur 4 » qui implique **- 50 %** en 2030 !!

* dépassements des seuils **répréhensibles par la CE**

** avec 85% du parc 2030 à la norme E6 (2015)

NO₂ sans et avec TOP vers Hôpitaux Sud (avec 85% du parc E6 et hors trafic induit)

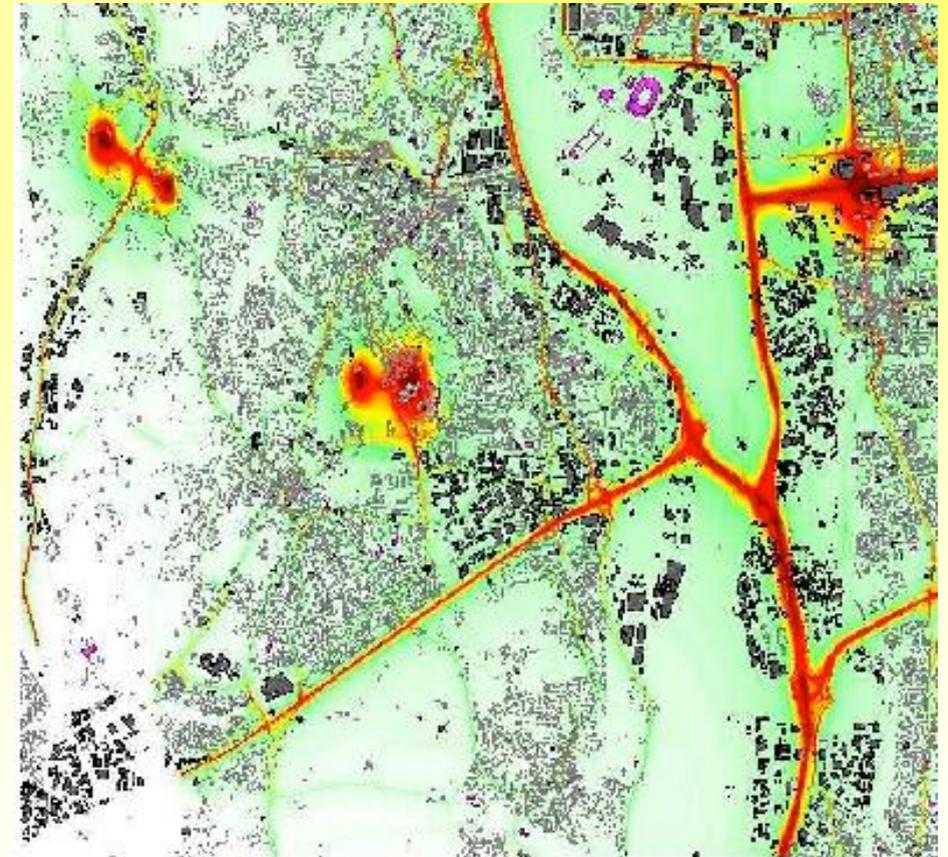
sans TOP *



> au seuil 40 $\mu\text{g} / \text{m}^3$ sur A7, etc.

