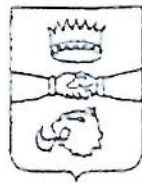
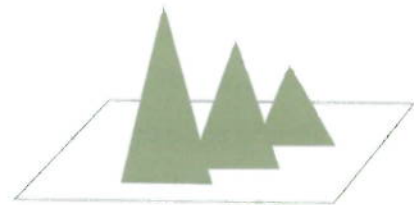


Comité d'Intérêt Local Point-du-Jour



Comité Intercommunal
d'Intérêt Local
LYON-LA PLAINE-STE FOY



Comité
d'Intérêt Local
CHAMPVERT

CONTRIBUTION ANNEAU des SCIENCES

CIL DE CHAMPVERT CIL DU POINT DU JOUR

CIIL DE LYON LA PLAINE SAINTE FOY

DESENGORGER LE CŒUR DU 5^{ème}

En complément du cahier d'acteur que va présenter l'UCIL⁽²⁾, les trois CIL⁽¹⁾ du plateau du 5ème arrondissement ont choisi de faire une contribution spécifique pour insister sur la nécessité de boucler le périphérique de Lyon en réalisant ce tronçon Ouest dont le manque pénalise nos quartiers.

En effet, trois axes majeurs venant de l'Ouest lyonnais pénètrent dans la Ville par le plateau du 5^{ème} :

- L'avenue Barthélémy Buyer au Nord,
- la rue Joliot Curie puis l'Avenue du Point du Jour au centre,
- La rue Commandant Charcot au Sud

Ces trois axes majeurs se rejoignent tous trois sur une seule et même voie : la Montée de Choulans.

On comprend ainsi tout l'intérêt que revêt le bouclage du périphérique pour nos trois CIL : l'Anneau des Sciences doit permettre de limiter une partie du trafic venant de l'ouest vers Lyon et d'orienter une partie du trafic de notre arrondissement vers ce périphérique, plutôt que le voir entrer en centre-ville.

Le CIL de Champvert, créé en 1972, a la particularité d'être à cheval sur les 5^{ème} et 9^{ème} arrondissement, de part et d'autre de l'avenue Barthélémy Buyer. Il est donc tout particulièrement intéressé par l'évolution de la circulation de cet axe majeur. Surplombant le Valvert, à la limite de Tassin et l'entrée nord du Tunnel de Fourvière, il est aussi intéressé par la diminution du trafic sous le tunnel de Fourvière et les aménagements prévus à Valvert et l'accès nord du Tunnel de Fourvière.

Siège : 194 avenue Barthélémy Buyer-69009 LYON

Téléphone : 04.78.36.94.40

@ : theomma@numericable.fr

Présidente : Jacqueline BANCILHON

Le CIL du Point du Jour, créé le 24 décembre 1922 et déclaré en Préfecture du Rhône le 15 janvier 1923 est au cœur du Plateau du 5^{ème} arrondissement. Il a toujours été sensible aux problématiques d'urbanisation et de déplacements. Il a notamment œuvré avec le CIL de Ménival-Battières en vue de la création de la ligne 42 Express en 1996 et avec le CIL de Champvert dans le cadre de la réorganisation du réseau ATOUBUS en 2011 (accès direct au métro à Gorge de Loup par le 45 et le 90). La circulation pendulaire de transit des véhicules venant de l'Ouest lyonnais en direction de Lyon Centre asphyxie les rues Joliot Curie, des Aqueducs, de la Garde ainsi que l'avenue du Point du Jour. Il est donc tout particulièrement intéressé par l'évolution de la circulation sur les axes importants et proches (B.Buyer et Commandant Charcot) ayant des incidences sur le Plateau.

Siège : 67 bis rue des Aqueducs, 69005 LYON

Téléphone : 04.78.36.83.90

@ : cil.pdj@orange.fr

Présidente : Marie-Pierre ANDRE

Le CIIL Lyon La Plaine Sainte Foy créé le 18 juin 1976 (numéro 12443 en Préfecture du Rhône), fort de 180 adhérents, a la particularité d'être sur le territoire de trois communes (aux confins de Lyon 5, Sainte Foy et Francheville). Il est tout particulièrement intéressé par l'évolution de la circulation sur la rue Commandant Charcot surchargée de véhicules en provenance de l'ouest lyonnais. Il a transmis aux élus un dossier de propositions concernant les choix d'aménagement à effectuer sur cet axe majeur et est intervenu auprès des élus concernés (Lyon et Tassin), à la demande de nombreux riverains, pour souligner la dangerosité de la circulation sur la portion de la rue Joliot Curie récemment réaménagée par le SYTRAL, également saturée aux heures de pointe par les véhicules de l'ouest lyonnais.

