

CAHIER D'ACTEUR n°12

Pour la consécration d'un "modèle lyonnais" en matière de déplacements en transports en commun



DÉPLACEMENTS CITOYENS

Association Loi 1901 • Villeurbanne - Lyon

L'association Déplacements Citoyens, créée en 1997, a pour but « la volonté de tous d'agir ensemble pour un projet partagé et cohérent concernant les questions urbaines, routières et de transport ».

Elle publie deux fois par an un bulletin d'information. Elle prend position sur les grands projets d'infrastructures de transports en commun urbains, de transports ferroviaires, routiers et autoroutiers.

Elle partage les objectifs affichés par le Maître d'Ouvrage (MOU) du Tronçon Ouest du Périphérique (TOP) : allègement de la circulation automobile en ville et meilleure accessibilité des différentes polarités urbaines de l'agglomération.

Elle considère cependant que l'infrastructure autoroutière de 15 km prévue ne répond pas à ces objectifs. Pour les atteindre, il existe des solutions alternatives plus efficaces, moins coûteuses, et réalisables plus rapidement.

Contact :

Jean Murard, Président

110, rue Hénon - 69 004 - LYON
murard3735@wanadoo.fr

Tél. : 04 78 29 19 92 (J. Murard, président) - 04 72 44 24 51 (J.C. Reverchon, vice-président)

<http://deplacementscitoyens.free.fr>

QUELQUES DONNÉES INCONTOURNABLES NON INTÉGRÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE (MOU)

Le contexte énergétique : La rareté croissante du pétrole, implique un coût des carburants qui sera de plus en plus élevé.

Moyennes annuelles du cours du baril de Brent depuis 2003 (en dollar) :

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
29	38	54	65	72	97	61	75	111	112

Pour l'équilibre de notre balance commerciale et celui des budgets des particuliers et entreprises, économiser les carburants devient impératif.

Le contexte climatique :

Le « Grenelle de l'Environnement » a pour objectif de diviser par 4 d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre (CO₂).

Face à cet objectif colossal, nos pratiques doivent évoluer :

- plus forte utilisation des transports en commun et des autres modes doux (marche, vélo, vélo électrique etc.)
- modération de l'usage de nos voitures.

Les progrès déjà effectués sur le plan local :

Bien qu'insuffisants, soulignons les :

- **Nombre de déplacements effectués en voiture**, en baisse de 15 % entre 1995 et 2006, et nombre de kilomètre parcourus en baisse de 9% (dossier MOU page 17)
- **Forte progression de la fréquentation des transports en commun à Lyon.** 403 millions de voyages en 2011 sur le réseau TCL, contre 262 millions en 2001 (+54 % en 10 ans).

Avec 310 voyages/an/habitant en 2011, la fréquentation est proche de celle de Paris et le double de celle des autres grandes villes françaises. 47% des voyages sont effectués avec les 4 lignes de métro.

POINTS DE REPÈRES POUR PRENDRE LES BONNES DÉCISIONS

LES DONNÉES FINANCIÈRES

Retour d'expérience TEO (Périphérique Nord de Lyon)

TEO a 10 km de long, dont 6,5 de tunnel et 0,5 de viaduc sur le Rhône (contre 14,8 km pour le projet du TOP, dont 12 en tunnel).

Principales données 2011 (Source : rapport de délégation de TEO) :

- **Nombre de passages dans le tunnel de Caluire** (payant) : 17,59 millions, soit une moyenne de 48 200 par jour
- **Recettes de trafic** : 32,0 millions (abonnés et non abonnés). **Recette moyenne par passage** : 1,82 euros
- **Dépenses d'exploitation** : 14,7 millions.
- **Recette nette pour les collectivités** : $32,0 - 14,7 = 17,3$ millions

Évolution du financement des transports en commun depuis 10 ans

Indépendamment des emprunts, l'évolution du financement du Sytral, a évolué ainsi entre 2001 et 2011 (Source Sytral, rapport financier 2011) :

- Versement transport des entreprises et administrations :
 - de 167,9 à 257,5 millions, (+53,4 %)
- Recettes provenant des usagers (abonnements et tickets) :
 - de 104,1 à 187,6 millions, (+ 80,2 %, avec + 54 % de fréquentation).
- Contributions de Grand Lyon (87%) et du Département (13%) :
 - de 121,0 à 141,0 millions, (+ 17,4 %)

Depuis 10 ans, Grand Lyon et Département se sont limités à suivre l'inflation, sans accompagner le développement du réseau. Leur participation de 141 millions en 2011 ne représente plus que 24 % des ressources du Sytral.

TOP : quelle addition pour les contribuables ?

