

## **pour se Déplacer Autrement en Région LYonnaise**

Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE

Courrier à adresser : **6, Le mont Lory, 69230 St-Genis-Laval**

Tél./Fax : 04 74 72 89 99, et Tél.04 78 56 34 82

(Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON)

E-mail= [darly@orange.fr](mailto:darly@orange.fr) ; Site= [www.darly.org](http://www.darly.org)

## **Enquête publique Métro à Oullins**

### **1 - Examen du "Dossier d'enquête publique",** (en mairie d'Oullins, aux heures d'ouverture).

- ▶ En noir, des extraits du dossier d'enquête publique.
- ▶ En bleu, les observations de Bernard THIERRY, président de DARLY
- ▶ Les ajouts de Bernard GIRARD

**Page C4** : Ce projet va faciliter l'accessibilité, car la problématique actuelle repose principalement sur le pont de La Mulatière.

**Non, car le problème le plus ardu subsiste, à savoir la traversée d'Oullins, à cause de l'encombrement et du fait qu'à plusieurs endroits les bus ne peuvent se croiser.**

Ce projet concerne de manière moins directe les communes du Sud-Ouest de l'agglomération. Il faudra revoir toute l'organisation des déplacements dans les communes du Sud-Ouest de l'agglo.

**Pages C5 & C12** : Le nombre de voyageurs/jour, dans les 2 sens, a été estimé à 20.700 voyageurs/jour.

**Le dossier ne précise pas comment ce chiffre a été calculé ni d'où viennent ces 20.700 voyageurs ni quelle est leur répartition entre Oullins, Pierre-Bénite, Saint-Genis-Laval, et ailleurs.**

Le prolongement ultérieur ne fait pas partie de l'opération pour des raisons budgétaires et fonctionnelles, en l'absence de projets routiers et urbains définis sur le secteur sud-ouest.

Enjeux : Oullins pôle urbain + projet urbain Saulaie + nouvelles populations du Sud-Ouest lyonnais.

**Page C5** : Inconvénients reconnus dans le dossier d'enquête publique

: le métro à Oullins va engendrer :

Une hausse des loyers,

Une diminution de l'activité commerciale (attraction de la Part-Dieu),

Des problèmes circulatoires.

**Page C6** : Evolution attendue de la population : + 10% entre 2005 et 2013

**Or ces populations ont diminué entre 1968 et 1999, de 8073 à 6733 à La Mulatière et de 26.604 à 25.183 pour Oullins.**

Projet urbain Saulaie Oullins : + 2000 habitants et + 1600 emplois.

Dont : 1/3 en 2013, 1/3 en 2015, 1/3 au delà.

**Or, cette partie de la Saulaie est en zone "Seveso".**

Projet urbain Saulaie la Mulatière : + 3300 habitants et + 2600 emplois.

**Est-ce en incluant ces projets qu'on arrive à 20.700 voyageurs/jour**

**Projet urbain Confluence : 20 000 habitants et 10 000 emplois**

**Or le projet de métro B à Oullins gare ignore la desserte de ce quartier, celui susceptible pourtant du plus grand développement**

**Page C7** : 5530 voyageurs prévus en montée + descente à la période de pointe du soir.

**Le document ne dit pas le nombre d'heures pris en compte pour cette période du soir.**

**Page C8** : La concertation du 5 février au 9 mars 2007 a été approuvée par le Sytral le 12-4-2007.

**En réalité, la majorité des personnes présentes a considéré qu'il s'agissait plutôt d'une simple consultation.**

**Les choix présentés n'étaient que des choix de techniques de réalisation sur lesquels la population est incapable de se prononcer, mais aucune solution alternative de transport ou de tracé n'a été proposée.**

**Page C12** : La concertation préalable a donné 131 voix pour, 31 contre et 7 hors sujet.

: La prévision de 20.000 voyageurs/jour représente une fréquentation double de celle d'une station de tram.