Depuis plusieurs années, lors de chaque assemblée générale, est soulignée « l'impérieuse nécessité du bouclage du périphérique lyonnais », avec, en parallèle, une organisation des transports publics favorisant l'accès aux lignes de métro, dans le but de désengorger les axes Joliot Curie, Point du Jour et Commandant Charcot.

Siège : 1 rue Abbé Papon, 69005 LYON

Téléphone : 06 63 31 52 55 / 04 78 60 52 55

@ : ciillyonlaplainestefoy@yahoo.fr

Président : Guy PELLET

(1) Un Comité d'Intérêt Local est une association de quartier, régie par la Loi de 1901, qui a pour objet :

- la protection et l'amélioration du cadre de vie des habitants,
- la défense des intérêts généraux du quartier dans les domaines, notamment, de l'urbanisme, de la circulation, de la voirie, de la sécurité, de l'hygiène et des espaces verts ainsi que la lutte contre les nuisances,
- la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine.

2) Chaque comité adhère à l'UCIL (Union des Comités d'Intérêts Locaux) qui fédère leur action à l'échelle du Grand Lyon.

ENJEUX ET BESOINS EN DEPLACEMENT ET EN AMENAGEMENT URBAIN DE L'OUEST LYONNAIS A L'HORIZON 2030 ?

En introduction à cette contribution, nous insistons sur l'obligation de ne pas dissocier le débat sur l'Anneau des Sciences du débat plus général des circulations de transit autour de l'agglomération lyonnaise :

Attention de ne pas reproduire le semi échec de la A46, 'rocade des villages', qui, à l'origine devait permettre de désengorger l'est lyonnais mais est devenue très vite une déviation des poids lourds et des VL, déviation saturée la plupart de la journée.

Un grand contournement de Lyon, tel le COL, reste donc indispensable au bon fonctionnement de l'Anneau des Sciences qui ne doit pas devenir un axe de transit national/international Nord/Sud. L'anneau des Sciences ne doit pas être une déviation de l'autoroute, mais à l'usage local des habitants du Grand Lyon et de l'ouest lyonnais.

Au delà du COL, il faut renforcer les liaisons ouest-est (ou vice-versa), sans que ces axes pénètrent de trop près l'agglomération lyonnaise, comme c'est le cas aujourd'hui. Il convient d "écarter" les liaisons au nord et au sud.

C'est pourquoi, pour dévier le flux national et international du centre de l'agglomération, il semble opportun de réfléchir :

- Au prolongement de l'autoroute A432 (à l'est) jusqu'au sud de Vienne
- A la réalisation d'un barreau Nord reliant l'A89 à l'A46 et A432 le plus au Nord possible de Lyon
- A faire (au minimum) déboucher l'A45 plus au sud, en face du CD 301 et prolonger celui-ci jusqu'à l'A432

LE PROJET REpond-IL A CES BESOINS ET ENJEUX ? A QUELLES CONDITIONS ?

Ce préalable étant posé :

- Le tracé court, dit scénario « Périphérique » nous paraît préférable au tracé long dit scénario « Rocade » afin d'éviter que cette voie ne devienne une déviation de l'autoroute mais soit entièrement à l'usage des habitants du Grand Lyon et de l'Ouest Lyonnais.
- Ce tracé court ne doit pas arriver à une saturation de l'échangeur du Valvert, échangeur installé sur un espace très restreint avec peu de possibilités d'extension
- La réalisation de l'Anneau des Sciences, tel que présenté, ne pourrait-elle pas se réaliser en deux étapes : réalisation du tronçon « Porte du Valvert » - « porte des Trois Renards » sans attendre 2020 et le reste dès 2020 ? En effet les études sur ce premier tronçon semblent avoir été déjà bien amorcées et cela aurait pour effet de désengorger plus rapidement une partie de l'Ouest Lyonnais et pallier un peu le problème de l'arrivée de l'A89 aux portes du Grand Lyon sans exutoire réel.
- La requalification de l'axe A6-A7 ne doit pas se limiter à Perrache, mais s'étendre au côté Nord du Tunnel (de Valvert au Tunnel), et aussi à la bretelle d'accès de Tassin (actuellement à 2x2 voies) qui devra être requalifiée en voie urbaine.

- L'Avenue Barthélémy Buyer et la montée de Choulans, très routières aujourd'hui, devront également être pensées comme des voies urbaines. La rue Commandant Charcot devra être élargie, pour accueillir des modes doux (TC et/ou Vélos).

