

CPDP Anneau des sciences / TOP

Jean Sarraillon

SAUVEGARDE DE LA VALLEE DE FRANCHEVILLE

Propositions pour l'Ouest et la requalification d'A6-A7
sans l'Anneau des sciences / TOP

5 février 2013

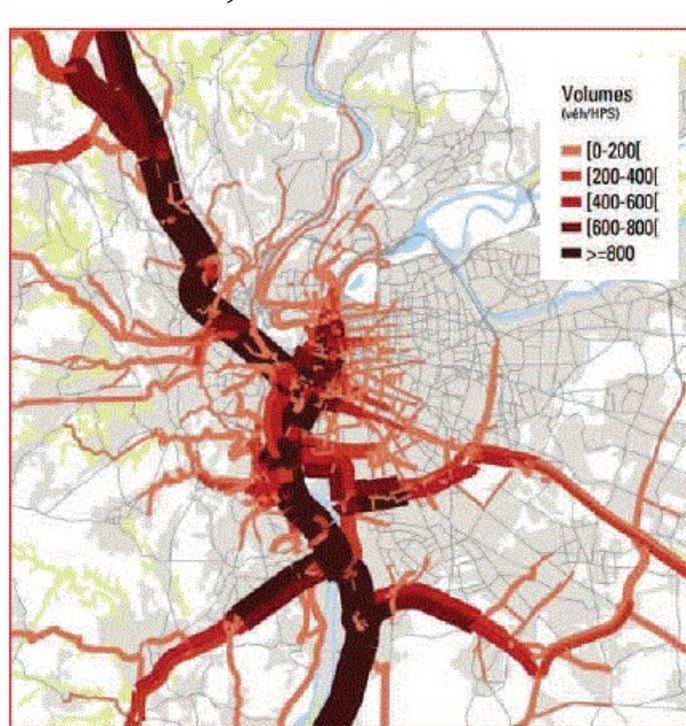
Trafics A6/A7 (modèle de trafic EGIS)

2 sections indépendantes mais un trafic commun

Val Vert-TSF/Perrache : A6

Perrache-Pont Pasteur/La Mulatière: A7

177 000 véhicules /jour, globalement ; renouvellement de moitié aux extrémités



Origines-destinations globales A6/A7 des 177 000 véh/j (modèle de trafic EGIS)

**Majorité de liaisons avec le Centre, pôle emplois et services (64,5%),
et notamment internes à agglomération**

Ouest <=> Centre (Lyon-Villeurbanne) 23%

<=> ouest 4%

<=> autres secteurs et générateurs particuliers 14%

<=> échange hors agglomération 6%

32% Centre <=> échange hors agglomération 23%

<=> centre 5%

<=> générateurs particuliers 4%

14% autres secteurs <=> Centre 9,5%

<=> diffus 4,5%

7% transit

lecture : échange Ouest-centre 2 sens de 23% des 177 000 veh/jour

Trafics ouest-centre sous-estimés par le Grand Lyon

Les trafics Ouest-centre sont plus du double des trafics Ouest- autres secteurs de l'agglomération (et non 23% seulement par rapport aux 14% selon EGIS) selon d'autres sources :

1/Enquête ménages (SYTRAL) 236 500 avec Lyon Villeurbanne

seulement **23 500** entre le Sud Ouest et le Sud Est
et moins de **10 000** liaisons diamétrales Ouest-Est

2/domicile travail INSEE (Agence d'Urbanisme- 2012) dans l'agglomération lyonnaise

Déplacements des salariés d'abord réalisés centre-périphérie....**50 200**

4700 entre le sud ouest et le sud est

et pas de flux de plus de 1 000 salariés entre secteurs diamétralement opposés
(constat valable pour les 3 secteurs Ouest de conférence des maires)

Le transfert modal des trafics A6/A7 sur les TC devrait dépasser les évaluations du Grand Lyon si les déplacements de l'Ouest sont plus orientés vers le centre et moins diffus qu'annoncés

QUE FAIRE DU TRANSIT ?

