



Association de lutte pour l'environnement
du département du Rhône : 32 rue Sainte Hélène 69002 LYON

MNLE 69, membre du réseau « Homme-Nature »

*Agrément préfectoral n°2001-655 pour la protection de
l'environnement SIRET 400 971 255 00015*



Homme-Nature

AVIS du MNLE69 - contribution au déclassement et à la requalification de l'A6-A7 dans son parcours sud du centre presque-île, du tunnel de Fourvière au quartier de La Saulaie.

Comme suite à la réunion territoriale/ Requalification A6/A7 Lyon, tenue le jeudi 24 janvier, 19h30-22h30, le MNLE69 reprend à son compte, commente et rapporte:

- **1- l'avis 229** rédigée par **Bernard GIRARD (LYON)**, le 21/01/2013 (c'est en fait un additif au cahier d'acteurs n°3 du 25 /01/2013 de **DARLY, FNAUT, RAC, SCL, MNLE**)
- **2- l'avis 226** émis par **Mr Nicolas IGRSHEIM, Président, de La Ville à Vélo**
- et rapporte en soulignant avec ses propres commentaires, celle du représentant de l'association exprimée à la séance publique de concertation et de débat public, qui a demandé au Président de la collectivité Mr Collomb :
-

- "de saisir le Directeur de la DDT, afin qu'une étude soit menée dans les meilleurs délais sur la faisabilité d'une extension de l'ouvrage du pont de l'A7 à la Mulatière, et d'autres études complémentaires (*2)(*3)

... 1 - et d'en mener l'étude selon les normes et prescriptions techniques applicables aux ouvrages d'art -de passerelle réservée, afin de rendre aux 2 roues leurs deux voies manquantes. (-NDLR / MNLE69)

... * 2 - Et enfin de faire étudier la faisabilité d'un tracé d'itinéraire en continuité indispensable pour l'accessibilité aux modes doux des équipements publics du sud de l'agglomération.
Cette action mériterait bien un **traitement prioritaire** en regard du bénéfice immédiat qui en serait tiré en terme de désengorgement non négligeable de " l'axe nord-Sud" et de **sécurité des déplacements en mode doux**

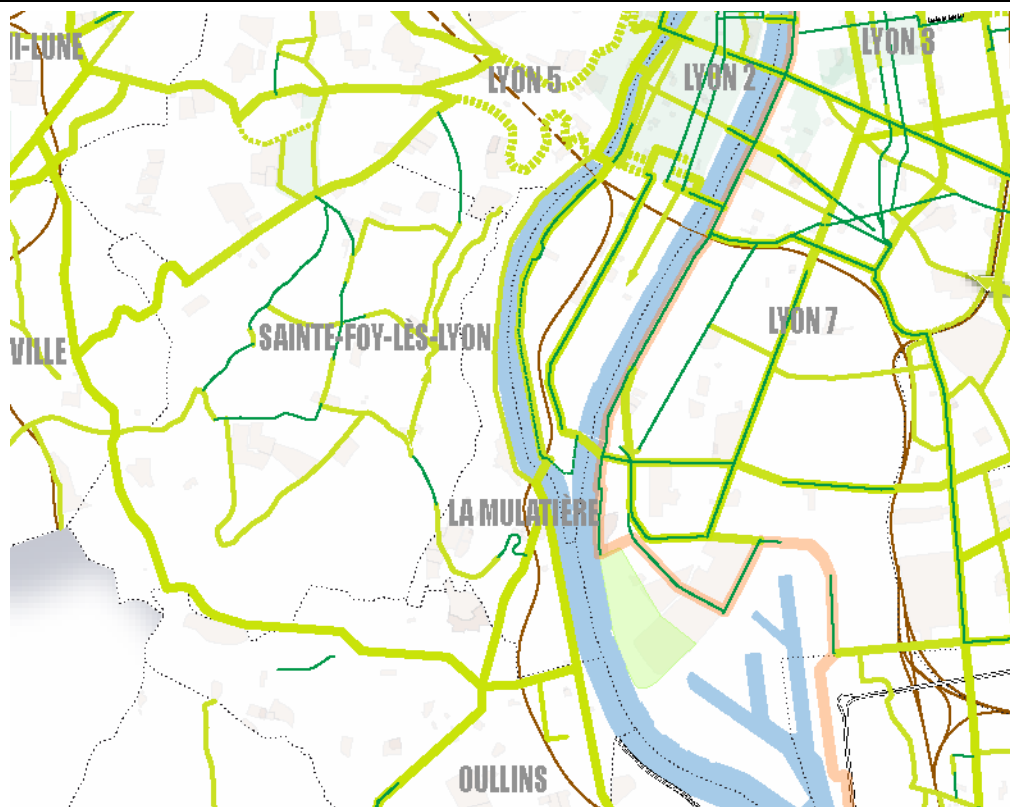
conformément aux choix du SCOT (rappel):

