



Audition publique Mardi 5 février 2013 Espace Ouest Lyonnais – Lyon 5^e Synthèse

Introduction

Jean-Paul Puyfaucher, membre de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), ouvre la séance.

Jean-Paul Puyfaucher présente les acteurs auditionnés :

- Edmond Luca pour la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).
- Denis Eyraud pour l'UCIL (Union des Comités d'Intérêts Locaux du Grand Lyon).
- Maurice Abeille pour Lyon Métro Transports Publics.
- Jean Murard pour Déplacements Citoyens.
- Jean Sarraillon pour la Sauvegarde de la Vallée de Francheville.
- Jean-Charles Kohlhaas pour le collectif STOP AU TOP.

Edmond Luca, de la FNAUT présente les évolutions de l'Ouest lyonnais résultant du TOP.

Les évolutions du trafic routier envisagé sur l'Ouest lyonnais :

- Délestage de la jonction A6/A7 par transfert sur le TOP.
- Délestage de certaines voiries de 5 communes (de 8 à 33%) par transfert sur les voies convergeant vers les 7 échangeurs.

En ce qui concerne les trafics induits sur l'aire impactée par le TOP :

- Attractivité d'une voie délestée jusqu'à congestion.
- A temps de transport moyen constant (1h en région lyonnaise), le temps gagné par une nouvelle infrastructure est réinvesti pour aller plus loin, plus souvent.

En conclusion, le TOP induirait un trafic supplémentaire d'environ 30% de véhicules.kilomètres.

Les conséquences sur les nuisances :

En 2011, sur une bande de 2 x 300 mètres des grands axes routiers, les concentrations d'oxyde d'azote sont 2 fois supérieures à la dose permise par la réglementation. En



ce qui concerne la concentration en particules, elle est 2,6 fois supérieure au seuil réglementaire.

En 2030, il est prévu un surcroît de l'ordre de 40% pour l'oxyde de carbone et de 80% pour les particules.

Le TOP engendrera des hyperconcentrations de polluants d'environ 7 fois la valeur moyenne aux 12 extrémités de tunnels.

- En ce qui concerne le dioxyde de carbone, avec une réduction moyenne de CO₂ par véhicule de 4% par décennie et un trafic induit de 30%, la génération de CO₂ en 2030 par rapport à 2011 augmenterait de 22%. Ce résultat est en opposition avec le « facteur 4 » qui implique une diminution de 50% des émissions de dioxyde de carbone d'ici à 2030.
- En ce qui concerne le dioxyde d'azote (sans la réalisation de l'Anneau des Sciences, en considérant que 85% du parc automobile respecte la norme Euro6 et sans compter le trafic induit), le seuil admissible de 40 microgrammes/m³ sera dépassé en 2030. Si l'Anneau des Sciences est réalisé, le seuil admissible de 40 microgrammes/m³ sera dépassé sur A7 et sur plusieurs échangeurs.

Les conséquences sur l'étalement urbain :

Le temps gagné et le choix de la voiture favorisés par le TOP entraîneraient :

- l'étalement de l'habitat et des activités.
- 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).

Les conséquences sur la mobilité durable :

En termes écologiques : le TOP serait en concurrence avec le tram-train alors que la voiture consomme 10 fois plus qu'un tram-train occupé à 50%, qu'elle émet 60 fois plus de CO₂ et qu'elle émet du dioxyde d'azote et des particules cancérigènes.

En termes économiques : le TOP coûterait 2,6 Mds €. La contribution du Grand Lyon et du Conseil général serait de 125 M€/an pour 235 000 voyages par jour.

En ce qui concerne les TCL, la contribution du Grand Lyon et du Conseil général serait de 140 M€ / an pour 1,4 M voyages par jour.

Donc la contribution par voyage pour le TOP serait 5 fois supérieure à celle pour les transports en commun.

En termes sociaux : l'investissement pour le TOP équivaut à 15 ans d'investissement pour les transports en commun du SYTRAL.



En ce qui concerne les abonnements de transports en commun, entre Saint-Bel et Villeurbanne, l'abonnement coûte actuellement 90 €/mois (soit 45€ avec participation de l'employeur). Or si l'on se base sur le tarif fiscal de 38 centimes d'euro le kilomètre, la voiture coûte environ 500 € par mois, donc 5 à 10 fois plus cher que les transports en commun. A cela il faut ajouter les coûts externes (environ 0,2 € par voyageur.km): soit environ 60 M€/an pour le TOP.

Le péage urbain pour réduire la part de la voiture à l'Ouest :

Utilisé dans 8 villes d'Europe, il a permis entre 1990 et 2008 de réduire le trafic de voitures de 15 à 20 % et de contribuer au financement des transports en commun.

La FNAUT rappelle que :

- Si les transports en communs à l'Ouest ne sont pas attractifs car « englués », les bus le sont aussi à 5 km du centre de Lyon. Il faut donc les rabattre sur les 50 gares ferroviaires plutôt que les maintenir en concurrence.
- Si les transports en commun apparaissent comme inadaptés à la faible densité de l'Ouest, les lignes fortes ferroviaires répondent au drainage des flux convergents plutôt qu'au cabotage de la même façon que le TOP.
- Il serait inutile d'utiliser le TOP pour les transports en commun puisqu'il longe la ligne ferroviaire capable de drainer plus de 100 000 voyageurs par jour.
- Si l'on développait les infrastructures routières pour permettre le libre choix de l'utilisateur, construire une alternative routière à la ligne D nécessiterait 6 autoroutes à 2X2 voies.
- Si l'Ouest est difficile à desservir par des transports en commun lourds, il ne faut pas omettre qu'au XIX^e siècle, 4 lignes ferroviaires dans un rayon de 40 kilomètres ont été réalisées.

