

Objet

Le projet Anneau des Sciences s'inscrit dans une politique globale d'organisation des déplacements de l'agglomération lyonnaise. Il est pensé en lien avec :

- une vision globale à l'échelle de l'agglomération comprenant la réalisation d'un grand contournement prenant en charge le trafic de transit Nord - Sud ;
- une articulation combinée des différents modes de transports pour favoriser l'intermodalité ;
- la restructuration des axes pénétrant actuellement dans la ville de Lyon : l'A6 et l'A7. Ces axes sont destinés à être requalifiés en axes urbains supportant des déplacements plurimodaux ;
- le développement de l'offre en transport collectif ;
- la valorisation des modes doux par la création d'aménagements cyclables sur les voiries requalifiées.

Par le bouclage du périphérique qu'il va permettre, l'Anneau des Sciences s'inscrit aussi dans des perspectives plus larges de restructuration de l'espace urbain, les effets d'une telle infrastructure pouvant porter à plus long terme sur plusieurs générations par de nouvelles localisations d'activités et des logements.

Mais avant tout, pour que chacun puisse appréhender au mieux les conditions futures de circulation dans l'agglomération lyonnaise et dans le territoire Ouest avec et sans le projet Anneau des Sciences, il est nécessaire de partager les pratiques de mobilité d'aujourd'hui.

Une évolution des pratiques de mobilité








1. A l'échelle de l'agglomération : des pratiques de mobilité en évolution par rapport aux tendances passées

Fruit d'investissements significatifs sur les modes alternatifs, un recul de l'usage de la voiture est perceptible dans la zone dense centrale mais reste à organiser à l'échelle de l'agglomération.

Entre 1995 et 2006, les pratiques modales ont sensiblement évolué vers une baisse de l'usage de la voiture au profit des modes alternatifs :

L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DANS LE GRAND LYON 1995/2006

(HORS GIVORS-GRIGNY)

	1995		2006	
	%	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS	%	NOMBRE DE DÉPLACEMENTS
 Marche à pied*	↗ 32,2 %	1 352 349	33,6 %	1 309 735
  Deux roues	↗ 1,1 %	49 081	2,2 %	85 514
 Transports collectifs urbains	↗ 13 %	543 395	15,3 %	597 117
 Autres transports collectifs**	→ 1,1 %	44 952	0,8 %	30 211
 Voiture	↘ 51,9 %	2 175 080	47,4 %	1 848 554
 Autres modes de transport***	→ 0,7 %	29 600	0,7 %	25 689

Source : EMD.



En 10 ans, la part modale des transports en commun urbain a progressé de +2,3 points, tandis que la part modale de la voiture a diminué de -4,5 points passant sous la barre des 50 % dans le Grand Lyon, baisse particulièrement marquée dans le centre de l'agglomération.

NB : Pour l'enquête ménage des déplacements de 1995, il y avait 8870 déplacements dont le mode était indéterminé que nous n'avons pas intégré dans la présentation de ces données.

* La marche à pied correspond à son usage exclusif

** Comprend l'utilisation des trains, cars interurbains, transports scolaires et transports de personnel. On sait, par d'autres enquêtes, que la seule utilisation des TER est en forte progression.

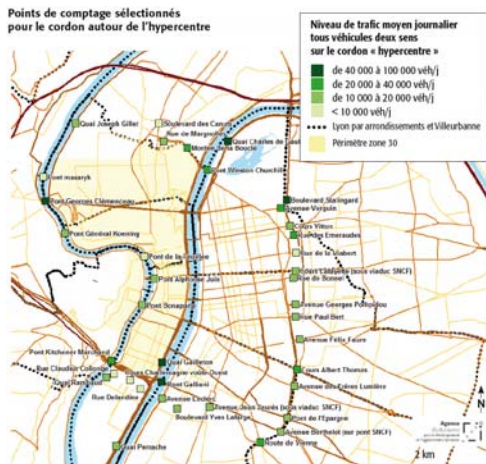
*** Comprend : passagers taxis, fourgons, camionnettes ou camions, fauteuils roulant, roller, skate, trottinette, transport fluvial, avion, etc.

Source : EMD 2006

Malgré l'allongement des distances parcourues par les automobilistes habitant le Grand Lyon (+7 % en 10 ans) et la croissance de la population, la forte diminution de l'usage individuel de la voiture a entraîné une **baisse globale d'environ 9% du trafic généré par les habitants du Grand Lyon.**

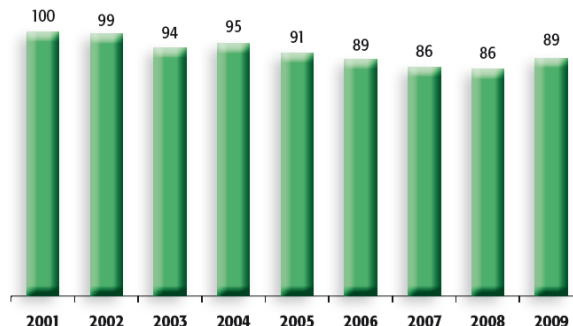
En effet, la zone dense au centre de l'agglomération a fait l'objet d'importants investissements en faveur d'un meilleur partage modal : restriction de l'espace dédié à la voiture, développement des transports collectifs et des modes doux, maîtrise du stationnement ...

A l'intérieur de cette zone centrale, la réduction de l'usage de la voiture est visible : depuis 2001, le trafic a, par exemple, **baissé d'environ 10% à la traversée du « cordon hypercentre »** (rive gauche, Presqu'île, plateau de la Croix-Rousse).

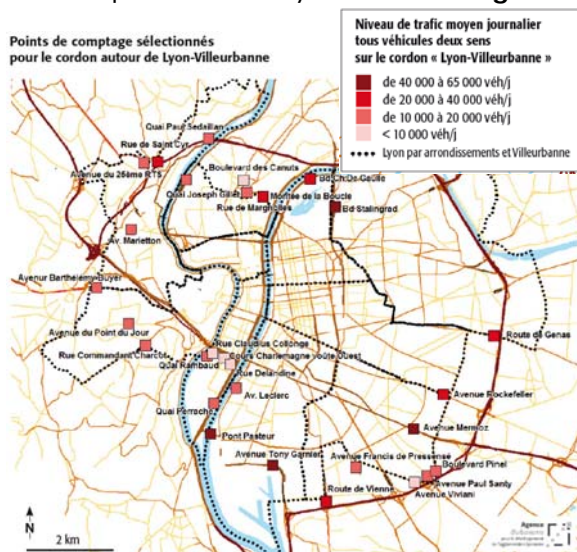


Source : Observatoire des déplacements

Evolution de la somme du Trafic Moyen Tous Véhicules en Jour Ouvrable sur ce cordon « hypercentre complet » (base 100 en 2001)

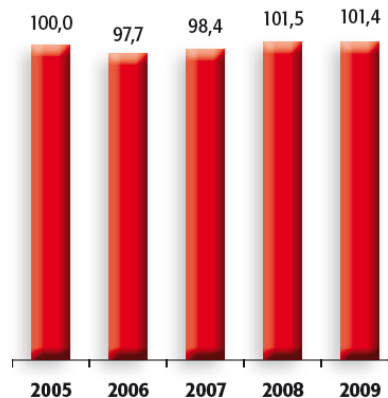


Le BPNL et le boulevard L. Bonnevay marquent la limite physique de cette zone dense au Nord et à l'Est. Grâce à la présence des principales lignes de transports collectifs urbains (métro A et D notamment, lignes TER), **le trafic véhicules traversant le « cordon périphérique » - délimité par L. Bonnevay et l'A6-A7 - a globalement stagné depuis 2005.**



Source : Observatoire des déplacements

Evolution de la somme du Trafic Moyen Tous Véhicules en Jour Ouvrable sur le cordon « centre » (base 100 en 2005)



En revanche, sur le « cordon » plus lointain, matérialisé par les voiries autoroutières de l'agglomération (rocade Est - A46, A432, A43, A47), on constate que **le trafic automobile continue à croître.**

En effet, pour les déplacements métropolitains - entre le SCoT lyonnais et les autres secteurs de l'aire métropolitaine - la voiture reste le mode le plus utilisé, avec une part pouvant varier de 82% à 93% selon les relations.

