



pour se **D**éplacer **A**utrement en **R**égion **LY**onnaise
Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE
Courrier à adresser : **6, Le mont Lory, 69230 St-Genis-Laval**
Tél./Fax : 04 74 70 81 49, et Tél.04 78 56 34 82
(Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON)
E-mail= darly@orange.fr ; Site= www.darly.org

Mars 2013

Débat public sur TOP-Anneau des sciences ADS

Contribution d'Yves Crozet : "Pour une approche "laïque" de la mobilité urbaine

< <http://www.debatpublic-anneau-top.org/espaces-expression/contributions-cahiers-acteurs/cahier-acteur-detail.html?id=24> >

Réactions, réflexions et propositions pour une vraie sortie par le "haut"

Il peut paraître prétentieux de réagir sur la contribution d'un expert international, national et local des questions de mobilités et transports. Cependant, le débat public nous y invite, et Yves Crozet aussi dans sa contribution :

- par le titre, où le terme "laïque" pousse à des débats ouverts.
- par le contenu même, prenant des reculs salutaires, finalement rares dans le débat.
- et par son appel à sortir du débat "par le haut".

1-Les enjeux de fond et les présupposés à évacuer pour un débat "laïque"

Pour dégager les enjeux de la suppression de l'autoroute urbaine A6/A7 en mobilité, urbanisme, environnement et globalement politique, il faut relever les apports d'Yves Crozet.

Les questions de fond dégagées par Y. Crozet :

- "en protégeant le centre-ville, en drainant le trafic vers un périphérique et en irrigant mieux l'Ouest de l'agglomération, ne va-t-on pas assister à une hausse généralisée des trafics automobiles ?"(1)

- "Il est acquis que l'accroissement de la vitesse de déplacement a conduit dans tous les pays à une réduction de la densité au coeur des agglomérations et à un allongement de la portée moyenne des déplacements. Le projet ADS pourrait-il accentuer ce processus ?"(2)

- "on va **se diriger (avec la métropolisation) vers une approche intégrant les transports collectifs et la gestion des voiries**. Or, du fait même du processus de métropolisation, les uns et les autres sont soumis à des pressions fortes en termes de trafic aux heures de pointe. Dans le même temps la conjoncture économique va placer durablement les finances publiques nationales et locales en situation contrainte".(3)

Et les "croyances" communes venant parasiter les débats d'après Y. Crozet :

- "On **croit** que l'on construit de nouvelles infrastructures pour assurer la fluidité du trafic et on obtient la congestion !"(4)

- "Avec les transports en commun comme seule réponse, on **croit** tenir la solution, mais on n'a qu'une solution partielle dont la pertinence décroît rapidement dès que l'on s'éloigne des axes où la massification des flux est possible" (5)

- "On **croit** réduire le trafic par la congestion, mais il se reporte sur d'autres axes ou à un autre moment" (6)

- "Des élus locaux, des chefs d'entreprise et de nombreux citoyens sont persuadés que le développement de nouvelles infrastructures de transport sera forcément la source d'une croissance économique plus soutenue. Sans être totalement faux, ce raisonnement mérite pourtant d'être fortement relativisé, notamment en zone urbaine" (7)

Ces éléments généraux posés permettent d'approfondir de façon moins convenue le projet présenté au débat.

2-Nos réflexions complémentaires, en reprenant la numérotation des items précédents

(1). Cette loi générale risque de s'appliquer de façon aiguë à l'Ouest lyonnais, avec le relativement haut niveau de revenus des habitants et une multi-motorisation élevée. Que l'AdS contribue à alimenter la croissance routière est d'autant plus plausible, malgré les dénégations du Grand Lyon, qu'il a situé son projet "dans le contexte routier actuel", hors saut sociétal majeur.

(4). Une congestion accrue, peut-être pas aux mêmes endroits, ne peut qu'être la conséquence de l'offre routière. Et pourtant, combien de "miracles" sont attendus de l'AdS à peu près n'importe où !

