

CAHIER D'ACTEUR n° 4

Priorité aux modes alternatifs à la voiture sans l'Anneau des Sciences



Sauvegarde de la Vallée de Francheville

Défense de l'environnement et information auprès de la population des projets pouvant être réalisés pour améliorer leur cadre de vie.

Contact

Jean Sarraillon,
Président
1 bis rue de la Poterie
69340 Francheville
Tél. : 06 09 66 53 54
jean.sarraillon@wanadoo.fr
<http://sauvegardedelavallee-de-francheville69.blogspot.fr/>



Bien vivre à Pierre-Bénite

Association pour la promotion de Pierre-Bénite et l'amélioration du cadre de vie de tous les habitants.

Contact

Thierry Mounib
14, rue Lucie Aubrac
69310 Pierre-Bénite
Tél. : 04 78 50 75 39
thierry.mounib@club-internet.fr

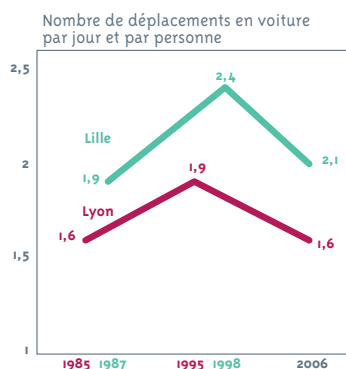
LE PROJET DU TOP DATE DE 1956. REBAPTISÉ ANNEAU DES SCIENCES, IL PERPÉTUE LE BESOIN DE BOUCLAGE DU PÉRIPHÉRIQUE. POURTANT LE CONTEXTE A CHANGÉ : NOUVELLE CONCEPTION DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET PÉRIURBAIN, RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE, RARÉFACTION DES RESSOURCES FOSSILES. LES HABITANTS ÉVOLUENT DANS LEURS COMPORTEMENTS DE DÉPLACEMENTS, DANS LEURS ATTENTES PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE VIE ET DE SANTÉ.

Ce cahier d'acteur s'attache à analyser la pertinence du TOP en 2012 et dans 30 ans. Quel est l'état des déplacements et comment y répondre au mieux ? Quels choix d'aménagement du territoire faisons-nous pour l'avenir ? La mobilité quotidienne dans l'agglomération ne rend-elle pas inutile l'ouverture d'une nouvelle autoroute urbaine à l'Ouest, le TOP en l'occurrence !

DEPUIS 1995, LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN VOITURE DE CHAQUE GRAND LYONNAIS ONT DIMINUÉ DE 15%. LES HABITANTS SONT PRÊTS AU CHANGEMENT SELON LE SYTRAL ⁽¹⁾.

Comme dans d'autres grandes villes françaises (Lille, Grenoble) et étrangères, la limitation de l'usage de la voiture et les **mesures favorables aux modes alternatifs à la voiture ont modifié les comportements**, conformément au Plan de Déplacement Urbain ⁽¹⁾

- **baisse de l'usage de la voiture :**
1,6 déplacements/jour par personne (graphique) ; la voiture représente moins de la moitié de tous les déplacements du Grand Lyon !
- **hausse de la marche et du vélo,**
- **développement de l'usage des Transports Collectifs (TC)** sur les liaisons où leur compétitivité en temps, par rapport à la voiture a été augmentée. C'est le cas dans Lyon-Villeurbanne et aussi entre Lyon-Villeurbanne et la périphérie, y compris l'Ouest du Grand Lyon.



La clientèle du réseau TCL représente le quart des déplacements mécanisés.

La collectivité doit poursuivre la construction d'un réseau de TC et modes doux efficace, performant : en effet « plus de trois enquêtés sur quatre sont favorables à la limitation de la voiture en ville pour développer les transports collectifs. Moins d'un tiers pense qu'elle est indispensable en ville, y compris pour l'activité économique » ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Enquête Ménages Déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise SYTRAL - Grand Lyon 2006 (www.sytral.fr/116-enquete-menages-deplacements.htm)

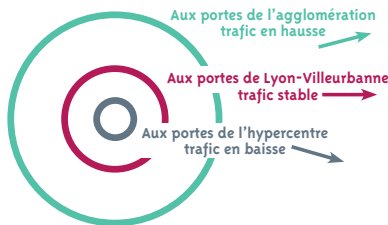
DES DÉPLACEMENTS LIÉS À L'OUEST VARIÉS (2 SENS) MAIS TRÈS NOMBREUX AVEC LYON VILLEURBANNE