La FNAUT rappelle qu'à Dresde, Hambourg, Hanovre, Stuttgart, Vienne, Zurich et Bologne, il n'y a aucun ring proche, ni de contournement bouclé mais un ring RER. A Berlin, Dortmund, Düsseldorf et Francfort, il n'y a pas de ring proche mais un ring RER.

Comparaison entre la voiture et les transports en commun de la consommation des émissions de CO₂ par passager.kilomètre :

Avec un taux d'occupation des transports en commun de 50% :

- Pour les bus, la consommation et le CO₂ sont divisés par 4 par rapport à la voiture.
- Pour les tramways, la consommation est divisée par 12 et le CO₂ par 80 par rapport à la voiture.



Les emprises de circulation des transports en commun par rapport à la voiture :

Un tramway de 200 places occupé à 50% roulant à 50 km/h remplace une file de 2,7 km de voitures.

Un tram-train de 250 places occupé à 50% roulant à 72 km/h remplace 6 km de voitures (6 km équivalent à la moitié du TOP).

La FNAUT présente des alternatives au TOP :

- Le TOP serait en concurrence avec le tram-train puisqu'il serait parallèle, sur 70% du tracé (de Valvert à Beaunant), aux lignes de tram-trains. Ces lignes très fortes peuvent, comme le TOP, drainer les flux de l'Ouest vers les réseaux.
- La FNAUT précise que dans un rayon de 30 km de la gare de la Part Dieu on dénombre 41 gares sur 5 lignes de chemin de fer. En plus de ces 41 gares, 14 sont en projet de construction. Ces gares permettront des rabattements à pieds, vélo, bus et voiture.
- Les transports en commun ne sont pas « négligeables » à l'Ouest avec 4 lignes ferroviaires et 40 lignes de bus.

La FNAUT suggère pour réduire la part de la voiture (87%) à l'Ouest :

- Une billettique multimodale.
- Des lignes de bus en rabattement sur le tram-train plutôt qu'en concurrence.
- De la publicité sur les coûts de la voiture par rapport aux transports en commun.

En conclusion pour la FNAUT, le TOP, favorisant la poursuite du développement des déplacements en voiture (87% à l'Ouest) sur un tracé longeant le ferroviaire serait en totale opposition aux engagements du Grand Lyon.

Interventions du public :

Jean-Paul Puyfaucher demande à Edmond Luca si, pour la FNAUT, les mesures de régulation présentées par le maître d'ouvrage sont crédibles.

Edmond Luca estime qu'elles permettraient effectivement de réduire le trafic mais à condition que les automobilistes changent leurs trajets.

Jean Sarraillon, Sauvexgarde de la Vallée de Francheville, estime qu'il existe une contradiction entre le pincement des voies radiales et les efforts de suppression de la voiture par les pouvoirs publics et l'arrivée supplémentaire du trafic par les nouvelles infrastructures.



Selon **Olivier Laurent**, responsable du service Déplacements au Grand Lyon, certains chiffres avancés par Edmond Luca sont contestables. Il tient à préciser que :

- Le projet d'Anneau des Sciences est avant tout une solution multimodale avec une redistribution des trafics et non pas une induction.
- L'Anneau des Sciences, compensant la capacité créée par des « pincements » sur les voies existantes, ne peut être comparé à l'A45.
- Sur le secteur des Hôpitaux Sud, les émissions polluantes seront plus grandes qu'aujourd'hui si l'Anneau des Sciences est réalisé.

Edmond Luca indique que si les gens ont le choix entre une voie routière et une alternative en transports en commun pour circuler, ils emprunteront la voie routière.

Jean-Paul Puyfaucher demande au SYTRAL de réagir sur la possibilité de reporter les bus sur les chemins de fer.

Philippe Bossuet, service Développement au SYTRAL, précise qu'une augmentation de 50% environ de la fréquentation des transports en commun à l'horizon 2030 est envisagée.

Selon lui, le gain de temps peut être synonyme d'étalement urbain. Il demande si dimensionner du ferroviaire ne va pas également provoquer de l'étalement urbain. Philippe Bossuet rappelle que malgré une offre ferroviaire de plus en plus performante, les gens plébiscitent la voiture.

Il constate également une évasion très importante de la clientèle en transports en commun lorsque celle-ci doit effectuer plus de 2 correspondances.

Denis Eyraud, de l'UCIL, Union des Comités d'Intérêts Locaux du Grand Lyon, présente sa position en faveur de l'Anneau des Sciences.

L'Anneau des Sciences et le contournement autoroutier Nord-Sud de Lyon sont deux infrastructures indispensables à l'équilibre et au développement de la métropole lyonnaise.

• **L'UCIL estime également indispensable la réalisation d'un véritable contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise** permettant à Lyon de jouer pleinement son rôle de métropole européenne située sur un axe majeur de transit, sans pour autant subir les conséquences de ce trafic dans son hyper centre :

- Soit par l'Ouest, sous la forme du COL prévu dans la DAT et au SCOT.
- Soit par l'Est, en passant par l'aéroport Saint-Exupéry, comme l'a proposé le préfet de la région Rhône-Alpes dans le SRIT (Schéma Régional des



Infrastructures et des Transports), avec la réserve importante suivante : il semblerait préférable de prolonger l'A432, déjà réalisée d'Anse à l'A43, jusqu'au péage de Reventin-Vaugris au Sud de Vienne, afin d'inciter tous les véhicules en transit à emprunter cette nouvelle voirie plus directe, plutôt que d'engorger le Sud de la Rocade Est (A46) jusqu'à l'échangeur de Ternay-Chasse, puis la liaison Chasse-Vienne par l'A7.

L'UCIL demande la réalisation de ces deux équipements depuis plus de quinze ans.

- **La fin d'un « scandale » écologique majeur : le passage de l'autoroute A6-A7 dans l'hyper centre de Lyon**

La circulation sur cette artère est double :

- Un transit Nord-Sud (l'autoroute A6-A7 étant une des voies principales de communication de l'Europe).
- Une circulation locale d'agglomération importante, en particulier entre le centre et l'Ouest de l'agglomération, mais aussi entre l'Ouest et le Sud-Est.