(*) Rapport tech. de Air Rhône-Alpes 2012

avec TOP*

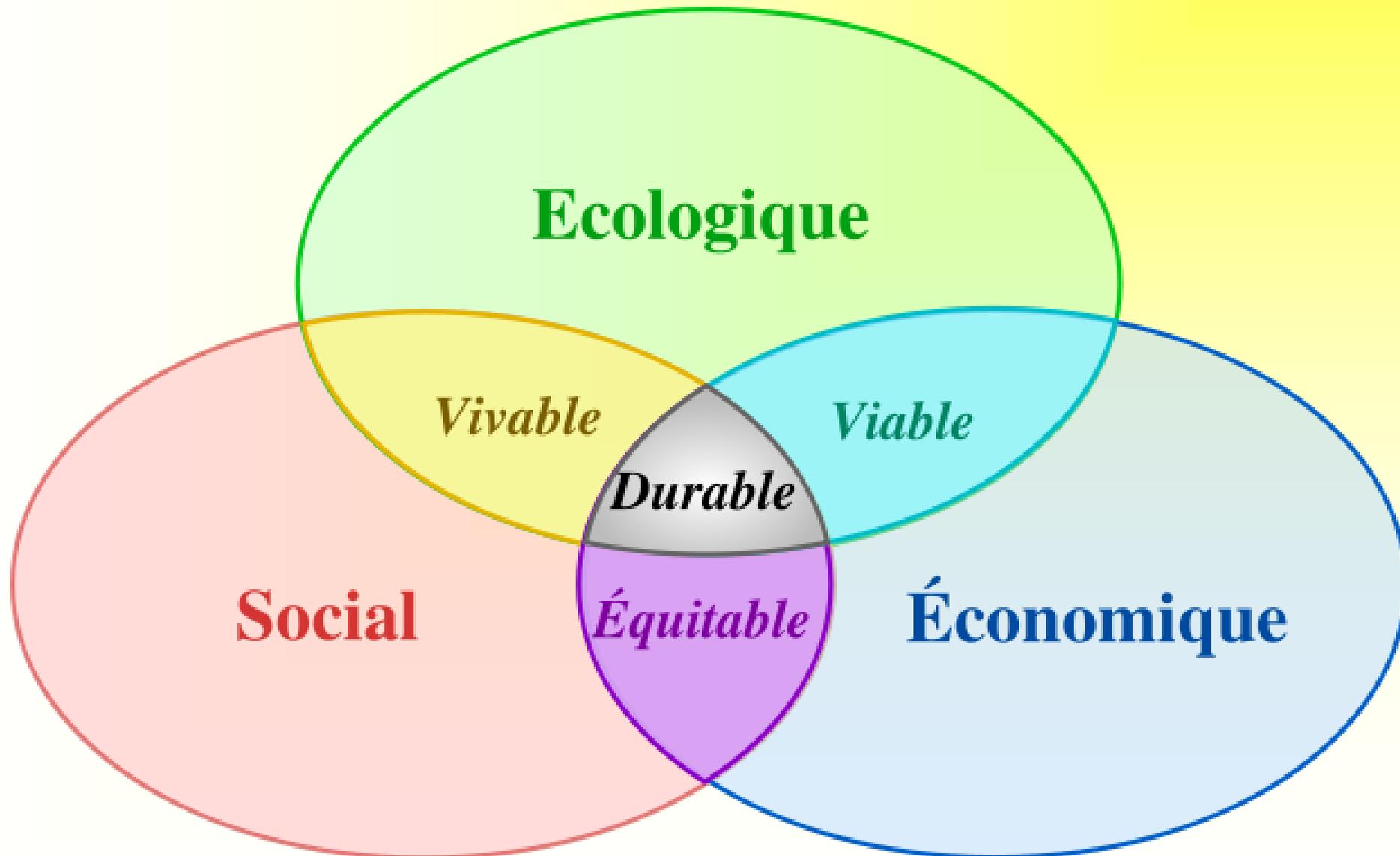


> 40 $\mu\text{g} / \text{m}^3$ sur A7, etc. sur largeur
réduite mais, en plus, >>
aux échangeurs dont les H S !!

3- sur l'étalement périurbain

- ⇒ Le temps gagné et le choix de la voiture favorisés par le TOP entraîneraient, de toute évidence :
- l'étalement de l'habitat et des activités dans « tous les azimuts » en « tache d'huile »
 - la poursuite des aménagements routiers répondant au surcroît de trafic périurbain
 - la réduction des territoires naturels et d'agriculture de proximité (plus de 10 km²/an artificialisés dans le Rhône)

4- sur la mobilité durable



Le TOP prétendu pour le Développement Durable !

8

⇒ Ecologique ?

Le TOP serait en concurrence avec le tram-train alors que la voiture :

- consomme 10 fois plus qu'un TT occupé à 50%
- émet 60 fois plus de CO₂ (à diviser 4 en 2050 donc par 2 en 2030)
- Émet des NOx + PM cancérigènes (seuils non respectés par le Grand Lyon)

⇒ Economique ?