(2). La périurbanisation est d'autant plus plausible que l'AdS se situe pour partie en frontière du Grand Lyon, avec au-delà des territoires de maîtrise urbaine incertaine... et de demande forte !.

(3). Qu'il faille gérer ensemble voiries, TC et modes doux est déjà établi. La contrainte aggravée provient des finances locales très contraintes. On ne peut plus tout promettre, il faut faire des choix vers l'essentiel.

(6) Dans ce contexte, la congestion VP est-elle totalement inactive ? Cette assertion est curieuse : comment les parts modales ont-elles alors pu évoluer depuis 15 ans ? Sans contraintes sur l'usage VP qui occupait toute la ville (trafic et stationnement), comment dégager des espaces pour les modes doux et TC ? Sans contrainte personnelle, comment envisager de changer ? Comment la fermeture du tunnel de la Croix Rousse a-t-elle été "digérée" ?

"Ceux qui se déplacent majoritairement en VP, ce n'est pas parce qu'ils sont de mauvais citoyens"

Heureusement, personne n'a amorcé de jugement moral sur les choix de déplacements. La réalité est plus prosaïque : habitudes et comportements individuels, offre TC peu adaptée, données personnelles complexes qui peuvent changer ou pas ! Pourtant, la réalité est claire : Atobus a capté 10 % de passagers en plus, les parcs relais sont pleins, le succès des trams et métros continue, le vélo grimpe....

Alors, rien n'est figé, et les espaces de malléabilité sont sans doute encore grands.

(5). Le tout TC ? Aucune agglomération européenne, même pouvant servir de modèle pour Lyon, n'est basée sur le tout TC. Personne ne met en avant un tel concept ! On vient quasiment du tout voiture, ce n'est pas imaginer un tout TC, mais pour aller depuis le PDU de 1997 vers un équilibre plus vivable et efficace : marche, vélo, TC, VP, chaque mode dans sa pertinence. Mais évidemment, on est encore loin d'un objectif possible.

Dans cette longue phase de rééquilibrage, **la mise en avant des TC et des modes doux s'impose, et demande clairement à être poursuivie**. Reste effectivement à se mettre d'accord sur "la zone de pertinence" des TC.

(7). La mise en avant de l'AdS comme vecteur de croissance économique irrigue de très nombreux avis émis. Pourtant, que peut-il y avoir en commun dans les besoins de l'entreprise et de son personnel entre une grosse structure de tertiaire supérieur à La Part Dieu, un laboratoire de recherche pharmaceutique à Gerland, et une PME de métallurgie à Meyzieu ?

Il faut savoir grès à Y. Crozet d'avoir apporté dans des termes simples tous ces éléments, même si nous nuançons certains points. N'est-ce pas la noble règle du débat ?

3) La mobilité urbaine des voyageurs dans l'agglomération lyonnaise (p.5 contribution Y. Crozet)

3.1-Des données de base à partager

Y. Crozet s'appuie sur les données de l'EMD 2006... Ce qui est gênant, c'est que nous ne voyons pas les mêmes chiffres... Données SYTRAL 2007 agglomération :

%	EMD 1995	Objectif PDU 1997	EMD 2006	Chiffres Y. Crozet	(SCOT 2030)
marche	32,2	31,5	33,6	27,2	
2 roues	1,1	2,1	2,2	1,3	
TC	14,8	15,4	16,8	11,4	
VP	52	51	47,4	60	30 ?

Une explication vraisemblable : l'EMD 2006 a été élargie au périmètre très large du bassin de vie incluant des zones périurbaines très lointaines, chiffres globaux sans doute repris par Y. Crozet.

Il nous paraît plus cohérent de rester au niveau déjà large de l'agglomération, et ainsi de bénéficier de recul et comparaisons depuis 1995. C'est aussi à cette échelle que se situe de projet AdS.