A - L'ouest a la plus forte utilisation de la voiture dans l'agglomération en raison du manque de lignes TC prioritaires et structurantes, de liaisons modes doux pour les trajets courts ou pour rejoindre les TC

B - Les déplacements internes à l'Ouest sont nombreux (398 000 de moins de 5 km essentiellement en voiture)

C - La carte montre les déplacements entre secteurs du Grand Lyon (volume supérieur à 3000 déplacements) :

- beaucoup d'échanges avec Lyon-Villeurbanne (236 500) ; ceux-ci sont d'ailleurs plus importants qu'entre l'Ouest du Rhône (de Brignais à l'Arbresle) et Lyon-Villeurbanne (44 000)
- peu de liaisons en rocades longues dans l'ouest (45 000) et entre le Sud Ouest et le Sud Est (23 500)
- peu de liaisons diamétrales Ouest-Est



UNE BAISSÉ DE L'USAGE DE LA VOITURE QUI N'ATTEINT PAS ENCORE LA PÉRIPHÉRIE

Depuis 2005, les trafics automobiles aux portes de Lyon-Villeurbanne sont restés stables, ceux dans la Presqu'île et Part-Dieu (hypercentre) ont baissé⁽²⁾.

En effet, des mesures de régulation de l'usage de la voiture et la densité du réseau des TCL ont favorisé la baisse de la circulation routière dans ces secteurs.

Par contre aux entrées de l'agglomération, nationales et départementales, la hausse se poursuit à un rythme régulier de l'ordre de 1%/an. Dans les relations extérieures de l'agglomération, la faiblesse des TC ne freine pas l'utilisation de la voiture. Pourtant, la majorité de ces trafics concerne la métropole lyonnaise (définition interscots) : 80% de l'échange et 50% du transit⁽⁴⁾.

L'AUTOROUTE URBAINE FAVORISE L'ÉTALEMENT DE LA VILLE, SUPPRIME TEMPORAIREMENT LA CONGESTION

A - Le TOP produira les effets structurants « spontanés » des infrastructures autoroutières (Entretien Millénaire 3 d'Yves Crozet) :

- concentration des activités économiques autour des échangeurs (A6 à Porte de Lyon, A43 à Bron)
- mitage de l'habitat, éloignement entre équipements, activités et logements.
- inévitable recours à la voiture individuelle et au transport routier de marchandises

Le TOP nuira aux objectifs du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale pour les 30 ans à venir) de l'agglomération lyonnaise : maintien des espaces naturels et agricoles du Grand Lyon, des polarités denses en habitat, services, activités, équipements, bien desservies en TC.

B - Le cercle vicieux congestion - nouvelles voiries

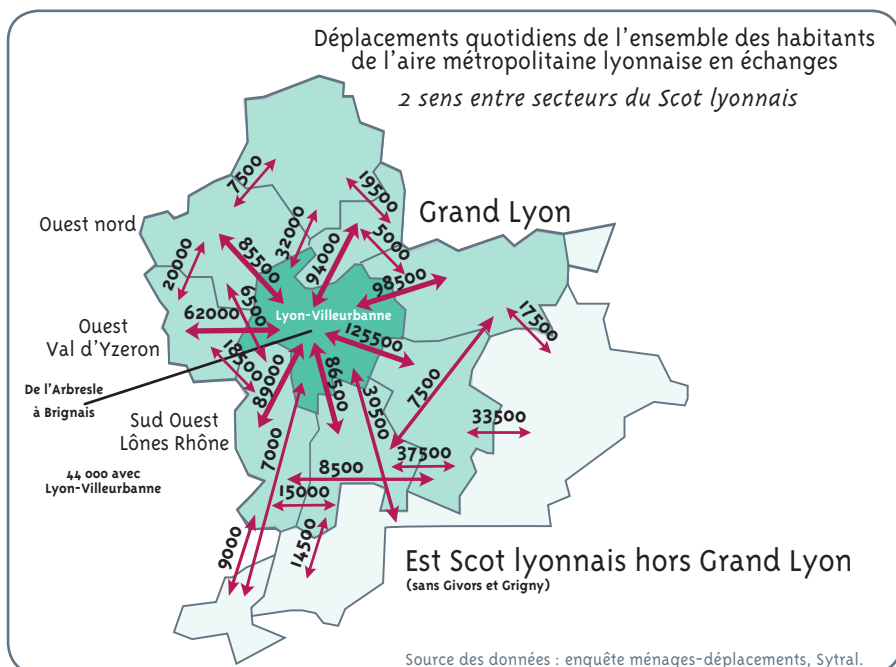
Le TOP permettra la fluidité, dans un premier temps, à l'image des voiries rapides de l'Est, dans les années 80 ou du Tronçon Nord du Périphérique à péage de 1997.