- TOP : 2,6 Md € (contribution GL+ CG: 125 M€ /an pour « 235 000 » voyages / j)
- TCL : contribution GL + CG: 140 M€ / an pour 1,4 M voyages / j

Donc contribution GL + CG / voyage pour **le TOP 5 fois > TC !**

⇒ Social ?

- Investissements pour le **TOP = 15 ans pour les TC** du SYTRAL
- TC Sain Bel / Villeurbanne : 90 €/mois (45 avec particip. de l'employ.)
Voiture (38 ct € / km) : env. 500 € / mois. Donc **5 à 10 fois > TC !**
- Coûts externes à la charge de tous (env. 0,2 € / voyag. x km): env. **60 M€ / an !**

**Comment réduire la part voiture / TC
(87% à l'Ouest!) donc éviter les
nuisances du TOP ?**

Le péage urbain



Dans 8 villes d'Europe (1990/2008), le péage a :

- ⇒ réduit le trafic voitures de 15 à 20 %
- ⇒ contribué au financement des TC

Pourquoi pas cette volonté politique à Lyon ????????

Suggestion de R..Lane au Séminaire à Lyon de mai 2001

Quelques faux arguments et vraies alternatives

- ⇒ **TC à l'ouest pas attractifs car « englués »**
 - Bus englués à 5 km du centre de Lyon: il faut donc les rabattre sur les 50 gares ferrov. plutôt que les maintenir en concurrence

- ⇒ **TC inadaptés à la faible densité de l'ouest**
 - De la même façon que le TOP, les lignes fortes ferroviaires répondent au drainage des flux convergents plutôt qu'au cabotage

- ⇒ **Le TOP serait utilisé aussi pour les TC**
 - Inutile puisque longeant la ligne ferrov. capable de plus de 100 000 voyageurs / j !

- ⇒ **Développer les infras routières permettant le libre choix**
 - Ainsi, l'alternative à la ligne D nécessiterait 6 autoroutes à 2 x 2 voies !!

- ⇒ **L'ouest est difficile à desservir par des TC lourds**
 - Au XIX^{ème} S, nos aïeux ont réalisé 4 lignes ferroviaires dans un rayon > 40 km !

Quelques villes européennes développées sans « ring » routier (mais RER) !

⇒ Ni « ring » proche, ni grand contournement bouclé mais « ring » RER à :

