

ANNEXE A 19

SCOT VOIRIES

(Deux Pages)

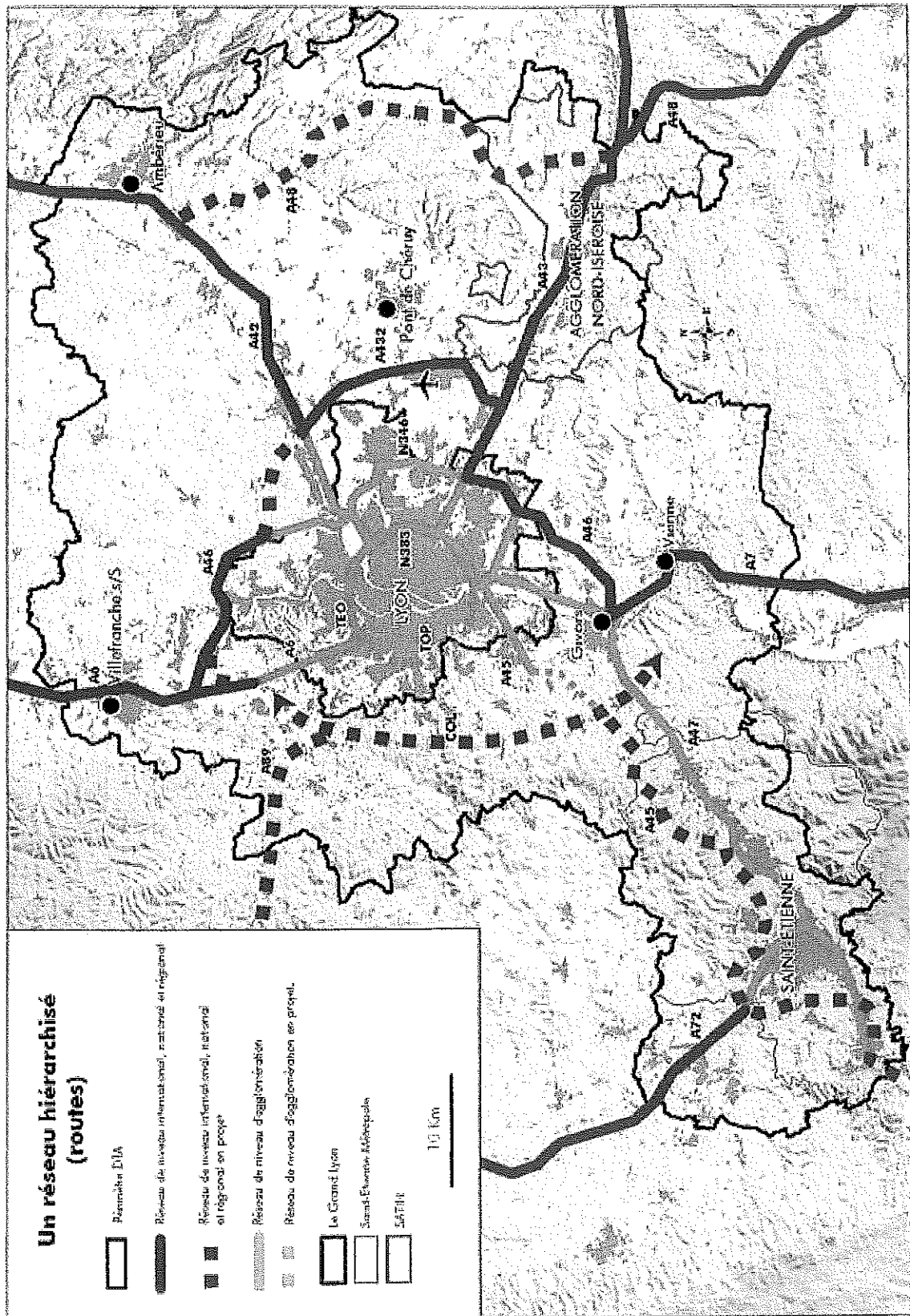
A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, cursive letter 'A' followed by a flourish.

ANNEXE A 20

DTA VOIRIES

(Deux Pages)