Par la suite les facilités de circulation nouvelles généreront des trafics induits et les mêmes inconvénients :

- maintien des points de congestion en amont et en aval des échangeurs,
- saturation aux heures de pointe sans alternative quand on est dans les bouchons.

À l'inverse, aujourd'hui, plusieurs expériences montrent la capacité d'adaptation des automobilistes : la fermeture du tunnel de la Croix Rousse, l'avenue Mermoz requalifiée en boulevard urbain (transfert sur le métro D ou les TER).

C - De plus, le péage envisagé pour le TOP attirera peu de véhicules de courtes distances. Cette traversée maintenue des centres-villes limitera leur requalification.



Ces chiffres devraient peu se modifier globalement dans l'avenir puisque :

- les habitants de l'Ouest (210 000) n'augmenteraient que de 5% (9 000).
- la polarisation des emplois se maintiendra à la Part-Dieu et à Confluence

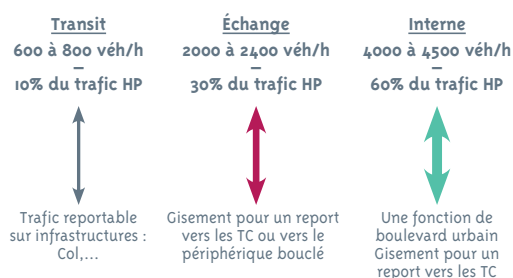
Le développement de TC très efficaces vers Lyon pourrait donc répondre aux déplacements de l'Ouest lyonnais.

⁽²⁾ Observatoire des déplacements de l'Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine

LA REQUALIFICATION D'A6 (TUNNEL DE FOURVIÈRE) ET D'A7 (QUAI DU RHÔNE) EST URGENTE ET POSSIBLE MAIS LE TOP N'EST PAS LA SOLUTION

Ces axes assurent principalement des liaisons internes avec la ville-centre, pôle d'emplois et de services pour 60%⁽³⁾.

Nombre total de véhicules sur les quais de Rhône au niveau de Perrache : 7000 à 7600 véh/h

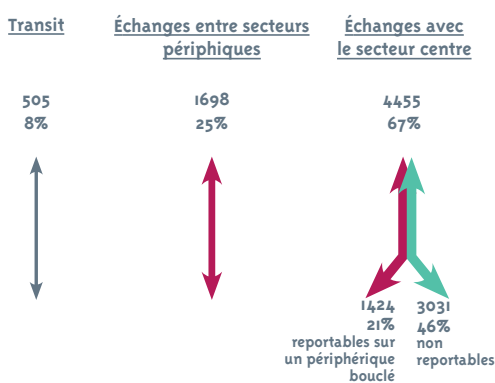


Le transit est au maximum de 10%, l'échange avec l'extérieur concernant aussi beaucoup le centre

Les études du CETE de Lyon, déjà réalisées pour le périphérique Ouest, à péage ou même gratuit, avec la Rocade Est, montraient que **le simple délestage du tunnel de Fourvière et des quais du Rhône serait de 10% environ.**

- Le transfert de ce trafic sur un TOP à péage ne sera donc pas évident
- Les effets sur les autres voiries et la Rocade Est seront faibles

Structure du trafic automobile⁽⁴⁾ sous Fourvière Moyenne à l'heure de pointe



Sa requalification en boulevard urbain, à l'image du Boulevard de Gaulle à la Cité Internationale de Lyon, est possible dès aujourd'hui :

- en y affectant 2 voies à un TC en site propre
- en transférant une partie du trafic quotidien actuel sur des axes forts de transports collectifs desservant l'Ouest et le Sud-Ouest.

Par exemple, un axe lourd Perrache-Alaï desservirait la même densité que les métros D à Vaise ou B à Oullins (10 000 emplois et habitants/km²).

Cette requalification d'A6/A7 implique aussi un plan des vitesses (70, 50, 30) dans l'agglomération pour limiter l'attractivité pour les trafics de transit.

