



Quel est l'avenir de nos déplacements ?

Dans un futur assez proche, se procurer chaque année une tonne de carburant pour se déplacer risque de devenir difficile pour beaucoup.

Pour un développement équilibré et écologique de la ville, pour une mobilité d'avenir, pour une vraie prise en compte des enjeux du 21^{ème} siècle, ne faut il pas dès maintenant penser différemment nos déplacements ?

L'association DARLY a souhaité déposer la présente contribution en faveur d'un développement des Transports en commun et des modes doux sur l'Ouest lyonnais

Des solutions basées sur :

- Les transports en commun,
 - Secondés par les modes non motorisés (vélo, piétons)
 - Et par la voiture, utilisée avec raison,
- sont à même de satisfaire aux objectifs fixés par le Grand Lyon au TOP /ou Anneau des Sciences :

Soulager, Relier, Améliorer l'accessibilité, Développer.

Notre proposition alternative de transports en commun et de modes doux traite :

Du réseau ferroviaire : TER, REAL, Tram-Train,

Des compléments sur le réseau de transports urbains à forte capacité,

D'aménagements en faveur du réseau capillaire de transport urbains, essentiellement les bus et les cars.

De dispositions souhaitables pour accroître la commodité du piéton, du cycliste dans le but de limiter les déplacements individuels motorisés sur de courtes distances.

Les TER, REAL et Tram-trains fait l'objet de l'exposé de Mr Kohlhaas

Nous évoquerons seulement

Le souhait de voir établi un raccord ferroviaire entre la voie du tram-train passant à Chaponost et les Hôpitaux-sud, puis la gare de Oullins,

La nécessité de parvenir à l'intégration tarifaire, billettique et des horaires, pour l'utilisation de tous les moyens de transport publics, avec un titre de transport unifié, dans le cadre d'une tarification à plusieurs zones, sur toute l'agglomération.

Transports urbains forts

Les bonnes idées du Grand Lyon

Les Hypothèses Transports en Commun (N° 2 et N° 3) ajoutées à l'Anneau des Sciences pourrait être de bonnes idées.

Mais elles pêchent par quelques défauts, qu'il convient d'éliminer.



En dessinant des axes de transports en commun forts qui relie le nord-Ouest , Perrache et le Sud-Ouest, le Grand Lyon répond aux problèmes, mais il y répond insuffisamment

La Grande Rue dans Oullins et Saint Genis Laval, la RD50 le long de l'Yzeron à Oullins, la RD489 dans Tassin, l'avenue Barthélémy Buyer, la Montée de Choulans et l'avenue de la 1^{ère} DFL **ne peuvent évidemment pas être utilisées comme axes forts de transports en commun sans entraîner la thrombose, sans « emboliser » les quartiers :**

La proposition de DARLY est de s'appuyer sur les esquisses du Grand Lyon , et d'inverser la démarche :

Commencer par l'impératif premier fixé par le Grand-Lyon, qui est de **transformer A6 et A7 dans LYON, ainsi que le Cours de Verdun en boulevards urbains, mais en les équipant de transports publics de capacité suffisante pour transporter quotidiennement des dizaines de milliers de personnes aujourd'hui en voiture.**

Les larges emprises des autoroutes A6, A7 et A450, du Cours de Verdun et de l'Axe Nord-Sud, qui pénètrent et traversent le cœur de l'agglomération constituent une opportunité remarquable pour l'implantation de corridors de transports en commun, majoritairement de surface, à forte capacité, mais économiques en construction

Nous proposons donc les opérations qui suivent

Un Transport en Commun en Site propre (TCSP) urbain

sur l'Axe nord-sud et sur l'A7 (*rive droite du Rhône*) réaménagés depuis l'entrée du tunnel de la Croix-Rousse, longeant la Presqu'île, La Mulatière et Oullins, jusqu'au Pôle multimodal.

Relié au secteur Part-Dieu par la rue Servient, ou par le Pont et le Cours Lafayette.

Une branche traversera la Presqu'île par le Cours de Verdun totalement réaméagé, en utilisant deux trémies sous le centre d'échanges de Perrache, avec une station sous celle du métro A,

Cette branche franchira la Saône par un pont, et ira vers l'Ouest **par un tunnel** qui déboucherait :

Dans le secteur de Gorge-de-Loup/ ou Champvert pour se prolonger sur la bretelle de Tassin,

ou

Dans le secteur du Point du Jour / Lycée Branly / Charcot pour se poursuivre, via le quartier de Ménival, sur la bretelle de Tassin.