Exemple du transit Nord-Sud pour le trajet Givors Villefranche

L'itinéraire par Fourvière est favorisé en heure creuse

	Longueur km	Temps en min (à 14h)	Vitesse	Péage €
A6/A7 TSF	55	43	76	2,2
A46/Rocade Est	83	78	63	2,2
A46/A43/A432	91	67	81	2,1

L'itinéraire par Fourvière en heure de pointe, pratiquement équivalent à l'itinéraire par A432, grand contournement de Lyon (43 min + 15 à 20 min entre La Mulatière et le Val Vert (Enquête EGIS)

propositions à examiner :

- Plan de vitesses** d'agglomération réduisant l'attraction du transit
- Péage « free flow » aux entrées d'agglomération A89, A6, A42, A43, A7.
- Continuité physique aux échangeurs** A7-A46 Sud et A6-A46 Nord ;adapter la signalisation

LES TRAFICS ET TEMPS DE PARCOURS AVEC/SANS ANNEAU DES SCIENCES

Le projet augmente bien les trafics Ouest-Est traversant la coupure N/S des voiries

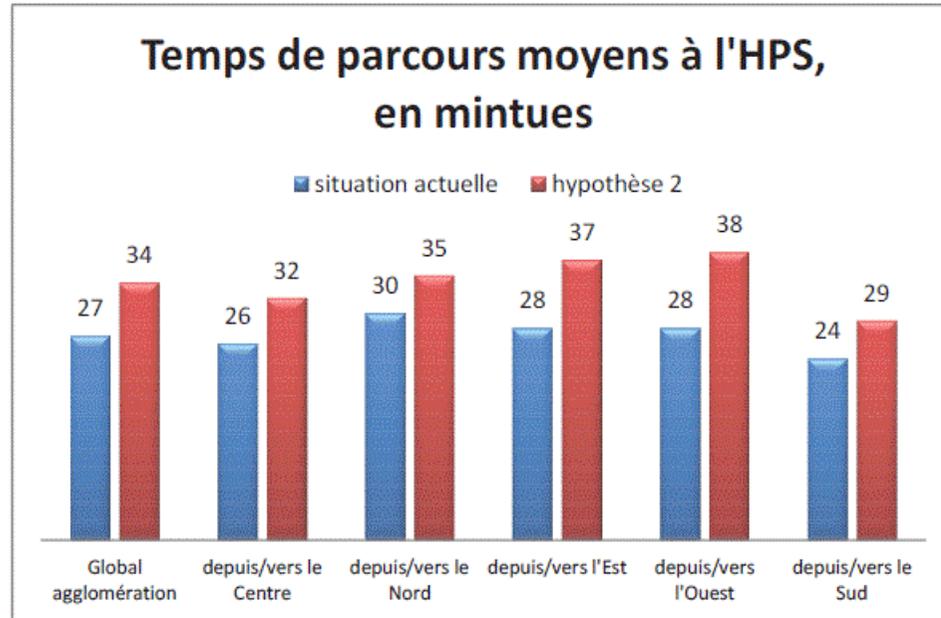
2011	2030 sans AdS	2030 avec AdS
25 900	26 300	27 550 dont 5600 veh sur AdS

Soit 30 000 estimé avec le trafic des nouveaux ponts Est/Ouest (Oullins, Girondins, Schuman)

Ce constat est inscrit dans la Synthèse de l'analyse des scénarios (EGIS) : « *Les temps de parcours moyens... s'améliorent en revanche de manière importante pour les trajets en lien avec l'Ouest et notamment pour les relations Ouest-Est et Ouest-Sud, avec un gain d'environ 5 minutes pour les liens Ouest-Est et 4 minutes pour les liens Est-Ouest par rapport au scénario de référence* »

Augmentations de trafic routier Ouest/Est et amélioration de temps de trajet par la route sont des indices que le projet limite le transfert modal vers les TC de l'Ouest

DES EVOLUTIONS DE TEMPS DE PARCOURS PEU SIGNIFICATIVES



L'hypothèse TC 2 n'inverserait pas la tendance à la détérioration des temps de parcours routiers pour des trafics Est-Ouest stables

Au contraire, le TOP améliorerait les temps de parcours de/vers l'Ouest pour la voiture par rapport à cette hypothèse TC

Cependant **ces variations de temps de parcours** de l'ordre de 5/10 min ne sont pas significatives compte tenu de l'incertitude sur l'évolution des comportements. D'ailleurs ces réductions de temps en voiture devraient inciter au report modal dans les hypothèses de **renfort du réseau TC en l'absence de l'Anneau des sciences !**