A savoir : L'agglomération lyonnaise est attractive pour les autres territoires de la métropole : quand un habitant des territoires périphériques au SCoT de l'agglomération lyonnaise sort de son territoire, c'est une fois sur deux pour se rendre dans l'agglomération lyonnaise.

Cette attractivité est particulièrement marquée par le travail. Pour un actif de l'agglomération qui en sort pour travailler, 2,3 entrent depuis l'extérieur pour le même motif.

La voiture reste un des modes privilégiés pour de nombreux déplacements :

- de longue distance ;**
- sur des destinations et/ou des origines où le transport de masse n'est pas performant (zones d'emploi diffus) ;**
- pour des usages nécessitant de nombreux déplacements journaliers.**

2. L'intermodalité : une pratique qui se développe

Les déplacements intermodaux s'organisent très majoritairement par **un rabattement en voiture** vers les réseaux de transport collectifs (gares ou Transports Communs Urbains (TCU), accompagnés de parcs relais).

Chaque jour, **16 000 voitures** stationnent dans les parcs relais de l'aire métropolitaine. L'analyse de la provenance des usagers montre que le rabattement se réalise généralement **sur des distances assez courtes** (plus de la moitié des usagers des parcs de gare proviennent de la commune).

Les déplacements intermodaux représentent une part faible de l'ensemble des déplacements (2%) mais sont en nette progression : + **50%** pour les résidents du SCoT entre 1995 et 2006 et probablement plus pour les résidents extérieurs au SCoT.

Leur champ de pertinence se trouve surtout sur les déplacements radiaux, en direction du centre de l'agglomération, pour motif obligé.

Des conditions de circulation difficiles sur les réseaux structurants de l'agglomération lyonnaise aux heures de pointe

1. Un réseau de voirie structurant peu hiérarchisé

Des trafics autoroutiers importants...

La métropole lyonnaise est située à un carrefour européen d'échanges ; c'est un pôle majeur de production et de consommation.

Si la demande de mobilité urbaine des personnes montre globalement des signes de stabilisation, les besoins d'échanges à toutes les échelles croissent.

Malgré un tassement sur la dernière décennie et un effet visible de la crise en 2008-2009, les trafics autoroutiers restent en hausse constante. Ils provoquent aux heures de pointe de nombreux phénomènes de saturations pouvant conduire à une thrombose générale et supportent des trafics élevés y compris en heures creuses.

... sur un réseau mal hiérarchisé...

L'agglomération lyonnaise est dotée d'un système de voiries autoroutières qui cumule à la fois des fonctions de transit, des fonctions d'échanges et des fonctions de desserte interne.

L'autoroute A6-A7 témoigne de ces difficultés. Il s'agit d'une infrastructure nationale à caractéristique autoroutière située en hypercentre de l'agglomération, qui assure à la fois :

1. un rôle de continuité des flux de transit :



2. un rôle de « périphérique » en reliant le boulevard Laurent Bonnevey au BPNL, l'axe boulevard scientifique Tony Garnier / pont Pasteur, assure *de fait* une fonction de bouclage du ring d'agglomération :



3. un rôle de desserte inter-quartiers :

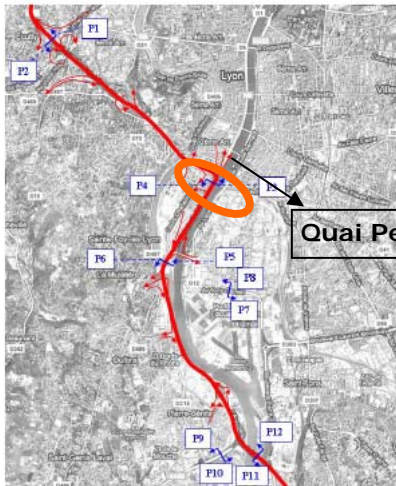


4. un rôle de distribution à l'Ouest, sur les voiries locales assurant les trafics d'échange : RD50, RD342, RD486.



Pour parfaire notre connaissance du volume et de la structure des déplacements de l'axe A6/A7, une enquête de relevés de plaques minéralogiques a été réalisée en mai 2010.

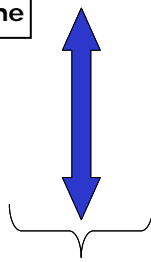
Localisation des postes d'enquête
Réalisée en mai 2010



Nombre total de véhicules sur les quais de Rhône au niveau de Perrache : 7 000 à 7 500 veh/h

Transit

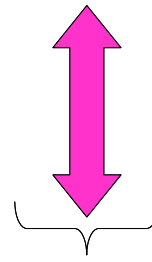
600 à 800 veh/h
~
10% du trafic HP



Trafic reportable sur infrastructures autoroutières : Col, ...