Y A-T-IL DES SOLUTIONS COMPLEMENTAIRES AU PROJET ?

- Un projet multimodal qui doit proposer un vrai mode de transport lourd dans l'ouest :

Au niveau des transports en commun, dans l'ouest lyonnais, chacun fait le constat d'un déficit important en mode de transport rapide et efficace, malgré les efforts récents : mise en place du tram-train, quelques améliorations avec Atobus et réalisation progressive de la ligne LEOL.

La ligne structurante A2 nécessitera des aménagements importants sur la rue Commandant Charcot (attendus depuis des dizaines d'années) et nous sommes inquiets quant à sa réalisation effective avec un vrai site propre bi-directionnel : Un tel site propre est-il possible sur Choulans (avec les virages et la problématique des convois exceptionnels) ? Est-il possible sur Charcot dont la largeur (même élargie) laisse peu de place à un tel site propre ?

C'est pourquoi le CIL du Point du Jour propose de réfléchir à un vrai mode de transport lourd sur le plateau du 5^{ème}. S'il ne se justifiait pas autrefois du fait de la topographie du site et sa densité de population faible par rapport à l'Est, cette densité s'est fortement accrue à l'ouest ces dernières années. Pourquoi ne pas profiter d'une prochaine révision générale du funiculaire de St Just vieillissant pour envisager une transformation à l'instar de ce qui a été fait dans le 4^{ème} et à Caluire avec la ligne C, devenant ainsi une véritable ligne E du métro lyonnais. Le funiculaire pourrait être à crémaillère jusqu'à St Just et poursuivi par tunnelier à St Irénée, sous Charcot (par exemple jusqu'à St Luc à Sainte Foy lès Lyon), desservir ensuite le centre du Point du Jour, Ménival, les Batières, puis le carrefour d'Alaï rénové pour se terminer à la sortie Alaï de l'anneau des sciences, en faisant un véritable pôle multimodal, complétant celui des hôpitaux Lyon Sud.

- Un projet multimodal qui doit permettre une bonne connexion entre la route et les TC :

La construction de l'Anneau des Sciences doit permettre de créer de nouveaux parcs relais suffisamment spacieux pour délester les parcs relais de Gorge de Loup ou de Vaise (aujourd'hui saturés), d'une partie du trafic qui n'a pas à entrer dans l'agglomération. Ces parcs relais devront être capables de servir de véritables points d'échange entre les cars du Département (s'arrêtant impérativement au TOP sans avoir à aller jusqu'à Gorge de loup par exemple) ; les transports en commun du Sytral, le train et les voitures.

ANNEXE : Proposition du CIL du Point du Jour de création d'une ligne E du métro lyonnais entre le Vieux Lyon et Alaï.

Comité d'Intérêt Local Point-du-Jour



COMITE D'INTERET LOCAL DU POINT-DU-JOUR

AVANT-PROJET DE CREATION D'UN AXE LOURD DE TRANSPORTS EN COMMUN ENTRE VIEUX-LYON ET ALAÏ

Auteur :

Jacques PERENON, CIL Point-du-Jour, le 16/12/2012 modifié le 08/01/2013

I – CONTEXTE

Cet avant-projet a été élaboré par le Comité d'Intérêt Local du Point-du-Jour dans le cadre de l'ouverture du débat public relatif à « L'Anneau des Sciences ».

Rappelons que l'Anneau des Sciences est un « projet intégré d'accessibilité & de développement », porté conjointement par le Grand Lyon et le Département du Rhône.

Celui-ci consiste :

- d'une part, à finaliser le bouclage du périphérique par la création d'une infrastructure routière majoritairement enterrée, d'une longueur de 14,8 Km reliant la porte de Valvert à la porte de St-Fons avec desserte intermédiaire aux portes des Trois Renards, d'Alaï, de Beaunant, des Hôpitaux et de la Saulaie,
- d'autre part, dans le cadre d'une stratégie multimodale, à développer les transports collectifs, avec pour ce qui concerne l'ouest de l'agglomération
 - le prolongement de la ligne de métro 'B' aux Hôpitaux,
 - la création ou les prolongement d'axes de transport en site réservé intégral (A2, A4, LEOL).

II – CONSTAT

En 2012, le plateau du V^e arrondissement, regroupant, dans le cadre du projet présenté, les quartiers de St-Just, St-Irénée, Point-du-Jour et Ménival, est traversé quotidiennement par un important trafic automobile de transit, dont le volume s'accroît chaque année au point de saturer la voirie aux heures de pointe, et ce avec les conséquences que l'on peut imaginer en termes de pollution, de stress, et plus généralement de dégradation des conditions de vie des habitants.