Dresde, Hambourg, Hanovre, Stuttgart,
Vienne, Zurich, Bologne

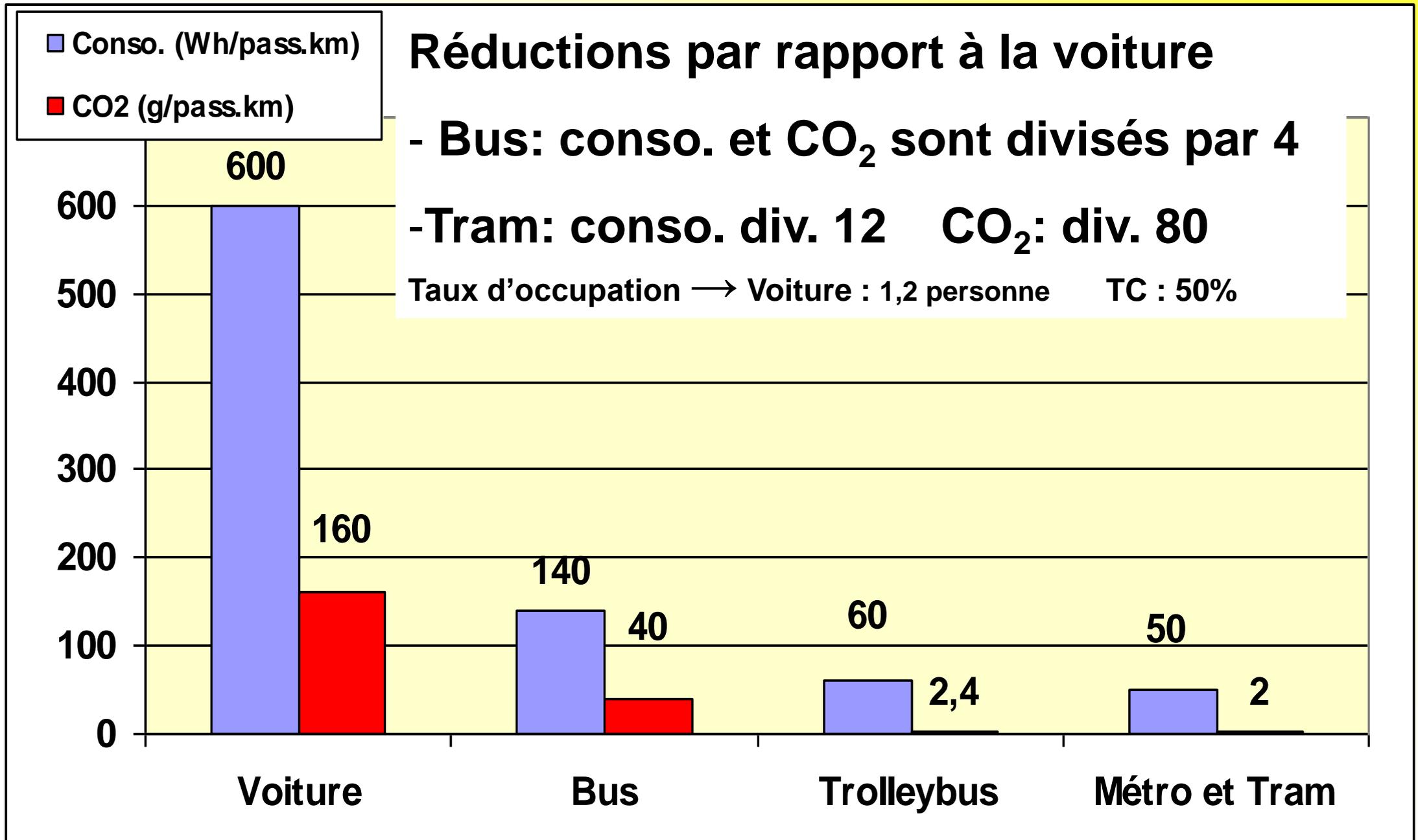
⇒ Pas de ring proche mais « ring » RER à :

