

**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@wanadoo.fr](mailto:darly@wanadoo.fr) ; Site= [www.darly.org](http://www.darly.org)**

## **Objet : Métro à Oullins, concertation publique**

### **1- Présentation de la concertation**

Il est possible de s'interroger sur la validité d'une telle concertation de principe présentant au public un dossier de concertation n'exposant que des banalités (desserte d'Oullins, création d'une porte d'entrée, position la plus proche possible de la gare actuelle, etc..), mais ne dévoilant rien de ce qui pourrait inquiéter ou fâcher.

La page « zoom sur le projet » est plutôt un « grand champ », se gardant bien d'entrer dans les détails.

Les pages « franchissement du Rhône » éliminent d'office la solution viaduc en donnant des raisons à la limite de l'honnêteté comme la nécessité d'un confinement absolu, alors que le pont éventuel et la gare multimodale se trouvent dans la même zone Seveso de protection des risques. Aucun chiffrage comparatif n'est donné permettant de justifier le rejet de cette solution.

Les panneaux de concertation exposent les solutions sub-fluviales, (avec d'ailleurs une erreur sur le site Sytral, quant à la solution 2 tubes vus de face), comme si le grand public pouvait se prononcer sur un tel choix, mais reste muet sur les aménagements auxiliaires et leur coûts.

- Où va se situer le Parc-relais ?
- Quelles seront les voies d'accès prévues ?
- Comment et où traversera-t-on les voies ferrées ?
- Où sera implantée la gare de rabattement des lignes de Bus ?
- Quelles seront les voies d'accès et les itinéraires prévus ?
- Faudra-t-il aussi traverser les voies ferrées ?
- Cela entraînera-t-il des aménagements dans la grande rue d'Oullins où, à plusieurs endroits, 2 bus ne peuvent pas se croiser ?
- Quel est le coût de la gare multimodale et des divers aménagements ci-dessus ?
- Si cette question n'est pas du ressort du Sytral, il faut que le Grand Lyon organise lui aussi une concertation sur ces sujets.

Il est quand même très étonnant de mener cette concertation sans aucun plan d'implantation des éléments urbanistiques et voiries de liaison et sans savoir si elles entraînent des expropriations !

Ce dossier de concertation ne présente que des points sur lesquels la population ne peut se prononcer et évite soigneusement tous les détails qui peuvent être source de rejet.

### **2- Engorgement d'Oullins et ses conséquences**

La densification actuelle de l'urbanisme à Oullins entraîne jour après jour une circulation de plus en plus difficile. La ZAC Narcisse Bertholet a rendu impossible tout doublement de la grande rue d'Oullins par un itinéraire de délestage permettant de mettre la grande rue à sens unique.

Attirer une circulation supplémentaire nécessitant la totale traversée d'Oullins, dans une rue à double sens et de largeur inférieure de 3 mètres à la rue de Marseille à Lyon, ce pour accéder au Parc-relais va faire d'Oullins une ville asphyxiée (selon les propres termes de son maire) tant que la prolongation du métro ne sera pas faite. Il sera plus facile d'aller faire ses courses à la Part-Dieu !

Or, les dépenses chiffrées et non chiffrées de la prolongation du métro à Oullins-gare vont être telles qu'une prolongation ne pourra pas être effectuée dans la foulée.

Il suffit de comparer les coûts avec ceux des autres réalisations du Sytral pour se rendre compte de l'importance de la dépense **pour cette prolongation de moins de 2km** :

Métro de Bonnevey à la Soie	<b>53 M€</b>
Tram T1 de Perrache au Confluent	<b>38 M€</b>
LEA (T3) 14km	<b>172 M€</b>
Tram T4, phase 1: 9,5km et 18 stations	<b>185 M€</b>
<b>Métro entre Gerland et Oullins Gare</b> (La Saulaie) Hors station multimodale, parc-relais et voies d'accès, et...:	<b>194 M€</b>
<b>Métro entre Gerland et Oullins Centre</b>	<b>324 M€</b> (c'est à dire deux milliards cent vingt cinq millions de francs) dont 242 M€ de travaux

**Il n'est donc pas question d'une prolongation ultérieure déchargeant la grande rue d'Oullins, d'autant plus que cette prolongation ne se justifierait que si le TOP se réalisait, ce qui ajoute 1Milliard d'€uros à la facture !**

**Si d'autres solutions ne sont pas envisagées, Oullins est définitivement condamné au bouchon perpétuel !**

### **3- Métro en terminus à Oullins-Saulaie**

Puisque le Sytral et le maire d'Oullins souhaitent un nœud multimodal, ne les contrarions pas !  
Puisqu'ils rejettent l'idée d'une rupture de charge à Gerland, ne les contrarions pas !

**Mais exigeons une traversée aérienne du fleuve**, en remontant dans l'axe de l'avenue Jean Jaurès et en passant juste au nord du service de navigation, pour arriver au droit de l'Yzeron, traverser la rue Pierre Semard et arriver au niveau du sol au Centre multimodal d'échanges, coté est des voies ferrées.

Ce centre assurerait les correspondances avec la gare d'Oullins, et aussi avec un tram Citadis, coté ouest des voies ferrées, relié au Centre multimodal par une passerelle au dessus des voies ferrées. Ce tram se dirigerait ensuite vers l'est de la mairie d'Oullins, le parc du Prado puis vers les Hôpitaux-sud via le coté ouest de Montmein, en prévoyant dès maintenant sa prolongation ultérieure possible vers le Champlong et l'A450, en passant le long du grand Revoyet, puis coté est de la rue Guilloux et du chemin de Laval. Le centre commercial et les Basses-Barolles seraient desservies par des arrêts le long de l'A450.

#### **Les avantages de cette proposition sont :**

- Prolongation de la ligne de métro au delà de l'arrêt gare d'Oullins pas nécessaire, puisque terminus définitif avec disposition similaire à celle de la ligne de métro C aux Terreaux.
- Tracé du tram facilité par l'admissibilité de courbes de faible rayon, par une emprise au sol de moindre largeur et par sa possibilité de croisement avec le réseau routier.
- Economies considérables sur la prolongation du métro, permettant d'envisager, conjointement à sa réalisation, celle du tram, au moins jusqu'aux hôpitaux-sud.
- Possibilité d'accompagner le pont métro d'un cheminement piétons/vélos dans le prolongement de celui prévu le long de l'Yzeron.
- Risque d'engorgement et d'asphyxie de la ville d'Oullins (**selon les propres termes du maire d'Oullins**) évités, puisque la réalisation de la ligne de tram se fait en même temps que la prolongation du métro.
- Meilleure adaptation au taux de fréquentation envisagé pour le trajet Hôpitaux gare d'Oullins pour lequel le métro ne se justifie pas, même en cas de réalisation du TOP + parc-relais.
- Meilleur "gavage" de la ligne de métro que par des bus de rabattement peu attractifs à cause de leurs temps de parcours dans les embouteillages.

- Amélioration notable de la circulation dans la grand-rue d'Oullins, le tram drainant une part importante des voyageurs.
- Possibilité de ne pas faire de parc-relais à Oullins Saulaie, trop inclus dans les zones denses d'urbanisme et qui serait cause de saturation des voiries amont.

**Bernard THIERRY**  
**Président de DARLY**