Si le métro allait jusqu'aux hôpitaux-sud, cette fréquentation baisserait, les 20.000 voyageurs/jour se répartissant sur plusieurs stations. Ce n'est en aucune manière un argument prouvant qu'un tram serait insuffisant. La ligne T1 reçoit 90.000 voyageurs/jour.

:Qualité de l'aménagement du pôle multimodal et son accessibilité :

« Accessibilité à travailler »

« un travail à commencer sur ce sujet, avec la ville d'Oullins et le Grand Lyon »...

« restructuration du réseau de surface avec les riverains et les collectivités concernées 18 mois à un an avant la mise en service du projet. »...

« avec principe d'une liaison forte avec presque ille et rabattement local des autres lignes vers Oullins-gare. »

Il faut donc donner un avis sans connaître les futurs circuits d'accès ni les temps de parcours.

Page C13 : Le projet est compatible avec le PLU et les documents d'urbanisme en vigueur.

: les servitudes ferroviaires ne sont pas encore acquises.

: Les différents accès piétons, automobiles et bus ne font pas partie du présent dossier. Ils seront réalisés par la Communauté Urbaine.

Autant le dossier est prolix sur les solutions techniques (pont, caissons, tunnel) sur lesquels la population ne peut se prononcer, autant les renseignements intéressant le public et concernant les accès sont peu décrits, sous prétexte qu'ils dépendent de la Communauté Urbaine. Il nous est donc demandé d'approuver un dossier incomplet. Rien n'empêchait la Communauté Urbaine de joindre un chapitre explicatif sur les différents accès piétons, personnes à mobilité réduite, vélos, bus, sites propres bus, afin qu'on ne doive pas donner un blanc-seing à cette enquête.

: Le puits de sortie du tunnelier sera Place de la Résistance (à l'angle de la Grand'rue avec les rues Diderot et Parmentier). Indication donnée aussi page E8.

Page C14 : Le dossier porte sur un fuseau d'études et non sur un tracé.

: Compatibilité des puits d'accès ventilation et secours avec les exigences Seveso. (mise en surpression)

Où seront les ventilateurs ? Que sera le bruit pour le voisinage ?

A t'on chiffré le surcoût de la maintenance pour s'assurer d'une totale fiabilité de ces systèmes de surpression sur plusieurs décennies (cf. le problème récent des aérateurs du tunnel routier de la Croix-Rousse)

Les quais bus et les arrêts du pôle multimodal seront construites en ZP ou ZPTE1 ou ZPTE2 (risques technologiques usine ARKEMA) .

Comment seront ils « confinés » pour la protection des personnes attendant leur bus vers la banlieue ?

: le dossier dit un quart d'heure pour La Part-Dieu.

Cela ne tient pas compte du temps pour aller de la gare routière ou de parcs-relais vers le parvis d'accès aux quais, puis vers les quais qui sont entre 21 et 25 mètres de profondeur. (profondeur similaire à celle de la station Vieux-Lyon St-Jean.

Page C5 ou C12 ? : Le Dossier dit que le métro diminuera les ruptures de charge .

Or ces ruptures de charge seront maintenues à Oullins Gare, voire augmentées puisque le Sytral envisage le rabattement de lignes de banlieue menant aujourd'hui à Bellecour sur cette station.

: achat de 8 nouvelles rames, en plus des 32 actuelles, dont 11 sur la ligne B

Page C15 : Desserte piétons sous voies ferrées, pour aller du parvis vers le coté ouest de la gare SNCF. Ce passage est-il accessible au Personnes à Mobilité réduite ?

Page E<sub>1-12</sub> : Gain de temps chiffré : à 14 minutes pour un usager bus,

: à 7 minutes pour un usager voiture.

Le dossier ne dit pas comment ce temps est calculé et à combien il estime le temps du transfert modal et le temps moyen d'attente d'une rame, temps qui n'apparaissent pas si on a un transport direct sans rupture de charge.