Echange

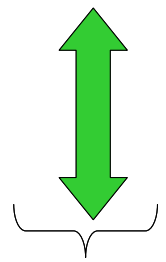
2 000 à 2 400 veh/h
~
30% du trafic HP



Gisement pour un report vers les TC ou vers le périphérique bouclé

Interne

4000 à 4500 veh/h
~
60 % du trafic HP



Une fonction de boulevard urbain
Gisement pour un report vers les TC

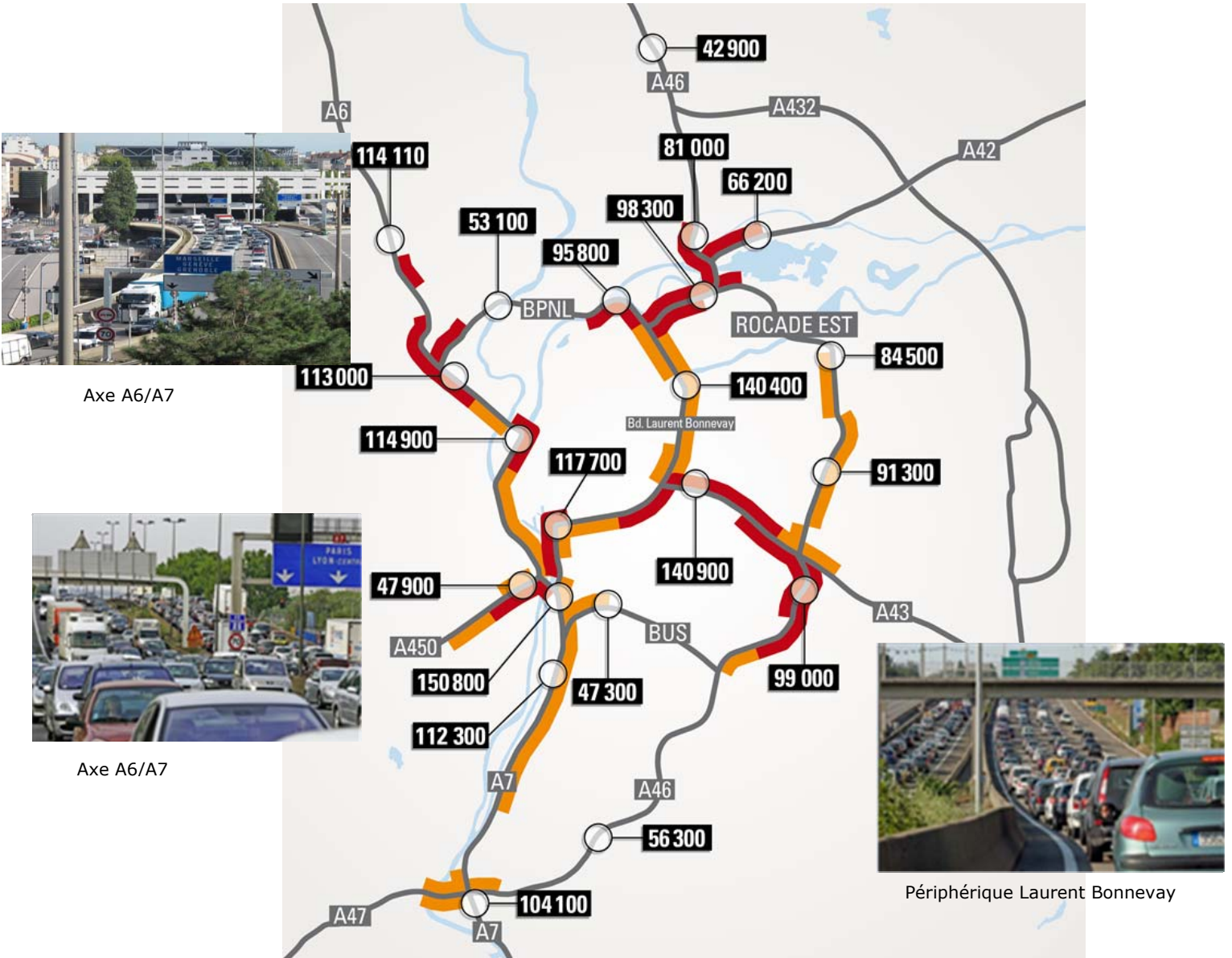
Il convient de noter que le tunnel sous Fourvière est le seul axe de l'agglomération qui ne présente pas « d'heure creuse ». La demande y excède presque systématiquement la capacité offerte.

Ce mélange des fonctions souligne la nécessité d'une meilleure hiérarchisation du réseau de voirie

... Vulnérable et source de congestion

Le cumul des fonctions engendre à la fois des problèmes de congestion et de sécurité.

Les trafics 2010 et points de congestions du réseau routier d'agglomération



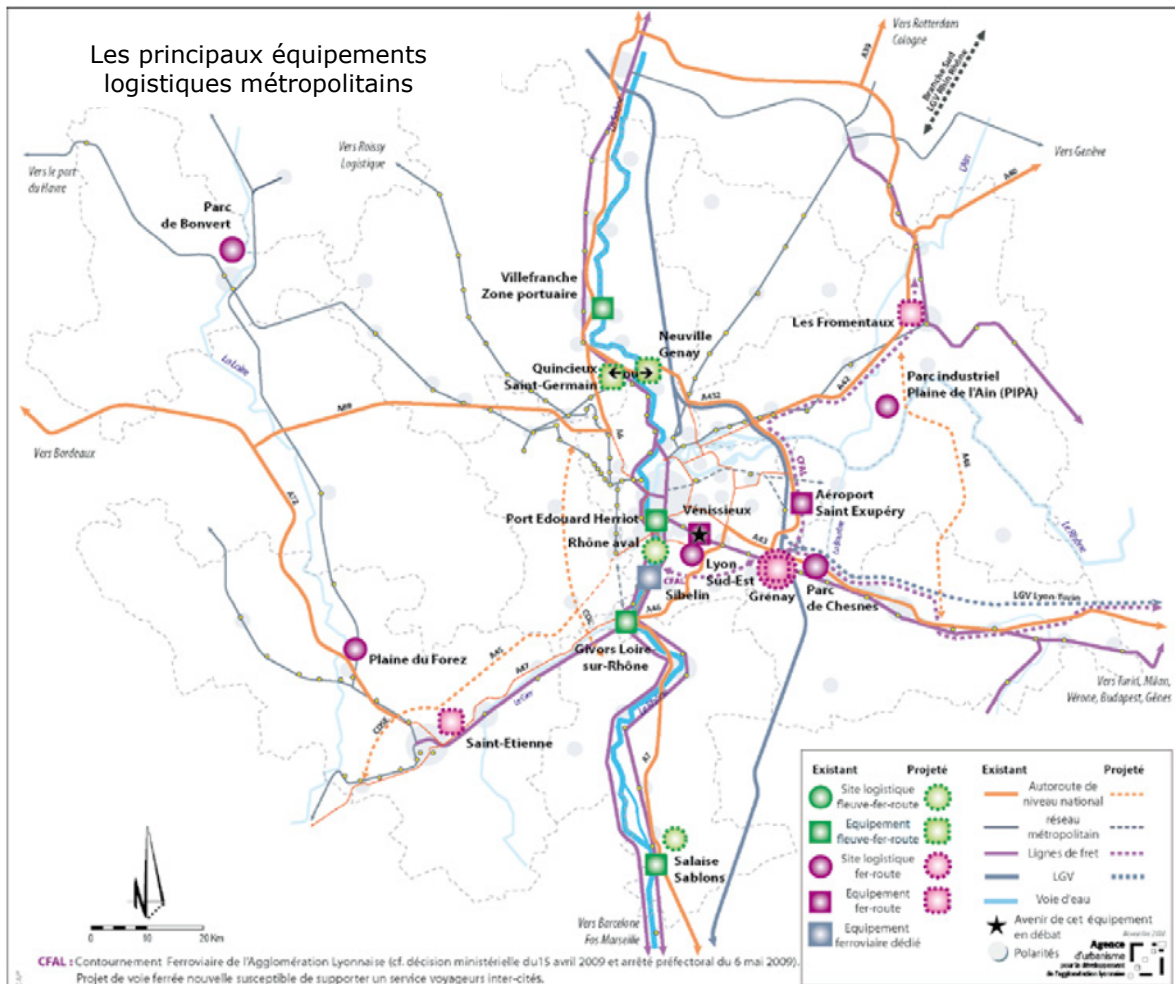
Source : Coraly 2010, sauf Laurent Bonnevey (2007)

Ces difficultés sont particulièrement accentuées lors d'évènements exceptionnels tels que accidents, salons, migration estivale...

La gestion flux des poids-lourds : un enjeu de logistique d'agglomération

Les commerces et activités de l'agglomération lyonnaise génèrent environ **120 000 mouvements par jour**.

Au-delà des livraisons liées à l'activité de la ville, la métropole lyonnaise est génératrice de flux de poids lourds avec des pôles logistiques majeurs à l'échelle nationale (port E. Herriot, Parc de Chênes, Plaine de l'Ain, ZI Lyon Sud-Est, ...).



Source : Document d'Orientations Générales du SCoT, SEPAL 2010

Le trafic des marchandises représente environ 10 à 15 % du trafic total (en véhicules.kilomètres parcourus) dans l'agglomération. Le trafic PL se fait majoritairement aux heures creuses.

En 2008, des arrêtés ont été mis en place sur le réseau routier pour organiser les flux de la manière suivante :

- axe A6/A7 autorisé aux seuls PL en desserte dans l'agglomération et quelques PL en transit en lien avec l'Ouest ;
- transit nord-sud (entre Anse et Ternay) autorisé uniquement par la Rocade Est.