*« Ce choix s'appuie sur 2 orientations complémentaires et indissociables :
- rechercher une organisation urbaine multipolaire garantissant aux habitants l'accès aux équipements et services au plus près de leur domicile et la possibilité d'emprunter un système performant de transports collectifs ;
- conduire une politique de déplacements s'appuyant sur le développement de l'offre en transports collectifs, l'optimisation de l'exploitation du réseau de voirie et une place accrue pour la marche et le vélo dans les déplacements de proximité. »*

Extrait du SCOT

... *3 - action qui aurait mérité une enquête plus fine -("ménages"), ou le mériterait, en tout état de cause, /enquête du CETE (Rhône-Alpes-2012-2013)- / des déplacements et des motivations auprès des usagers des V.L. pendulaires! **(-NDLR / MNLE69)**

Entre 1995 et 2006, on a pu constater une forte progression (du doublement) du nombre des vélos au dépend des 2 roues motorisés (Source: enquête ménages déplacements 2006 de l'aire métropolitaine lyonnaise sud-ouest).



↑ Les modes doux et leur faiblesse dans l'agglomération sud-ouest périurbaine

- Véloroute Léman - Mer
- Itinéraire cyclable structurant
- Itinéraire cyclable secondaire
- Aménagement cyclable existant sur réseau structurant
- Aménagement cyclable existant
- Variante de tracé

L'étranglement de la Confluence à la Mulatière

Et corrélativement une absence d'aménagements nouveaux pour les 2 roues en secteur ouest.

En 2014 on peut estimer un trafic en hausse à hauteur de 4% des modes de déplacement. En effet:

« L'effet Vélo'v a doublé la fréquentation vélo entre 2005 et 2008, puis, après un effet palier en 2009-2010, on a assisté une augmentation de 15% du trafic Vélo'v en 2011. Et la hausse est encore plus importante sur les premiers mois de 2012 » -selon Pierre Soulard, responsable du service Mobilité urbaine à la Direction de la Voirie du Grand Lyon.

En 2013, 4.000 vélos sont répartis dans bientôt 348 stations à Lyon et Villeurbanne - pour environ 45 000 abonnés ...

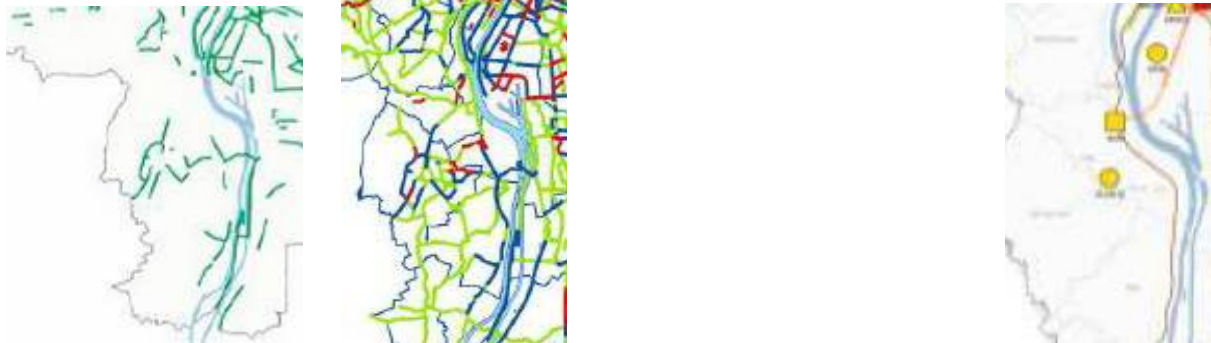
- "pour lesquels il est actuellement impossible d'accéder en particulier, de la presqu'île, et en toute sécurité, aux équipements du futur **Musée des Sciences et de l'Aquarium,**

ainsi qu'aux collèges /de la Cite Scolaire Internationale (CSI: 720 élèves)

ou autres [collège + lycée] Association Assomption Bellevue (460 + 520 élèves) à La Mulatière