L'Anneau des Sciences paraît adapté pour désenclaver l'Ouest lyonnais et alléger la circulation :

- dans le tunnel de Fourvière et celui de la Croix-Rousse.
- Sur les voies radiales telles que la rue Joliot-Curie, rue Commandant Charcot.
- Sur les montées à cette colline.
- Dans le nouveau centre de Tassin La Demi-Lune, à l'horloge et sur la rue Marietton.
- Sur l'axe Nord-Sud de Lyon et sur le quai Perrache.

En outre, le contournement autoroutier de Lyon permettra enfin de déclasser le tronçon autoroutier central du quai Perrache. Celui-ci pourra alors être transformé en avenue urbaine à vitesse apaisée, favorisant les modes de déplacement doux, pourvue de carrefour à feux aux croisements des rues transversales du nouveau quartier de la Confluence enfin relié efficacement au quartier de Gerland par de nouveaux ponts sur le Rhône.

- **Un vrai bouclage du boulevard périphérique**

Entre le tracé court et le tracé long, l'UCIL privilégie aujourd'hui le tracé court qui constitue le « tronçon manquant » pour achever le périphérique « naturel » de l'agglomération.

- **Un projet d'avenir pour l'Ouest lyonnais**

L'UCIL rappelle que le SCoT approuvé prévoit une augmentation de la population du Grand Lyon de 150 000 habitants à l'horizon 2030. L'Ouest lyonnais devra supporter sa part d'accroissement, ce qui augmentera le nombre de déplacements



entre ce secteur et les autres. Les secteurs périphériques à l'Ouest du Grand Lyon devraient eux aussi connaître une augmentation de leur population et de leurs emplois. Pour éviter la thrombose des voies de communication de l'Ouest, il apparaît indispensable de réaliser l'Anneau des Sciences le plus rapidement possible

- **Une voirie discrète et bien intégrée à son environnement**

L'UCIL se réjouit que le projet actuel de l'Anneau des Sciences comporte un maximum de tunnels. L'antécédent du tronçon Nord du périphérique, réalisé ainsi, a démontré qu'un tel équipement n'est pas nuisant et ne dégrade pas son environnement, tout en allégeant la circulation sur les voiries de l'hyper centre et de la périphérie.

Elle demande toutefois que les échangeurs d'accès soient particulièrement soignés en prenant le minimum de terrain à l'air libre et en paysageant les voiries indispensables de raccordement au réseau.

Il faudra également veiller au traitement des sorties des tunnels, tant par rapport aux évacuations des gaz d'échappement par des ventilations bien dimensionnées, que par rapport aux activités ou à l'habitat existants qui seront réalisés à proximité.

- **Un péage nécessaire mais réduit**

Bien qu'on puisse s'interroger sur la pertinence d'instituer un péage sur un ouvrage dont l'utilisation par un maximum de véhicules est souhaitable pour désengorger le centre ville, l'expérience réussie du tronçon Nord du périphérique a démontré que le fait de faire supporter la moitié du coût de l'équipement à ses usagers par le péage et la moitié aux contribuables par les budgets des collectivités, constitue un bon compromis qui ne dissuadera pas les automobilistes d'emprunter la nouvelle section. Le mode de perception devra toutefois intégrer toutes les techniques nouvelles permettant d'éviter l'étalement des postes de péage traditionnels et même le ralentissement et l'arrêt des véhicules.

- **L'Anneau des Sciences, sur la totalité de son parcours, doit favoriser la réalisation de lignes de transport en commun de rocade inter-quartiers**

En ce qui concerne plus particulièrement le tronçon Ouest de l'Anneau des Sciences en débat, l'UCIL souhaite que le projet intègre une fonction de support de nouvelles lignes de transports en commun, soit dans la circulation générale, soit sous forme d'une troisième voie réservée. Il conviendra de bien aménager les accès et les espaces de transfert pour que les échangeurs restent fluides. Des parkings de dissuasion et des pôles multimodaux devront être prévus en conséquence (à Alaï et à La Saulaie, en particulier, avec échanges TER ou métro). Il serait souhaitable d'étendre ultérieurement cette fonction à l'ensemble de l'Anneau des Sciences (tronçon Nord et Boulevard Laurent Bonnevey). Ainsi, un maximum de lignes périphériques de transport en commun pourront être réalisées, permettant aux



habitants qui désirent se rendre d'un quartier excentré à un autre, de ne plus être obligés de passer par le centre de l'agglomération du seul fait de l'étoile des lignes actuelles qui convergent vers l'hyper centre.

- **Une réflexion qui doit porter sur l'ensemble de l'Anneau des Sciences**

L'UCIL considère comme une excellente politique de réfléchir sur la totalité du parcours de l'Anneau des Sciences. Elle demande donc que le dossier soit complété dans ce sens par des projets ambitieux d'aménagement urbain destinés à gommer certains inconvénients et nuisances générés aujourd'hui par le Boulevard Laurent Bonnevey dans les zones les plus denses en habitat. En particulier, la couverture partielle du périphérique à Cusset permettrait de cicatriser cette coupure urbaine importante de Villeurbanne et de mieux relier le centre, par le Cours Emile Zola requalifié, aux quartiers Est de l'agglomération.

Interventions du public :

Jean-Paul Puyfaucher demande des précisions sur les réclamations de l'UCIL.

Pour **Denis Eyraud**, l'UCIL réclame d'une part la réalisation du contournement autoroutier Nord/Sud et d'autre part, la réalisation de l'Anneau des Sciences au plus vite.

Jean-Paul Puyfaucher demande des précisions à L'UCIL quant à sa position sur la gratuité de la Rocade Est.