INVESTISSEMENTS À FINANCER, HORS TRANSPORTS EN COMMUN :

Coût du projet selon la page 119 du dossier du MOU (en euros de 2011) :

- Coût de l'ouvrage : 2,2 à 2,5 milliards, soit en moyenne..... **2,35 milliards**
- Requalification A6/A7 de Perrache à La Mulatière : **0,12 milliard**
- Requalification voiries villes de l'Ouest Lyonnais : **0,15 milliard**
- Total : **2,62 milliards**
- À rajouter les intérêts des emprunts pendant les 5 ans de construction, calculés à 4,5 % de 2,35 milliards sur une durée moyenne de 2 ans : **0,21 milliard**
- Total à financer : **2,83 milliards**

DÉBOURSÉ POUR LES FINANCEURS (GRAND LYON + DÉPARTEMENT) :

Hypothèse : 2,83 milliards financés par un emprunt à 30 ans au taux de 4,5 %, soit une annuité constante de remboursement (capital+ intérêts), en euros de 2011, de $2\,830\text{ millions} \times 0,0614 = 174\text{ millions par an pendant 30 ans}$.

RECETTES NETTES PRÉVUES POUR LES COLLECTIVITÉS :

Selon le MOU (réunion publique du 17 décembre),

- **les recettes, hors taxes, provenant des usagers** atteindraient **40 millions par an**, avec comme hypothèses :
 - tarif de 0,20 euros au km pour les 10,5 km payants (soit 2,10€)
 - trafic de 55 000 véhicules/jour (contre 48 200 véhicules/jour pour TEO en 2011).
- **Les dépenses d'exploitation** seraient de **17,5 millions hors taxes**
- **La recette nette pour les collectivités** : $40 - 17 = 23$ millions par an (à comparer aux 17,3 millions de recette nette constatés pour TEO en 2011)

L'addition pour les contribuables du Grand Lyon :

Déboursés - Recettes nettes :

$174 - 23$ millions = **151 millions par an** (87 % des 174 millions à la charge des contribuables) soit, en euros stables de 2011 : 151×30 ans = **4,53 milliards en 30 ans**.

À répartir entre les 1,3 millions d'habitants du Grand Lyon :

- soit **3 500 euros par habitant étalés sur 30 ans...**
- ou **7 000 euros par foyer fiscal (2 personnes en moyenne)**.

TOP et dette publique

Endettement total Département + Grand Lyon : 1,9 milliard au 31/12/2011.

Une dépense supplémentaire pour le TOP, de 2,8 milliards en euros 2011, ferait passer l'endettement de 1,9 milliard à 4,7 milliards.

Avec un double effet négatif :

- sur l'appréciation des agences de notation financière
- sur l'endettement public local et national

➡ Les affirmations partiales du maître d'ouvrage :

Lors de plusieurs réunions publiques, le Grand Lyon et le Sytral ont mis en avant que les transports en commun génèraient des déficits qui doivent être financés par la collectivité. Et que c'était un frein à leur développement.

On a vu effectivement ci-avant que les collectivités territoriales composant le Sytral ont participé à son financement en 2011 à raison de 24 % (le reste étant financé par les entreprises et les usagers).

Mais lorsqu'il s'agit de faire la promotion du TOP, le discours des responsables du Grand Lyon et du Département est tout autre. La collectivité, disent-ils en chœur, a tout à fait les moyens de le financer... Or, comme cela apparaît ci-avant, ce ne sont pas 24 % qui resteraient à la charge du contribuable mais 87 %.

Ce discours n'est pas acceptable. De même que celui qui consiste à dire que le TOP n'est pas une infrastructure autoroutière nouvelle mais une infrastructure de substitution.

LES DONNÉES TECHNIQUES

Développement insuffisant des TCL dans l'Ouest de Lyon

Point faible du réseau TCL (le MOU le reconnaît) :

- aucune ligne de métro ou de tram
- aucune ligne forte de trolleybus ou bus en site protégé

ne dessert l'Ouest du 5^e arrondissement, ni Ecully, Tassin, Francheville et Ste Foy.

Au lieu d'en conclure la nécessité du TOP, le MOU aurait dû travailler sur le renforcement des TC sur un secteur négligé jusqu'à ce jour.

Lancement prometteur du tram-train sur l'Ouest lyonnais

Nous approuvons la mise en service récente, sous l'autorité de la Région Rhône-Alpes, du tram-train :

- sur la ligne Sain Bel - L'Arbresle - Tassin - Gorge de Loup - St Paul,
- sur la ligne Brignais - Chaponost - Francheville - Alai - Gorge de Loup - St Paul (ligne en grande partie parallèle au tracé du TOP).