Ce tunnel court-circuiterait les virages et les encombrements de l'avenue de la 1^{ère} DFL et de la Montée de Choulans.

Un Transport en Commun en Site propre péri-urbain,

amorcé sur la bretelle de Tassin, et allant

Vers le **Nord-ouest**, par le viaduc de la Porte du Valvert et **sur l'A6 - transformée en boulevard urbain - jusqu'à la Porte de Lyon/ Limonest** (environ 8 km).

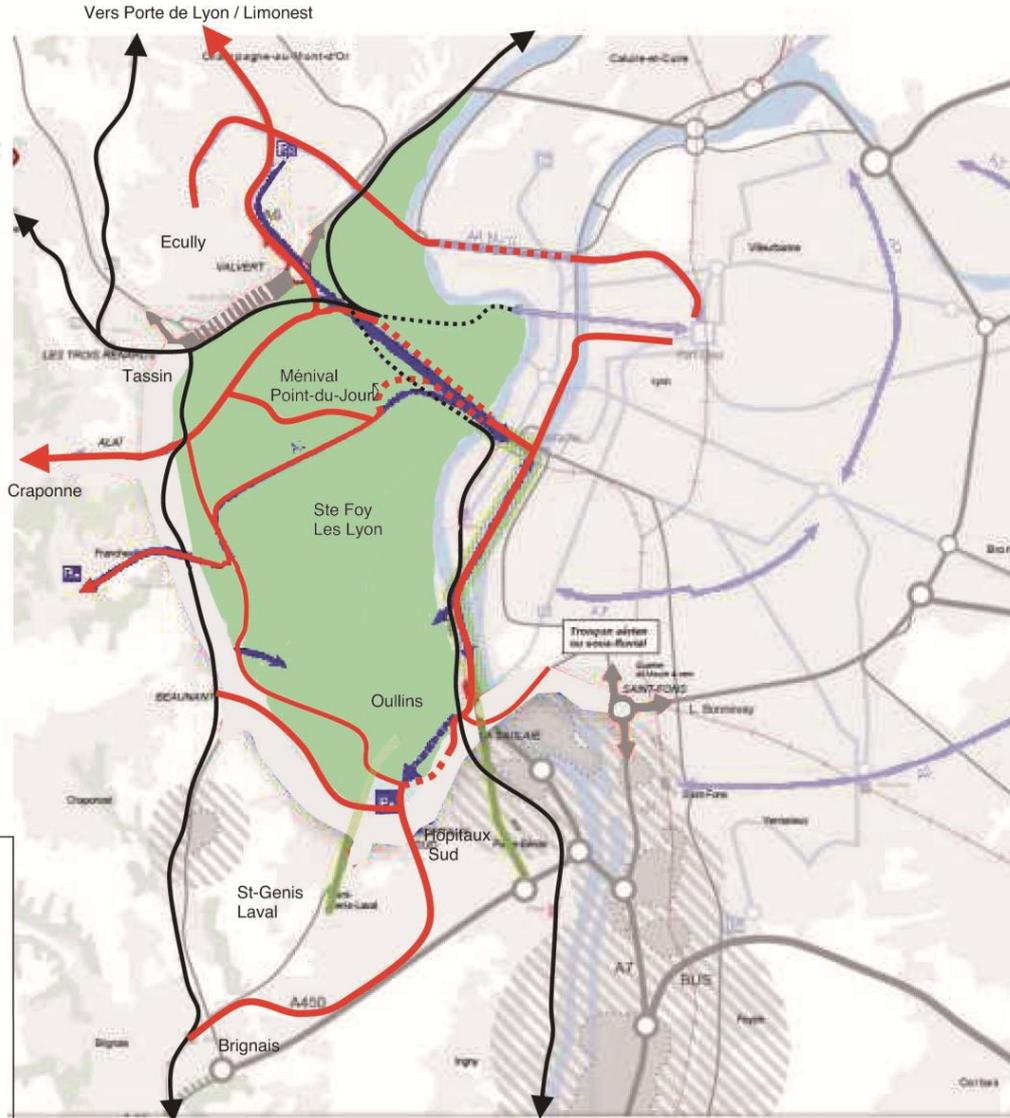
- Il traverse au passage les abords de La Duchère, Ecully Le Pérolier et le pôle économique Techlid.

