



LYON-MÉTRO TRANSPORTS PUBLICS

Tel 04.72.77.19.88 Fax 04.72.77.19.89

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

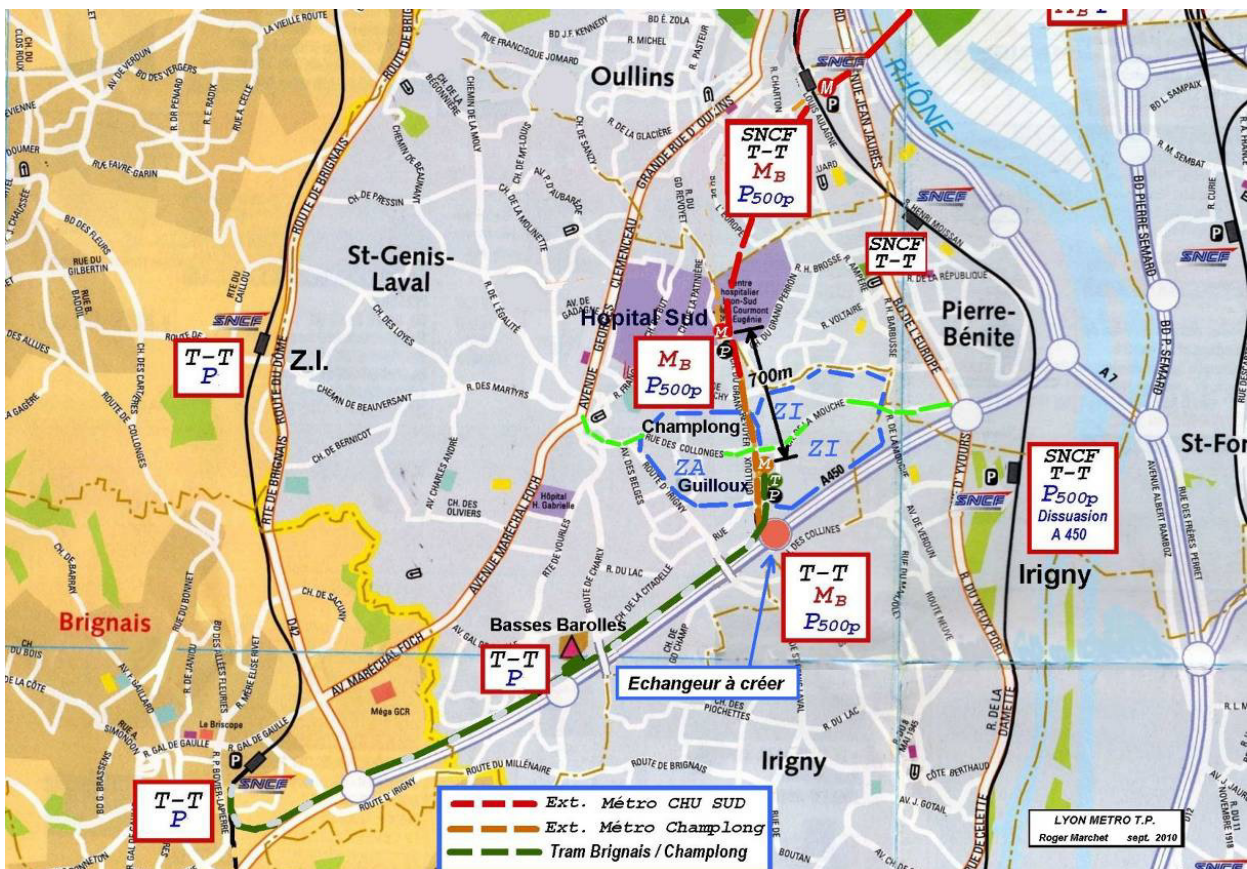
32, rue Sainte Hélène 69002 LYON

Projet de contournement par fer de l'ouest lyonnais

Le déficit en transport en commun de l'ouest lyonnais s'aggrave d'année en année, tous les grands aménagements étant réservés au centre est (T3, T4). Les seuls aménagements en cours concernant le sud-ouest sont l'extension de la ligne du métro B en gare d'Oullins et la mise en Tram-Train de la ligne Saint Paul / Tassin / Brignais.

