



LYON-MÉTRO TRANSPORTS PUBLICS

04/12/2012

Anneau des Sciences : Proposition de Scénario 3

Comme dans d'autres grandes villes françaises (Lille, Grenoble) et étrangères, l'abandon des autoroutes urbaines dans Lyon, la limitation de l'usage de la voiture et les mesures favorables aux transports collectifs ont modifié les comportements de Déplacements.

Conformément au PDU (Plan de Déplacements Urbains) de 1997, on a constaté une baisse de l'usage quotidien de la voiture dans l'agglomération : en 1995, 52% des déplacements, aujourd'hui 47% selon les publications du SYTRAL concernant la dernière Enquête Ménages Déplacements (2006). Aujourd'hui, La clientèle du réseau TCL atteint et dépasse souvent le quart des déplacements sur les liaisons où la compétitivité en termes de temps avec la voiture a été réduite. C'est le cas même de la couronne Ouest du Grand Lyon, notamment en direction la presqu'île et la Part Dieu.

C'est une rupture par rapport aux années 70, durant lesquelles les nouvelles voiries rapides d'accès à la Part-Dieu, dans l'est et dans l'ouest avaient accru la compétitivité de l'usage de la voiture. En conséquence, malgré les investissements importants dans le métro, permettant une hausse de clientèle TCL, la part de la voiture augmentait inexorablement. Aujourd'hui, l'évolution des comportements se poursuit par d'autres décisions : réorganisation de l'espace de voirie et traversée fluviales pour les lignes de tramway, des piétons et des vélos, suppressions des trémies de l'avenue Garibaldi, entrée de l'A43 à Mermoz requalifiée...etc

Ne faut-il pas multiplier ce type de décisions dans l'Est et dans l'Ouest, comme à Lyon ? Ou faut-il boucler le périphérique à l'Ouest par le TOP ?

LMTP est une association dont les statuts ne lui permettent pas d'avoir des positions tranchées sur les infrastructures routières. Mais tout ce qui est investi pour le routier ne le sera pas pour les TC, alors que les moyens financiers sont réduits. Enfin, pour un projet routier, le choix de LMTP se porte évidemment sur celui qui offre le plus d'opportunité pour les TC (voie réservée TC latérale ou axiale, rabattement sur des parkings en bout de lignes de TC fortes type RER ou métro).

Or Le scénario 3 sans TOP semble être rajouté sans étude concrète et au moins autant de précision que les deux premiers fondés sur le TOP. De Plus aucune évaluation socio économique intégrant l'internalisation des externalités ne figure au dossier.

Remarques sur le dossier présenté :

1/ Les besoins actuels de déplacement de toute la couronne ouest, en termes d'origine de destination dans l'agglomération lyonnaise sont donnés par l'Enquête Ménage de 2006 :

- beaucoup de déplacements internes de moins de 5 km (398 000), essentiellement en voiture,
- beaucoup d'échanges avec Lyon Villeurbanne (235 000) dont 1/4 en TC,
- peu de liaisons en rocade longues : 45 000 dans l'Ouest lui-même; seulement 23 500 du Sud Ouest avec le Sud Est
- très peu de liaisons diamétrales Ouest-Est

Cette **polarisation des déplacements vers Lyon Villeurbanne** explique à la fois la congestion des quais du Rhône, du tunnel de Fourvière, des échangeurs à Tassin ou à Pierre Bénite sur le périphérique actuel. Par exemple, 2/3 du trafic de Fourvière concerne l'accès à Lyon ou Villeurbanne (cf. enquête CETE de Lyon pour le Grand Lyon dans le dossier de la commission mixte du TOP)

2/ Requalifier A6 A7 est un objectif nécessaire mais c'est un problème quotidien d'agglomération pour les voitures comme pour les poids-lourds

Dans Fourvière et le quai du Rhône, le transit traversant toute l'agglomération représente 10 %, comme à l'Est. Non négligeable en raison du rôle de carrefour autoroutier, il reste minoritaire sur les voiries un jour ordinaire (cf. enquête Grand Lyon et dernière Enquête cordon). Plus important lors des grandes migrations de vacanciers, c'est alors à l'État de définir une solution d'exploitation ou d'investissement adaptée aux flux et au contexte actuel et futur.