"(NDLR- MNLE69)

Piètre accessibilité des pôles multimodaux, selon le SCOT de l'ouest : "10 % seulement des zones d'habitat des territoires du SCOT de l'ouest sont aujourd'hui situées à moins d'un kilomètre d'une gare. C'est 2 fois moins que la moyenne inter-Scot"... "Ces indices sont caractéristiques des espaces périurbains où l'essentiel du développement s'est réalisé loin des plus importantes polarités urbaines desservies par les transports collectifs lourds en particulier le train".



Ci-dessus l'état des lieux des axes 2 roues - et... bien peu de projets de connexions aux pôles d'échange du "Plan" du Grand Lyon ?

Par ailleurs le projet "inter-agglomération" de création d'une **Voie Verte "des Confluences"** ... demeurera-t-il **un itinéraire discontinu, -négligeant les communes d'Oullins et Pierre-Bénite-, en pointillé**, et interrompu au **Pont de la Mulatière** ?

C'est pourtant un volet du projet de la **Métropole d'Intérêt Européen** présenté avec fracas par le président du Grand Lyon en Janvier 2013 :

"L'ambition de la voie verte est d'être un itinéraire « guide » du territoire reliant **les 4 agglomérations, des Gorges de la Loire à la Bourbre, en passant par le Rhône, la Saône et les vallées de la Gère et de la Véga.**

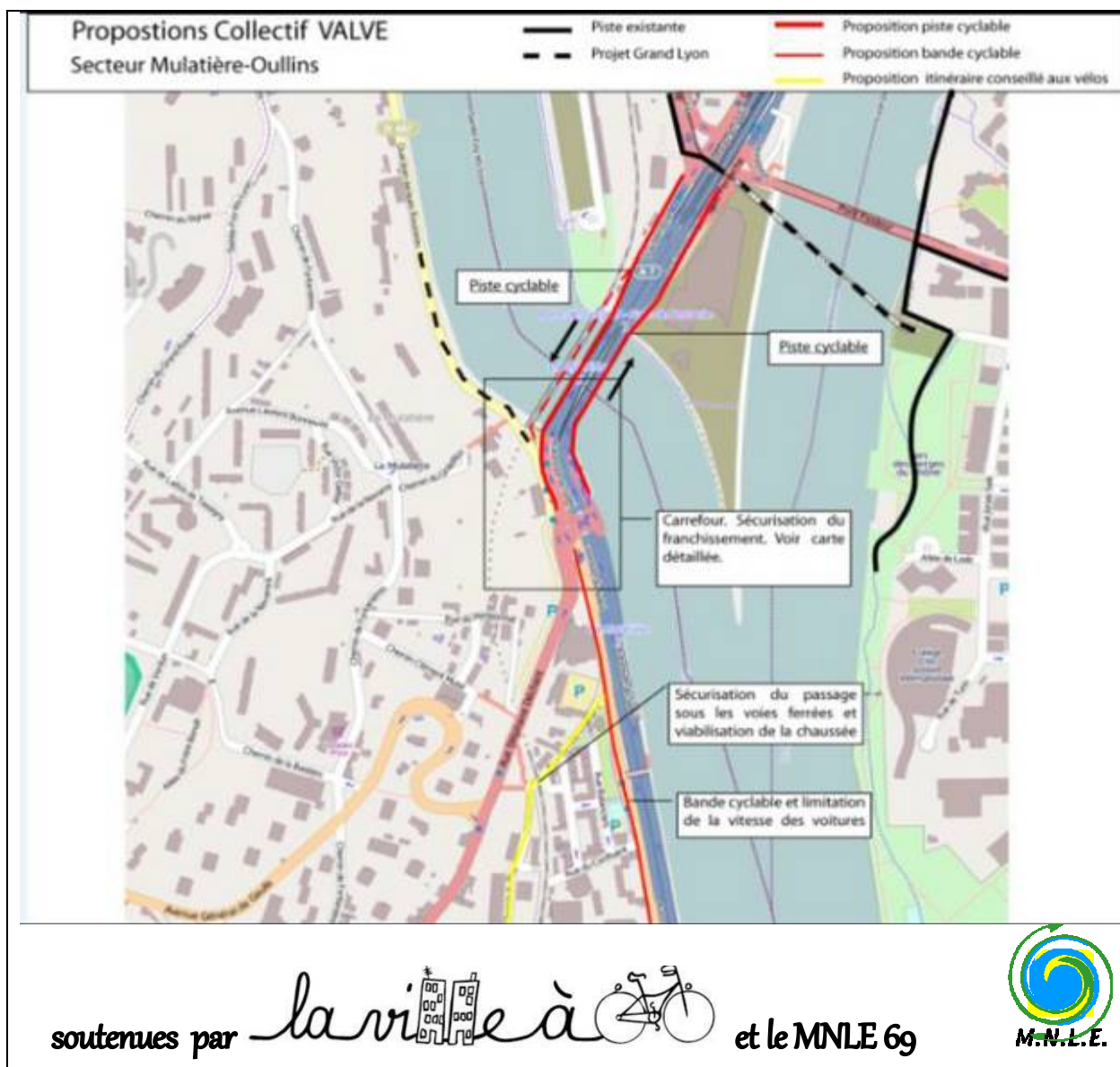
Long de 268 km, dont 191 km sur le territoire métropolitain, ce nouvel itinéraire dédié aux modes doux, dont plusieurs tronçons sont déjà en service, répond aux objectifs que s'est fixé le pôle métropolitain en matière de préservation et de mise en valeur des espaces naturels et des cours d'eaux.