Ces aménagements, certes indispensables, mais partiels n'amèneront pas un dégagement suffisant du trafic sur l'A 450 provenant des Monts du Lyonnais en direction de Lyon centre. Ils ne seront pas rentabilisés correctement, en particulier le *tram-train* qui ne trouvera qu'une clientèle réduite avec Gorge-de-Loup et Saint Paul pour seul débouché.

Le projet présenté ici propose d'étendre **la ligne B jusqu'à St Genis Laval - Champlong** en passant par le **CHU LYON SUD** et d'y raccorder le *tram-train* en provenance de **Brignais** par une voie unique longeant l'A450.



1° Extension du Tram-Train

Cette extension à partir de la gare de Brignais remonte le long de l'A450 en voie unique. La possibilité de l'implanter dans cette emprise rend ainsi son impact sur l'environnement négligeable et minimise son coût de réalisation. Elle assurera la desserte de la **ZI Est de Brignais**, aujourd'hui à l'écart de tout transport public, du centre commercial des **Basses Barolles** pour se terminer à **Champlong** au niveau du **terminal métro B**.

Le fait de connecter cette ligne d'un côté au métro D et de l'autre au Métro B la rendra beaucoup plus attractive et doublera au moins son trafic potentiel. Elle reliera la ZI de St Genis-Laval Ouest, celle de Brignais NE, aux ZI de St Genis-Laval Est et de Pierre Bénite Ouest, alors qu'aujourd'hui ces zones ne sont même pas reliées par des TC entre elles, et seulement très marginalement avec le reste de l'agglomération. Elle offrira aussi de nouvelles perspectives au développement des transports publics dans tout l'ouest lyonnais sans passer par le centre de Lyon en créant une liaison directe de rocade entre St Genis-Laval, Brignais, Chaponost, Francheville et Tassin (une alternative crédible au TOP).

Pour se positionner pleinement dans une perspective de fort développement et donc de forte attractivité des transports en commun, il est indispensable de réactiver la section de ligne entre Brignais et Givors et de prévoir son raccordement avec le prolongement proposé vers Champlong. On démultiplierait ainsi les possibilités de liaisons rapides :

- Givors (correspondance de et vers Saint Etienne) - Brignais - Tassin (correspondances pour L'Arbresle - Sain Bel et Dardilly - Lozanne) - Gorge de Loup (métro D) - Saint Paul
- Givors (correspondance pour Saint Etienne) - Brignais - St Genis Champlong (métro B)
- St Genis Champlong (métro B) - Brignais - Tassin (correspondances pour L'Arbresle - Sain Bel et Dardilly - Lozanne) - Gorge de Loup (métro D) - Saint Paul

A plus long terme, un prolongement pour se raccorder à la ligne SNCF de la rive droite du Rhône paraît naturel. Il ouvrirait de nouvelles perspectives d'amélioration significative de l'efficacité des transports publics en mettant Brignais à moins de 20 mn de Perrache contre 40 mn environ aujourd'hui par les lignes régulières d'autocars (quand tout va bien).

Cependant, contrairement à la section Brignais - Champlong, ce prolongement ne dispose actuellement d'aucune emprise potentiellement utilisable. Son insertion nécessitera donc un investissement plus important. Ce prolongement « naturel » ne serait plus envisageable dans l'hypothèse d'un terminus de la ligne B et donc d'une arrivée de la ligne de tram-train et d'un pôle d'échanges aux Hôpitaux Sud.