3/ les besoins futurs de déplacements

Comme l'indique le Grand Lyon, les besoins de déplacements dépendent de l'évolution démographique et économique de l'agglomération. Cependant, ces besoins dépendent de la **chronologie des évènements d'urbanisation et de la politique urbaine et de transport effective.**

- Dans l'avenir la dynamique entre l'offre et la demande de déplacements devrait être influencée par les **PLU étant donné la prescription des SCOT** de l'agglomération et de l'ouest lyonnais hors Grand Lyon :

-N'urbaniser que les zones desservies ou prévues de l'être par des transports collectifs performants,

-Restructurer et densifier les quartiers peu denses aujourd'hui pour en améliorer la desserte en TC.

Pourtant le dossier du Grand Lyon n'envisage pas de densification, hormis le quartier des Hôpitaux Sud, alors que c'est un enjeu de la révision du PLU, mais au contraire il insiste sur la faible densité de l'Ouest lyonnais, même interne au Grand Lyon (en 2009, 210 000 habitants) pour expliquer la difficulté de développer les TC en l'absence du TOP. !

- Dans les hypothèses retenues, on explique que **l'implantation de site propre bus serait rendu difficile sur les voiries de l'Ouest**, « étroites, devant conduire à des expropriations importantes, coûteuses et longues à réaliser ». En fait, cette question est un **enjeu du PLU**. C'est aussi un **enjeu de politique du stationnement**, les alignements réalisés servant souvent à cet usage, par exemple rue commandant Charcot.

L'élargissement nécessaire de certaines voiries d'accès aux échangeurs du TOP impliquera des réservations au PLU. On peut alors se demander comment les priorités aux TC seraient plus faciles physiquement à créer dans le scénario du TOP, celui-ci étant la condition politique annoncée !

- La poursuite et l'intensification de la maîtrise de la voiture et le développement de la priorité des TC sur la voirie, améliorant leur compétitivité en temps et régularité devrait, en principe, conduire à une hausse de leur clientèle comme ces dernières années (cf. les études du Certu). A l'inverse la création d'un bouclage du périphérique ou une rocade dans l'Ouest avant les aménagements de voirie pour les TC devrait plutôt favoriser la circulation routière !

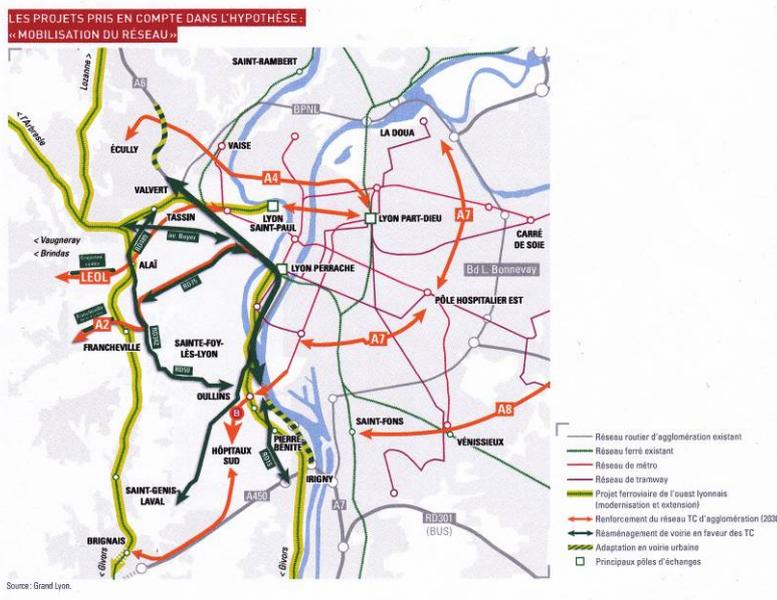
Or le scénario avec TOP apparaît plus favorable aux TC et au trafic routier, simultanément, que le scénario dit « utilisation du réseau routier existant en faveur des transports collectifs » (couloir bus dans Fourvière et les quais du Rhône....). Ce dernier « englué » le réseau de surface dans la congestion et « n'absorbe pas la clientèle calculée ».