Denis Eyraud estime que la Rocade Est doit rester gratuite et qu'elle n'est pas faite pour recevoir le transit Nord/Sud. Il faut donc trouver des moyens d'inciter les gens à se rendre sur le grand contournement Est quand il sera terminé.

Cécile Valverde demande comment faire pour inciter les automobilistes et camionneurs à emprunter une rocade payante qui les éloigne de plusieurs kilomètres ?

Denis Eyraud précise que la Rocade Est est une rocade de desserte locale qui n'a rien à voir avec un contournement autoroutier.

Edmond Luca, de la FNAUT demande comment réduire la part de voiture de 87% à l'Ouest de Lyon en favorisant la circulation des voitures par l'Anneau des Sciences ?

Selon Denis Eyraud, l'Anneau des Sciences ne favorise pas la voiture mais les transports en commun en libérant les voiries.

Jean Sarraillon, de la Sauvegarde de la Vallée de Francheville, rappelle que sur la rue du Commandant Charcot, parmi les 3 voies alignées il n'y en a pas une dédiée aux transports en commun.



Il demande également à Philippe Bossuet pourquoi avoir supprimé la ligne de bus 55 et pourquoi si peu de lignes de bus utilisent les autoroutes urbaines ?

Fernand Chambon, CIL Croix-Rousse, demande si l'arrivée de l'A89 ne dessine pas les prémices d'un contournement à l'Ouest ?

Denis Eyraud rappelle que l'UCIL demande un contournement autoroutier Nord/Sud de Lyon soit sous la forme du contournement Ouest de Lyon actuellement prévu à la DTA et au SCoT soit à l'Est de Lyon.

Maurice Fisch, du collectif STOP AU TOP apporte une contribution sur la nécessité d'aménager des voies en site propre.

Maurice Abeille, Lyon Métro Transports Publics rappelle en introduction les besoins actuels de déplacements de toute la couronne Ouest. Il s'agit de :

- Beaucoup de déplacements internes de moins de 5 km (398 000) essentiellement réalisés en voiture.
- Beaucoup d'échanges avec Lyon Villeurbanne (235 000) dont 1/4 en transports en commun.
- Peu de liaisons en rocade longues : 45 000 dans l'Ouest et seulement 23 500 du Sud-Ouest avec le Sud-Est.
- Très peu de liaisons diamétrales Ouest-Est.

Au vu de ce constat, Lyon Métro Transports Publics a présenté une solution de **système de transport lourd de type métro ou tram-train** qui permettrait d'assurer une desserte rapide de l'Ouest jusqu'à Alai via :

- Un tunnel pour le prolongement de la ligne A à partir de la gare de Perrache. Une station près de Confluence permettra 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.

Lyon Métro Transports Publics demande également un **prolongement de la ligne B aux Hôpitaux-Sud en allant plus loin** (pour des raisons d'aménagements, de pollution...) avec rabattement tram/train de Brignais jusqu'à ce pôle d'échange.

Lyon Métro Transports Publics souhaite la **création d'une rocade Express Ouest Sud Lyonnais** :

- Qui s'insère dans des voiries existantes ou prévues.
- Dont l'investissement peut être étalé dans le temps.



- Qui 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 Alaiï, métro B et TER à Gare d'Oullins si option 1, métro B seul à l'Hôpital Lyon-Sud si option 2, tram T4 à Hôpital Feyzin-Vénissieux), avec les lignes fortes C7, C10, C12, C19, C20, C21 et C24 et avec de nombreuses lignes des réseaux de bus urbains et départementaux.

Afin de développer l'offre de transports collectifs, Lyon Métro Transports Publics présente des **mesures complémentaires pour inciter à un changement de comportement de la part des automobilistes.**

Lyon Métro Transports Publics estime qu'il faut aller plus loin que le péage cordon ou de zone et propose la mise en place **d'une tarification des déplacements via la carte de circulation multimodale.**

Le principe de la carte de circulation multimodale est d'obliger les gens à acquérir un titre de transport pour se déplacer sur la voirie ou en transports en commun. L'abonnement est valable pour tous les membres de la famille et donne libre accès aux transports en commun et au réseau de voirie. Il est impossible d'acheter une carte d'abonnement pour la voirie seule : une carte transports en commun et une vignette mensuelle pour chaque véhicule personnel possédé, ou une carte transports en commun et un paiement véhicule personnel à la journée. Pour le trafic d'échange, les gens prendront un péage à la journée.

Une carte de transports en commun coûterait 50€/mois + vignette de 20€/mois et par véhicule.

Hypothèses sur le rendement de la carte multimodale :

- Parmi les ménages non motorisés, 50% acquerraient la carte et 50% prendraient des titres à la journée ;
- Parmi les ménages motorisés, 80% d'entre eux acquerraient la carte et 20% des entrées à la journée.

Lyon Métro Transports Publics estime à 20% la recette de cette carte et estime que cette mesure nécessite d'augmenter l'offre de transports collectifs pour tenir compte du supplément de clientèle.

La recette tarifaire de 2011 des TCL était de 175 M €. La recette carte multimodale rapporterait 347 M €. Après abattement et soustraction des coûts d'exploitation, la recette de cette carte multimodale serait d'environ 83 M €, soit la 1/2 de la recette tarifaire actuelle.

En conclusion, la carte de circulation multimodale permettrait soit d'augmenter l'offre des transports collectifs urbains, soit de baisser les tarifs des transports collectifs urbains et d'orienter le choix modal en faveur des transports en commun.



Interventions du public :

Jean-Paul Puyfaucher demande si l'augmentation de la fréquentation des transports en commun n'incite pas à prendre la voiture plus souvent.

Maurice Abeille estime que cela oppose le péage cordon et le péage de zone. Il rappelle que le principe du péage cordon est de payer à chaque entrée, ce qui induit une certaine réticence de la part des automobilistes à prendre leur voiture. L'offre d'utilisation des transports en commun est très incitative car la voiture a un coût marginal permanent (essence, stationnement...) contrairement aux transports en commun.