Les impacts de la réglementation ont été visibles au niveau du nœud d'Anse en direction de la Rocade Est. Un report marginal s'est également fait sur le boulevard L. Bonnevey (évitement probable de la Rocade Est par certains chauffeurs).

Sous le tunnel de Fourvière, on compte environ 7 000 PL/jour dont environ 30% sont considérés comme en transit (donc en infraction à la réglementation), soit environ **5 000 PL/jour réellement en desserte de l'agglomération.**

A retenir : l'insuffisante hiérarchisation du réseau routier structurant de l'agglomération lyonnaise :

- entraîne des problèmes quotidiens de circulation sur de très nombreux secteurs ;
- pénalise l'ensemble des usagers de la voirie (transports en commun de surface, voitures, ...) ;
- fragilise les relations économiques et sociales qui s'opèrent chaque jour dans l'agglomération.

2. REAL : un réseau métropolitain de transports collectif en développement mais d'ores et déjà en limite de capacité

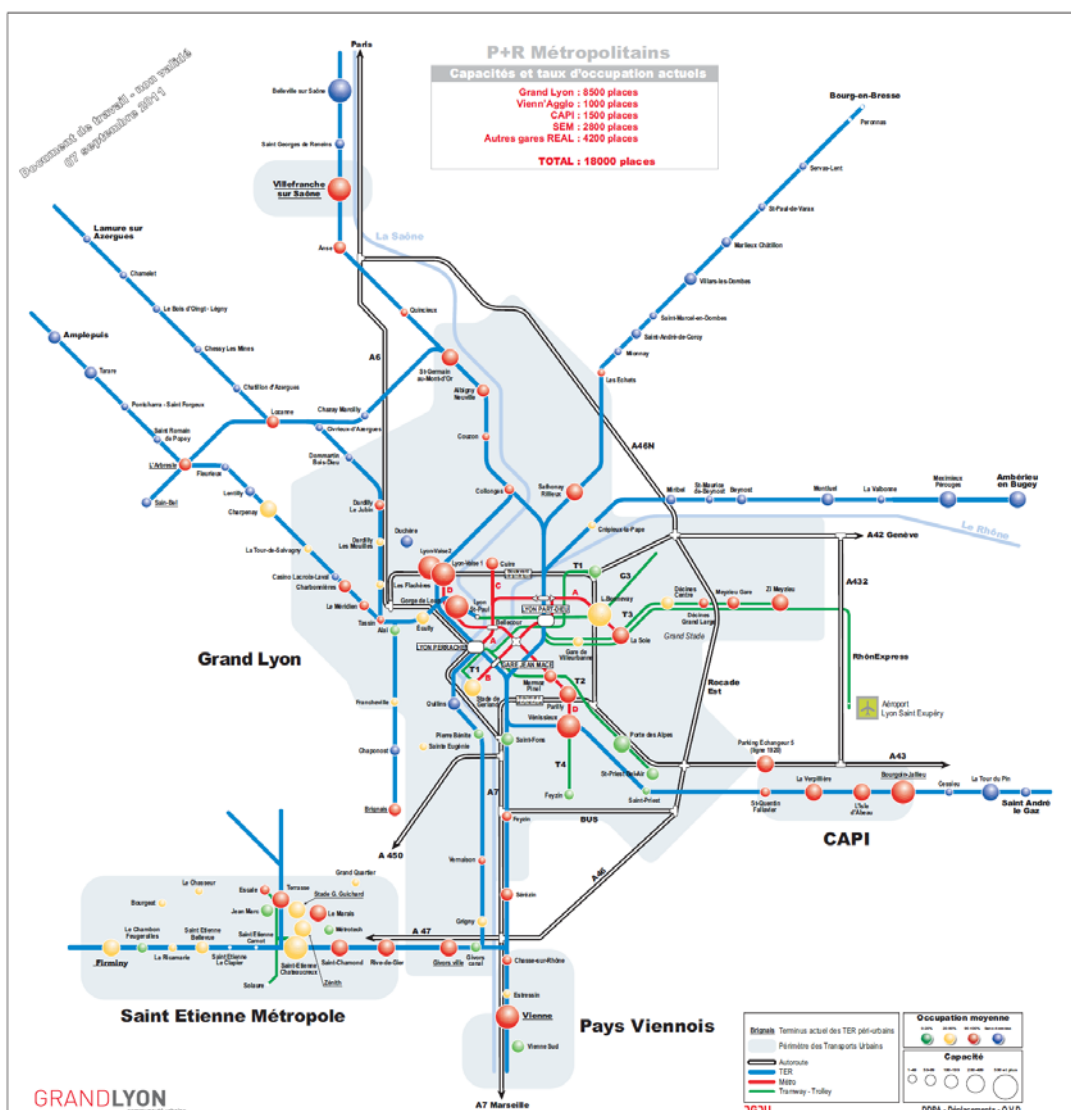
Un réseau en développement ...

Le réseau REAL est le réseau structurant de transports en commun à l'échelle métropolitaine et d'agglomération constitué autour de l'étoile ferroviaire lyonnaise, des lignes de métro A, B et D et des tramways express T3 et Rhônexpress.

Il a fait l'objet du protocole REAL (2005-2010) pour le développement de l'intermodalité et la coordination des réseaux de transport collectif autour de 4 volets thématiques (desserte ferroviaire, gares et abords, accès aux gares, services multimodaux).

... essentiellement compétitif avec l'automobile pour les déplacements pendulaires.

En 2006, TER et cars interurbains représentaient environ 10% des déplacements des résidents de l'aire métropolitaine vers l'agglomération lyonnaise.

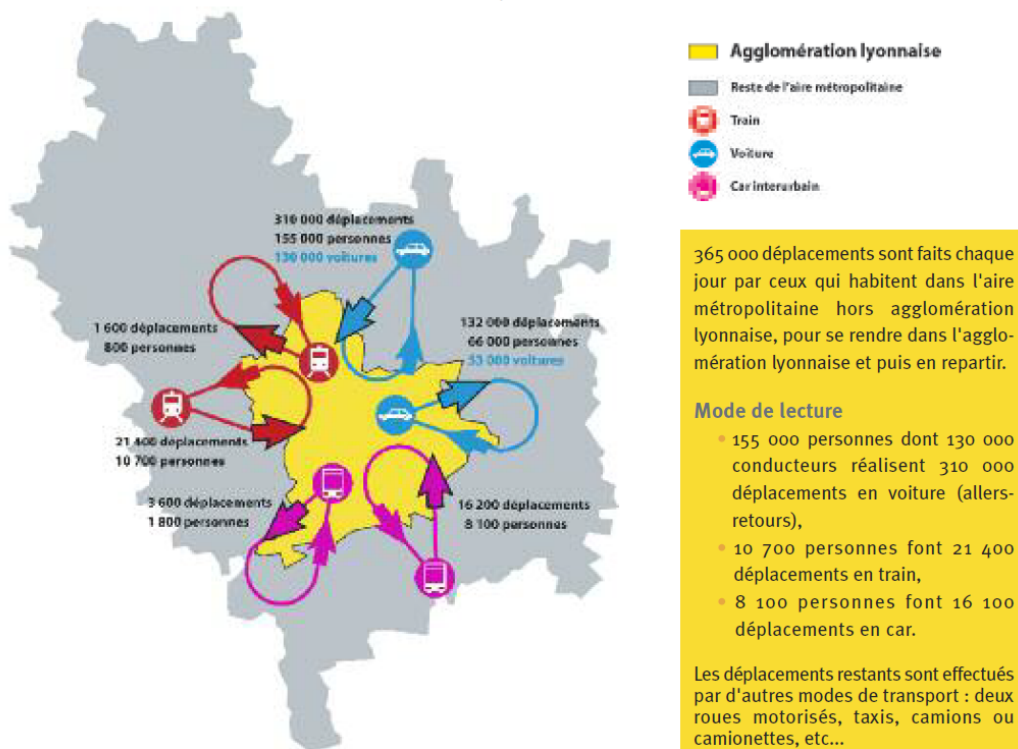


Chaque jour, les habitants de l'agglomération lyonnaise réalisent au total **200 000 déplacements** pour sortir de l'agglomération et puis y revenir. Les 3/4 de ces déplacements, soit **146 500**, ont pour destination le reste de l'aire métropolitaine. Le travail est un motif beaucoup plus présent dans ces échanges que dans la moyenne des déplacements.