Par contre le TOP allège toute la circulation routière en certains points choisis dans l'Ouest (mais qu'en est-il ailleurs ?). Néanmoins, le L.E.T. confirmant par le modèle MOZART que l'accessibilité de Lyon en serait augmenté, insiste sur la nécessité du péage urbain. Comment alors concilier l'incitation à pénétrer dans Lyon en voiture, grâce au TOP, avec la poursuite des restrictions de circulation dans cette commune ? Plus qu'un simple péage urbain, la réflexion ne devrait elle pas porter sur un concept plus large tel la « carte multimodale » développé par le Certu ? En fait, les simulations des scénarios n'ont pas pris en compte des évolutions dans la forme et la densité des quartiers. **Surtout l'interaction entre les réseaux et les comportements n'a pas pu être prise en compte puisque les collectivités n'utilisent pas de modèle multimodal de simulation des déplacements, elles s'engagent seulement à présent de le constituer !**

LMTP demande que ces deux aspects soient pris en compte dans les études des scénarios. De plus, dans toute la description des scénarios, quant aux hypothèses comme aux résultats (congestion, clientèles), il n'apparaît jamais des critères identiques et objectifs de comparaisons des scénarios. Une **expertise indépendante des études réalisées est donc nécessaire** pour éclairer le débat public auquel sont conviés les citoyens et acteurs de la société.

Pistes à approfondir pour la construction d'un véritable scénario Transports Collectifs

Selon LMTP, les perspectives de réseaux à étudier pour satisfaire les objectifs souhaités par le Grand Lyon seraient les suivantes (dans l'hypothèse de transfert du transit Nord Sud à l'extérieur de l'agglomération et de billettique multimodale) :

