



# Comment se déplacer dans 15 ou 20 ans ?

Pour une mobilité d'avenir, équilibrée et  
écologique, pour une vraie prise en compte  
des enjeux du 21<sup>ème</sup> siècle  
il faut dès aujourd'hui penser différemment  
nos déplacements !

Une infrastructure routière lourde  
n'est plus une solution viable

En dehors « de la mise en œuvre des projets de transports collectifs déjà programmés ou prévus au SCoT »

et des projets de « réduction de la capacité routière, tels que le réaménagement (avec baisse de capacité) des traversées de centres denses dans l'ouest afin d'apaiser la circulation »

le Grand Lyon n'explore aucune solution sérieuse d'infrastructures de transport en commun nouvelles dans l'Ouest Lyonnais.

Le Grand Lyon « hypothèse » seulement :

Deux couloirs pour autobus sur l'A7 déclassée entre Perrache et le Pont Pasteur. **2 km !**

Détourner chaque 10 minutes un bus LEOL (Ligne Express Ouest Lyonnais Craponne / Gorge-de-Loup) en direction de Perrache par le tunnel sous Fourvière.

Une « navette de bus » entre Perrache et un Parc-relais de 300 places à Ecully - Le Perrollier.

Le Grande Rue de Oullins, de Saint Genis Laval et de Tassin, l'Avenue Barthélémy Buyer, la D342 et la D50 entre Alai et le Pont d'Oullins, la Rue Charcot et la Montée de Choulans, et d'autre voies seront « thrombosées ».



L'épaisseur des traits verts sur la carte n'y peut rien :  
**Le Grand Lyon n'a pas fait de proposition alternative de Transports en commun.**  
**Elle ne peut donc pas répondre aux problèmes**

**DARLY propose d'inverser  
puis d'amplifier la démarche :**

Commencer par l'impératif premier :

**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 - SUR DE VRAIS SITES PROPRES - pour  
transporter quotidiennement des dizaines de milliers  
de personnes aujourd'hui en voiture.**

**Notre proposition est jointe à l'AVIS N° 58 du Forum**

## Les emprises des autoroutes

A6, A7 et A450, l'Axe Nord-Sud et le Cours de Verdun, qui pénètrent et traversent le cœur de l'agglomération constituent une opportunité remarquable pour de

Nouveaux corridors transports en commun,  
Majoritairement de surface,  
A forte capacité,  
Economiques en construction

En rive droite du Rhône, du tunnel de la Croix-Rousse à Oullins, la chaussée côté immeubles reçoit les vélos et les transports en commun, les VP roulent sur la chaussée côté fleuve.

Sur l'A6 déclassée en boulevard urbain apaisé, de la Porte de Lyon/Limonest au viaduc du Valvert, les transports en commun circulent en site propre sur les voies de part et d'autre du terre-plein central.

Le tracé de LEOL sur la « bretelle de Tassin », le Boulevard des Hespérides et l'Avenue Joliot Curie est amélioré, continu, et optimisé vers Alai.

Pour franchir le Vallon d'Alaï en direction de Craponne, le « Viaduc du Fol » est reconstruit comme suggéré par le Grand Lyon.

Le transport en commun est prioritaire jusqu'à l'extrémité Ouest de Craponne et un parc-relais.

A Montribloud (près du Valvert) une tranchée à côté de l'existante est créée pour le transport en commun, qui rejoint la Bretelle de Tassin.

Au sud de l'agglomération, un site propre vers la Rue Guilloud et sur l'A450 relie les Hôpitaux-sud, Saint Genis-Laval sud et Brignais.


