Cet axe doit servir également à **la découverte du patrimoine métropolitain** et à sa valorisation. La voie verte permettra ainsi de conforter la réalisation d'itinéraires modes doux nationaux et européens, et d'assurer le **maillage avec les territoires locaux.**"

"Le pôle aura un rôle d'ensembliser des démarches locales, garant de la cohérence en intervenant sur la signalétique, la communication et l'animation autour de la voie verte, potentiel nouveau site touristique."

Dans la continuité des rives du Rhône, et de la Saône reconquises sur 18 Km /50Km prévus, et des 400 Km de voies cyclables futures du "Plan Mode doux" du Grand Lyon...

... **piètre projet**, - si rien n'est fait dans ce sens à la "Confluence", en parallèle au pont de la **Mulatière** ! ... Et nous confirmons que le projet de ce futur pont "Raymond Barre", soit (**le seul**) à la Confluence en est, en effet, tout **un symbole** !»



Pour le MNLE-69:

J.-Pierre GAUME secrétaire du MNLE69 et rédacteur de la contribution

L'adresse du siège de l'association: 32 rue Sainte Hélène 69002 LYON 04 72 77 19 93
et celle de son site <http://mnle69.toile-libre.org>

RAPPEL d'avis et questions édités par la Commission CPDP:

Avis 229 Déclaration de Bernard GIRARD :

"Le Grand Lyon doit favoriser immédiatement (et pas en 2028) les TC **et les modes doux** sur les grands axes existants.

"Avec des aménagements adaptés aux TC en voirie et modes doux il est possible de retirer beaucoup d'automobiles des axes autoroutiers qui traversent aujourd'hui la ville.

"Sur la rive droite du Rhône, depuis les tunnels de la Croix-Rousse jusqu'à La Saulaie à Oullins, le Grand Lyon peut décider rapidement que la chaussée côté immeubles et **les quais Perrache, de la Libération et Pierre Semard** recevront **les transports en commun et les vélos**. Les VP rouleraient sur les autres chaussées, côté fleuve. Les voyageurs de TC ne seraient plus contraints de traverser le flot de circulation pour rejoindre un arrêt de bus remontant vers le nord. Toutes les lignes TC longeant la Confluence auraient des arrêts pour la desservir : cours Suchet, cours Bayard, rue Montrochet, Pont Pasteur RD.

"Sur l'A6, de la Porte de Lyon/Limonest, via la zone économique nord-ouest Techlid, et jusqu'à la porte du Valvert, le Grand Lyon doit obtenir de l'Etat des voies en site propre près du terre-plein central, pour les TCL. En effet, la circulation des TC au centre ne sera pas gênée par les voitures utilisant les entrées et sorties latérales des échangeurs. Les stations de TC aménagées confortablement protégeront les voyageurs d'une attente pénible au milieu du flot routier (abris fermés sur les quais).