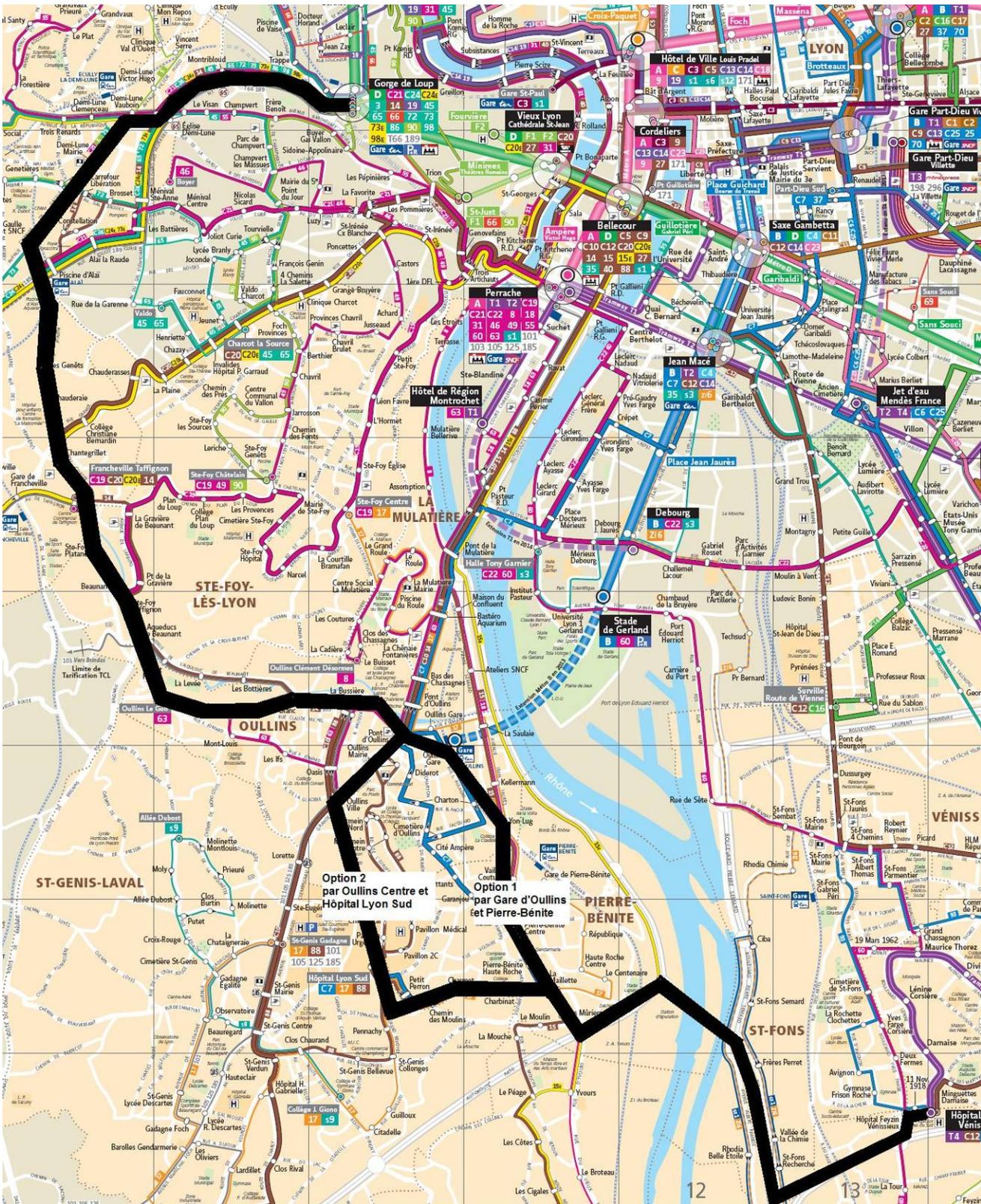


1- Développer l'offre de transport collectif en complétant l'hypothèse 2 du scénario sans TOP par des axes lourds :

- métro B à Saint Clair et St Genis Laval,
- liaison Alai-Perrache justifiée ci-dessous...etc

EOSL pour "Express Ouest-Sud Lyonnais"

Option 1 par Pierre Bénite Centre : et Option 2 par Hôpital Lyon Sud



L'idée est de répondre au besoin de liaisons internes à ce secteur, d'une part, et entre l'ouest, le sud-ouest et le sud-est de l'agglomération, d'autre part. Le choix du BHNS paraît approprié aux enjeux; ce moyen de transport est rendu plus efficace grâce à une fréquence élevée, une amplitude importante et une régularité améliorée grâce au site propre.

En termes de coût, il s'insère dans des voiries existantes ou prévues et l'investissement peut être étalé dans le temps en aménageant en priorité les points les plus engorgés du parcours. Le site propre peut ne pas être aménagé sur tout le parcours (à l'exemple de ce qui a été fait pour C1 et C2). Il peut être mis en œuvre très rapidement et remplirait à l'Ouest de notre agglomération le même rôle que le projet A8 figurant au PDU dans l'Est.

Il permet de nombreuses relations entre les communes et les pôles d'attractivités de l'Ouest lyonnais grâce aux nombreuses correspondances offertes :

- avec les modes lourds (métro D et TER à Gorge de Loup, métro A et TER à Alaï, métro B et TER à Gare d'Oullins si option 1, métro B seul à Hôpital Lyon Sud si option 2, tram T4 à Hôpital Feyzin-Vénissieux ;
- avec les lignes fortes : C7, C10 et C12, C19, C20, C21 et C24
- avec de nombreuses lignes des réseaux de bus urbains et départementaux.

3- Sur le nouveau boulevard urbain A6 A7 : créer des entrées prioritaires à des bus rapides et aux automobiles en covoiturage.

La révision du PLU doit inscrire en conséquence des emprises pour ces projets de TC ainsi que pour les autres modes alternatifs à la voiture. Les cheminements piétonniers et cyclables sécurisés doivent faciliter l'accès aux TC et les déplacements de courtes distances.

4 Création d'un axe lourd Alaï-Perrache

Notre proposition d'étudier un axe lourd Alaï-Perrache concerne la problématique de réaménagement urbain de l'axe A6-A7. En effet, sa requalification en boulevard urbain, est possible, même en écoulant des trafics urbains importants, si parallèlement, une partie de ce trafic est transférée sur des axes forts de transports collectifs complémentaires aux projets prévus au REAL et au SCOT.