Berlin, Dortmund, Düsseldorf, Francfort

Quelques comparaisons fondamentales entre voiture et TC

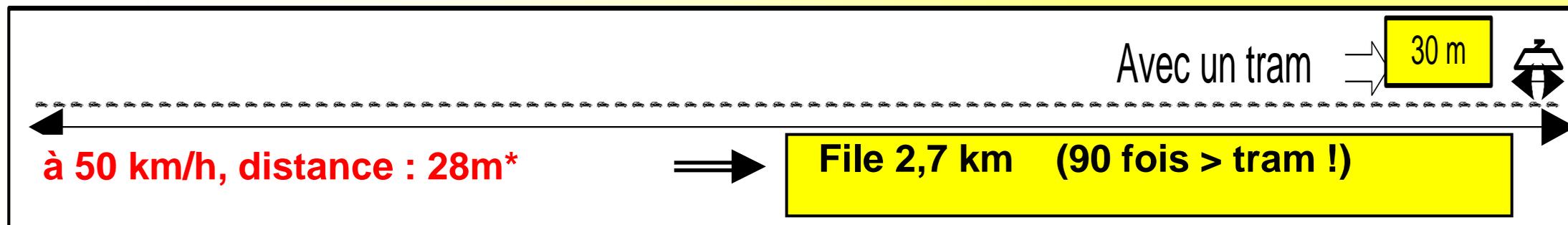
Consommation et CO₂ par passager.km

14

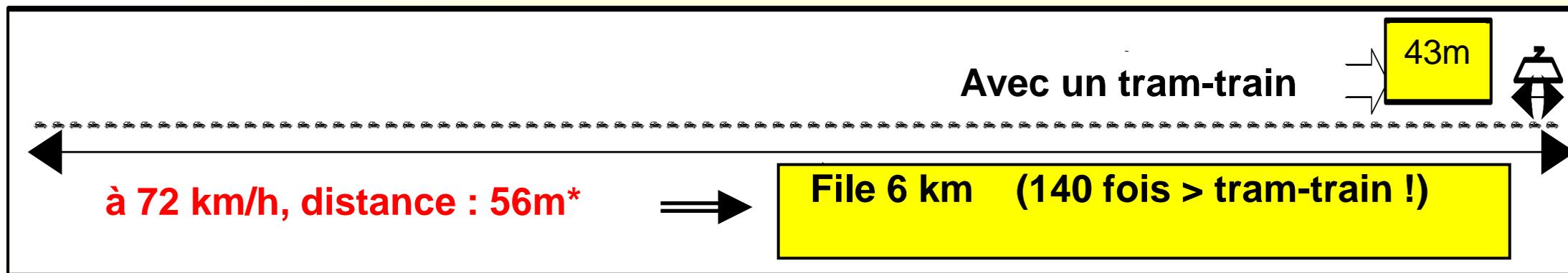