...⇒ **Un usage des transports collectifs très déséquilibré dans les échanges**

Avec 37 500 déplacements en cars et TER sur 365 000, les transports collectifs assurent un peu plus de 10% en moyenne des déplacements des personnes extérieures qui entrent dans l'agglomération lyonnaise. Sur certaines liaisons, comme entre le Nord Isère et Lyon-Villeurbanne, les transports collectifs peuvent assurer jusqu'à 40% des déplacements. A l'inverse, les Lyonnais qui sortent, utilisent très peu les transports collectifs (moins de 3% de déplacements en TC interurbains).

...⇒ **Nombre de personnes résidant dans l'aire métropolitaine hors de l'agglomération lyonnaise qui y entrent chaque jour et nombre de personnes résidant dans l'agglomération lyonnaise qui en sortent, selon le mode de transport utilisé :**



Source : EMD Enseignements principaux, Sytral

Sur le volet ferroviaire, l'amélioration de la desserte, plus lisible et régulière, ainsi que la mise en place du cadencement TER (à la 1/2 h en heure de pointe sur l'ensemble des axes) ont permis une augmentation de l'offre de + 22% de 2005 à 2008. La fréquentation TER a crû de + 30% sur la totalité des axes REAL entre 2005 et 2008. Après une période de moindre croissance en 2009-2010, le trafic à l'échelle de Rhône-Alpes a recommencé à progresser de manière significative, de +3,6% en 2011.

... mais qui connaît des problèmes d'adéquation entre l'offre et la demande aux heures de pointe :

- des problèmes de capacité du matériel :
 - saturation des trains aux heures de pointe, malgré la modernisation ou le remplacement de 80% du matériel à l'occasion du protocole REAL ;

- saturation sur le réseau TCU, imposant des aménagements de capacité (réalisés ou programmés à court terme, notamment dans le cadre d'Atoubus), sur le réseau métro (agencement intérieur des rames) et tramway (allongement des rames T3) ;
- des problèmes de saturation sur les branches de l'étoile ferroviaire, rendant difficile le cadencement à la ½ h sur certains axes, et impossible le cadencement au ¼ h sans aménagement d'ampleur sur les infrastructures ;
- une saturation des parcs relais sur les gares ou stations proposant un niveau de service performant.

... Et qui connaît des niveaux de rabattements dont l'attractivité est inégale

Chaque jour, 16 000 voitures stationnent dans les parcs relais de l'aire métropolitaine. L'analyse de la provenance des usagers montre que le rabattement se fait généralement sur des distances assez courtes (par exemple : plus de la moitié des usagers des parcs de gare proviennent de la commune).

Un grand nombre de P+R présente un taux d'occupation important, selon deux typologies :

- les P+R urbains en lien avec un mode TC urbain performant en terme de fréquence et de vitesse (métro, tram T3) et présentant une bonne accessibilité en voiture ;
- les P+R de gares, d'autant plus fréquentés qu'ils sont éloignés du centre de l'agglomération lyonnaise.

En revanche, les P+R connaissant des taux de fréquentation faibles sont :

- les P+R urbains reliés à un mode TC moins performant (par exemple : La Feysine pour T1, Porte des Alpes pour T2) ou situés à l'intérieur de la « barrière de congestion » (par exemple, Gerland sur le métro B) ;
- les P+R de gares trop proches de l'agglomération lyonnaise (par exemple Saint-Priest) ou n'étant pas desservi par une ligne TER performante (par exemple Givors-Canal concurrencé par l'offre exceptionnelle de Givors-Ville).

Le succès des P+R dépend avant tout de la qualité de l'offre TC associée. S'il est trop à l'intérieur de l'agglomération ou sur un réseau peu compétitif avec l'automobile, son attractivité reste faible.

Le périphérique L.Bonnevay marque la limite entre la zone de rabattement en voiture (extérieur) et la zone de développement d'un réseau de surface maillé et performant (intérieur) pour lequel le rabattement de proximité ou en TCU est à privilégier par rapport au rabattement en voiture.

Focus sur le territoire de "l'Ouest"

Les périmètres pris en compte sont ceux inscrits dans le SCoT de l'agglomération lyonnaise approuvé en décembre 2010.

Les Communes du territoire Ouest :

CHAMPAGNE-AU-MONT-D'OR

CHARBONNIERES-LES-BAINS

CHARLY

CRAPONNE

DARDILLY

ECULLY

FRANCHEVILLE

IRIGNY

LA MULATIERE

LA TOUR-DE-SALVAGNY

LIMONEST

MARCY-L'ETOILE

OULLINS

PIERRE-BENITE

SAINT-CYR-AU-MONT-D'OR

SAINT-DIDIER-AU-MONT-D'OR

SAINTE-FOY-LES-LYON

SAINT-GENIS-LAVAL

SAINT-GENIS-LES-OLLIERES



1. Une emprise de l'automobile encore forte

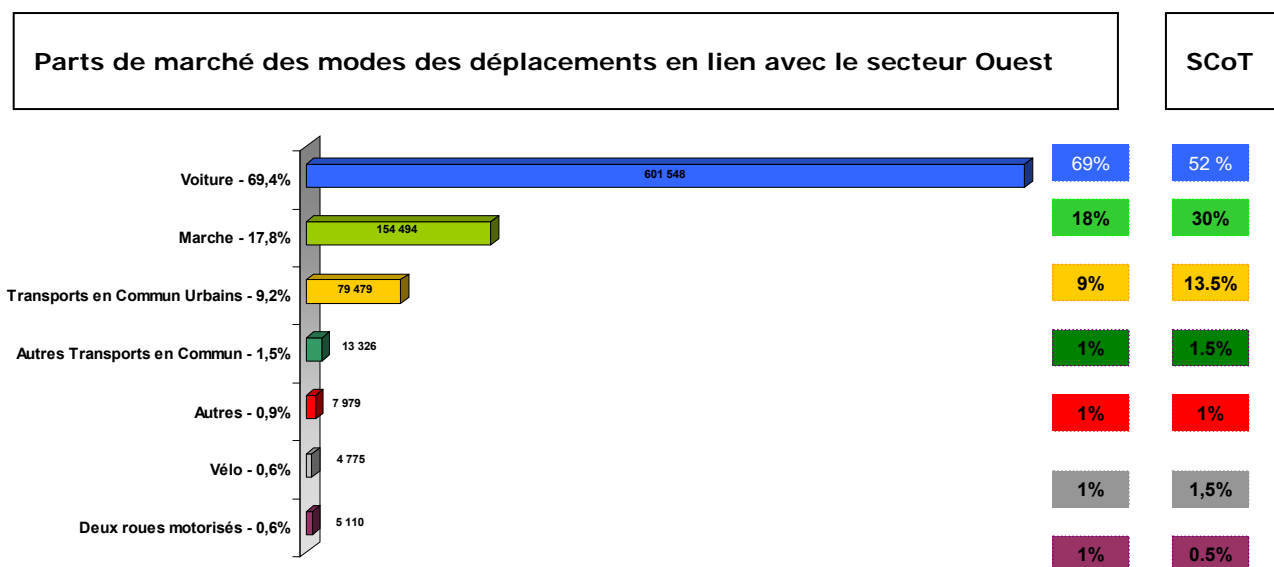
Une baisse de la mobilité individuelle a été constatée entre 1995 et 2006 sur l'ensemble de l'agglomération (près de 7%), traduisant une légère évolution des comportements sur le territoire.