Le CIL du Point-du-Jour approuve globalement la création de cet « Anneau des Sciences » qui générera une diminution notable du trafic de transit, lequel fera place à une circulation « apaisée » à vocation principalement locale.

Concernant le volet relatif aux transports en commun, les projets présentés dans les plaquettes officielles pour ce qui concerne le secteur St-Just / Point-du-Jour /Ménival, sont les suivants :

- l'axe **LEOL**, desserte de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) circulant entre Gorge de Loup et Craponne en site réservé intégral, et dont la mise en service complète est prévue pour 2013,- l'axe **A2**, desserte également de type BHNS mais équipée en traction électrique.

Notons que cet axe A2, inscrit au PDU de 1997 parmi douze liaisons majeures à développer, n'a jamais été suivi d'études ni de début de réalisation, contrairement à la majorité des autres tracés proposés à l'époque, qui sont aujourd'hui soit complètement ou partiellement réalisés, soit en cours de réalisation, soit enfin annoncés comme étant programmés dans le prochain plan de mandat.

Signalons enfin que l'axe A2 projeté en 1997 devait suivre l'itinéraire Bellecour – Perrache – Point-du-Jour – La Plaine – Francheville, alors que les documents de 2012 font état d'un trajet desservant Perrache – St-Irénée – Rue Commandant Charcot – La Plaine – Francheville.

III- REFLEXION SUR LA FUTURE DESSERTE DU PLATEAU

A la lecture de l'abondante documentation officielle mise à la disposition des habitants, documentation dont il convient par ailleurs de souligner la qualité, il apparaît que la future desserte du plateau, tel qu'il a été géographiquement défini au paragraphe 2, sera confié essentiellement à l'A2, ce qui nous amène à présenter les réserves suivantes :

- cet axe A2 est prévu en BHNS nécessitant la création d'un double site réservé pour les transports publics sur toute la longueur de la voirie parcourue, solution dont la mise en œuvre nous semble particulièrement difficile, voir impossible sur certaines sections étroites (rue Commandant Charcot) ou sinueuses (montée de Choulans), sauf à y supprimer toute circulation automobile, ce qui n'est bien évidemment pas envisageable,
- le nouveau tracé de A2 abandonnerait la desserte du Point-du-Jour au profit de la rue Commandant Charcot, hypothèse défavorable pour notre quartier, tout en reconnaissant toutefois l'intérêt de desservir le secteur 'Charcot' fortement urbanisé,
- la solution BHNS, n'est réellement efficace que si elle bénéficie d'un site réservé sur l'intégralité de son parcours (voir ligne C2), ce qui ne semble pas pouvoir être le cas pour l'A2.

Compte-tenu de tous ces éléments, et restant persuadé que la mise en place d'une véritable desserte attractive est une nécessité à la fois pour le plateau du V^e arrondissement mais également pour tout l'ouest de l'agglomération, le CIL du Point-du-Jour a imaginé un projet de création d'un axe lourd, de type métro, projet basé sur la récupération des infrastructures du funiculaire Vieux-Lyon – St-Just.

Rappelons que ce funiculaire utilise un tunnel d'une longueur de 800 m environ divisé en deux sections égales de part et d'autre de la station intermédiaire des Minimes, la section inférieure étant en déclivité de 18%, la section supérieure de 6% seulement.

Mis en service en 1878, ce funiculaire, mû par une machine à vapeur, a été remplacé en 1900 par un chemin de fer électrique à crémaillère, qui a fait place à un funiculaire de seconde génération en 1958 puis de troisième génération en 1986, encore en service actuellement.

Agée de 26 ans, cette installation est vieillissante et devra être remplacée à court terme dans un délai que l'on peut estimer à 5 ans.

IV- DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'AVANT-PROJET

Le projet du CIL Point-du-Jour consiste donc à proposer le remplacement du funiculaire par un chemin de fer à crémaillère prolongé en souterrain jusqu'à Alaï, avec desserte au passage de St-Irénée, Charcot, Point-du-Jour et Ménival.

Cette ligne, qui pourrait être intégrée au réseau métro sous l'indicatif 'E', remplacerait avantageusement en termes de performance et d'efficacité l'axe A2, et transformerait radicalement les conditions de transport, non seulement pour les habitants du plateau (*le Point-du-Jour serait alors à 10/12 minutes du Vieux-Lyon*) mais également, par le jeu des rabattements, pour la population d'un vaste secteur de l'ouest lyonnais (Francheville, Ste-Foy, Craponne, Grézieu, Brindas,...).