Concernant le péage d'infrastructure, si l'Anneau des Sciences est réalisé, il faut trouver une solution pour l'intégrer dans la carte de circulation multimodale avec un supplément de coût pour l'utilisation de cette nouvelle infrastructure par exemple.

Jean-Paul Puyfaucher demande si un travail peut être conduit sur la réalisation de cette carte de circulation multimodale à horizon 2025.

Maurice Abeille pense que c'est tout à fait possible.

Jean Murard, de l'Association Déplacements Citoyens, demande, dans le but d'écartier du trafic de transit, si la mise en place d'un péage pour le tunnel de Fourvière pour des véhicules qui ne seraient pas du département du Rhône peut être envisageable.

Maurice Abeille répond que ce n'est plus possible depuis la création des nouvelles plaques d'immatriculation sur lesquelles on peut indiquer le département de son choix. Par ailleurs, beaucoup de voitures de société sont immatriculées en fonction du département du siège social de l'entreprise.

Jean-Charles Kohlhaas, du collectif STOP AU TOP trouve l'idée de la carte multimodale intéressante et précise que des réflexions sont en cours sur sa modulation.

Christian Chevalier demande si ce principe d'abonnement est déjà appliqué dans une grande ville.

Maurice Abeille répond qu'il y a des exemples de péages cordon, de péages de zone mais pas de carte multimodale.

Gérard Claisse, vice-président du Grand Lyon, précise que cette hypothèse sera étudiée dans le projet Anneau des Sciences concernant les types de péage.

Philippe Bossuet complète les propos de Gérard Claisse et revient sur l'intervention de Lyon Métro Transports Publics. Il précise qu'1 Md € d'investissement sur les



transports en commun équivaut à 100 M€ par an de charges d'exploitation supplémentaires. Aujourd'hui les charges d'exploitation du SYTRAL représentent à peu près la moitié de son budget c'est-à-dire 400 M€. Donc 20% de clientèle supplémentaire équivaudrait à 60 à 80 M€ par an.

Enfin, Philippe Bossuet précise que le projet d'extension de la ligne de métro ou de chemin de fer ne répond pas aux mêmes demandes et objectifs. Cette extension, en termes de coût et d'efficacité ne semble pas intéressante.

Olivier Laurent demande si, sur la ligne de Brignais, l'idée serait d'injecter plusieurs branches de l'Ouest ou de créer une porte d'entrée.

Maurice Abeille répond que pour l'instant il s'agirait d'une porte d'entrée qui pourrait inclure des services arrivant sur Perrache. Lyon Métro Transports Publics privilégie le prolongement du métro qui permettrait de desservir le 5^e arrondissement et d'assurer au moins une station à Confluence malgré la difficulté de réalisation à la sortie de Perrache.

Olivier Laurent rappelle que les questions d'injection des flux sont en suspens car il est encore impossible aujourd'hui de faire payer des usagers selon leur origine et destination.

Jean Murard, Déplacements Citoyens, rappelle que l'association est favorable au renforcement et au développement des transports en commun, annoncé par le maître d'ouvrage, mais avec un programme sensiblement plus ambitieux renforçant le « modèle lyonnais » de transports en commun.

Déplacements Citoyens déplore que le TOP :

- Soit un gouffre financier.
- N'induit qu'une faible attractivité pour le trafic local.
- Soit un non sens en matière énergétique et climatique.

Déplacements Citoyens soutient les projets en transports en commun annoncés par le maître d'ouvrage tels que :

- Le prolongement de la ligne de métro B aux Hôpitaux Sud.
- L'automatisation sans conducteur de la ligne B de métro.
- Le renforcement en heures de pointe de la capacité de la ligne de métro D.
- La création d'une ligne forte de tramway, sur l'axe Confluence-Gerland-Hôpitaux Est-La Doua.
- La création d'une ligne forte de bus LEOL entre Gorge de Loup, Étoile d'Alai et Craponne.
- La création d'une ligne forte de bus Perrache-St Irénée-Francheville.
- La création d'une ligne forte de bus Part Dieu-Tunnel de la Croix-Rousse-Vaise-La Duchère- Ecully.



- La création d'une ligne forte de bus express reliant Porte de Lyon et Oullins par le tunnel de Fourvière avec la requalification des autoroutes A6 et A7 en boulevard urbain.
- La création d'une ligne forte de bus de Brignais aux Hôpitaux Sud.

Pour Déplacements Citoyens, il convient d'**aller plus loin en termes de transports en commun** :

- 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 tronç commun des trois lignes de TER convergeant vers Saint-Paul, afin de sécuriser le trafic.
- 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 kilomètre court-circuitant Choulans.
- 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.
- En créant plus de sites protégés pour les bus.

Déplacements Citoyens rappelle que les propositions complémentaires qui précèdent, plus la requalification A6/A7 entre Perrache et la Mulatière concrétisent le « modèle lyonnais de transports en commun ». Elles conduisent à un total de l'ordre de 400 à 500 M€, concernant principalement le Sytral tandis que l'Anneau des Sciences coûterait près de 3 Mds €.

Déplacements Citoyens détaille la capacité des deux tunnels de Fourvière :

- le tunnel routier représente 8 000 voitures ou 10 à 11 000 passagers à l'heure.
- le tunnel « transports en commun » du métro D représente 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.

Avec des bus express dans le tunnel de Fourvière, il serait envisageable d'économiser du carburant puisque un bus express thermique consomme 35 L aux 100 km. S'il transporte 40 personnes, alors il serait possible d'économiser la circulation d'environ 30 voitures, consommant chacune environ 4 L aux 100 km, soit au total 120 litres.

En termes de gain de place, avec l'intervalle de sécurité réglementaire de 2 secondes, une caravane de 30 voitures s'étalerait sur plus de 1300 mètres sur une voie, et le bus sur moins de 60 mètres.