CORRIDORS TC OUEST

Communes	Population	Densité (hab+emplois par km ²)
Lyon	474 946	15970
Lyon 5ème	48 081	10524
Lyon 9ème	49 344	10457
Oullins	25 652	7514
La mulatière	6 511	4562
Pierre Bénite	9 935	4128
Sainte-Foy-lès-Lyon	22 179	3988
Ecully	17 953	3526
Tassin-la-Demi-Lune	18 579	3152
L'arbresle	6 037	2711
Craponne	8 815	2680
St Genis Laval	20 313	2340

-Le Grand Lyon a limité la densification aux Hôpitaux sud pour justifier la prolongation du métro B

-Hors métro D à Vaise et métro B à Oullins, se dessine un corridor Centre-Ouest, si tien compte des zones vertes !

L'ouest des collines à desservir commence à l'Ouest de la Saône : Lyon 5e et les communes denses et immédiates

Axe TC Perrache, Point du Jour-Ménival et Alai parfaitement justifié

Créer un véritable réseau en toile dans le Centre-Ouest de la Saône, en complément des lignes fortes et express, est possible grâce à cet axe :

- **Densité** (habitants + emplois par km²) du 5^e arrondissement (10 500)
identique à la densité du 9^e arrondissement (10 500)
supérieure à la densité d'Oullins (7500)
- **Prolongement** éventuel sur Francheville/Bel Air Craponne
- **Rabattement de nombreuses lignes de bus** de Tassin, Francheville, Craponne et des communes hors Grand Lyon
- Connexion avec le **tram-train** de l'Ouest
- Parc de **stationnement** de dissuasion possible à proximité

3 possibilités techniques entre Perrache et le secteur Alai

- Prolongement du métro A (la plus difficile à priori)
- Prolongement d'une ligne de tramway (T2 ou nouvelle sur la rive droite du Rhône)
- Prolongement d'une ligne ferroviaire, tram train Givors Perrache ou train St Priest-Perrache (2 voies disponibles sur le pont sur la Saône)

REMARQUES COMPLEMENTAIRES

1/ Intermodalité

l'accès en voiture au métro, conducteur ou passager représente 15 à 20% des usagers d'une station comme Gorge de Loup ou Vaise ; Sont majoritaires donc essentiel, les rabattements TC et la marche même si l'accès en voiture ou le vélo jouent leur rôle
Ainsi, le prolongement du métro B aux Hôpitaux. ne peut être lié au TOP ni à un énorme parking de 1000 places (2 600 clients maximum)

2/ Lignes express de l'anneau de sciences marginales si, en amont, elles ne desservent pas au plus près les quartiers. (exemple de la ligne 55 supprimée)

3/ Des aménagements de voiries dans l'Ouest à prévoir, ou à réserver au PLU

– pour des sites propres bus (possible pour l'A2 si suppression du stationnement occupant les élargissements faits) , un réseau cyclables et des cheminements piétonniers sécurisés

– pour requalifier les centres villes et desservir les quartiers d'activités

4/ Organiser l'urbanisation ancienne et nouvelle autour des transports en commun

REQUALIFICATION A6A7 POSSIBLE SANS TOP

Le Trafic actuel et prévu sur A6A7 peut être réduit au niveau de 50 000 véhicules !

Trafic prévu Grand Lyon avec TOP	A7 Confluence 2030	A7 Fourvière 2030	<u>Hypothèse d'offre</u> Nouveaux accès au centre : Pont des Girondins, Pont Schuman Alternative TC DARLY dont Axe lourd Perrache Alai Tarifcation commune <u>Hypothèses de demande</u> -Stabilité mobilité tous modes par personne /jour (3 environ) -Même baisse de la part de la voiture 47% à 40%, donc -mobilité voiture en baisse plus forte 1,44 à 1,2.
trafic total	107600	124000	
Transit 15%	16140	18600	
Transfert modal 25% du total "hypothèse TC 3"	26900	31000	
Interne Ouest 4%	4304	4960	
Trafic restant	60256	69440	
Trafic "à éliminer" pour 50 000 véh souhaités	10256	19440	
Soit 9 à 15% à éliminer			

Déviation par les nouveaux ponts et évaporation des trafic complète le transfert modal vers TC, transfert crédible étant donné la polarisation des trafics !