Il s'agit d'une opération similaire à celle effectuée il y a une trentaine d'années pour la desserte de la Cx-Rousse avec remplacement du funiculaire Cx-Paquet par une crémaillère prolongée jusqu'à Cuire, constituant ainsi la ligne 'C' du métro.

Toutefois, l'avant projet présenté ici devra s'inscrire dans une approche plus économique avec, par exemple, la conception des nouvelles stations avec un quai central, solution diminuant le nombre d'accès à prévoir.

La ligne est divisée en deux sections bien distinctes :

- Vieux-Lyon – St-Just (800m) : récupération du tunnel du funiculaire, section en rampe de 18%, puis 6% après les Minimes, équipée de la crémaillère.

St-Just – Alaï (4 400m) : section nouvelle en souterrain, non équipée de crémaillère, établie sur l'itinéraire suivant : St-Just – St-Irénée – Rue Commandant Charcot – Eglise St-Luc – Point-du-Jour – Rue Joliot-Curie jusqu'à la gare d'Alaï.

A noter que :

- le terminus du Vieux-Lyon est à la fois :
 - directement branché sur la ligne de métro 'D' ?
 - situé au cœur du quartier St-Jean et à proximité 'piétonne' immédiate de la presqu'île (pouvant être également atteinte en métro par un trajet court d'une station),
- l'itinéraire proposé sur le plateau conjugué à la fois celui de l'axe A2 par la rue Commandant Charcot jusqu'à l'église St-Luc, et la desserte des quartiers du Point-du-Jour et de Ménival,
- le terminus d'Alaï constitue un pôle d'échange de premier ordre avec la rencontre :
 - de l'Anneau des Sciences (porte Alaï) qui sera parcouru par transports collectifs,
 - de la ligne 'E' du métro décrite dans le présent document,
 - du 'tram-train' de l'Ouest lyonnais,
 - du BHNS 'LEOL',
 - de diverses lignes de bus de rabattement.

Les stations à implanter sont les suivantes :

Nom de la station	Point kilométrique	Description
VIEUX-LYON	0,0	Station inférieure actuelle du funiculaire. A transformer
LES MINIMES	0,4	Station actuelle du funiculaire
SAINT-JUST	0,8	Station actuelle du funiculaire, à transférer au niveau -1
SAINT-IRENEE	1,4	Lieu-dit 'Croix Blanche', située à proximité des résidences pour étudiants
CHARCOT	2,0	Implantée face à l'église St-Luc, dans un secteur fortement urbanisé (nombreux logements, quartier de Grange-Bruyère)
POINT-DU-JOUR	3,0	A créer place Bénédicte Tessier au cœur du quartier (logements, commerces établissements scolaires)
MENIVAL	3,8	Implantée au carrefour Rue Joliot-Curie /Av. de Ménival Desserte de nombreux logements
LES BATTIERES	4,5	Implantée au carrefour Rue Joliot-Curie /Av. Eisenhower Desserte de nombreux logements
ALAÏ	5,2	A proximité immédiate de la gare du tram-train dans un secteur à requalifier en pôle d'échanges (parkings à prévoir)

Le trajet complet serait effectué en 15 minutes ce qui, compte-tenu du temps de retournement aux terminus, permettrait d'offrir une fréquence de 6 minutes aux heures de pointe avec six trains en ligne.

Compte-tenu :

- du trafic des lignes d'autobus actuelles (C20, C21) qui se reporterait sur cette nouvelle ligne de métro,
 - du trafic apporté par les dessertes de rabattement,
 - et enfin par l'apport naturel de clientèle attirée par ce nouveau mode de transport,
- on peut estimer un trafic de l'ordre de 25 à 30 000 voyageurs par jour (ouvrable moyen) lors du démarrage de la future ligne 'E'.

La future ligne 'E' du métro serait parcourue par des convois constitués, selon les heures, par une ou deux automotrices électriques, offrant chacune 120 places dans les meilleures conditions de sécurité et de confort.

Ces automotrices seraient mixtes avec utilisation du rail central à crémaillère entre Vieux-Lyon et St-Just et marche en adhérence au-delà.

Pour assurer la fréquence proposée sans contraintes d'exploitation, la voie devra être double sur toute la longueur du parcours.

Le stockage et l'entretien du matériel roulant sera effectué dans le prolongement du tunnel sur 200m environ au-delà du terminus d'Alaï, selon une méthode employé par la RATP pour la ligne 14 du métro automatique.