φ



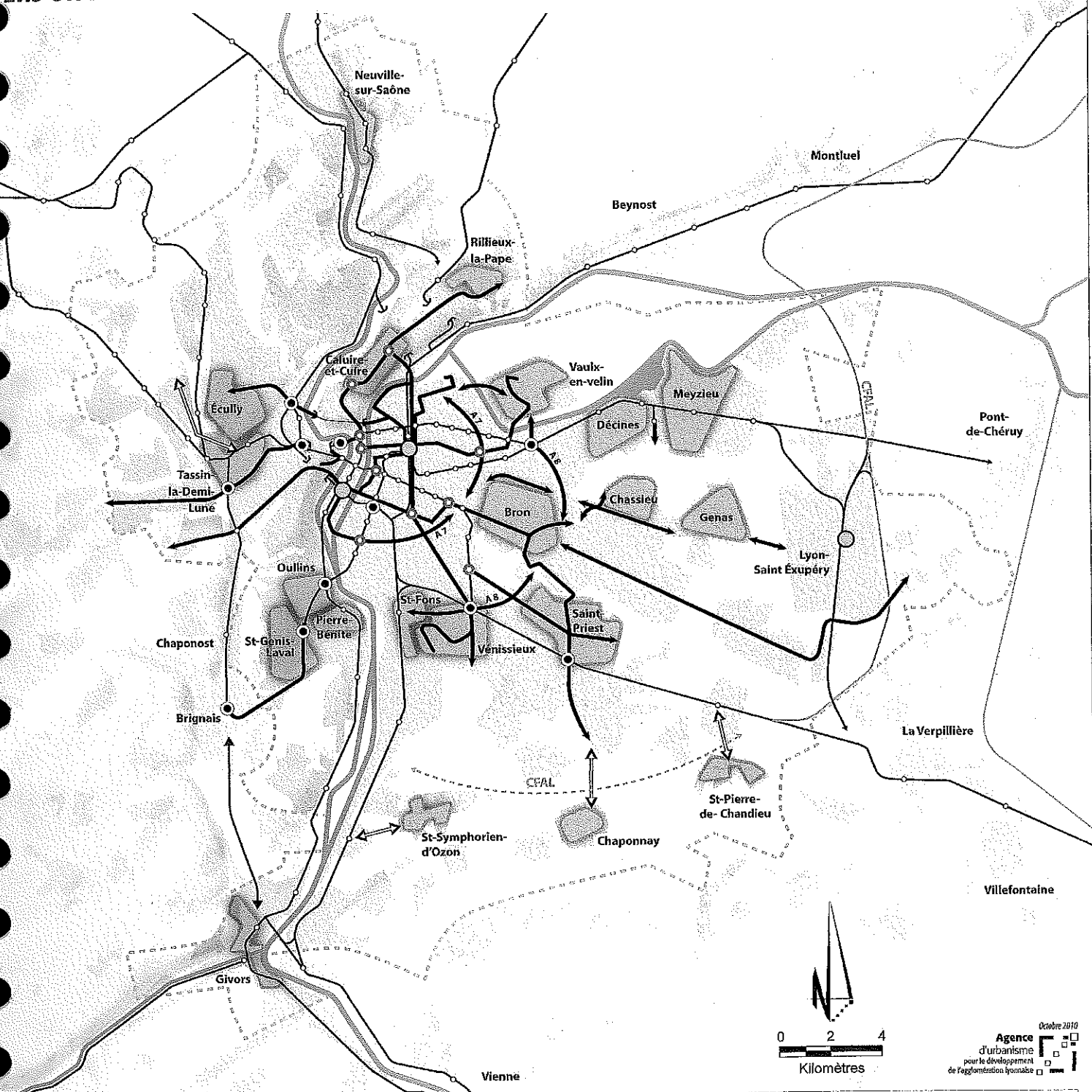
ANNEXE A 21

SCOT TC

(Deux Pages)

CP

VERS UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF D'AGGLOMÉRATION MAILLÉ



Point de correspondance :

- gare de niveau euro-régional
- réseau express de l'aire métropolitaine
- réseau d'agglomération

Réseaux de transport collectif :

- réseau express de l'aire métropolitaine et gare
- >— réseau d'agglomération (existant et principe d'extension)
- <— principe de rabattement

CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

NB : les principes d'extension figurant sur cette carte ne constituent pas des tracés et ne préjugent pas des modes de transport finalement retenus.