Évidemment, les trafics VP entrant par jour dans l'agglomération sont élevés et peuvent venir de loin :

577 000 entrent dans le périmètre SCOT Grand Lyon, 650 000 entrent dans l'agglomération (enquête cordon)

250 000 entrent dans Lyon-Villeurbanne (chiffres 2006 en général)

Dans ces conditions, les chiffres absolus ont leur importance, mais surtout les évolutions. L'EMD 2006, dépassant de loin tous les objectifs prudents du premier PDU, constitua une "divine surprise", et bien sûr un encouragement

majeur à poursuivre le rééquilibrage des déplacements. Nous pourrions ici attendre de l'expert qu'il dégage un horizon dans lequel caler le débat sur l'AdS, (2030 minimum), dépassant les chiffres actuels :

- en tenant comptes des évolutions engagées nettement sur l'agglomération,
- en s'appuyant sur des exemples étrangers pouvant constituer des exemples à suivre,
- en prenant aussi en compte la relation urbanisme-transport entrée pour la première fois dans le SCOT 2030, et dont l'application va s'amorcer avec la révision du PLU-H.

3.2-la zone de pertinence des TC

Cette analyse est nécessaire, on ne prend pas un 40 t pour livrer des colis... Métro, tramway, lignes fortes bus, peut-être demain bus HNS, bus...répondent à des besoins différents. Mais cette notion est-elle si simple ?

En périurbain, prenons le cas de la ligne de tram-train Brignais-St Paul, dont M Crozet estime que la clientèle est structurellement faible. Retenir le chiffre actuel de 400 passagers/jour ne peut conduire à aucune conclusion. La modernisation de la ligne est juste terminée, le démarrage des nouveaux matériels a été anormalement laborieux. Que peut-on attendre d'une telle ligne ? Que les gares captent des clients se rendant dans l'hypercentre avec des parcs relais, des garages à vélo, des déposes minute, voire des rabattements par bus ... La pertinence d'une ligne en périurbain se construit en grande partie.

Même en périurbain lointain, de nombreuses actions d'optimisation et drainages (selon l'heureuse expression d'Y. Crozet) restent à faire. Par exemple rabattre les cars départementaux et navettes locales vers les gares...

Mais dans l'agglomération, où finit la zone de pertinence TC ?

Si on a commencé par équiper lourdement à juste titre le centre, on voit les lignes TC s'aventurer progressivement plus loin : le métro à la Soie à franchi le périphérique, bientôt à Oullins puis hôpitaux sud... zones de pertinence ?

Les tramways vont au fond de St Priest, à Meyzieu...zones de pertinence ? C 5 va à Rillieux...pertinent ?

Parallèlement, on a commencé par mettre des parcs relais en ville : Gorges de Loup, Vaise...Ne peut-on faire mieux et installer le captage des passagers VP à l'entrée de l'agglomération, là où les trafics VP sont massifiés pour pénétrer, et là où le tissu urbain encore lâche permet des installations ? Le parking pour prendre le tramway dans la zone industrielle de Meyzieu est un exemple.

3.3-La zone de pertinence du réseau TER

La croissance très vive de sa fréquentation est la réponse. Et aussi de se réappropriier des emprises ferroviaires conservées : Brignais-Givors, Sathonay-Neuville...

Les extensions récentes des TC aux limites de l'agglomération, notamment à l'Est, montre que la zone de pertinence des TC urbains est déjà reconnue comme très large. Dans l'agglomération comme en périurbain, tout découle des actions accompagnant les lignes TC et TER : drainages, aménagements d'accompagnement, urbanisation et parcs relais extérieurs.

Remarquons ici que la rénovation urbaine et la densification accompagnent aisément le développement des lignes TC...pas l'autoroutier !

3.4-Le caractère dominant du trafic automobile et ses origines

Inutile de s'étendre sur la formidable liberté et souplesse de l'usage de la voiture, jusqu'à ce que la liberté de chacun bloque la ville...et la liberté de tous.

