



Toute la mobilité de proximité Lyon-Trévoux

Conseil d'administration
Mercredi 31 mai à 20 heures
Salle de la Poste
Neuville sur Saône 69

Ordre du jour:

- 1) Audition et échanges avec François RAMBAUD sur l'hypothèse BHNS
- 2) Enquête publique sur le PDU et position du CTVS
- 3) Date et préparation de l'assemblée générale
- 4) Questions diverses

Lors de cette réunion, ont été invités pour participer à nos débats des représentants de DARLY (Lionel Ventura, Bernard Girard)
Etait présente Laure ALBINET, étudiante à l'ENTPE, et qui fait un mémoire sur le Lyon Trévoux.

Présents :

Gilbert et Sylvie Besson, François Rambaud, Nicola Cianfandini, Albert Roux, Georges Mignot, Madeleine Jorrand, Paul Vincent, Michel Raymond Laure Albinet, Marie Desfemmes, Agnès Ferri Isabelle Achard.

Excusé :

Pierre Dumillon

- 1) Audition et échanges avec François RAMBAUD sur l'hypothèse BHNS Service (Ex ministère des transports et de l'écologie (CEREMA) aujourd'hui retraité , qui a rejoint DARLY).

Introduction sur les enjeux et les objectifs du CTVS avec bref historique de Michel Raymond.

Parole à François Rambaud :

Concernant ce projet, on voit qu'un financeur a changé de décision.
Les raisons ne sont pas claires à savoir si c'est l'investissement ou l'exploitation qui a posé problème à ce jour avec le projet tram train.

Le BNHS Qu'est-ce ?

Nantes et Grenoble nous ont ouvert les yeux dans les années 80 et 90 ils ont été les

précurseurs du tramway moderne efficace (à haut niveau de service), en prenant la place à la voiture, contrairement à une solution métro (rentable pour un trafic plus important).

Dans les années 2000, les acteurs se sont rendus compte qu'on ne pouvait pas tout faire avec du tram, cher pour un trafic de type bus... Avec Nantes, Rouen, Paris, et d'autres acteurs, nous avons introduit et publié en 2005 ce que pourrait être un BHNS, un bus avec un niveau de service équivalent à ce tramway moderne.

Le BHNS de Nantes (appelé busway) a été mis en service en 2006, après la première expérience à Rouen, en 2001.

Cet acronyme « BHNS » est un concept de transport avant d'être un produit. C'est un système bus complet avec des recommandations sur les 3 sous-systèmes : bus, infrastructure (le sous système le plus important), les conditions d'exploitation (fréquence, billettique, type de services,...) Le BHNS a été écrit pour proposer une solution bus, exactement comme le tramway. La voie réservée est un moyen ; son objectif est de permettre au bus d'être à l'heure et donc prioritaire. Il s'arrête à une station pas à un arrêt qui est déplaçable.

Une « station » n'est pas aussi souple qu'un arrêt de bus, comme pour le tramway, on ne doit pas la déplacer, elle s'impose à l'urbanisme, on déplace les réseaux enterrés Sur un BHNS c'est la régularité qui est travaillé. Nantes à ce jour est le bus way le plus abouti (fréquence à 3 minutes avec une régularité à 95% minimum 📉)

Concernant ce type de projet c'est à chaque collectivité de le décliner sur la base de ses caractéristiques fondamentales et de choisir fréquence, inter station... le public lui attend « la garantie du résultat.

Après la priorité au feu, la billettique est aussi très importante. On ne peut pas acheter les tickets dans un BHNS et donner le vert par exemple : la vente de billet à bord est de nature à retarder le conducteur de profiter du vert que le système lui calcule.

J'ajouterai que l'on mesure l'attractivité d'un mode de transport au déplacement à pied que l'on est prêt à faire pour le prendre (par exemple, on observe que le métro (mode reconnu fiable) a une attractivité de plus de 500 M). On observe donc qu'un vrai BHNS peut avoir la même attractivité qu'un tramway, au moins 500m...

On fait un BHNS si l'on a l'infrastructure et la billettique qui va avec.

Le site propre est indispensable avec une grosse fréquence. C'est un moyen mais pas un objectif.

Au Niveau mondial (en Amérique du sud notamment mais aussi au Canada, mais très peu en Europe) on observe une tendance de réaliser « le bus comme le métro » : pont, viaduc... plus de passage de carrefour, ce qui permet de très grosses fréquence , en dessous de 3 à 4 minutes (jusqu'à 200 bus à l'heure observés).