2° Extension du métro B

2-1 Prolongement de la ligne B jusqu'au CHU LYON-SUD

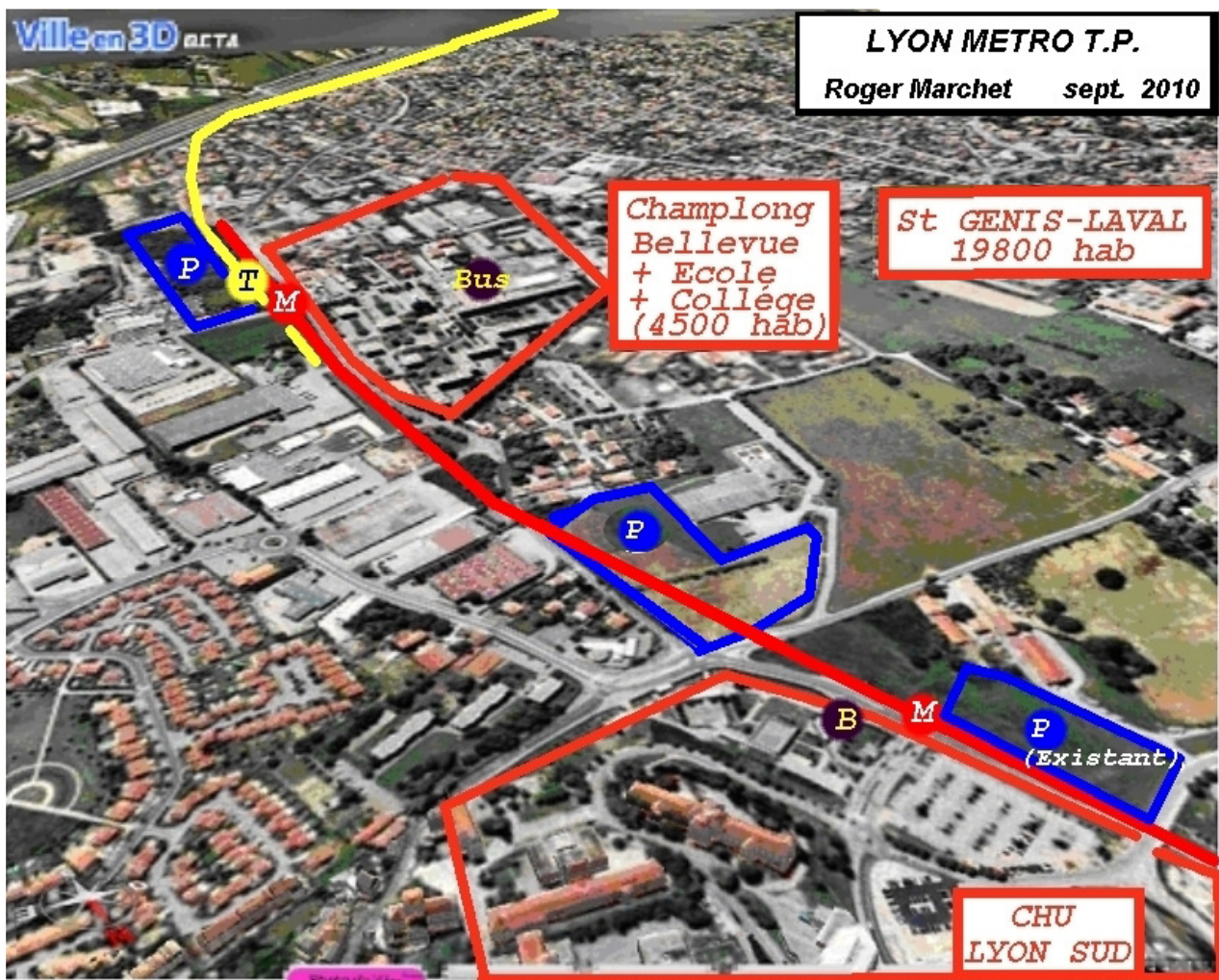
Il est demandé depuis une vingtaine d'années par LYON METRO. Le CHU LYON-SUD est l'ensemble hospitalier le plus important de Rhône-Alpes, alors que sa desserte est très médiocre tant par la route que par les Transports en Commun.