Page E<sub>2-2</sub> : lorsque la totalité des travaux est réalisée de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. (circulaire 93-73 du 27-9-93, en application du décret 93-245 du 25-2-1993. Cela permet au public concerné d'avoir une vision globale du projet et de ses enjeux environnementaux.

Voir le lien suivant : < <http://aida.ineris.fr/textes/circulaires/text0394.htm> >

**Or, cette circulaire n'est pas respectée, puisque l'étude d'impact ne porte pas sur toute la partie des réalisations à charge de la Communauté Urbaine, dont en particulier les voies d'accès et le pont routier sous la voie ferrée.**

**Page E<sub>4</sub>-29** : passent dans la Grd rue d'Oullins les 10-47-63-88-101-105-125-185  
: passent par la RD50 les bus 14 et 103  
: passent par Oullins-gare, le futur pont sous la voie ferrée, et la rue P. Semard les bus 15 et 17.

**Page E<sub>5</sub>-2** : Les déplacements de l'agglomération.

**Le dossier ne tient aucun compte de la mise en service cadencé par la Région de la ligne de Brignais à Gorge-de-Loup prévue en 2012. (Brignais à Gorge-de-Loup en 20 minutes.)**

**Page E<sub>5</sub>-3** : Objectifs et enjeux du projet : réduire la circulation des voitures vers Lyon ;  
: réduire le nombre de bus et cars vers Lyon.

**Cela ne réduira en rien la circulation dans la grand rue d'Oullins, au contraire.**

**Pages E<sub>6</sub>-2 et -3** : Effets positifs du projet : amélioration de la circulation au centre ville de Lyon.  
: Effets négatifs du projet : qualité de l'air dégradée au sein du quartier de la Saulaie.

**Aucune amélioration de circulation à attendre sur toutes les rues convergeant vers Oullins-gare : RD 486, RD50, RD15 et rues adjacentes.**

**Page E<sub>6</sub>-11** : principe d'organisation du Pôle multimodal.

**Pas de parc-relais vélos et 2 roues motorisés.**

**Page E<sub>6</sub>-21** : TC ;réseau restructuré :

**Le 14 venant de Gorge-de-Loup a son terminus à Oullins-gare.**

**Le 15b venant des Hôpitaux sud passe par Oullins-gare et continue vers Vernaison.**

**Le 15a venant de Vernaison passe par Oullins-gare, puis va à Bellecour via la rue S. Dechant.**

**Le 63 passe par Oullins-gare et rejoint le pont de La Mulatière via Saulaie et Av. J.Jaurés.**

**Le 17 reliera Ste-Foy à Oullins-gare.**

**Le 10b reliera les Barolles à Oullins-gare.**

**Le 10a reliera les Hôpitaux à Place Bellecour, via la rue S. Dechant.**

**Oullins-gare sera le terminus pour les bus des lignes 10b et 17a.**

**Page E<sub>6</sub>-22** : Rues condamnées pendant les travaux : rue Pépito, passage de la Traille, rues J.Jaurés et Dubois-Crancé et circulation A7 réduite ou déviée par A46.

**: Chantier source de circulation et de stationnement réduit.**

**: Bus 15 et 17 : possibilité de détournement.**

**: Le Sytral obtient du Grand Lyon :**

**La réalisation d'une voie de desserte Nord-sud, depuis la rue P.Semard vers l'avenue des saules prolongée. (liaison avec A7 sens Nord-sud).**

**L'élargissement de la rue Dubois-crancé.**

**Un pont sous les voies ferrées (rue P.Semard déviée + mail Piétons)**

**Un passage piétons dans le prolongement de la rue Orsel.**

**Des liaisons piétonnes sécurisées.**

**Des itinéraires cyclables le long des voies nouvelles.**

**Une station Vélo'V éventuelle (à voir avec le Grand Lyon et la ville d'Oullins).**

**Toutes ces réalisations envisagées sont des projets non étudiées et non chiffrées et ne sont pas incluses dans le dossier soumis à enquête publique. En particulier la déviation de la rue Pierre Semard en « nouvelle voie ouest-est » avec « trémie de passage sous les voies ferrées » est-elle compatible avec l'implantation prévue pour la médiathèque et ne va t-elle pas entraîner de nombreuses expropriations coté sud de la rue P. Semard ?**