Vers le **Sud-ouest**, ce TCSP rejoint **Alaï** par le trajet de LEOL, puis **Craponne**.

-

SCÉNARIO TC FORTS

- Projet de lignes fortes TC
- - - Section en tunnel
- Infrastructure routière de surface
- Section enterrée
-  Échangeurs
-  Liaison aux voies existantes
-  Périmètre de protection PPRT
-  Réseau métro et tram existant
-  Parking relais - PEM existants
- Réseau ferré existant
-  Liaison ferroviaire St Paul-Part Dieu prévue au SCOT
-  Lignes de TC fortes prévues au SCoT
-  Projet : prolongement métro B
-  Projet : mesures d'amélioration des vitesses commerciales des lignes de bus
-  Projet : requalification A6-A7



Renforcement des TER et TRAMS-TRAINS

Lignes fortes TC entre le centre de Lyon
et

- le Nord-Ouest (Techlid et Porte de Lyon)
- le Centre Ouest (Alaï et Craponne)
- le Sud-Ouest (Oullins, Hôpitaux Sud, Brignais)

Rocade Francheville - Hôpitaux Sud

Depuis ALAÏ, :

- Une **Liaison routière sur la D342** (tracé de la ligne TCL 14) raccordée à l'Ouest de Oullins (*par la rue Francisque Jomard élargie entre Beaunant et Le Golf (Tracé de la Ligne TCL 63)*) jusqu'aux **Hôpitaux Sud**.
- Une **Liaison ferroviaire expresse sur une partie de la ligne de tram-train de Brignais** entre Chaponost (quartier Le Devais) et les **Hôpitaux sud**.

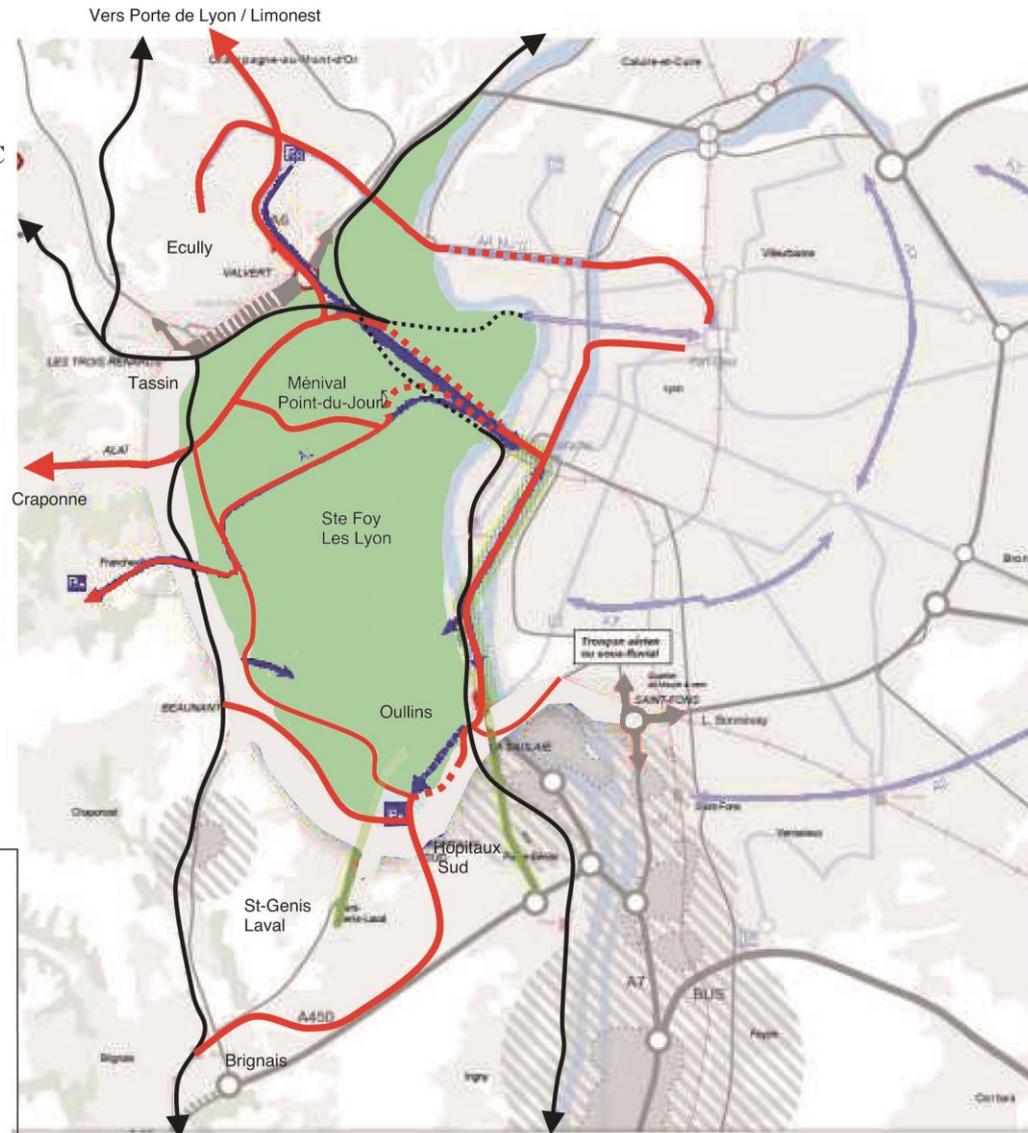
Ces deux aménagements, complétés par celui sur la bretelle de Tassin, constituent une ROCADE OUEST, et remplacent avantageusement les transports en commun hypothétiques proposés dans les tunnels de l'Anneau des Sciences.