Bien que cet ensemble ne représente pas une population résidente très élevée, il génère un trafic journalier important constitué de :

- Personnel hospitalier : 3.020 dont 1.800 utilisent un véhicule journalièrement (soit au total plus de 6.000 mouvements journaliers)
- Hospitalisés + consultants : 259 000 annuels (soit en moyenne $730 \times 2 = 1460$ mouvements journaliers)
- Visiteurs journaliers estimés : 4000 utilisant 2.000 véhicules soit 8.000 mouvements / jour. (700 véhicules visiteurs stationnent en permanence sur le site).

Le trafic journalier global est donc de près de **15.500 mouvements/jour** ce qui correspond à une agglomération de 20.000 habitants, dans un rayon de 400m autour de la station Métro!
 A noter que **2.500 véhicules stationnent** sur le site journalièrement pour son seul usage.

2-2 Extension jusqu'à St Genis-Laval Champlong



Cette extension de **700 m de long** est souhaitable car elle permet la desserte dans un rayon de 400 m, d'un ensemble immobilier de **4 500 habitants, d'un collège, de deux écoles et d'un centre culturel et commercial**, sans oublier la **Z.I. de la Mouche** située à proximité. Elle accueille 120 entreprises et plus de 1 600 emplois.

En outre, elle permet de créer un **parking de 1000 places connexe au terminal tram et métro et relié à l'A450**. Celui-ci permettrait de retirer du circuit urbain plus d'un millier de véhicules. En outre, le coût de cette extension serait modéré car après le point de sortie naturelle du tunnelier (au niveau de Champlong Nord), la ligne serait faite sur 500 m en tranchée, couverte ou non. Sous le parking, il peut être créé un dépôt pouvant accueillir 6 à 8 rames ce qui est souhaitable étant donné la configuration particulière du terminal des Charpennes qui ne permet aucun stockage de régulation.

Si l'on veut une bonne rentabilité de ces extensions, il faut le point de rupture de charges le mieux adapté aux différents trafics et avec une fréquence suffisamment élevée :

- St Genis-Laval Champlong et parking dissuasion <> Lyon centre
- Brignais <> Basses Barolles <> St Genis-Laval Champlong

L'hypothèse d'un point d'échanges au CHU Lyon-Sud présente de nombreux inconvénients par rapport au positionnement proposé à Champlong :

- la desserte du CHU par le tram-train à voie unique aurait une fréquence trop faible (15 min et +) sur le tronçon **Champlong / CHU (Métro B)**
- une rupture de charge dissuasive pour les habitants du Champlong compte-tenu de la proximité du quartier,
- le positionnement du parc-relai au terminus du métro nécessitera une voie d'accès entre l'A450 et le CHU Lyon-Sud dimensionnée pour prendre en compte non seulement l'accès à l'hôpital lui-même mais aussi celui au parc-relai, et dont l'emprise devrait intégrer la voie du tram-train, d'où un coût plus élevé et une complexification des carrefours
- une attractivité moindre de ce même parc-relai du fait de son éloignement de l'A450,
- un trafic automobile très élevé sur cette voie nouvelle générant de fortes nuisances pour les riverains et une dégradation forte des conditions de circulation du secteur,
- une attractivité moindre des transports en commun pour les salariés de la ZI de la Mouche.

3° Impact sur les réseaux de bus TCL et Conseil Général

Pour cette partie de l'étude, l'hypothèse retenue est celle d'un pôle d'échanges à Champlong qui regroupe le terminus du métro B et du tram-train de Brignais, un parc-relai de grande capacité et une gare routière pour le rabattement des lignes de bus du secteur. Les indices de ligne sont ceux issus du projet Atobus et non ceux actuels.