On reconnaît le caractère diffus des origines des voitures qui entrent dans l'agglomération. Ce n'est pas le point essentiel, mais bien la destination. Quelle est la part de destination urbaine diffuse, peu accessible en TC ? Quelle est la part captable par des TC lourds desservant les zones centrales attractives ?

Y. Crozet cite les pôles émetteurs et récepteurs résultant de travaux du LET, non quantifiés. Ils nous surprennent un peu par rapport aux grands mouvements relevés dans l'EMD 2006.

Nous maintenons que près de 50 % des trafics entrant a une destination centrale parfaitement accessible en TC. Ce qui fait sans doute 30 % de déplacements captables : Vaise, Presqu'île, Part-Dieu, Gerland, Confluence, ...Capter cette part est un enjeu énorme pour fluidifier le trafic restant, et bonifier tout le centre. La métropolisation de l'agglomération renforce fortement les pôles centraux de pointe.

3.5-Sous-emploi et congestion voiries et TC...

Y. Crozet relève qu'en dehors des heures de pointe du matin et du soir, TER et TC sont peu utilisés, voire vides. Il faudrait bien évidemment relativiser ceci. Atobus n'a-t-il pas été orienté avec succès vers un meilleur service hors des heures de pointe ? Il est cependant particulièrement pertinent pour les TC de capter les flux pendulaires massifs du matin et du soir, ceux qui bloquent la ville.

Relevons le cas du TER sur Lyon-St Étienne. Pour Y. Crozet, 100 000 déplacements quotidiens se font entre ces deux métropoles. "Moins de 15% de ces déplacements se font par le train alors qu'en heure de pointe, c'est le mode le plus rapide et le plus économique pour rejoindre le centre de Lyon". Oui, mais 40 % de ces déplacements pendulaires en heure de pointe se font en train...Négligeable ?

Pour autant cette remarque paraît sans grande signification, les voiries ont aussi (dieu merci) leurs heures creuses !

4-La situation spécifique de l'Ouest lyonnais

Elle n'est pas abordée par Y. Crozet ! L'Ouest lyonnais est pourtant dans une situation singulière pouvant stimuler les réflexions. L'histoire de l'agglomération a fait qu'il manque effectivement environ un quart du périphérique, non réalisé pendant les années du "tout voiture". Dans ce contexte, les questions et observations ne manquent pas :

- Avec du recul, comment analyser les effets de secteur de ce "chaînon manquant" par rapport aux larges portions de l'agglomération pourvues de 1, 2 voire 3 "rings" ? Comment apprécier les déséquilibres éventuels dans le fonctionnement du secteur et de l'agglomération ?

- A l'Ouest, le dossier AdS relève embouteillages, saturation des centres de commune. L'agglomération fonctionne-t-elle mieux ailleurs, avec un, deux ou trois rings ?

- L'Ouest n'a pas ligne forte TC, hormis la pointe du métro D à Vaise. Soit 240 000 habitants touchés.

- Voici les répartitions modales sur l'Ouest, sans surprises :

VP	69,4 %	Objectif SCOT	50%	.Plus 25 % par rapport aux autres secteurs
Marche	18		33	
TC	9		14	
Vélo	0,6		1	
Moto	0,6			

- L'Ouest large est le secteur ayant la plus forte contribution routière aux trafics radiaux vers Lyon-Villeurbanne : 230 000 véhicules/jour, par l' A6 au nord et l'A450 au sud-ouest : La Mulatière, Choulans... Les déplacements d'échange avec les autres périphéries sont particulièrement faibles : 20 %

- Le trafic sur l'axe A6/A7 est essentiellement d'agglomération, avec des origines variées, mais des destinations encore plus concentrées vers le centre que sur les autres grandes entrées autoroutières.

Les débats routiers d'agglomération butent toujours sur les mêmes problématiques Est-Ouest. Le dossier AdS les réactive de façon très convenue... Toutes les pollutions sont à l'Est, toutes les infrastructures ! Il faut équilibrer ! Mais équilibrer quoi ? Les nuisances des années du tout automobile archi-dominant à l'Est, en faisant 20 années plus tard la même chose à l'Ouest ?