ANNEXE A 22

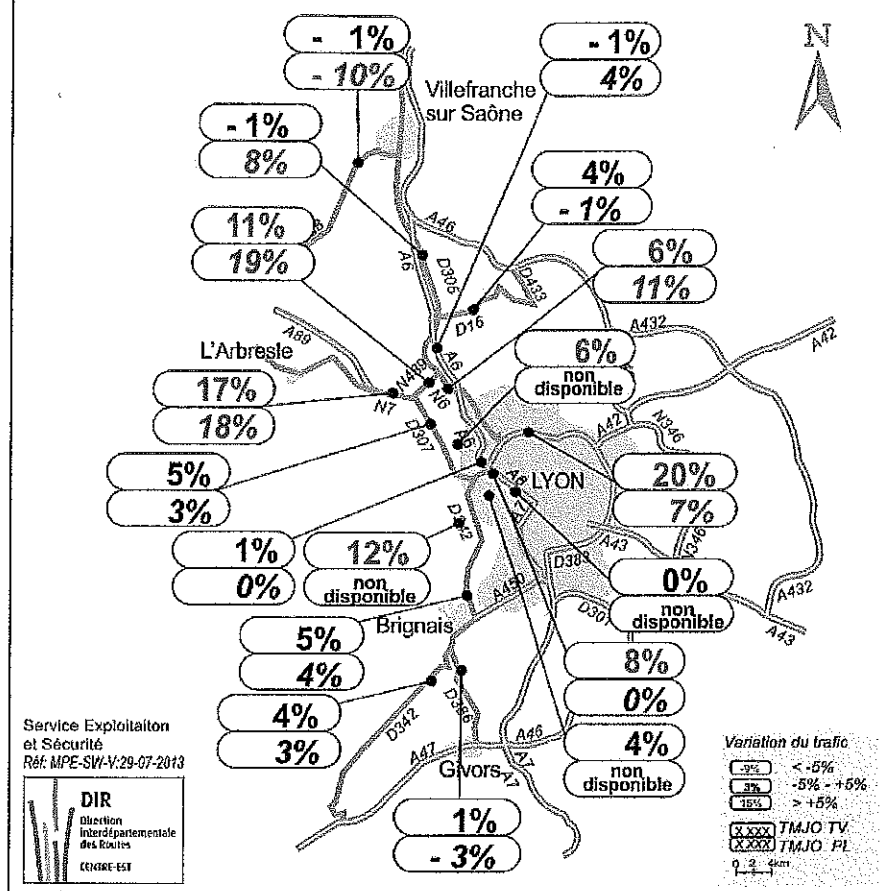
TRAFICS RECENTS

(Cinq Pages)

A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'S' or 'P', located to the right of the text '(Cinq Pages)'.

Evolution locale du trafic entre mars 2012 et mars 2013

Trafic Moyen Jours Ouvrés Tous Véhicules et Poids Lourds



A l'échelle locale, les itinéraires alternatifs à l'A89 enregistrent des baisses de trafic dans la partie ouest et des hausses à l'est de la jonction avec la N7, où se trouve le premier échangeur gratuit de l'A89 en direction de Lyon.

Les baisses sont relativement fortes puisqu'on observe -12 % de trafic à Nervieux (A72), -18 % sur la N7 à Pontcharra et jusqu'à -20 % à Neaux (N7).

Les hausses les plus importantes sont de 6 % à Dardilly-les-Brosses sur la N6, 11 % dans la déviation de Dardilly sur la N489 et 17 % à La Tour de Salvagny.

Au niveau de l'agglomération lyonnaise, des hausses significatives de plus de +5% sont enregistrées sur le réseau du Grand Lyon (Francheville +12 % et Écully Valvert +6 %), sur l'A6 au sud du nœud de Valvert (Montrabloud +8 %) et dans une moindre mesure sur la D342 à Brignais (+5% dans le sens Tassin → Brignais, peut-être liée toutefois à un effet conjoncturel).

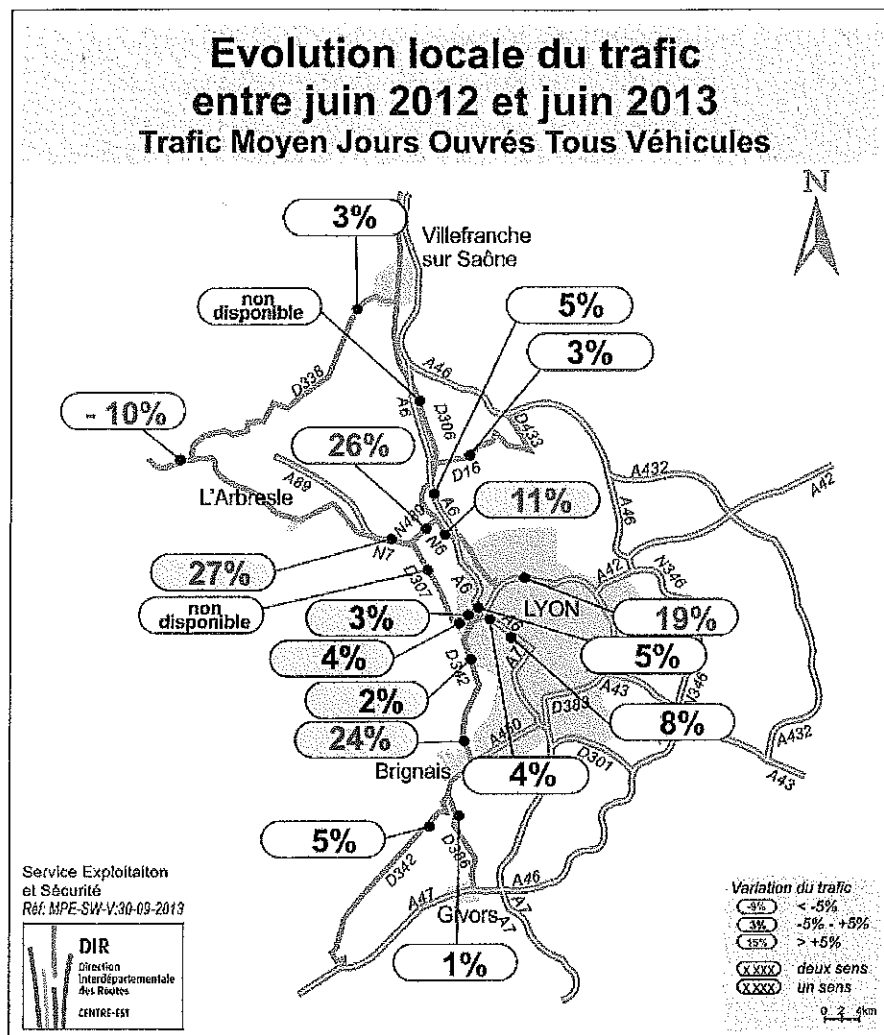
Les effets conjugués de nombreux facteurs peuvent expliquer ces hausses qui ne sauraient être imputées directement à la mise en service de l'A89. Entre autre, l'évolution des chiffres entre mars 2012 à mars 2013 ne tient pas compte des tendances de fond annuelles du trafic, notamment l'augmentation du trafic en périphérie du Grand Lyon et entre périphérie et territoire du Grand Lyon, de l'ordre de 2% (source Grand Lyon <http://www.urbalyon.org/Menu/Deplacement-transport-4>).