On y accèdera à partir des rues qui passent au-dessus ou au-dessous de l'autoroute.



► Pour un nouveau tunnel réservé TC et un déclassement conditionnel de A7 selon cet axe

"Un nouveau tunnel réservé au TC sous la colline de Fourvière, et le Cours de Verdun réaménagé relieront l'axe transports en commun de l'A6 et la rive droite du Rhône.

Les transports en commun peuvent passer en sous-sol sous le Cours de Verdun, et sous le centre d'échanges de Perrache, tandis que les véhicules privés, devenus moins nombreux grâce aux TC performants, conserveraient seulement une **avenue Saône - Rhône 2 x 2 voies**, bordée par de très larges trottoirs plantés et arborés.

"SCoT et Grand Lyon prévoient un site propre Transports en Commun longeant l'A450 entre Brignais, les quartiers sud de Saint-Genis-Laval et les Hôpitaux. Un tunnel d'environ 1 km réservé aux TC éviterait la traversée en surface du cœur historique de Oullins et permettrait la liaison EN CONTINU avec le Pôle multimodal de la Gare de Oullins, puis avec le Centre-Presqu'île en remontant sur l'A7, tandis que le Métro B mènera à la rive gauche.

... Et Rappel de l'Avis 226 de "La ville à Vélo": "X MILLE FOIS MOINS CHER... "

"Dans le Sud-Ouest Grand-lyonnais, la prévalence de l'automobile repose essentiellement sur l'existence de coupures qui font apparaître **le recours au vélo comme illusoire** ou suicidaire :

- Impossible de traverser le Rhône entre le pont de l'Université et Vienne

- Impossible de traverser la Saône au sud du Pont Bonaparte

- **Impossible d'accéder à la Presqu'île depuis Oullins**

- **" impossible en particulier d'accéder en toute sécurité au futur équipement du Musée des Sciences et à l'Aquarium, ainsi qu'aux collèges /de la Cite Scolaire Internationale (CSI: 720 élèves) ou autres [collège + lycée] Association Assomption Bellevue de La Mulatière (460 + 520 élèves) "(NDLR/ MNLE69)**

- Impossible de gravir les collines des Monts du Lyonnais

"Aussi il serait intéressant de connaître la distance parcourue par un véhicule empruntant le pont de la Mulatière, le pont Pasteur ou le pont Kitchener, pour y distinguer la part qui pourrait être transférée au vélo, sachant qu'une distance inférieure à 10 kilomètres peut être parcourue en moins de 45 minutes.

"Car de la même façon, il peut paraître aujourd'hui impossible de rejoindre le Parc de la Tête d'Or ou le campus de la Doua depuis Vaise. MAIS cette dernière coupure disparaîtra en Novembre 2013, avec l'ouverture du tunnel de la Croix-Rousse. A cette date, un cycliste effectuera ce trajet en moins de cinq kilomètres au lieu de près de dix. La Ville à Vélo gage qu'à cette date, nous assisterons à la même augmentation du nombre de cyclistes que celle qui a suivi la mise en place de Vélo'v.

"De même, la réalisation du pont multimode du tramway T1 fera sauter une autre coupure dès 2014, avec un résultat prévisible analogue, amenant **des centaines de cyclistes vers la Confluence** par le futur pont Raymond Barre.

"Or, il est possible dans un délai bref et pour un coût modéré d'observer le même type de phénomène **en supprimant la coupure du pont de la Mulatière**. Il s'agit d'installer **sur les 300 mètres de ce pont, une piste cyclable** qui multiplierait le nombre de cyclistes accédant à la Confluence (500/jour à l'automne 2012). Pour peu que la structure du pont puisse en supporter les quelque 100 kg/m², une structure métallique en encorbellement sur le côté Sud-Est du Pont pourrait être réalisée en moins d'un an pour un coût inférieur à 1 million d'Euros pour les quelque 100 tonnes à monter.

"Nul doute que cet aménagement fera faire un grand pas vers la diminution du trafic automobile. Il démontrera la possibilité de déclasser l'autoroute sans qu'il soit besoin de dépenser 2 milliards en faisant disparaître les autres coupures citées plus haut"