

Ces projets ne permettent pas à eux seuls d'atteindre ces objectifs et ne couvrent pas un territoire important : l'axe Vaugneray – Craponne – Francheville. Cet axe est pourtant emprunté par plusieurs dizaines de milliers de voyageurs chaque jour. La D489 et les voiries parallèles supportent plus de 30 000 véhicules/jours. Les lignes 73 et 74 actuelles, près de 10 000 voyages/jour.

Il est donc nécessaire et indispensable de mettre en œuvre rapidement une ligne forte de TC sur cet axe. Les habitants concernés sont en premier lieu ceux de Craponne, St. Genis les Ollières, Francheville et une partie de ceux de Vaugneray. En effet, ceux de Brindas (et au-delà) et l'autre partie de ceux de Vaugneray seront naturellement attirés par la branche de Brignais du tram train, la gare de Chaponost permettant de rejoindre Gorge de Loup en moins de 15 mn, dès fin 2012.

Les objectifs raisonnables de déplacements en TC sur cet axe sont donc de l'ordre de 15 000 voyages jours à court terme et 25 à 30 000 à long terme.

Les études scientifiques, menées depuis plusieurs années, nous permettent de cerner les objectifs que nous devons nous donner. En effet, le CERTU, le LET, le CETE, l'Agence d'urbanisme... ont déjà beaucoup travaillé sur ces sujets. En particulier, les recherches en cours, menées par les trois derniers, sur l'accessibilité sont très intéressantes.

Pour permettre un report modal important, il est nécessaire que le temps de parcours en TC soit meilleur qu'en voiture et fiable. Ce temps de parcours ne s'entend pas du point de départ de la ligne TC à son arrivée, mais de ceux du voyageur. Il faut donc ajouter, le déplacement jusqu'à l'arrêt de départ, le temps d'attente du véhicule qui est lié à sa fréquence...

Dans ces conditions, il semble que le projet LEOL ne répond pas à nos objectifs :

- la majorité des usagers actuels et des habitants potentiellement intéressés de Craponne et St. Genis les Ollières verraient leur temps de parcours total allongé d'au moins autant de minutes que le gain envisagé (décentrage de la ligne par rapport à l'urbanisation globale, espacement des arrêts, fréquence moins importante que sur la ligne classique...)
- de même, en terme de destination, l'accessibilité aux services et commerces, situés très majoritairement sur la D489 serait diminuée
- en terme de fiabilité, la coexistence de deux trajets différents, suivant les heures de la journée, va rendre le système TC moins lisible pour l'usager. Le nombre d'usagers actuels et potentiels qui partent en heure de pointe mais ne reviennent pas en heure de pointe (temps partiel, réunions tardives...) est de plus en plus important. Pour ceux qui rejoindront LEOL en vélo ou voiture, la "non assurance" de rentrer au même point de départ aura un effet très négatif sur le sentiment de fiabilité
- la capacité totale des TC ne serait que très faiblement augmentée, la diminution de bus sur la D489, où déjà des bus articulés circulent, compensant ceux de l'axe LEOL

D'ailleurs, les estimations du SYTRAL sont très faibles, tant en report des lignes classiques qu'en nouveaux usagers. Elles ne permettent absolument pas de participer à l'objectif des trois fois vingt pour 2020. Elles seraient sans doute diminuées du fait du développement du tram train à Chaponost, comme précité.