Le nombre de déplacements tous modes reste supérieur dans l'Ouest par rapport à la moyenne de l'agglomération : 3,63 déplacements/jour/pers contre 3,38 en moyenne dans l'agglomération. Ce constat s'explique notamment par la proportion plus importante « d'hyper-mobiles » (actifs à haut revenu) sur certains secteurs de l'Ouest.

Le nombre de déplacements en VP reste significativement plus élevé dans le territoire Ouest que dans l'ensemble de l'agglomération : 2,2 déplacements/personne/jour contre 1,65 dans l'agglomération. Cet usage est en relation avec un taux d'équipement des ménages et un taux de multimotorisation supérieur au reste de l'agglomération : 1,3 voiture/ménage dans l'ouest contre 1,05 dans l'agglomération.

La distance moyenne parcourue quotidiennement par les habitants de l'Ouest lyonnais est supérieure à celle de l'agglomération (17,5 km à l'Ouest contre 14 km dans l'agglomération).

La mobilité en transports collectifs s'est accrue en 10 ans dans l'Ouest comme dans l'agglomération dans des proportions comparables, mais l'usage des TC reste plus faible de l'ordre de 15% dans l'Ouest.



Les chiffres ci-dessus prennent en compte tous les déplacements en lien avec les secteurs concernés. L'exploitation présentée dans les plaquettes des principaux résultats de l'EMD ne prend en compte que les déplacements des habitants.

Par ailleurs, on constate qu'une très grande majorité des déplacements réalisés dans le territoire Ouest le sont par des habitants de ce même territoire.

Cette singularité peut s'expliquer par le fait que les infrastructures pour se rendre dans ce territoire sont peu adaptées.

En complément de cette analyse sur le secteur Ouest, une analyse a été menée sur les communes de Brignais, Chaponost et Vourles, situées hors du SCoT mais directement concernées par le territoire de desserte du projet Anneau des Sciences. Il est apparu que l'usage de la voiture particulière est encore plus prédominant sur ces communes (2,43 déplacements/personne/jour). Ceci s'explique par une plus faible utilisation des modes TCU et marche, due à un environnement urbain moins dense et peu desservi par les TCU (les communes étant situées en dehors du PTU).

En résumé, et en moyenne, les 3 caractéristiques de la mobilité du territoire Ouest par rapport à celle de l'agglomération sont :

- **+ de mobilité (nombre de déplacements et kilomètres parcourus) ;**
- **+ d'équipement en VL (nombre de véhicules par ménage) ;**
- **+ de part modale VL parmi les déplacements, part qui régresse moins vite que dans le reste de l'agglomération ;**

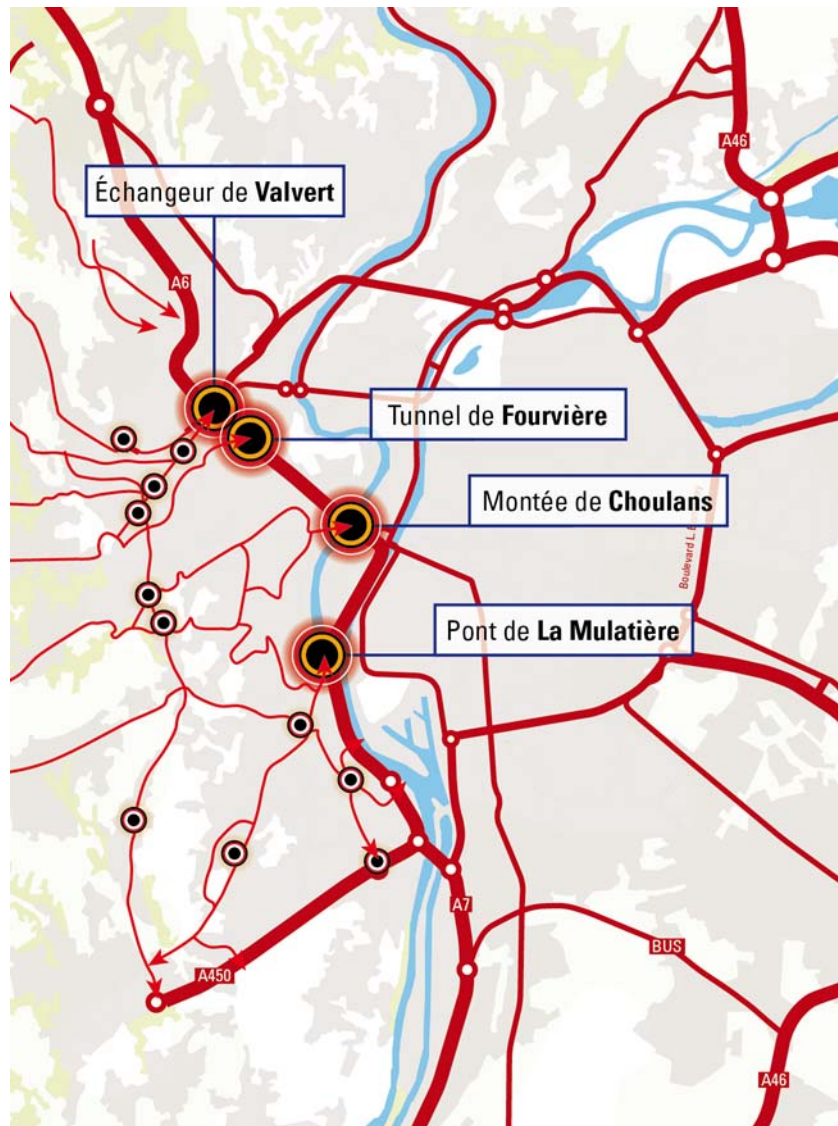
et une relative faiblesse d'échanges avec le reste de l'agglomération.