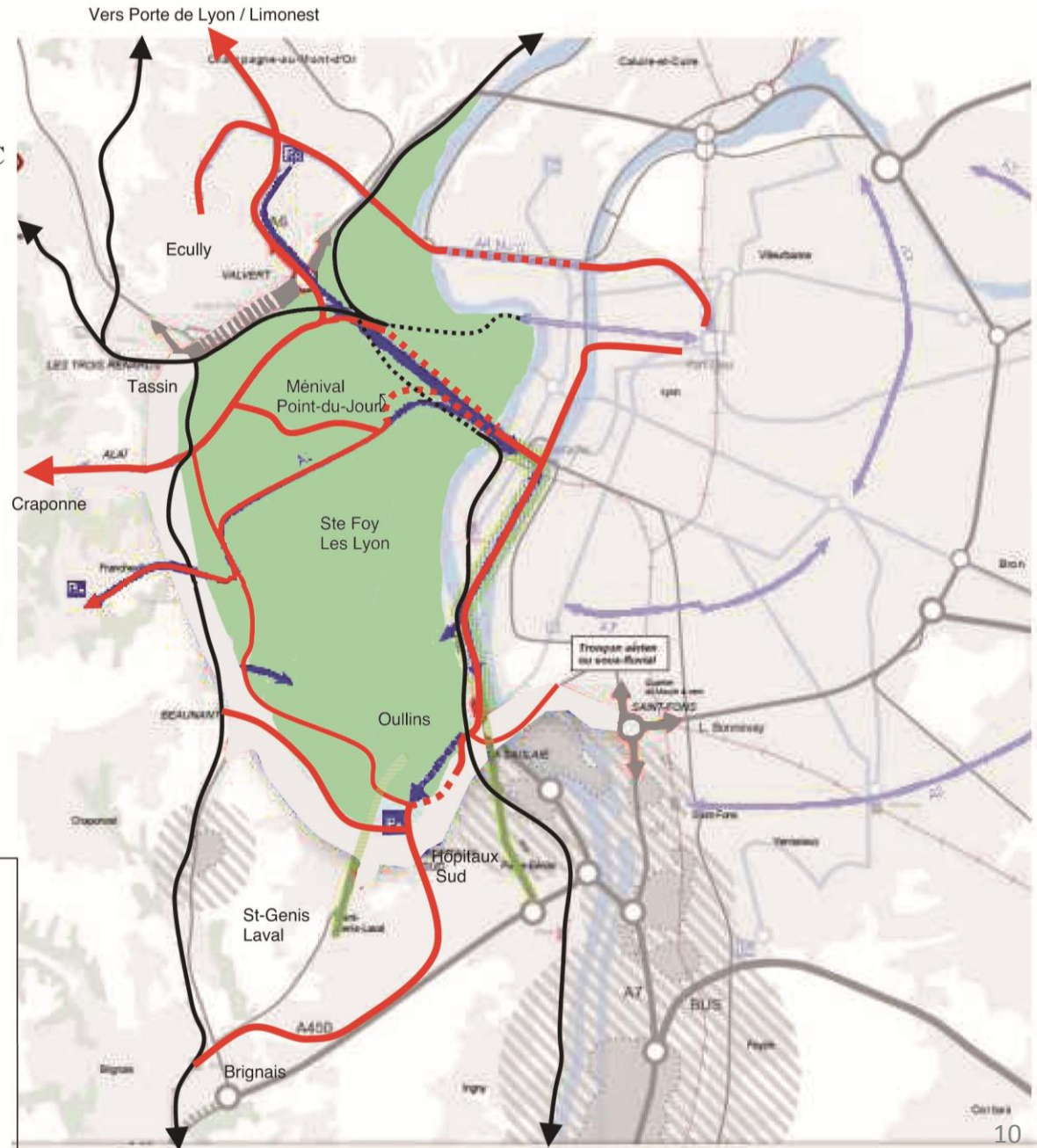
## DE NOUVEAUX TUNNELS POUR LES TC

La liaison entre la rive droite du Rhône et les Axes forts de transports en commun dans les secteurs Ouest (Valvert/A6, et Point-du-Jour/Alaï) est réalisée par le Cours de Verdun réaménagé et un nouveau tunnel réservé au Transport en commun sous Fourvière.

La liaison entre le Pôle multimodal de la Gare de Oullins et le secteur des Hôpitaux-sud se fait aussi par un nouveau tunnel réservé aux TC.

## 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

## En complément :

Poursuivre les efforts entrepris sur le réseau Tram-Train, notamment par une liaison entre les Hôpitaux-sud et Gorge de Loup, via Chaponost, Alaï et Tassin.

Des aménagements en faveur du réseau capillaire de bus urbains, notamment :

- A4 nord pourra traverser Vaise aisément après la mise en service du Pont Schumann.
- A2 sur la rue Cdt Charcot bénéficiera du tunnel TC créé sous Fourvière du Point-du-Jour vers Perrache,
- Les bus 14 et 63 reliés entre Beaunant et Le Golf.

# Priorité aux TC en grande banlieue

Des accès facilités aux stations des Axes forts de Transports en commun vers Porte de Lyon, vers Craponne et vers Brignais, pour les bus et cars desservant la périphérie.

Des systèmes de gestion dynamique des voies, des « sites propres virtuels » accordant la priorité au Transport en commun sans nécessiter une séparation physique absolue, que l'é étroitesse des voiries ne permet pas toujours.

# AMENAGEMENTS POUR PIETONS

## VILLE DES COURTES DISTANCES

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

Il faut des tracés raccourcis et sécurisés systématiques pour les piétons, vers les arrêts de TC et pour les « aménités de la vie urbaine »

Créer une maille serrée de voies tranquilles génère la « porosité » des quartiers et l'émergence de la « Ville des courtes distances », qui limite l'usage obligatoire de la voiture.

## VELOS, AUTRES MODES SANS MOTEURS

Il faut des voies cyclables, du stationnement vélo gardé ou «sécurisé » près des gares et stations de transports en commun, afin d'augmenter le rayon d'attraction de ces stations.

Un itinéraire cyclable confortable et sûr entre la Presqu'île, La Mulatière, Oullins, Pierre Bénite et Francheville est une nécessité absolue.

La conversion de l'autoroute A7, un aménagement des berges de l'Yzeron, un pont sur le Rhône entre La Saulaie et Gerland doivent être pensés dans ce sens.

Malgré les reliefs, il y a dans l'Ouest de nombreuses zones en plateau, où des tracés de proximité pour vélos (et autres modes sans moteur...) évitant les rampes importantes sont possibles et doivent être favorisés.

## ASCENSEURS PUBLICS

Des ascenseurs publics faciliteraient la desserte de certains quartiers et équipements situés sur des hauteurs : Hôpitaux-Lyon-sud, quartier Montmein à Oullins, Francheville Le Haut, quartier de la rue Boyer (Lyon 5ème)....

# TELECABINES URBAINES

Elles constituent un moyen de desserte performant en capacité et en fréquence, économique en construction et exploitation, peu consommateur d'emprises au sol.

Des itinéraires, des liaisons peuvent être créées, sur des reliefs forts ou sur d'autres configurations de franchissement difficile, où ces télécabines s'avéreraient plus efficaces que les autres systèmes de transport.