AMÉNAGER L'OUEST PAR UN SCHÉMA DE DÉPLACEMENTS À LONG TERME PRIORISANT LES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE

“ Une infrastructure de déplacement, satisfaisant à un projet de territoire et au service d'un schéma de déplacement multimodal ”

est l'objectif avancé pour le TOP. Or le TOP reste une infrastructure routière dont le rôle intermodal avec les TC est limité ! La grande majorité des usagers des TC provient d'une desserte fine des quartiers, non d'une ligne express empruntant une autoroute. Les quelques exemples concernent actuellement les cars non urbains pour entrer rapidement dans l'agglomération. Les conducteurs et passagers accédant à une station de métro (Gorge de Loup, Vaise) ne dépasse pas 20% de la clientèle.

Par contre, un schéma de déplacements à long terme priorisant les modes alternatifs à la voiture implique :

- une démarche continue de maîtrise de l'usage de la voiture dans l'Ouest comme à Lyon, un moratoire des investissements lourds routiers, condition pour un développement des transports collectifs.
- en second lieu, comme en Allemagne et en Suisse, il faut mettre « en œuvre des logiques de contrôle des délocalisations par une maîtrise forte du foncier, en associant l'aménagement urbain à la mise en place de systèmes de transport en commun performant », selon les termes d'Yves Crozet⁽⁵⁾.

Avec l'économie de 2,5 milliards sur le projet de TOP, les collectivités pourraient organiser et développer :

- les activités et l'habitat, le long des lignes de transports en commun, comme le prévoit le Scot. L'étude URBAGARE a démontré les disponibilités foncières de près de 5 000 logements près des gares de l'Ouest lyonnais dans le Grand Lyon. Cela permettra donc l'accueil des 9 000 habitants supplémentaires d'ici 2030 dans l'Ouest.
- l'amélioration notable des dessertes TC existantes (régularité et vitesse), ainsi que des itinéraires et accès en modes doux, dans les emprises existantes ou à réserver au PLU révisé. La seule augmentation de 1,7 point de la part des modes doux dans les déplacements de 2030, soit 430 000 déplacements nouveaux envisagés par le Grand Lyon, appelle cet effort d'investissements.

Cette proximité des TC et la sécurité des modes doux permettront d'assurer le droit à la mobilité de tous les citoyens, en particulier des plus vulnérables et à mobilité réduite.

⁽³⁾ Dossier du maître d'ouvrage - Grand Lyon TOP/synthèse enquêtes

⁽⁴⁾ Dossier commission mixte Grand Lyon

⁽⁵⁾ Entretien Millénaire 3

Conclusion



➔ Selon le CERTU (Transflash novembre 2012), « la mobilité urbaine a connu dans la décennie 2000 des évolutions favorables dans les grandes agglomérations, marquant une rupture avec la tendance de croissance de l'usage automobile... Toutefois, des résultats aussi favorables ne sont pas constatés sur tous les types de territoires et dans tous les domaines. Après des premiers PDU de « ville - centre », les PDU à venir devront davantage proposer des solutions dans la périphérie proche ou lointaine des agglomérations, en concertation avec les AOT départementales et régionales ». L'ouverture du TOP en 2025 serait un retour aux années antérieures au PDU, marquées par la volonté d'adapter la ville à l'automobile.

Nous proposons donc un PDU à long terme pour l'Ouest lyonnais, basé sur le réseau ferré, les TC et les modes doux. Y inclure le lourd investissement du TOP comporterait 3 risques :

- une **concurrence pour le réseau TC**, dont les modifications ne seraient effectives qu'après la mise en service du TOP, ce dernier limitant le transfert modal.

- un **maintien ou un afflux de circulation en direction du pôle lyonnais**, en contradiction avec les mesures de restrictions engagées par le Maire. Le TOP, multipliant les itinéraires d'accès, augmenterait l'accessibilité en voiture vers Lyon-Villeurbanne.

- le **maintien d'un itinéraire attractif pour le transit Nord-Sud par le TOP** serait la troisième erreur historique du contournement dans l'agglomération, à 5 km de Bellecour, occasion pour l'État de ne pas prendre ses responsabilités de gestion du transit.

Refuser le TOP c'est **choisir une agglomération plus apaisée, moins polluée et plus protectrice de la planète**. 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. Pour une densité moyenne identique à Francfort ou Cologne (2 500 habitants/km²), le Grand Lyon utilise plus la voiture particulière (47% au lieu de 34%) !