La ligne de tram-train comme le prolongement du métro B constitue très clairement dans ce secteur de l'agglomération une forte augmentation de l'offre transports publics dont la principale cible est l'utilisateur de l'automobile. Il est important de le rappeler car la part des transports urbains dans l'ensemble des déplacements est ici la plus faible de l'agglomération (- de 17%) et la seule qui n'a pas progressé en 30 ans. Compte-tenu de la faible densité du réseau bus du secteur, l'impact de ces propositions est faible sur ce dernier mais avec le métro, son attractivité est décuplée.

Le rabattement sur le métro à Champlong concernerait les lignes suivantes :

- 15A en provenance d'Irigny ;
- 15B en provenance de Vernaison ;
- 17 maintenue sans modification car elle assure le rabattement sur le métro des zones résidentielles comprises entre les Barolles et Champlong ainsi que l'accès à l'hôpital Henri Gabriel ;
- 88 intégralement maintenue car elle assure la desserte fine du secteur au nord (Montmein et intérieur de l'Hôpital) et permet un rabattement du centre-ville de Saint-Genis-Laval sur le métro ;
- 185 en provenance de Millery, Charly et Vourles ; cette ligne pourrait reprendre la desserte de l'avenue Chanoine Cartellier et des Barolles à la place de la ligne 215 puis rejoindre Champlong par la rue de la Paix prolongée et l'avenue Auboyer ;
- 215 en provenance de Givors et Charly dont l'itinéraire serait accéléré par la route de Charly, le chemin de la Citadelle et la rue Guilloux pour un accès rapide au métro.

L'existence de zones d'habitat dense en dehors du périmètre d'attraction du métro et comprises entre le terminus proposé au Champlong et Lyon exige le maintien de lignes de bus à relativement forte fréquence. Ainsi, la ligne 10 amorcée aux Basses Barolles et qui dessert l'ex RN86 ne doit pas être touchée (ligne forte Saint Genis-Oullins-La Mulatière-Bellecour). De même, la ligne 47 sera maintenue et même renforcée car elle assurera seule au départ de l'Hôpital la desserte de Pierre-Bénite vers Oullins, Gerland, Jean Macé et la Part-Dieu.

Une nouvelle ligne vers Saint-Fons et Parilly est demandée pour créer une liaison rapide au sud de l'agglomération sans passer par le centre-ville (voir dossier Lyon-Métro sur le réseau de surface).

A la gare de Brignais, il est possible d'organiser le rabattement de 3 lignes du réseau du Rhône sur le tram-train :

- 101 en provenance de Vienne, Givors et les Sept Chemins ;
- 105 en provenance de Mornant par Orliénas, Talluyer et Soucieu-en-Jarrest ;
- 125 en provenance de Rive-de-Gier par Mornant et les Sept Chemins.

Les renforts scolaires de ces lignes vers les lycées de Saint-Genis-Laval et d'Oullins seraient maintenus sans changement.

A la gare d'Oullins, il est proposé de rabattre et de couper les lignes 14, 17, 88 et 103. La Presqu'île resterait accessible par les lignes 10 (via l'ex RN86) et 63 (via le Quai Pierre Sémard) tandis que la ligne 47 continuerait d'assurer la liaison avec la rive gauche. Enfin, il est demandé que la ligne 45 vienne de Ste Foy Châtelain à la gare d'Oullins par Le Roule pour créer une diamétrale Gorge de Loup-5^{ème} Arr.-Ste Foy-Oullins.

L'ensemble de ces aménagements est indispensable pour limiter l'accroissement du trafic automobile en provenance des monts du lyonnais au niveau de l'échangeur de l'A450 / A7 et en direction du Bd Laurent Bonnevey où les embouteillages aux heures de pointe deviennent de plus en plus intolérables.

LYON METRO Transports Publics
Novembre 2010

Roger Marchet et Eric Tourniquet