Y. Crozet ne s'aventure pas sur ce terrain, pourtant terriblement pollué par "les croyances".

Sans transports publics performants, avec un usage TC évidemment faible et une utilisation de la voiture massive, de quoi manque l'Ouest lyonnais ? Que convient-il de faire dans une perspective future ? On attendait une analyse et des réponses spécifiques...

5-Les conclusions d'Y. Crozet sur l'AdS, en résumant sans déformer si possible...

" C'est une zone où la pertinence des TC est réduite. La mise en oeuvre de l'AdS, associée à une indispensable requalification en boulevard urbain de l'axe A6-A7 est un bon moyen de protéger le centre-ville tout en offrant une voirie permettant à la fois de drainer les trafics hors du centre-ville et de mieux irriguer l'Ouest lyonnais. Ceci met à niveau les accessibilités routières de l'Est et de l'Ouest lyonnais". (C'est nous qui renforçons)

Il y a cependant quelques questions pendantes :

- Comment éviter que cette meilleure accessibilité routière ne se traduise par une hausse tendancielle des trafics ?
- Comment poursuivre l'équilibrage avec les TC ?

" il existe une sortie par le haut qui consiste à se donner les moyens de poursuivre l'amélioration des transports collectifs tout en se donnant aussi les moyens de maîtriser le trafic automobile. Ces moyens sont financiers. Avec son ambition d'exemplarité européenne, la métropole lyonnaise doit réfléchir à la mise en place d'une tarification de la mobilité automobile. Il serait regrettable de reproduire sur l'ADS l'erreur du BPNL qui rend payant le contournement et maintient la gratuité pour le passage en centre-ville. L'ADS ne doit pas

s'accompagner d'un simple péage d'ouvrage. Son succès, au sens indiqué ci-dessus de maîtrise de la mobilité automobile, doit s'accompagner d'une stratégie de péage à l'échelle de l'agglomération".

- Quel risque d'étalement urbain ?

"L'étalement urbain n'est pas en soi un problème. C'est une « solution » qu'il faut maîtriser en contrôlant non pas le principe de l'étalement mais la capacité qu'ont des outils comme les Plans locaux d'urbanisme (PLU) et les SCOT (Schémas de cohérence territoriale) à jouer dans chaque commune, y compris en périphérie".

Ainsi, après avoir pointé les pièges possibles des investissements routiers, après avoir relevé les "croyances" qui les accompagnaient, après avoir suspecté les TC de pertinence réduite, la conclusion est radicale : faisons l'AdS pour mettre à niveau l'accessibilité autoroutière de l'Est et de l'Ouest comme au bon vieux temps du tout routier ! Et toutes les conséquences, dont l'équilibrage des TC reconnu en définitive nécessaire, sont dégagées en touche : on verra bien plus tard, et avec des approches passablement hasardeuses !

6-Pour une sortie vraiment par le haut...

Oui, il faut déclasser la liaison A6/A7, et vite ! Pas dans 10 ou 15 ans... Pas en copiant, même de façon améliorée, ce qui a été fait il y a 20 ans, 30 ans ou plus dans le tout routier. Pas en injectant 2 à 3 Mds pour une voirie. Pas en dépensant ainsi annuellement pendant 38 ans pour cette unique voirie autant que pour tous les déplacements TC de l'agglomération !

Recherchons des solutions novatrices conformes aux orientations de l'agglomération depuis le PDU de 1996, et qui seront les plus compatibles avec les évolutions probables de notre " société" à moyen terme : coût de l'énergie, contraintes climatiques, pollutions, maîtrise de l'urbanisation, tension persistantes sur les ressources des collectivités locales...