**Page E<sub>6</sub>-23** : les voies de desserte du pôle multimodal ne font pas partie du projet.

**Page E<sub>7</sub>-3** : Identification des populations exposées pendant la réalisation du projet.

**Dans le cadre de l'identification des dangers, il serait bon de prendre en compte le fait que ce secteur a subi des bombardement pendant la dernière guerre.**

**Page E<sub>7</sub>-2** : Estimation de 15.500 véhicules en moins vers Lyon.

**Comment ce calcul a-t-il été fait ? les arrêts bus étant sensiblement les mêmes en amont de Oullins-gare, il ne faut compter que sur une nouvelle clientèle séduite par l'attractivité du métro.**

Cependant, les 7 minutes gagnées (calcul Sytral : voir page E<sub>1</sub>-12) ne semblent pas suffisantes pour créer un tel engouement et il faut plutôt tabler sur l'augmentation du prix des carburants ou celle du prix et des surfaces de stationnements payants à Lyon-Villeurbanne pour créer une telle diminution. Or, dans ces cas-là, la diminution aurait lieu de toute façon, métro ou pas.

Page E<sub>8</sub>-2 et 3 : Analyses des coûts collectifs induits par le projet : (en Millions d'€uros Hors Taxes)

Coûts : 208,7 + surcoût d'exploitation 35,8 = 247,6M€.

Ce coût ne comprend pas la part de dépenses de création de voiries de dessertes de la gare routière et des parcs-relais, ainsi que la nouvelle voirie, coté nord, avec pont sous les voies SNCF, et autres aménagements divers, l'ensemble étant à la charge de la Communauté Urbaine.

Le coût du métro à Oullins atteindra ainsi certainement les 300 M€ H.T.

Et cela pour des gains de temps minimes et probablement estimés de manière optimistes !

## 2 - Le prolongement de la ligne B du métro à Oullins a sa logique, mais :

- ▶ Cela n'est pas prioritaire par rapport au développement du réseau de surface.
- ▶ Ce ne serait défendable qu'à condition de pouvoir continuer dans la foulée jusqu'aux Hôpitaux-Sud. Or cela n'est pas possible pour des raisons financières.
- ▶ Cela représente une dépense d'investissement trop importante :
  - par rapport aux dépenses effectuées pour les autres secteurs périphériques
    - Secteur nord : lignes C1- C2 : coût global estimé à 62M€ pour 10,6km et 6,8km.
    - Secteur est : lignes T3 : coût 172 M€ pour 14,6km + prolongation de la ligne A du métro à La soie : coût 53 M€.
    - Secteur sud : Ligne T4, phase 1 : 185M€ (dont 161,5 pour le Sytral) pour 9,7km
    - Secteur centre + Nord-Est : Ligne C3 : 20M€ pour 11,6km.
  - vu la situation budgétaire actuelle du Sytral :
    - endettement important : 1350M€
    - frais financiers qui passent de 47M€ en 2005 à 61M€ en 2007, soit 30% d'augmentation en 2 ans
    - nette reprise à la hausse des taux d'intérêt
  - vu le coût du projet de Métro B à Oullins-gare par rapport aux investissements prévus par le Sytral pour le Plan de Mandat 2008 à 2013 :
    - les soldes des en cours (T1+ T3 + C3 + La Soie + parcs-relais La Soie + Vénissieux + contrôle d'accès) + adaptations pour Leslys+ accès J. Macé + PTU Givors + petits aménagements divers représentent : 72M€
    - les lignes C1 + C2 : 60M€
    - réalisation complète de T4 : 250M€ (jusqu'à Charpenne + achats rames)
    - Métro B vers Oullins : 232M€ (voir Nota en bas de page)

On voit donc qu'à cause du coût de ce 1,5km de métro vers Oullins-gare, aucun autre investissement nouveau n'est inscrit dans le prochain plan de mandat, et, à fortiori, pas la suite de la ligne B du métro depuis la gare d'Oullins vers les Hôpitaux-Sud.