Au niveau des tunnels de l'agglomération lyonnaise, la hausse la plus importante est enregistrée sur le BPNL, avec +20 % de trafic. Il convient toutefois de préciser que cette hausse est en très grande partie liée à la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse en novembre 2012. Cette hausse est confirmée par le Grand Lyon qui a noté une évolution substantielle des abonnements sur le BPNL à partir de cette date.

Pour le Tunnel Sous Fourvière, on ne constate pas d'évolution significative.



Plus aux abords de l'agglomération lyonnaise, les évolutions de trafic ne sont guère significatives et reflètent la tendance nationale. L'effet de l'A89 est bien localisé à proximité du barreau concerné. La hausse de 8 % sous le Tunnel Sous Fourvière s'explique en partie avec les fermetures du tunnel en juin 2012.



A l'échelle locale, on retrouve les hausses de trafic à l'est de la jonction A89/N7, où se trouve le premier échangeur gratuit de l'A89 en direction de Lyon. Les hausses les plus importantes sont de 27 % à La Tour de Salvagny, 26 % sur la N489 et 11% à Dardilly-les-Brosses sur la N6 dans le sens entrant dans Lyon.

Au niveau de l'agglomération lyonnaise : Globalement, le trafic sur l'agglomération a augmenté partout, ce qui traduit une tendance de fond du trafic routier. Parmi les évolutions significatives de plus de $\pm 5\%$, on peut noter sur le réseau départemental au sud : des hausses sur la D342 de 24 % à Brignais dans le sens nord-sud et 5 % à Taluyers dans les deux sens. Pour Brignais, le Conseil Général a constaté un trafic plus faible sur la D342 en 2012 que pour 2013 et 2011, donnant une hausse de 24 % sur la période juin 2012 / juin 2013. Cette hausse n'est toutefois pas corrélée avec celle de la station de Francheville plus au nord, où le trafic a augmenté de 2 % alors que les TMJO des deux stations sont équivalents. Les effets conjugués de nombreux facteurs (chantiers, coupures...) peuvent expliquer ces hausses qui ne sauraient être imputées directement à la mise en service de l'A89.

Au niveau des tunnels de l'agglomération lyonnaise, la hausse la plus importante est enregistrée sur le BPNL, avec +19 % de trafic. Il convient toutefois de rappeler que cette hausse est en très grande partie liée à la fermeture du tunnel de la Croix-Rousse en novembre 2012. Cette hausse est confirmée par le Grand Lyon qui a noté une augmentation de l'ordre de 5 % du nombre d'abonnements sur la période octobre 2012 - août 2013, par rapport à l'année précédente. D'après un sondage réalisé en juillet 2013 auprès des abonnés du BPNL, peu souhaitent se désabonner et tous ne souhaitent pas retourner sous le tunnel de la Croix-Rousse : une part de l'augmentation du trafic sous le BPNL est donc bien liée au report d'usagers du tunnel de la Croix-Rousse.

Pour le Tunnel Sous Fourvière, on a vu plus haut que la hausse de 8 % du trafic était en partie liée aux fermetures nocturnes du tunnel en juin 2012.