Emprises de circulation TC / voitures

⇒ 1 tram de 200 places occupé à 50 % (100 passagers)
remplace 83 voitures



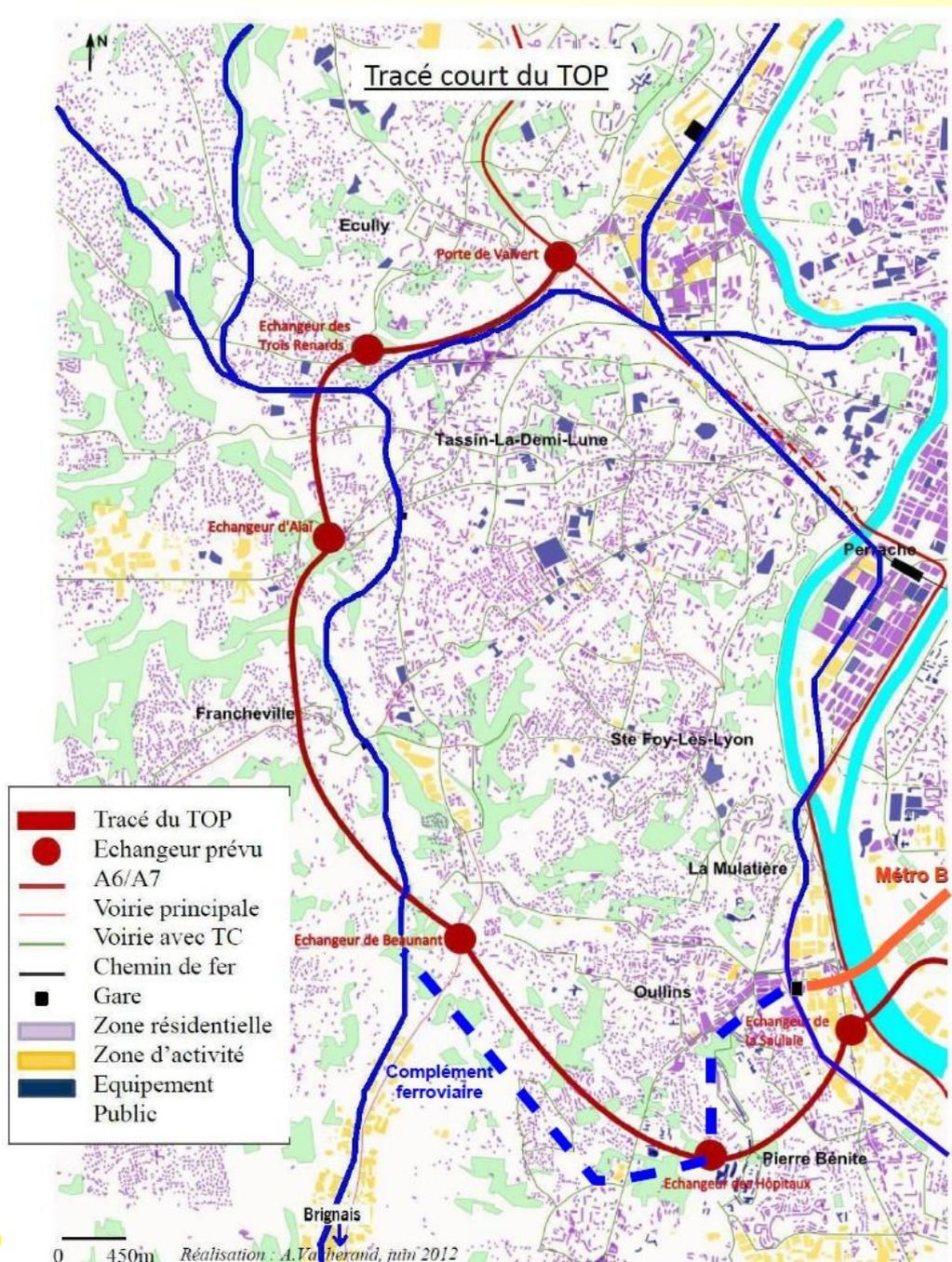
1 tram-train de 250 places occupé à 50 %
remplace 100 voitures