Nota : le coût de 194M€ indiqué dans l'enquête publique est le coût de l'enveloppe d'origine de 2005. Or, le débat d'orientation budgétaire-exercice 2008- d'octobre 2007 donne une enveloppe totale, en Euros courants de 232M€, (réactualisation compte des dernières études d'évaluation du projet), soit déjà quasiment 20% de plus, en précisant que cela n'intègre pas la création d'une voie de retournement à Charpenne .

- ▶ Cela oblige le Sytral à reporter à plus tard :
  - l'automatisation des lignes A et B du métro

- l'allongement des rames de la ligne D ; le Sytral retire des sièges dans les rames pour pouvoir augmenter le nombre de voyageurs et d'éviter la saturation aux heures de pointe : coût de l'opération = 17M€ contre 150M€ s'il fallait ajouter un wagon supplémentaire aux rames. Cette modification est aussi envisagée dans les rames de métro A et B.
- Tout projet de lignes nouvelles comme les lignes périphériques A7 et A8 pourtant déjà prévues dans le premier PDU de 1997.
- Le projet de prolongation de la ligne de métro B vers Oullins-centre et les Hôpitaux-Sud.

► Cela ne répond pas convenablement aux besoins des populations du Sud-Ouest lyonnais.

En effet, page C4, le document soumis à enquête publique nous dit que le projet « concerne de manière moins directe les communes du Sud-Ouest de l'agglomération. »

Par ailleurs, le PDU d'octobre 1997 nous disait :

« Les études sur les prolongements de métro ligne A et B ont montré que les flux prévisibles sont très inférieurs aux capacités offertes par ce mode. Actuellement les flux en transports en commun à destination de la rive gauche sont d'environ 700 voyageurs/heure et 750 voyageurs/heure pour la presqu'île et la rive droite de la Saône, à comparer à la capacité maximale d'une ligne de métro de 900 à 10000 voyageurs/heure.

En outre l'organisation des connexions voitures et transport en commun de rabattement bénéficierait surtout à Oullins même et beaucoup moins aux autres communes du Sud-Ouest. »

► Le chiffre de 20700 voyageurs/jour semble être fortement surestimé :

- en comparaison des chiffres donnés par le PDU de 1997. En effet 750 voyageurs/heure correspondent à 7500 voyageurs/jour, et , même en doublant ce chiffre, on n'arrive qu'à 15000 voyageurs/jour
- en comparaison des chiffres donnés par le CETE pour l'étude DARLY de tram-train Tassin-Gerland. (étude demandée au CETE par le SYTRAL). Pour ce circuit de 14 stations dont Oullins-gare, l'estimation du CETE était de 4300 à 8000 voyageurs/jour. Même en admettant une perte de 40% due à la rupture de charge à Gerland, cela donne, sans rupture de charge, entre 7170 et 13330 voyageurs/jours, chiffres cohérents avec ceux donnés dans le PDU d'octobre 1997.

On est loin des chiffres prévisionnels annoncés dans l'enquête publique pour le métro à Oullins.

C'est pourquoi la coordination d'association DARLY, dans sa grande majorité, (et en particulier les associations du secteur concerné), proposent une étude alternative en tramway exposée ci-dessous.

### 3 – Proposition alternative de prolongation des lignes de tramway T1 et T2.

Cette ligne est la prolongation de la ligne T1 arrivant au Pt Pasteur rive droite via le cours Charlemagne, et/ou T2 qui actuellement son terminus à Perrache.