Déplacements Citoyens rappelle que les points faibles des transports en commun restent le 5^e arrondissement et les communes de l'Ouest.

Un bond de fréquentation de 54 % sur les transports en commun a été enregistré de 2001 à 2011, avec 310 voyages/an/habitant en 2011.

47% des voyages en 2011 ont été réalisés avec 30 km de lignes de métro et 15% des voyages en 2011 ont été réalisés avec 49 km de lignes de tramway.

Parallèlement à ces résultats, Déplacements Citoyens constate que le Grand Lyon et le Département ne représentent en 2011 que 24,1% du total du financement des transports en commun contre 30,8% en 2001.

Déplacements Citoyens estime que le TOP est un gouffre financier. Avec plus de 3 Mds €, l'annuité de remboursement (intérêts compris) est d'environ 174 M€ par an pendant 30 ans.

Au final :

- Les financeurs auront à déboursier chaque année 151 M€ pendant 30 ans.
- Les contribuables auront à déboursier 7 000 euros par foyer fiscal en 30 ans.

L'endettement cumulé du Grand Lyon et du Département était de 1,9 Md € fin 2011. Un emprunt de 2,8 milliards pour le TOP, conduirait à un endettement de 4,7 Mds € 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.

L'attractivité du TOP sur le trafic local, selon Déplacements Citoyens est bien moindre à celui de TEO et la seule chance pour le TOP d'être utilisé serait de drainer du trafic de transit.

Enfin, pour Déplacements Citoyens, le TOP représente un non-sens énergétique et climatique car il ne respecte ni les objectifs nationaux ni les objectifs locaux (réduction de la dépendance au pétrole, division par 4 des émissions de CO₂...)

En conclusion, il convient selon Déplacements Citoyens 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 transports en commun qui répondent aux besoins du plus grand nombre.



Interventions du public :

Jean-Paul Puyfaucher revient sur la ligne de rocade entre le métro D à Gorge de Loup et Oullins (ou les Hôpitaux sud suivant le prolongement du métro) et demande si elle ne fait pas double emploi avec le tram-train.

Que pense Déplacements Citoyens de la proposition d'étendre cette rocade plus au Sud-Est avec une traversée du Rhône?

Jean Murard précise que la ligne D du métro s'arrête avant Vaise, à Gorge de Loup et que la ligne B du métro arrive à la gare d'Oullins et ira dans le futur jusqu'au centre hospitalier Lyon-Sud. L'idée est donc de créer une ligne en rocade qui relierait Oullins à Gorge de Loup en passant par l'étoile d'Alaï et en contournant la colline de Sainte-Foy. Cette ligne serait parallèle au TOP et à la ligne de chemin de fer reliant Brignais, Chaponost, Francheville, Alaï, Ecully, Gorge de Loup et Saint-Paul. La ligne de TER ne permettant de desservir que 5 ou 6 inter-stations relativement espacées, ne fait pas double emploi avec cette nouvelle ligne qui pourrait desservir beaucoup plus de stations.

La ligne en rocade qui serait envisageable en bus (trolleybus ou bus thermique) pourrait relier 2 têtes de pont de métro de chaque côté avec un service de cabotage passant dans les zones d'habitation.

Jean-Paul Puyfaucher demande des précisions sur les investissements du Grand Lyon, notamment sur le financement des 800 M€ : comment seront-ils financés, par qui, seront-ils amputés sur le budget de participation du SYTRAL ?

Selon **Jean Murard**, le Grand Lyon n'a pas accompagné le développement du réseau de transports en commun.

Gérard Claisse, vice-président du Grand Lyon, réagit sur la question des investissements : le budget consacré en matière d'investissements aux transports publics depuis 2 mandats équivaut au tiers de la capacité totale des investissements du Grand Lyon et du SYTRAL confondus. Pour le Grand Lyon, cela représente 2,3 Mds € et pour le SYTRAL 1,1 Md €.

Gérard Claisse rappelle que le Grand Lyon investit dans d'autres domaines (stations d'épuration, urbanisme, logement...).

Les 800 M€ sont issus de la programmation annuelle que réalisera le SYTRAL sur 2 mandats au moins.



Jean Sarraillon, Sauvegarde de la Vallée de Francheville, présente des propositions pour l'Ouest et la requalification de l'axe A6/A7 sans l'Anneau des Sciences.

Jean Sarraillon définit **deux sections distinctes de l'axe A6/A7** :

- L'une entre Valvert et Perrache sur laquelle des véhicules arrivent du Nord avant Valvert et dont la moitié du trafic se charge et se décharge avant Valvert. On trouve sur cette section beaucoup de trafic venant de l'Ouest et de Lyon.
- L'autre entre Perrache et le secteur de la Mulatière sur laquelle le trafic se charge de Gerland et du Sud-Ouest.

Sur ces 2 sections, l'Ouest représente la moitié du trafic. Parmi elle :

- La moitié du trafic va vers le centre.
- Environ 14% se dirige vers le secteur diffus.

En direction du centre, on observe un échange venant de l'extérieur de l'agglomération qui représente 23% du trafic.

En résumé, 65% du trafic va vers le centre. Il s'agit de liaisons vers les pôles d'emplois et les services.

En ce qui concerne les **déplacements de l'Ouest et du centre**, qui représentent 23% du total de 177 000 véhicules, Jean Sarraillon estime qu'il y a une sous-estimation du trafic en direction de Lyon et Villeurbanne. En effet, selon une Enquête Ménages Déplacements, les déplacements en direction de Lyon et Villeurbanne sont largement supérieurs aux déplacements qui vont vers l'extérieur de Lyon et Villeurbanne en venant de l'Ouest.

L'INSEE le confirme (Agence d'Urbanisme- 2012) et indique qu'il y a très peu de flux de plus de 1 000 salariés entre des secteurs diamétralement opposés de part et d'autre de l'agglomération.

