

La ville de Lyon a supprimé ses trémies rue Garibaldi , construit un contournement Nord, deux rocade est, qui ne rejoignent pas l'A7 au sud et prévoit depuis 1960 de faire déclasser l'autoroute A6/ A7 qui depuis les années 1970 traverse la colline de Fourvière au sud-ouest de Lyon, avant de longer le quartier de transit international, portuaire et ferroviaire, ce quartier vient de subir un lifting : quartier commercial et résidentiel de confluence accompagné d'établissements médiatiquement prestigieux, musées, Hôtel du département, presse, radio, archives départementales ; la construction du Col A44 grand contournement ouest de 60 km permettant le déclassement de l'A6/A7 dans le centre de Lyon est à l'étude depuis 1960 ce dossier est en suspens. Pour gagner du temps sur un projet qui semble enterré, créer un boulevard urbain le long du Rhône, pour récupérer du cadre de vie, et surtout revaloriser les terrains devenant constructibles, vous souhaitez faire voter de suite une sorte d'autoroute urbaine semi enterrée 2x2voies, projet urbain qui selon vos dires ne sera pas destiné à recevoir le trafic de transit alors que l'A6/A7 déclassée simultanément n'aura pas d'équivalent immédiat;

Développer la communication du nord- ouest au sud- est de Lyon passant au travers des villes de Oullins, laissant St Genis Laval à l'extérieur, ressortant aux hôpitaux et envahissant l'espace de développement de la Saulaie sans la desservir, c'est un projet étriqué qui ne répond pas aux besoins actuels et futurs de l'agglomération Lyonnaise dont font déjà partie intégrante Oullins St Genis Laval et Pierre Bénite au même titre que La Mulatière, Ste Foy les Lyon, et Tassin.

Le Scot préconise de :

Penser la politique de mobilité à l'échelle d'un vaste territoire de vie et d'emploi, de St Etienne à Bourgoin Jallieu, de Villefranche à Vienne,

Mal configuré, convergeant vers le cœur des villes, il contraint le réseau de transport public,

- il convient donc de favoriser les liaisons de périphérie à périphérie, c'est-à-dire qu'il ne faut pas rejoindre le boulevard de ceinture, mais la rocade EST, en voiture mais aussi en TC.
- il n'existe pas de liaison de TC de périphérie à périphérie, la desserte en étoile doit être complétée par une desserte de contournement qui emprunterait les voies existantes en rocade et serait en correspondance avec le métro ou les bus extérieurs ; 1 heure de validité TCL ne permet pas un trajet de périphérie à périphérie en passant par le centre ;

Renforcer l'accessibilité internationale,

- Une tarification raisonnable validant le billet de TCL pour un trajet Rhône Express desservant l'aéroport éviterait l'usage de la voiture rentable à partir de 2 personnes effectuant le même trajet,
- Plus de souplesse dans l'utilisation des transports à destination de Eurexpo et St Exupéry, permettant de prendre le premier avion en partant de la périphérie, et permettre l'accès aux entreprises environnantes, à un tarif de base des TCL et non 6 fois plus élevé .
- Des bus de périphérie permettant d'accéder aux premiers trains grande ligne,
- Contourner au plus loin l'agglomération. Et orienter sur les transports en commun au plus loin de l'agglomération par l'utilisation de parc relais de périphérie et non en cœur de ville,

Préserver la priorité à l'équilibre ville nature,

Oullins possède 4 parcs et aménage les rives de l'Yseron, St Genis Laval a ses parcs de même que Pierre Bénite, ce n'est pas une zone de banlieue, vers laquelle il faut déverser un flux de voiture dont on ne veut plus, c'est une zone de construction diversifiée, où il peut faire bon vivre à condition d'encadrer la gestion du bruit des infrastructures naissantes ; Une voie verte devrait aller de Miribel Jonage à Francheville longeant les parcs et les berges de l'Yseron. Lui imposer une autoroute enterré apportera une pollution chimique concentrée aux emplacements de cheminée et de sortie mais également une pollution sonore assourdie mais bien ressentie, les camions étant autorisée à l'emprunter ;

Un imprimé du Sytral prolongement métro B Gerland Oullins : 2013 Le Métro arrive, La Ville Respire.

Je relève que l'augmentation des déplacements est affectée pour 50% sur les modes doux, c'est-à-dire à pied dans vos souhaits, cette vision est utopiste, un trajet à pied pour le trajet domicile travail n'est pas concevable au-delà de 15 à 30 mn ;

Vous argumentez que cet anneau offrira plus d'entrées sur Lyon, que la situation actuelle, c'est faux, du fait que vous supprimez la circulation de l'autoroute A6 A7, et privilégiez le passage dans ce tunnel sous les villes, il n'y aura en fait plus qu'une route, mais entrer par l'ouest se fera par le nord ou le sud.

Pour décharger les routes du centre-ville et l'A6/A7 de la circulation de transit aggravée par l'arrivée de l'A89, il convient dans un premier temps de terminer le contournement Est : l'A432 doit être prolongée de l'A43 à Vienne il ne reste que 20 km à réaliser ; c'est beaucoup moins que les 60 km du Col (A44) non commencé ;

En ce qui concerne le nom d'Anneau des Sciences, les pôles scientifiques seuls Ecully et Lyon-sud ne sont pas encore desservis par un métro ou un tramway, Lyon Sud est projeté. Ceci étant noté, l'anneau des sciences n'a plus d'intérêt, puisque ces secteurs sont déjà privilégiés par les transports en communs de jour comme de nuit avec les lignes pleine lune, efficaces pour transporter les collaborateurs ou industriels locaux, et les visiteurs nationaux ou internationaux qui arrivent à LYS. Il en est de même pour les étudiants plus enclins à emprunter les transports en communs, et le but n'est pas de se déplacer d'un pôle à l'autre mais bien de rejoindre le pôle où on travaille à partir de l'endroit où on a la possibilité d'habiter.