Elle passe devant ou derrière la boucherie André et franchit la Saône sur un pont à créer entre les ponts autoroutiers et ferroviaire. ( Les piles d'un ancien pont ferroviaire subsistent à cet endroit).

Puis elle passe sous le quai J.J. Rousseau et débouche derrière la maison coté ouest du carrefour de La Mulatière.

Elle continue ensuite sur le parking de l'aquarium, (avec une station "Aquarium"), puis passe sous la rue Stéphane Déchant pour longer la voie ferrée RFF (côté colline), jusqu'à la gare d'Oullins.

Elle emprunte ensuite la voirie : rue Parmentier, avec une station "La Poste/Square de la Résistance" et rue Raspail avec une station "Mairie d'Oullins".

Elle passe ensuite en voie couverte dans le parc du Prado, monte pour desservir le quartier Montmein, passe sous la cour du groupe scolaire Marie Curie, avec une station "Montmein", puis emprunte une autre tranchée couverte pour entrer sur l'Hôpital en évitant les boucles routières suivies actuellement par le bus 88.

La ligne traverse le domaine des Hôpitaux, longe à l'Est le pavillon chirurgical A3, passe près du pavillon de garde, traverse le chemin du Grand Revoyet et longe le chemin d'accès à la pharmacie centrale pour arriver sur les terrains réservés pour la prolongation du Bd de Gadagne. (Allée Henri Fermigier)

Elle passe ensuite devant la "Maison pointue" (station), puis traverse la rue des Collonges et continue rue Ernest Auboyer, rue de la paix, route de Charly et Avenue Charles de Gaulle.

Une variante sur les terrains emprise du TOP, le long du Grand Revoyet, de la rue Guilloux et du Chemin de Laval rejoint directement l'A450, jusqu'à la route de Vourles.

Son coût, jusqu'aux Basses-Barolles, est à peu près équivalent au coût du métro à Oullins-Gare Elle est réalisable en 2 étapes, la première s'arrêtant aux Hôpitaux. La totalité du parcours Pt Pasteur / St Genis fait 8 km.

### Comparaison des temps de parcours avec la solution métro à Oullins-Gare

Les temps de parcours seraient environ les suivants :

de Perrache à Oullins-gare : 10mn

de Oullins-gare au Parc du Prado : 5mn

du Parc du Prado au Carrefour Revoyet/Darcieux (sortie sud des Hôpitaux) : 3,5mn

du Carrefour Revoyet à Av. Ch. de Gaulle/Rte de Vourles : 9mn

ou du Carrefour Revoyet à Route de Vourles par A450 : 7,5mn

soit au total : 27,5 mn ou 26 mn (temps non influencé par le trafic routier).

A noter que depuis Montrochet jusqu'à Oullins-Gare, ainsi que du Parc du Prado jusqu'aux Hôpitaux sud, ( **et même jusqu'au terminus aux Basses-Barolles pour la variante Rue Guilloux + A450, soit les neuf dixième du parcours** ) le tracé du tramway est hors voirie et autorise des vitesses équivalentes à celle du métro.

Si l'on prend en compte :

- Le temps de parcours des bus de rabattement sur la gare routière de Oullins-gare,
- Le délai à pied pour aller de la gare routière aux quais du métro à plus de 20 mètres de profondeur ( similaire à la station "Vieux-Lyon-St-Jean" de la ligne D )

Les temps de parcours entre la solution de prolongation Tramway T1 et T2 au lieu de prolongation métro B à Oullins-gare sont très voisins.

La coordination d'associations DARLY demande donc la prolongation des lignes T1 et T2 en lieu et place de la prolongation du métro à Oullins-gare.

### Conclusion :

**Pour toutes les raisons ci-dessus, l'utilité publique du prolongement de la ligne B du métro à Oullins-gare ne doit pas être déclarée.**

**Bernard THIERRY,  
Ingénieur ICAM,  
Président de DARLY**