Le **transfert modal des trafics A6/A7** sur les transports en commun devrait dépasser les évaluations du Grand Lyon si les déplacements de l'Ouest sont moins diffus qu'annoncés.

Jean Sarraillon apporte également une réflexion sur le transit. Selon des simulations, effectuées par Via Michelin, sur un trajet reliant Givors à Villefranche, l'itinéraire par Fourvière est favorisé en heure creuse. En heure de pointe, l'itinéraire par Fourvière est pratiquement équivalent à l'itinéraire par A432.

En conclusion, Jean Sarraillon demande :

- Un plan de vitesse d'agglomération adapté afin de réduire l'attraction du transit.



- Un péage « free flow » aux entrées d'agglomération A89, A6, A42, A43, A7 favorisant le contournement.
- Une continuité physique aux échangeurs A7-A46 Sud et A6-A46 Nord et une adaptation de la signalisation.

Jean Sarraillon a réalisé une **comparaison sur la variation de trafic Ouest/Est sur une coupure Nord/Sud avant la Saône** et présente les trafics et les temps de parcours avec ou sans Anneau des Sciences obtenus :

En 2011, on comptabilise 25 900 véhicules en heure de pointe. Sans l'Anneau des Sciences, en 2030, on comptabilisera 26 300 véhicules en heure de pointe.

Avec l'Anneau des Sciences, en 2030, on observera une croissance nette de trafic (27 550) avec 5600 véhicules sur l'Anneau des Sciences sans compter le trafic des nouveaux ponts Est/Ouest (Oullins, Girondins, Schuman...).

Jean Sarraillon rappelle que la synthèse des scénarios présentée par Egis indique que « 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. »

En conclusion, les augmentations de trafic Ouest/Est et l'amélioration de temps de trajet par la route démontrent que l'Anneau des Sciences limite le transfert modal vers les transports en commun de l'Ouest.

Les trafics et temps de parcours selon les hypothèses « transports en commun » :

L'hypothèse transports en commun n°2 n'inverse pas la tendance à la détérioration des temps de parcours routiers.

L'Anneau des Sciences améliore aussi les temps de parcours depuis et vers l'Ouest pour la voiture par rapport à cette hypothèse transports en commun.

Urbanisme et déplacements :

Afin d'améliorer la liaison avec le centre pour les usagers de l'Ouest, Jean Sarraillon estime qu'une liaison entre Perrache et Alaï est essentielle. Un axe lourd Perrache-Alaï desservirait le 5^e arrondissement. Cette desserte est justifiable puisque la densité est la même dans cet arrondissement que dans le 9^e arrondissement.

Il est également possible d'envisager un prolongement éventuel sur Francheville/Bel Air Craponne. Cet axe lourd permettrait un rabattement de nombreuses lignes de bus (Tassin, Francheville, Craponne et des communes hors Grand Lyon), une connexion avec le tram-train de l'Ouest et des parcs de stationnement de dissuasion à proximité.

Pour ce faire, il existe 3 possibilités techniques entre Perrache et le secteur Alaï :

- Le prolongement du métro A.



- Le prolongement d'une ligne de tramway T2 ou d'une nouvelle ligne sur la rive droite du Rhône.
- Le prolongement d'une ligne ferroviaire, tram-train reliant Givors à Perrache ou Saint-Priest à Perrache.

Jean Sarraillon précise, en termes d'intermodalité que l'accès en voiture aux lignes de métro (conducteur ou passager) représente 15 à 20% des usagers d'une station comme Gorge de Loup ou Vaise. Les rabattements en transports en commun et la marche à pied sont majoritaires. Ainsi, le prolongement du métro B aux Hôpitaux, ne peut être lié au TOP ni à un parking de 1000 places (2 600 clients maximum).

L'Anneau des Sciences ne peut pas recevoir de lignes express qui doivent desservir les quartiers.

Jean Sarraillon estime qu'en conservant la même part de transports en commun, on peut envisager une diminution de la mobilité en voiture.

Interventions du public :

Jean-Paul Puyfaucher demande à la DREAL de réagir sur l'explication donnée par Jean Sarraillon selon laquelle, pour ralentir les transits, il existe 3 possibilités :

- Le plan de vitesses d'agglomération qui devrait encore abaisser les limitations de vitesse et les faire respecter.
- Le péage de cordon aux entrées des agglomérations.
- La modification de l'échangeur pour les automobilistes qui viennent du sud.

Christian Maisonnier, délégué aux grandes infrastructures de Transport à la DREAL, répond qu'il n'est pas aisé d'obliger naturellement les gens à faire des kilomètres en plus. Il rappelle que des arrêtés sont pris pour les poids lourds et qu'il est possible d'abaisser encore les vitesses d'agglomération. Malgré cela, on ne peut pas conclure à un délestage naturel de la part de transit qui continue de passer par Lyon.

Il rappelle que la pollution, les embouteillages, le mélange de trafic sont les réels problèmes posés par ce transit au niveau de l'agglomération et qu'il reste une inconnue de taille à ce problème : l'évolution de ce trafic de transit.

Gérard Claisse apporte des compléments à l'intervention de Christian Maisonnier et indique que l'hypothèse d'évolution de transit est prise sur l'hypothèse de l'Etat d'environ 35% d'augmentation du trafic de transit.



Jean-Charles Kohlhaas, du collectif STOP AU TOP, présente un scénario alternatif à l'Anneau des Sciences donnant la priorité aux transports collectifs.

Jean-Charles Kohlhaas revient sur la question du déclassement de l'axe A6/A7, qui est l'objectif principal du maître d'ouvrage et qui semble faire consensus pour l'ensemble des intervenants.

Il rappelle qu'au cours des débats, il a été dit qu'il n'y aurait pas de nouveau contournement autoroutier puisqu'aucun n'est prévu dans le SNIT. Il a également été dit par la DREAL que l'Etat s'est engagé à assurer une fonctionnalité faisant en sorte que le trafic de transit ne passe pas par l'axe A6/A7 ou par une quelconque alternative.