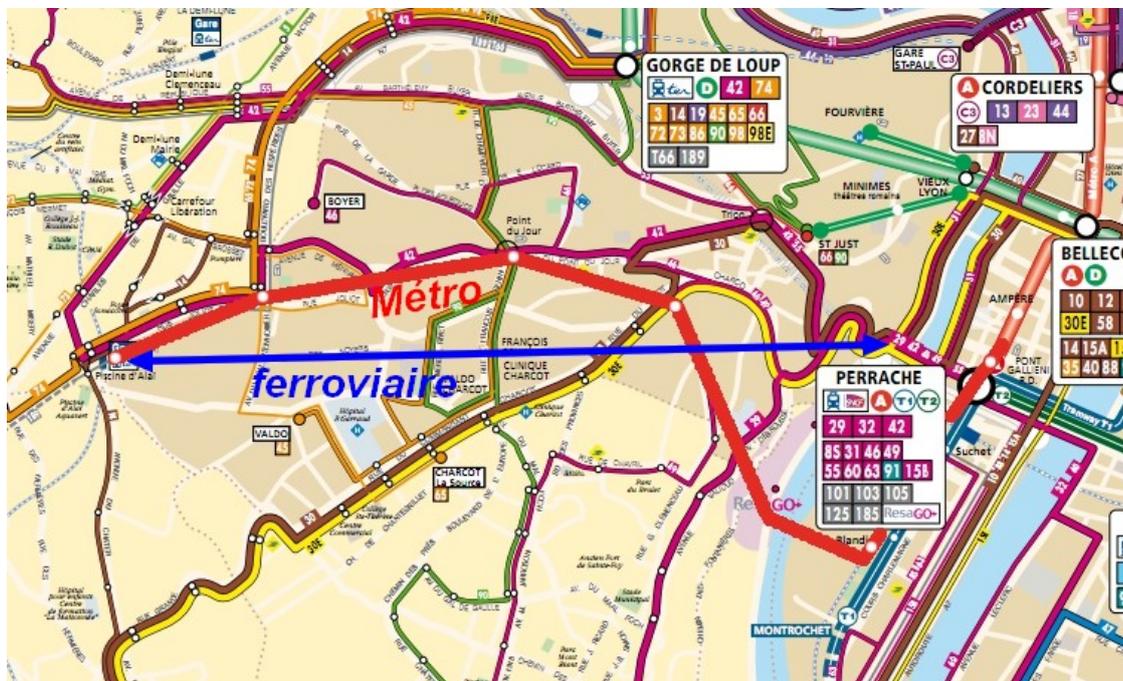
On peut, en 2012, apprécier l'avantage de cette desserte lourde pour le rabattement des lignes TCL et des lignes ferroviaires de l'Ouest lyonnais en direction du pôle économique lyonnais entre Saône et Bonneway au vu :

- de l'existence **d'une bande Ouest-Est de densités de l'habitat** [Brindas Francheville Craponne 5e arrondissement Ste Foy lès Lyon] entre la bande Nord desservie par le métro D et la bande Sud Ouest desservie par le métro B
- de **l'importance de la clientèle TCL** des lignes radiales entre la presqu'île, le plateau de St Just et les communes du Val D'Yzeron.
- des voiries actuelles d'**accès difficiles à Lyon,**
- de la création d'une **desserte de transports publics en toile** des secteurs à l'Ouest d'un axe Rhône – Saône

La ligne forte de surface A2 prévue au PDU de 1997, moins rapide, assurerait la desserte fine. Dans les années 80, lors de l'étude de la ligne D du métro, avait été étudié un débranchement derrière la station Saint Jean en direction d'Alaï SNCF. Ce débranchement à 100 m sous terre n'est pas évident techniquement étant donné la surcharge actuelle de la ligne D.

LMTP demande que l'on reprenne l'étude de ce projet ou d'un projet équivalent :