2. Des difficultés de circulation pour les TCU comme pour les voitures

A. Des difficultés de circulation en voiture

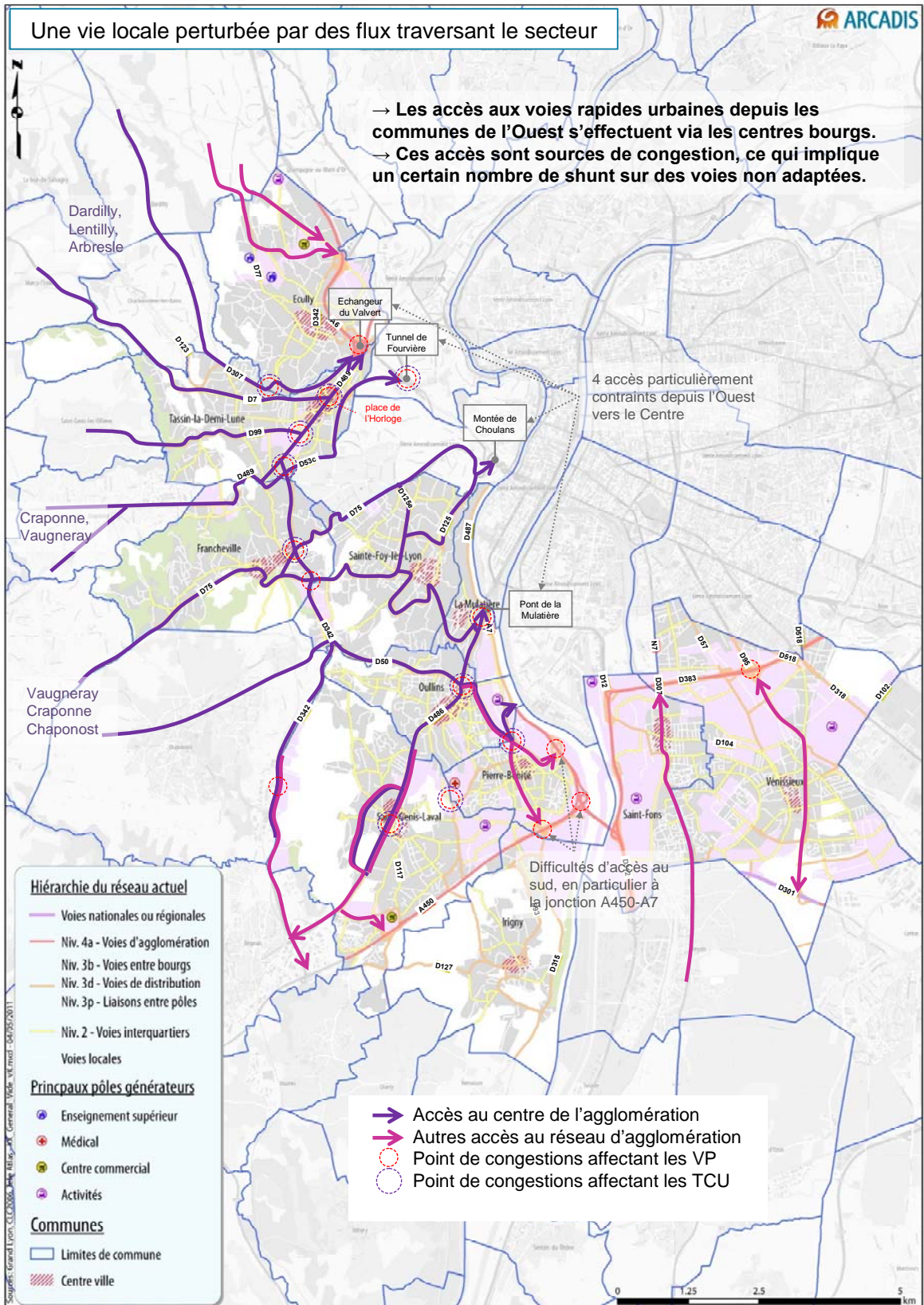
Le territoire Ouest présente un nombre de points d'accès limité pour accéder au reste de l'agglomération :

- vers le secteur centre : accès par la Montée de Choulans, le Pont de la Mulatière, le tunnel de Fourvière ;
- vers les territoires périphériques : accès par Valvert, Pont de Pierre Bénite par A450 vers l'Est, A450 vers l'Ouest.



Ces points, en nombre restreint, comportent d'importantes saturations, notamment en heures de pointe ; avec pour conséquence, des voiries d'accès à ces points de passages congestionnées aux heures de pointe :

- la Grande rue d'Oullins (RD 486);
- la RD486 (accès au pont de la Mulatière) ;
- la rue du Commandant Charcot (accès à la Montée de Choulans - RD 75).



On note des traversées difficiles de centres-villes en raison de la convergence des flux depuis les communes Ouest vers Lyon et les voies rapides urbaines. Ces accès aux voies rapides

urbaines, offerts par un nombre limité de points d'accès et nécessitant un passage par les centres des communes, sont sources de congestion pour tous les modes, notamment pour les TC.

B. Des difficultés de circulation pour les TCU

La desserte du territoire Ouest en TCU est assurée uniquement par des lignes de bus classiques, essentiellement en rabattement sur les pôles de Gorge-de-Loup, Gare de Vaise et Perrache ou en desserte jusqu'à Bellecour.

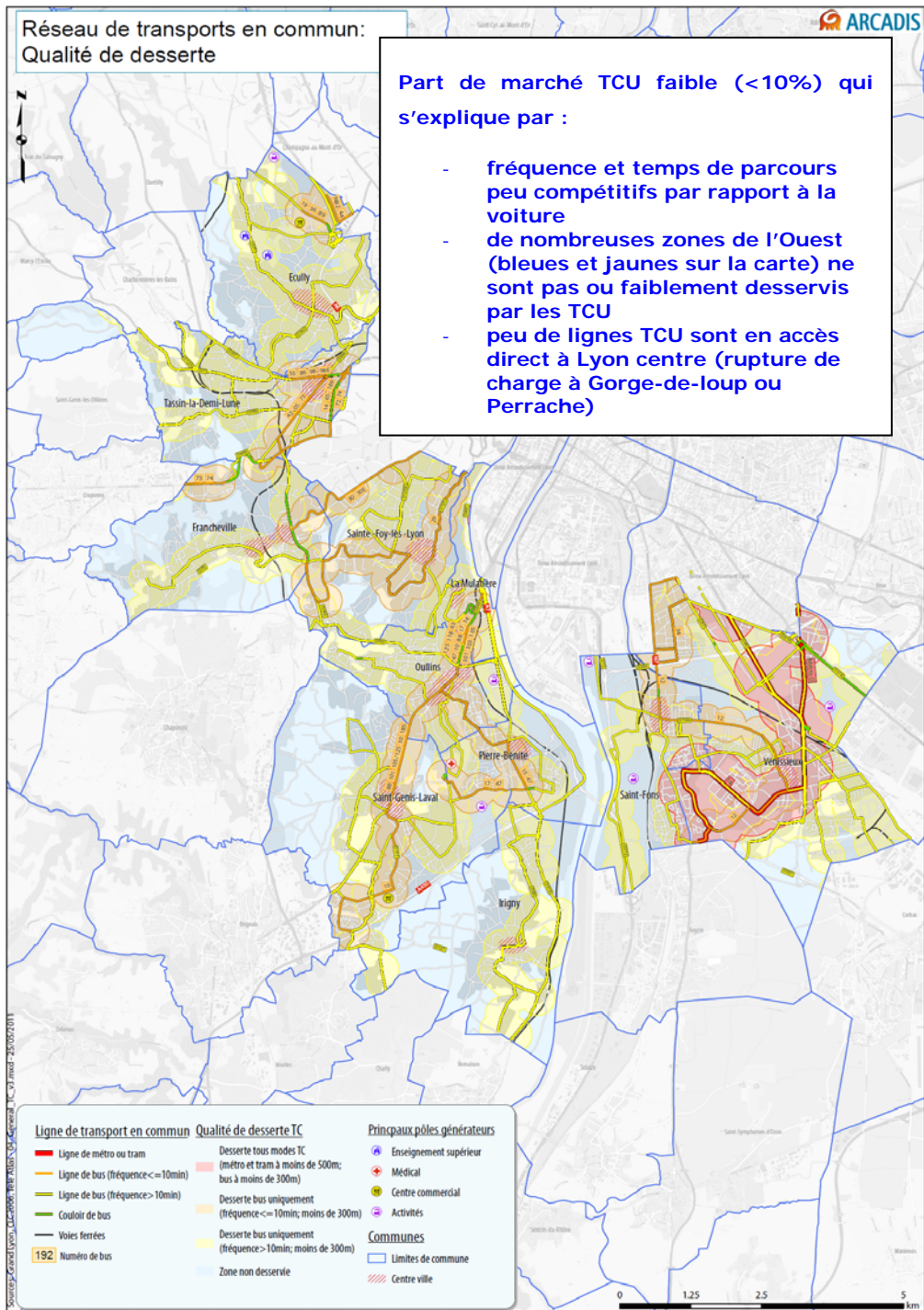
Empruntant des voies peu capacitaires et n'ayant que très peu d'aménagements spécifiques, les lignes TCU existantes souffrent de problèmes de congestion et de ce fait sont considérées peu performantes pour l'usager au regard de la voiture.