AU DEPART DES HOPITAUX-SUD,

- Une **liaison vers le pôle multimodal de la Gare de Oullins/ La Saulaie**, partiellement en souterrain sous la colline de Montmein et les quartiers situés au sud-est de la Grande Rue de Oullins.
- Un pont réservé aux piétons, modes doux et bus reliera le quartier de La Saulaie et le quartier de Gerland
- Une autre **liaison, des Hôpitaux-sud vers Saint-Genis Laval – Quartiers Champlong, les Basses Barolles – et Brignais** sera réalisée sur les emprises prévues pour le raccordement de l'Hôpital à l'A450 et en longeant partiellement cette autoroute

SCÉNARIO TC FORTS

- Projet de lignes fortes TC
- - - Section en tunnel
- Infrastructure routière de surface
- Section enterrée
- Échangeurs
- Liaison aux voies existantes
- Périmètre de protection PPRT
- Réseau métro et tram existant
- Parking relais - PEM existants
- Réseau ferré existant
- ⇄ Liaison ferroviaire St Paul-Part Dieu prévue au SCOT
- ⇄ Lignes de TC fortes prévues au SCoT
- ⇄ Projet : prolongement métro B
- Projet : mesures d'amélioration des vitesses commerciales des lignes de bus
- Projet : requalification A6-A7



Renforcement des TER et TRAMS-TRAINS

Lignes fortes TC entre le centre de Lyon et

- le Nord-Ouest (Techlid et Porte de Lyon)
- le Centre Ouest (Alaï et Craponne)
- le Sud-Ouest (Oullins, Hôpitaux Sud, Brignais)

Rocade Francheville - Hôpitaux Sud

Mesures d'amélioration de la circulation des bus et cars

- Notre proposition est basée sur des corridors lourds de TC sur les axes autoroutiers traversant Lyon, et des mesures d'amélioration systématiques pour le réseau capillaire alimentant ces corridors et assurant la desserte des quartiers :
- **Améliorations par couloirs, élimination des points durs où les bus sont englués dans la circulation générale, priorités d'arrivée aux feux et priorités de passage dans les carrefours, pour toutes les lignes de bus.**
- Il en résultera des gains de productivité profitables à l'exploitation et à l'attractivité du réseau.

AMENAGEMENTS POUR PIETONS VELOS, AUTRES MODES DOUX

La périphérie des villes est souvent caractérisée par un réseau viaire « pensé pour la seule automobile », limitant les possibilités de trajets courts.

Des tracés raccourcis et non dangereux doivent être créés pour les piétons, vers les arrêts de TC et pour les « aménités de la vie urbaine »

Une politique de multiplication de ces tracés courts devrait être appliquée avec constance pour créer une « porosité » des quartiers, une maille serrée de voies tranquilles et permettre l'émergence de la « Ville des courtes distances », qui limite l'usage de la voiture.

Merci de votre attention