Pour fluidifier le trafic, La solution TC, tramway, bus, est écartée d'office par vos services avec les arguments "pas assez performant, pas assez efficace, pas de place, trop cher"; parce que vous limitez l'analyse à des véhicules à moteur ou au tramway, Considérant que la voirie en surface doit être libérée pour favoriser les TC, vous optez pour un pseudo autoroute 2x2 voies de 14.800km empruntant 11.800 km de tunnels passant sous les villes avec 5 sorties intermédiaires seulement et vous prévoyez également le passage de transports en commun dans ce même tunnel (le Tunnel du Mont Blanc ne fait que 10 km) et on connaît déjà ses contraintes d'espacement, les conditions de sécurités et ses risques ; L'anneau des sciences privilégie les véhicules individuels qu'ils soient privés, publics ou industriels mais aussi les camions ; les cheminées d'évacuation de polluants et le

retraitements des effluents n'ont pas encore de solution dans ce projet et vous espérez une hypothétique solution d'ici 12 ans .

Je propose d'étudier :

L'hypothèse d'un anneau des sciences sous la forme d'un métro, par la prolongation de la ligne au-delà du Centre Hospitalier Lyon Sud-Jules Courmont en direction des Acqueducs de Beaunant puis de la Porte de Valvert et si besoin jusqu'à Gare de Vaise ; Son tracé pourra être partiellement en surface selon le tracé court ou alternatif du TOP rebaptisé Anneau des Sciences depuis son passage à 80 % en souterrain;

Cette solution répond aux critères :

- de fiabilité, d'efficacité, de volume, rapidité, régularité, sécurité des déplacements,
- préservation de l'environnement, La solution métro aura moins d'emprise en surface que des bretelles d'entrée sortie, et n'ajoutera pas de pollution visuelle ;
- de maîtrise du taux de pollution écartés de l'étude par les défenseurs de l'anneau des sciences routier,
- de pérennité et d'adaptabilité : La capacité de transport du métro pourra évoluer dans le temps grâce à la fréquence et la multiplication des rames ;
- écarte le transfert de la circulation de transit Nord Sud A6/ A7 que les partenaires souhaitent éviter;
- complète la desserte des pôles scientifiques, des entreprises et des commerces, permet le développement du sud- ouest Lyonnais,
- allège le trafic voiture et transport en commun de surface permettant une libre circulation professionnelle et loisirs,
- S'intègre dans la gestion multimodale des TC : Permet d'avantage d'accès intermédiaires que l'anneau routier, les zones parcourues seront ainsi mieux desservies et en correspondance avec les lignes en étoile à l'extérieur ou à l'intérieur de l'anneau. L'utilisation des correspondances doit être généralisée et facilitée par un bon cadencement des lignes, en évitant qu'une voie de surface soit parcourues par plusieurs ligne TC ayant la même destination finale générant des bus presque vides noyés dans les bouchons ;
- financiers :
 - nécessite un forage déjà expérimenté de deux voies au lieu de quatre pour l'anneau routier donc un coût beaucoup moins élevé, et déjà maîtrisé.
 - le trajet à restant à aménager est plus court, la prolongation de Oullins à Lyon étant programmée ;
 - elle peut être réalisée par tranches successives, de Lyon Sud à Beaunant, de Valvert à Beaunant selon les urgences, les sections non réalisées étant compensées par des lignes de

périphérie rapides et directes et fortement cadencées. Le but étant de boucler totalement la ville grâce aux transports en commun sans multiplier les correspondances et pertes de temps.

En parallèle,

- un Boulevard Urbain (évoqué par Michel Harvard dans un article du 14/11) pourra relier Francheville à l'A450 améliorant la RD342 jusqu'à Brignais et continuera à acheminer les transports exceptionnels.

- L'A450 pourra être soulagée par la réalisation du barreau sous Irigny,

- un pont à l'origine de l'A450 à Bénite évitant d'emprunter l'A7 dans les deux sens à Pierre Bénite ;

Une liaison de périphérie à périphérie des transports en communs est à développer; Il est inadmissible de devoir passer par le cœur de Lyon systématiquement, ces dessertes pourraient être assurées par des lignes fortes, empruntant les contournements, et en correspondance avec le réseau urbain en étoile.

Un vrai projet de développement des transports en commun est la solution :

- elle réduit le besoin de parc relais intra urbain libérant de l'espace constructible, et apporte plus de souplesse sur les trajets empruntés ;

- évite l'usage de la voiture sur des trajets domicile travail, générant des bouchons aux heures de pointe ;

- réduit les besoins en stationnement dans les villes et la pollution associée à la circulation,

- Elle présente une solution d'avenir confortable et homogène pour les déplacements urbains qu'ils soient professionnels ou de loisirs, à l'horizon 2030(échéance théorique de l'anneau des sciences) ;

Je relève que l'augmentation des déplacements est affectée pour 50% sur les modes doux, c'est-à-dire à pied dans vos souhaits, cette vision est utopiste, un trajet à pied pour le trajet domicile travail n'est pas concevable au-delà de 15 à 30 mn ;