* sécurité routière: distance min. entre véhicules parcourable en 2 s

**Pour des alternatives objectivement
crédibles au TOP**

Le TOP serait en concurrence avec le tram-train !



Le TOP serait parallèle, sur 70% (de Valvert à Beaunant), aux lignes ferroviaires de tram-trains !

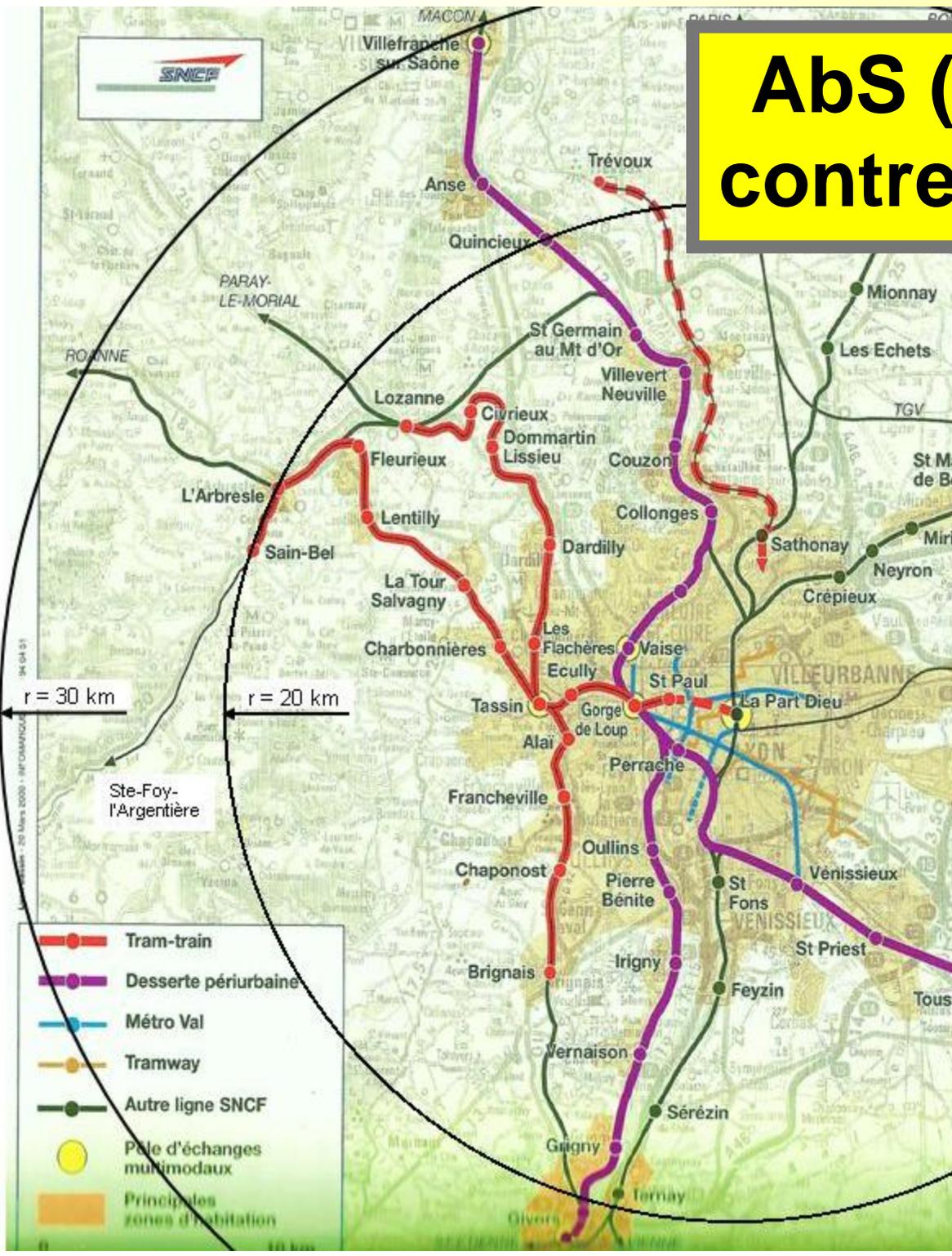
Ces lignes sont à compléter de Brignais (SCoT), (voire Beaunant) à Oullins via les Hôpitaux sud (< 5 km)