La DREAL et le LET ont expliqué par ailleurs que la continuité autoroutière existait aujourd'hui.

Jean-Charles Kohlhaas souhaite aller plus loin sur le sujet du déclassement de l'axe A6/A7 et demande au maître d'ouvrage de produire des documents sur les déclassements d'autoroutes urbaines.

Il précise que la contribution personnelle du directeur du LET au débat public sur la question du déclassement de l'axe A6/A7 va encore plus loin puisqu'il précise que ce déclassement est possible avant la réalisation de l'Anneau des Sciences.

Jean-Charles Kohlhaas revient sur l'analyse du maître d'ouvrage d'un report éventuel des usagers sur les transports en commun par rapport au projet alternatif proposé par STOP AU TOP.

Lorsque le SYTRAL a pris la décision de construire les tramways T1 et T2, les estimations de trafic étaient extrêmement faibles. Il rappelle que l'ouverture du métro à Oullins, d'ici fin 2013, entraînera une augmentation de 20 000 voyageurs par jour.

En revanche, le RER proposé par STOP AU TOP analysé par le maître d'ouvrage est donné pour une augmentation moindre à celle du métro à Oullins pour 40 km d'infrastructures.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle que le maître d'ouvrage indique qu'il est difficile de développer les transports en commun dans l'Ouest lyonnais et qu'il y a un fort report modal du fait de l'engluement des transports en commun dans le trafic. Or ce n'est pas le cas pour le RER en site propre proposé par STOP AU TOP qui est ferroviaire.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle également qu'il a été dit que les origines ou destinations des trafics de l'axe A6/A7 concernaient essentiellement le centre de l'agglomération (entre 50 à 70 % d'origine destination vers Lyon/Villeurbanne).

Ce qui signifie que les voitures et les transports en commun se raccorderont soit à l'axe A6 au nord ou l'axe A7 au sud et continueront à emprunter l'axe A6/A7.

Donc un système de RER qui a pour vocation d'emmener vers le centre de l'agglomération un maximum de monde serait tout à fait pertinent afin d'alléger l'axe A6/A7.



Le maître d'ouvrage estime que 230 000 personnes par jour emprunteront le tronçon Ouest du périphérique soit 200 000 voitures sur le TOP.

Or Jean-Charles Kohlhaas demande si les voiries permettant d'accéder à ces échangeurs sont prévues pour accueillir autant de véhicules entrant et sortant chaque jour.

D'autre part, il rappelle que l'axe A6/A7 actuel n'a pas vocation à accueillir ce type de trafic.

Pour STOP AU TOP, les bus express présentés dans le projet Anneau des Sciences par le maître d'ouvrage se dirigeront vers le centre de l'agglomération et seront englués dans la circulation.

Enfin, pour Jean-Charles Kohlhaas, cette voirie nouvelle augmentera le trafic. Elle permettra aux gens d'aller plus vite et donc d'habiter plus loin, etc. Cette voirie supplémentaire entraînera obligatoirement de l'étalement urbain.

Interventions du public :

Maurice Fisch complète son intervention sur les transports en commun et souhaite leur amélioration. Il précise que les transports en commun sont très efficaces en sites propres.

Pierre Sublet, Saint-Genis-Sud, demande une précision quant aux tableaux récapitulatifs des coûts : qui finance les 800 M€ ?

Gérard Labrit répond à Pierre Sublet :

- L'Anneau des Sciences est financé à 50% par le Grand Lyon et à 50% par le Conseil Général.
- La requalification de l'axe A6/A7 est financée à 100% par le Grand Lyon.
- Les transports en commun sont financés à 100% par le SYTRAL.

La contribution du Grand Lyon et du Conseil Général se situe entre 100 et 130 M€ par an en fonction des hypothèses de trafic et de tarif.

Jean-Charles Kohlhaas rappelle que l'augmentation des transports en commun coûte cher en exploitation et donc au SYTRAL et aux collectivités locales. En euro constant, sur les dix dernières années, cette augmentation des transports en commun n'a pas coûté plus cher aux collectivités locales. L'ensemble de l'augmentation du développement des lignes de transports en commun a été essentiellement portée par une augmentation de trafic qui a entraîné une augmentation de recette.



Il rappelle que l'alternative proposée par STOP AU TOP ne coûtera globalement pas plus cher et ne sera pas uniquement portée par le SYTRAL puisqu'elle viendra capter des gens à l'extérieur du périmètre géré par le SYTRAL.

Christian Chevalier demande des précisions sur le chiffrage des coûts pour la mise en service en site propre des transports en commun empruntant l'Anneau des Sciences.

Il demande également quel gain de clientèle représenterait la mise en site propre des transports en commun.

Jean-Paul Puyfaucher demande des précisions au maître d'ouvrage sur le nombre de véhicules chaque jour tronçon par tronçon.

Olivier Laurent présente le nombre de personnes concernées par la requalification de l'axe A6/A7 de bout en bout.

Si 124 000 véhicules au sud du pont de La Mulatière et au tunnel de Fourvière sont comptabilisés, ce ne sont pas les mêmes tout le long de ce trajet ; des personnes sortent de cet axe et d'autres y entrent ailleurs.

Olivier Laurent affirme qu'à l'horizon 2030, 250 000 personnes utiliseront tout ou partie de l'A7 entre Valvert et la Saulaie avec un taux de remplissage de 1,45 personne par voiture. Au final il resterait 178 000 personnes à prendre en charge par jour via des transports collectifs et une infrastructure qui redirige de manière enterrée les trafics, pour faire sortir ces personnes de l'axe A6/A7.

Sur l'ensemble du tronçon, 240 000 voyageurs sont concernés.

Jean-Paul Puyfaucher clôt l'audition publique.