Par exemple, pour le Trans-Val-de-Marne (sud de Paris) on a des ponts au-dessus de certains gros carrefours, on peut dire que ce BHNS est à 10% comme « le bus comme le métro » et 90% comme « le bus comme le tramway ».

En Allemagne (Oberhausen), comme en suède, on observe du BHNS en mixité avec le tram (ça ne se pratique peu en France , un bout à Grenoble par exemple)

Garder en tête une chose : Le voyageur choisi toujours le service au moyen de transport. Le véhicule a moins d'importance (un tram peut fiable sera délaissé...)

La rupture de charge ne gêne personne (je dirai plutôt, n'est plus un obstacle) quand le service est bon et régulier (lorsqu'a été évoqué la rupture de charge à Sathonay avec le projet de tram-train, car les sillons semblent insuffisants pour permettre la poursuite ferroviaire jusqu'à la gare partdieu...)

Le tram a aussi la vertu de prendre moins de place en largeur (cf le cas de St Étienne).

Enfin, le confort du voyageur est en général reconnu « meilleur » avec du tram. Pour avoir un grand confort avec du bus, la voirie doit être de très bonne qualité. Le confort est aussi lié au nombre de places assises offertes !

Pour le Lyon Sathonay-Trévoux.

Les précédentes études ont déjà comparé bus et tram, et ont conclu la préférence du tram, pour ces 2 raisons principales:

- interopérabilité ferroviaire possible,
- capacité du véhicule adapté en heure de pointe à une exploitation en voie unique (les possibilités de croisement paraissent faibles ou très onéreuses à réaliser).

Il est aussi évoqué l'objectif de maintenir la possibilité future d'une desserte fret avec un système ferré.

La région, en suggérant le choix du bus, a indiqué les deux avantages suivants:

- la possibilité d'éviter la rupture de charge à Sathonay, en poursuivant le bus jusqu'à Lyon centre
- la possibilité de mixer des services bus secondaires desservant les communes voisines, avec une desserte plus fine

Attention, ces 2 arguments sont très trompeurs, pour les raisons suivantes:

- le premier argument n'est pas recevable sans précision : si le bus poursuit sa route entre Sathonay et Lyon centre sans véritable protection (sans HNS), toute la ligne sera toujours dérégulée. Par ailleurs, un BHNS jusqu'à Lyon sera sûrement beaucoup plus cher qu'un tram-train jusqu'à Sathonay.
- Le deuxième argument évoque une solution qui convient aussi avec du tram, on peut très bien partager du tram et du bus (effectivement, la vitesse devra alors être du type « tram » et non « tram-train » (>70km/h) et avec des conditions d'exploitation compatibles)

Si le bus est choisi, Il faut regarder les systèmes d'exploitation et l'infrastructure qui sera retenue, notamment les points de croisement possibles.

Quand on a une voie ferrée unique il faut en effet créer et bien gérer les croisements pour augmenter le cadencement (la régularité devient indispensable).

Il conviendrait de revisiter le potentiel de voyageur annoncé de 6000 voy/jour, et confirmer si le bus peut suffire. (Au delà de 30 000 en urbain (valeur plus faible en péri-urbain), le tram apparait plus rentable , et, ou, souvent plus approprié). L'intérêt du tram est de conserver le ferroviaire car on peut combiner des services : c'est interopérable avec le ferroviaire.

Le Bus en capacité : jusqu'à 2000 voyageurs par heure

Pour l'heure de pointe c'est plus compliqué lorsque le site est contraint pour se croiser.

Bus capacité max : 24,5m soit presque 200 personnes (150 pers avec 4 pers au m², 20 à 30% en plus avec 6pers au m²).

Rappel de coûts : Tram Train 20 euro le KM (coût évoqué mais qui dépend beaucoup du site, de la vitesse max du véhicule, de son poids... l'étude réalisée a du l'exprimer), Bus 4 euros le KM, tram 6 à 7 euros.

2) Enquête publique sur le PDU et position du CTVS

Présentation de l'avis rédigé par Nicola. Document amendé avec la notion de saturation de la rive droite.

3) Date et préparation de l'assemblée générale

Date de l'assemblée générale : le lundi 3 Juillet 18H30 Lieu à préciser (Genay ?)

4) Questions diverses

Neant

Merci à toutes et à tous de votre présence.