Capacité des "deux" tunnels de Fourvière :

Nous disposons à Lyon de deux « tunnels de Fourvière » :

- **Le tunnel routier**, qui peut écouler 2 000 voitures/heure par voie (à vitesse optimisée de 70 km/h) ; soit, avec 2x2 voies, 8 000 voitures/heure (**10 400 personnes/heure**)
- **Le tunnel du métro D**, qui écoule aujourd'hui 36 rames/h x 300 personnes x 2 sens = 21 600 personnes/h, pourrait, avec des rames de 4 voitures au lieu de 2, écouler **43 200 personnes/heure... Soit 4 fois la capacité du tunnel routier ! Pour alléger la circulation sur l'axe A6/A7 le potentiel existant de ces deux tunnels pourrait être bien mieux exploité.**

Bus express dans le tunnel routier de Fourvière : économie de carburant et gain de place

Un bus express thermique standard consomme **35 l/100 km**. Avec 40 personnes, c'est l'équivalent de 30 voitures, consommant au total **120 l/100 km**.

L'économie de carburant est de 70 %.

Avec l'intervalle réglementaire de 40 mètres à 72 km/h, une file de 30 voitures s'étale sur 1300 mètres, contre 60 mètres pour le bus (**économie de place = 95% !**)

TOP : Quelle attractivité ?

La fourchette basse est de 55 000 véhicules/jour sur la section Alai-Beaunant (contre 48 200 pour TEO en 2011 dans sa partie payante) est-elle crédible ?

- 1 • **Avec un péage au km du niveau de celui de TEO, il est illusoire de penser que le TOP serait plus attractif que TEO pour le trafic local.**

TEO a l'avantage de franchir sans encombre le Rhône, le Plateau de Caluire et la Saône, dans la partie nord de l'agglomération, sur un axe dépourvu de lignes fortes de transports en commun et de voies routières directes. Mis à part le tronçon sans péage de Valvert à Trois Renards, le TOP n'a pas d'atout comparable.

- 2 • **Un grand objectif du TOP serait d'alléger la circulation dans le tunnel de Fourvière et entre Perrache et La Mulatière.**

Or, la circulation passant par le tunnel de Fourvière à partir de l'Ouest Lyonnais se dirige majoritairement vers la rive gauche du Rhône.

Comment croire dans ces conditions **que le trafic local, (85 % du trafic du tunnel de Fourvière), serait attiré par le TOP** dans sa partie payante ? (avec, pour un usage habituel, un coût de 50 à 100 euros de péage par mois).

- 3 • **Le TOP aurait surtout de l'intérêt pour le trafic de transit Nord-Sud** avec, pour un long trajet, un niveau de péage non prohibitif (infrastructure financée à près de 90 % par les impôts locaux).

PROPOSITIONS DÉPLACEMENTS CITOYENS

POUR LE RENFORCEMENT DE NOTRE "MODÈLE LYONNAIS" EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS EN COMMUN.

Dans la ligne du « Grenelle de l'environnement » il convient de continuer à avancer, sur la lancée d'une progression de 54 % de la fréquentation des TCL entre 2001 et 2011. Les différents débats ou ateliers sur le TOP, ont fait apparaître **nos nombreux points d'accord avec le MOU sur les perspectives de développement et de renforcement de notre réseau de transports en commun par le Sytral :**

(cf. colonne de droite et carte au dos)

- Prolongement métro B aux Hôpitaux Sud
- Automatisation (sans conducteur) du métro B
- Renforcement en heures de pointe de la capacité du métro D
- Ligne forte, en mode tram : Confluence - Gerland - Hôpitaux Est - Villeurbanne - La Doua
- Ligne forte de bus LEOL Gorge de Loup - Étoile d'Alai - Craponne
- Ligne forte de bus Perrache - St Irénée - Francheville
- Ligne forte de bus Part Dieu - Tunnel de la Croix-Rousse - Vaise - La Duchère - Ecully
- Ligne forte de bus express Porte de Lyon - Oullins par le tunnel de Fourvière, (sites protégés en amont des entrées du tunnel)
- Ligne forte de bus de Brignais aux Hôpitaux Sud.

Mais il est nécessaire d'aller plus loin :

- 1 • Portons d'une à deux voies sur environ 1,3 km, le secteur du tunnel des Deux Amants, (entre Tassin et Gorge de Loup) pour sécuriser le trafic sur le tron commun des trois lignes de TER partant de Saint-Paul (50 à 60 millions ?)
- 2 • Consolidons la ligne de bus C20 Perrache-Francheville par un site propre intégral d'environ 1,5 km au départ de Perrache, qui pourrait comporter un pont sur la Saône et un tunnel pour rejoindre le secteur de St Irénée sans emprunter la montée de Choulans (130 à 200 millions ?)
- 3 • Créons une ligne forte de bus de rocade, Métro D Gorge de Loup - Étoile d'Alai - Beaunant - métro B Oullins (40 à 60 millions ?) permettant une desserte fine sur le secteur du TOP, en complément de la desserte TER plus grossière entre Brignais et Gorge de Loup
- 4 • Multiplions les sites protégés pour les bus partout où cela peut améliorer leur efficacité.