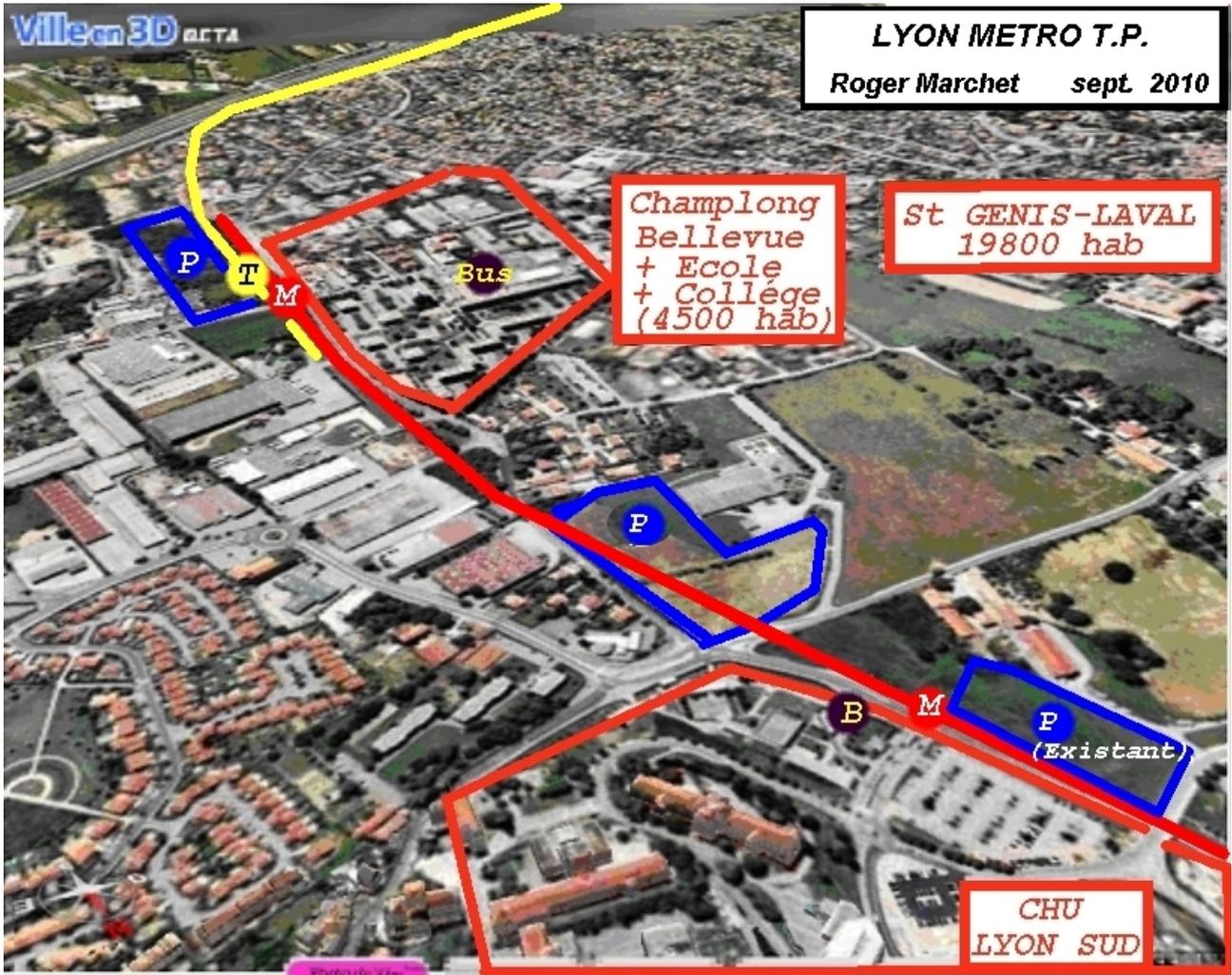
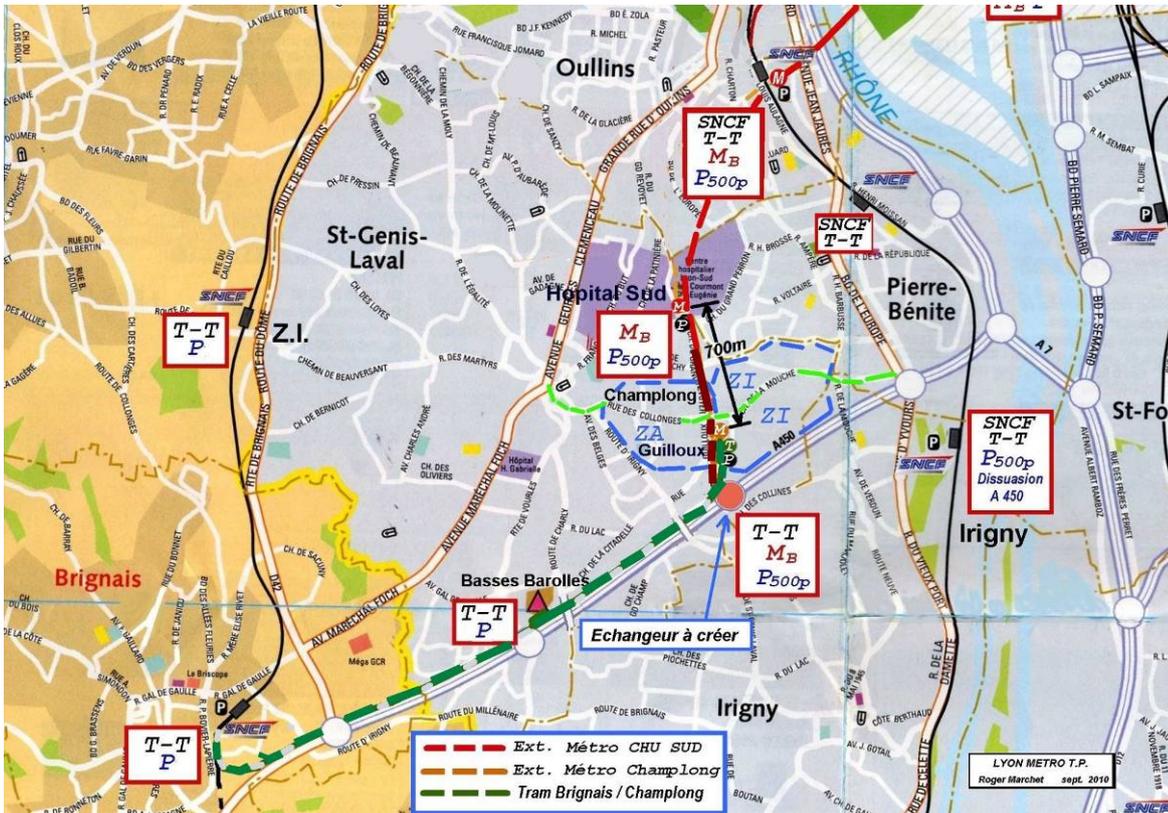
- un tunnel pour le prolongement de la ligne A à partir de la gare de Perrache et station près de Confluence permettant ensuite la création de stations intermédiaires,
- un tunnel pour le prolongement d'une ligne de train (ou tram-train) en provenance du Sud ou de l'Est