Ces lignes très fortes* peuvent, comme le TOP, drainer les flux de l'ouest vers les réseaux :

- TCL > 120 lignes sur 1000km
- TER Rhône-Alpes

* le débit horaire du tram-train peut atteindre le double (9000 voyag. / h et sens) de celui du TOP !

AbS (r de 30 km) : 55 gares contre TOP r < 5 km 7 portes

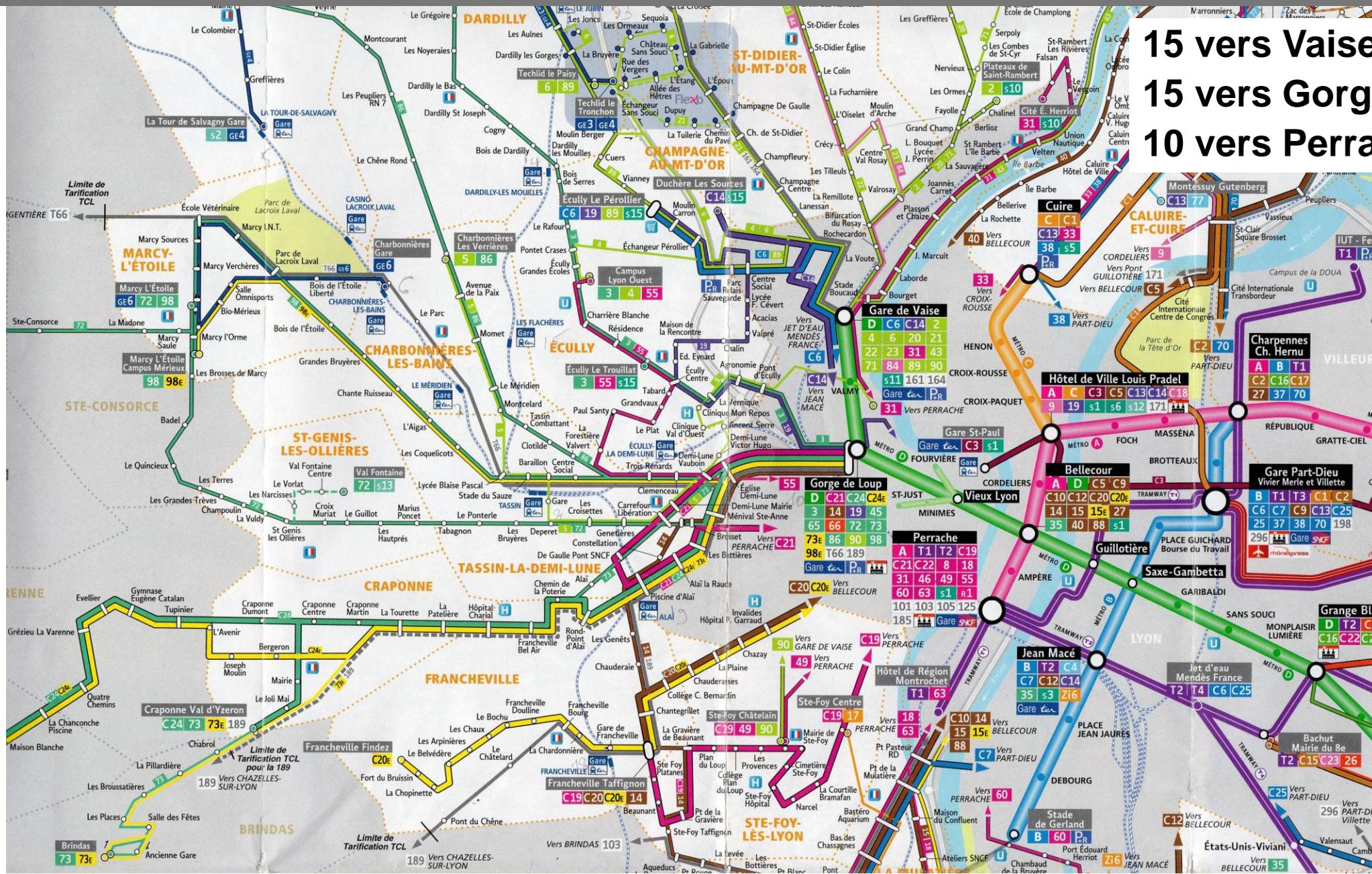


Pour des rabattements à :
Pied, vélo, bus ou voiture,
l'Ouest comporte:

- actuellement : 41 gares
- Villefranche / Vaise : 9**
- Lozanne / St Paul : 7**
- Sain Bel / St Paul : 13**
- Brignais / St Paul : 4**
- Givors / Perrache : 8**

- en projets : 14 gares
- Trévoux / Part Dieu : 6**
- La Brévenne : 1**
- Hôpitaux sud : 3**
- Givors/ Brignais : 4**

Les TC ne sont pas « négligeables » à l'Ouest: 19 4 lignes ferrov. + 40 lignes de bus !



15 vers Vaise
15 vers Gorge de Loup
10 vers Perrache

Quelques suggestions pour réduire le presque tout en voiture (87%) à l'Ouest

- ⇒ **Billettique multimodale** (traces d'études de **22 ans!!**)
- ⇒ **Lignes de bus en rabattement sur le Tram-Train plutôt qu'en concurrence** (temps triplé HP*, surcoût d'exploit.) :
 - **C21; C24; 65; 72 d'Alaï à Gorge de Loup**
 - **55; 86 d'Ecully à Gorge de Loup**
 - **T66 de Sain Bel à Gorge de Loup (21 km)**
 - **98 de Le Méridien à Gorge de Loup**
- ⇒ **Publicité sur coûts voiture / TC (5 à 10 fois)**

*HP : Heure de Pointe

Le Grand Lyon s'est officiellement engagé à respecter les objectifs de l'UE, Grenelle, PPA, PDU, SCoT, etc. notamment pour :

- ⇒ la réduction de la consommation d'énergie, des émissions de polluants et de GES (facteur 4 pour 2050 donc 2 pour 2030), de l'artificialisation du sol, etc.
- ⇒ le transfert modal vers les transports les plus vertueux

Le TOP favorisant la poursuite du développement des déplacements en voiture (87% à l'ouest) sur un tracé longeant le ferroviaire serait donc en :

**totale opposition*
aux engagements du Grand Lyon**

***le TOP serait un nouveau paradoxe après le Downs & Thomson!!**