LES PROPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES QUI PRÉCÈDENT, plus la requalification A6/A7 (120 millions), REPRÉSENTENT UN TOTAL DE L'ORDRE DE 400 À 500 MILLIONS

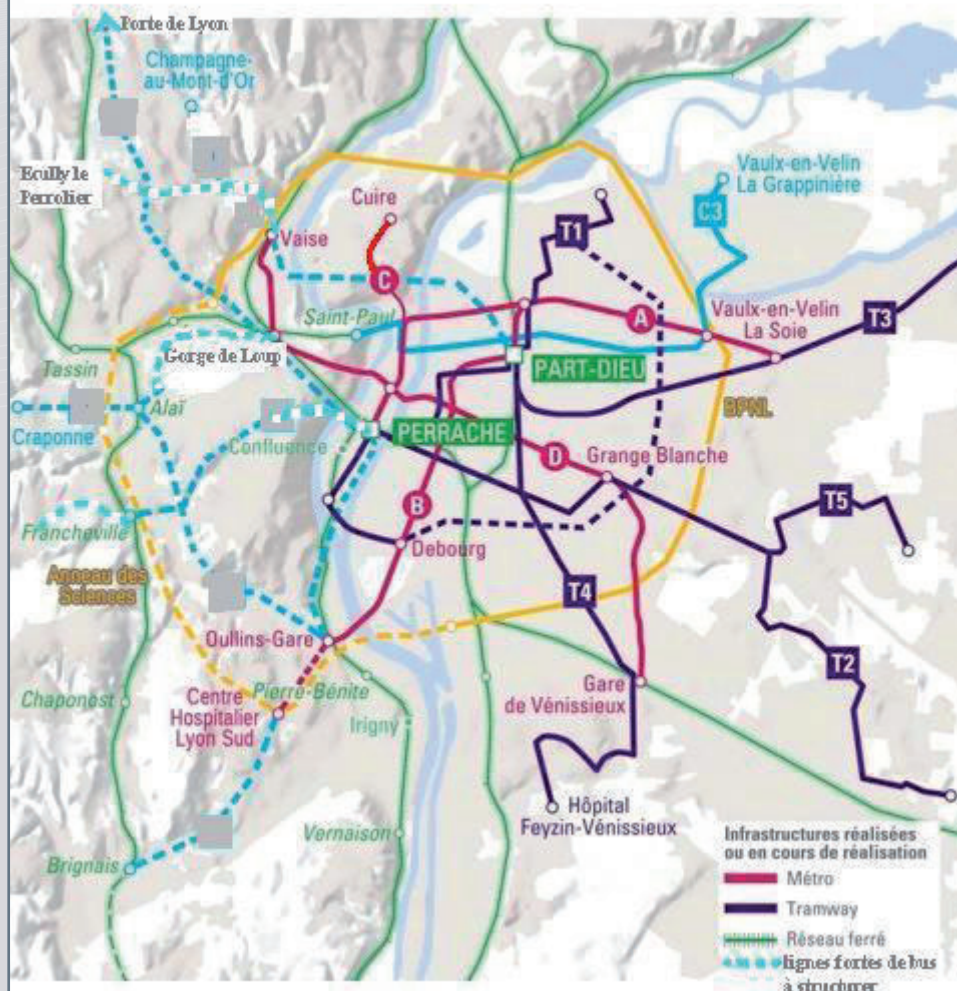
À COMPARER AUX 2,8 MILLIARDS DU PROJET TOP !

Conclusion



Les tracés en pointillé de la carte ci-dessous illustrent les propositions de renforcement des infrastructures en transports en commun énumérées à la page précédente.

POUR LE RENFORCEMENT A L'OUEST DU "MODELE LYONNAIS" DE TRANSPORTS EN COMMUN



- ➡ **OUI**, prioritairement, au **renforcement et au développement du « modèle lyonnais » de Transports en Commun** avec, au service du plan grand nombre, un programme plus ambitieux que celui annoncé par le Maître d'ouvrage.
- ➡ **NON** au **TOP**, en tant que **projet autoroutier** :
 - gouffre financier : financé à près de 90 % par le contribuable (7 000 euros par foyer fiscal !)
 - attractivité meilleure pour le trafic de transit que pour le trafic local
 - non sens en matière énergétique et climatique