Les problématiques sont en gros les mêmes pour tous les secteurs de l'agglomération, avec ou sans " ring" actuel :

- un rééquilibrage modal marqué des déplacements internes, dont tout indique qu'il va se poursuivre.
- et une pénétration massive de trafics motorisés externes, notamment par les grands axes autoroutiers, dont la croissance s'atténue, mais qui demeure partout problématique. Les "rings" sont d'ailleurs les compléments indispensables des pénétrantes routières ! L'agglomération a été classée comme l'une des plus perméable d'Europe à la voiture.
- Une part importante de ces trafics routiers va dans les pôles centraux (au sens large) attractifs de l'agglomération, pôles déjà desservis par des TC performants ou en voie de l'être.

L'objectif de déclassement de l'axe A6/A7 est une occasion majeure pour porter un regard neuf sur cet ensemble. Ce regard a été d'ailleurs amorcé au SCOT : DOG p. 120-122 : "*intégration urbaine des grandes infrastructures à caractéristiques autoroutières situées en milieu urbain*", avec une priorité aux TC :

installer des TC à moindre coût d'investissement et efficacité forte sur les pénétrantes routières lourdes, pour atteindre les pôles essentiels de l'agglomération via le réseau en place ou prévisible.

Cet objectif majeur, applicable à tous les secteurs de l'agglomération, prendrait le relais du projet AdS.

Cette nouvelle orientation permettrait :

- d'entamer plus rapidement l'évolution de la liaison A6/A7, et son intégration urbaine.
- de sauvegarder le seul quartier d'avenir d'Oullins à La Saulaie accessible en métro, train et bd urbain futur.
- de marquer l'avenir quant aux projets autoroutiers amenant des pénétrantes problématiques : A 45...
- de dépasser les stériles débats Est-Ouest sur les infrastructures routières.
- d'améliorer de façon large le cadre de vie, de diminuer les zones de congestion, la pollution et ainsi de contribuer à l'attractivité future de l'agglomération dans un contexte qui sera différent.

Ceci n'est pas un "rêve de tout TC", mais l'application pratique de la pertinence de chaque moyen de déplacement. Une part importante des déplacements, à destination diffuse, restera routière, bénéficiant des voiries délestées. Il n'y a pas de raison de garder en routier ce qui est suffisamment massif pour être capté en TC.

La mise en œuvre de cette réorientation ne peut se faire que par étapes. La question est alors très ouverte...

Il serait logique que la première tranche traite de l'axe A6/A7, mais nous suggérons de l'étendre pour bien marquer le changement de paradigme :

- étudier et réaliser l'implantation de TC sur l'A6/A7 entre Pierre Bénite et le Perrolier, et dans le centre sur l'axe nord-sud,
 - entamer le même type d'étude sur une pénétrante de l'Est à choisir,
 - étudier l'implantation de TC sur le Bd Laurent Bonnevey avec si nécessaire un nouveau pont sur le Rhône au sud, pont dédié aux TC et modes doux.
 - réaménager la liaison déclassée A6/A7
 - couvrir le Bd Valvert, et aussi une portion périphérique ou autoroutière de l'Est, à choisir. Réaménager.
 - investir à l'ouest les lignes fortes TC prévues (métro hôpitaux sud ou juste au delà, A 2, LEOL) et complémentaires jugées nécessaires. Organiser les drainages vers ces lignes et les Trams-trains qui démarrent.
 - envisager si nécessaire quelques aménagements routiers complémentaires à l'Ouest.
- Cette première étape devrait rester financièrement bien en deçà du budget prévisionnel AdS.

Dans le cadre du futur statut de métropole, les aspects financiers de ces projets entreraient dans un budget général regroupé voirie/TC/modes doux. Il n'y a pas de raison de les séparer, ils forment un tout.

Observation : une étude complémentaire de péage d'agglomération, sous une forme ou sous une autre, est un objectif légitime pour établir le lien et la solidarité de tous les modes de déplacement. Les voitures roulent car 1300 000 déplacements par jour se font en TC. "Sur le pont de La Mulatière, en heure de pointe, il passe autant de monde dans les bus que dans les voitures" (PDU 2006).

DARLY