5 Création d'un tram train Brignais-St Genis Laval

Par ailleurs, LMTP dans son projet présenté fin 2010 et complété en 2011, propose d'étendre **la ligne B jusqu'à St Genis Laval - Champlong** en passant par le **CHU LYON SUD** et d'y raccorder le **tram-train** en provenance de **Brignais** par une voie unique longeant l'A450.

Cette suggestion devrait également être testée, d'autant que la liaison Brignais-CHU intégrée dans le dossier ressort de la même logique. L'ensemble de ces propositions donnera un rôle distributif important à la ligne de tram-train qui sera ainsi reliée aux lignes de métro A, B et D.



- Les trois réalisations proposées par LMTP répondent aux besoins exprimés ressortant des enquêtes ménages
- flux très importants vers le centre de Lyon auxquels on répond par le prolongement du métro à Alai
- captation de flux entrant par le sud-est et rabattement rapide vers le métro par la création de la liaison entre Brignais (et Givors) et le terminus de la ligne B fixé plutôt à St Genis Champlong qu'aux Hôpitaux Sud
- flux internes au secteur importants drainés par le BHNS ;
- flux entre l'ouest et le sud-est plus faible pour lequel le BHNS apporte une réponse suffisamment attractive, économique et rapide à mettre en œuvre.

La régulation de la circulation automobile et le développement de l'offre en TC engagés depuis 1997 doivent être poursuivis dans le cadre d'une meilleure structuration de l'urbanisation. En effet, au regard d'autres villes millionnaires européennes, des potentialités existent pour les modes alternatifs à la voiture dans la répartition des déplacements du Grand Lyon (en %) :

| Agglomération | population | Densité hab./km ² | marche | deux roues | TC | voiture |
|-------------------|------------|------------------------------|--------|------------|------|---------|
| Vienne 2010 | 1 600 000 | 4132 | 28 | 5 | 36 | 31 |
| Munich 2008 | 1 327 000 | 4359 | 28 | 14 | 21 | 37 |
| Cologne 2006 | 990 000 | 2494 | 24 | 12 | 21 | 43 |
| Francfort 2008 | 670 000 | 2819 | 30 | 13 | 23 | 34 |
| Grand Lyon (2006) | 1 159 000 | 2485 | 33,6 | 2,2 | 16,8 | 47,4 |
| Lyon-Villeurbanne | 570 000 | 10023 | 41 | 2 | 22 | 35 |

A densité moyenne identique, le Grand Lyon utilise plus la voiture particulière ! Pour une densité nettement plus forte, Lyon-Villeurbanne ne se distingue pas par un moindre usage de la voiture.