

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^o 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° 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 Alai, 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 Bénédict 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
ALAI	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.