LIGNE	VOYAGES JOURS OUVRÉS MOYENS octobre 2011
14 Bellecour - Francheville - Gorge de Loup	4 253
C7 Part-Dieu - Oullins - Hôpitaux sud	10 662
C10 Bellecour - Oullins - Saint-Genis-Laval	11 553
63 Perrache - Confluence - Oullins	5 609
88 Bellecour - Saint-Genis-Laval	5 208
17 Sainte-Foy-lès-Lyon - Hôpitaux sud - Saint-Genis-Laval	2 883
15 Bellecour - Irigny - Vernaison	7 070
C20 Bellecour - Sainte Irénée - Francheville	12 039
C19 Perrache - Sainte-Foy-lès-Lyon - Francheville	5 267
C24 Gorge de Loup - Craponne - Vaugneray	8 529
73 Gorge de Loup - Brindas	1 283
3 Gorge de Loup - Dardilly/Limonest	6 549
19 Hôtel de Ville Lyon - Écully	5 110
66 Saint-Just - Champagne	2 185
5 Pont mouton - Tassin - Charbonnières	1 194

Source : Tableau de bord mensuel - octobre 2011. Kéolis Lyon

Par conséquent les clientèles sont faibles sur ces lignes. Les lignes présentant un bon niveau de clientèle sont celles des corridors faisant l'objet d'un traitement prévu dans le SCoT (métro B, LEOL et A2).

La part modale TCU est globalement faible ($\leq 10\%$) à l'exception de la commune de La Mulatière avec 20% alors que la moyenne sur le Grand Lyon est de 16%.



Ainsi, au quotidien, les habitants de l'Ouest lyonnais subissent :

⇒ des dégradations des temps de parcours et des niveaux de service :

- en transports collectifs urbains : pour une même origine - destination, les temps de parcours TC sont équivalents aux temps de parcours VP.

Exemple : sur la ligne 15 (Pont de la Mulatière - Les mûriers à Pierre-Bénite)

- Temps de parcours TC : 12 minutes
- Temps de parcours VP : 11 minutes

- **en voiture** : les temps de parcours VP en heure de pointe sont triplés, avec une vitesse moyenne sur l'intégralité du trajet de 25km/h.

Exemple sur la RD50 (Francheville – Oullins : 7km)

- HC : 7 minutes
- HP : 21 minutes, vitesse : 20 km/h

Exemple sur la RD 486 (Brignais – La Mulatière : 15 km) :

- HC : 9 minutes
- HP : 25 minutes, vitesse : 25km/h

⇒ Des **perturbations, notamment dans le centre des communes** en raison de la convergence des flux depuis le grand Ouest vers Lyon et le réseau autoroutier.

C. L'attractivité des pars-relais urbains menacée

Vecteurs de l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports collectifs urbains, seuls 3 pars relais sont recensés sur l'Ouest lyonnais offrant au total près de 2 000 places de stationnement VP :

- Gare de Vaise 1 : 202 places ;
- Gare de Vaise 2 : 734 places ;
- Gorges de Loup : 680 places.

Ces parcs relais, situés en entrée du centre de l'agglomération, sont très chargés : le taux de remplissage moyen de ces parcs avoisine 91%, voire certains jours 100%. Ces parcs ne présentent donc aucune réserve de capacité et voient aussi leur attractivité menacée.

D. Les lignes ferroviaires du territoire Ouest



Source : Grand Lyon

Les lignes ferroviaires de l'Ouest lyonnais sont au nombre de 4 :

- 3 branches en terminus sur la gare Saint Paul, avec une connexion au métro à Gorge-de-Loup.

On compte 6 500 voyageurs quotidiens (soit 20% du nombre de voyageurs total sur l'ensemble des déplacements REAL) avant les travaux de modernisation du réseau.

Depuis décembre 2009, un cadencement régulier des trains a été mis en place avec :

- un train tous les 1/4h en période de pointe et 1/2h en heures creuses sur la branche de Sain Bel ;
- un train toutes les 1/2h en période de pointe et toutes les heures en heures creuses sur la branche Lozanne - Saint Paul.

Depuis fin 2010, le matériel roulant a été modernisé sur les 3 branches. Depuis septembre 2012, le tram-train est en service sur la branche de Sain-Bel. Sa mise en service sur la branche de Brignais est programmée pour décembre 2012.

Il faut toutefois rappeler que la part modale ferroviaire ne représente actuellement que 1% des déplacements sur l'ensemble du secteur SCoT et sur les déplacements du secteur Ouest.

- 1 branche en direction de Perrache : Ligne rive droite (Lyon-Givors)

Dès fin 2007 de nombreuses améliorations ont été apportées à cet axe incluant :

- le cadencement des services TER qui desservent toutes les gares entre Lyon Perrache et Givors en 26 minutes ;
- les trains circulent toutes les demi-heures en période de pointe et toutes les heures en creux ;
- aménagements du parking en gare de Grigny le Sablon et remise à niveau de la gare de Givors ville ;
- augmentation de la desserte de 29%, pour un trafic périurbain sur la ligne de 1 500 voyages/jours et un trafic total de l'ordre de 5 000 voyages/jour en intégrant l'ensemble des trains.

La fréquentation des gares de l'Ouest lyonnais situées à l'intérieur du territoire Ouest est essentiellement à destination du Centre de Lyon. L'accessibilité de ces gares s'effectue principalement en modes doux.

Conclusion

Au regard des dynamiques des circulations actuelles et des tendances de développement portées dans le SCoT, il apparaît que l'amélioration des conditions de déplacement et de transport sur l'agglomération lyonnaise représente une priorité tant pour les habitants que pour les acteurs économiques.

Les investissements significatifs sur les modes alternatifs à la voiture particulière engagés à l'échelle de l'agglomération ont conduit à :

- des pratiques de mobilité en évolution par rapport aux tendances passées ;
- un recul de l'usage de la voiture, perceptible dans la zone dense centrale ;
- mais qui reste à organiser et généraliser à l'échelle de l'agglomération.

Le niveau de service est dégradé sur les réseaux structurants de voirie et de transports collectifs :

- un réseau de voiries structurant peu hiérarchisé, cumulant les fonctions, fortement sollicité et géographiquement déséquilibré ;
- un réseau TC efficace mais en limite de capacité.

Le secteur « grand Ouest » est très marqué par la prédominance de l'automobile et les déplacements pendulaires.

Des difficultés de circulation, pour les transports en commun comme pour la voiture, sont présentes et concentrées sur les voies en lien avec les centres des communes.