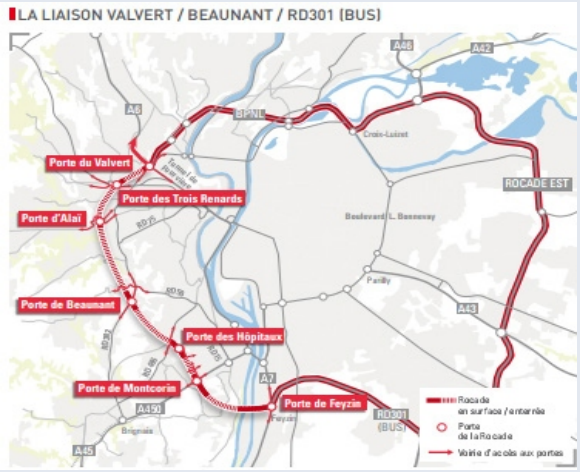
LE SCÉNARIO ROCADE

- O Une partie commune avec l'Anneau des Sciences entre Valvert et Beaunant.
- O Une vision différente du développement de l'agglomération
- O Un risque de substitution au contournement autoroutierde Lyon
- O Une utilisation de l'infrastructure par le trafic de transit
- O Le raccordement au BUS (RD301) et à la Rocade Est: le risque d'une route de la logistique
- O Le risque d'une augmentation de l'étalement urbain vers l'Est, avec une impossibilité pour les Transports en Commun de desservir correctement un tel Territoire
- O une pression accrue sur la trame verte de l'Est lyonnais



LES TRANSPORTS EN COMMUN- Les projections réalisées, et basées sur la mise en œuvre des projets de transports en commun prévus d'une part au SCOT (hypothèse 1) et d'autre part à l'Anneau des Sciences (hypothèse 2), font apparaître:

O une augmentation significative des saturations sur les voiries de l'ouest Lyonnais. O une thrombose de l'axe AB/A? et des axes structurants de l'agglomération.

La mise en en œuvre de la politique de transports collectifs de l'agglomération à l'horizon 2030, sans investissement routier majeur, aboutirait à un renforcement des nuisances pour les habitants engendrées par d'importantes difficultés de circulation tant pour les automobiles que pour les bus.

Une hypothèse 3 a été basée sur la recherche de nouveaux corridors de transports collectifs supplémentaires à ceux prévus au SCOT. Or dans l'ouest lyonnais, la conjonction du relief, de l'effet vallon et donc de voiries contraintes avec des faibles densités de population et d'emplois rend difficile le développement d'une offre transports collectifs efficace et attractive et ne justifie pas la mise en place d'une desserte lourde. Par ailleurs, certains projets d'associations (comme « Stop au TO P») ...) ont pu être analysés et n'apparaissent pas crédibles tant en terme d'insertion que d'efficacité ou par leur redondance avec le réseau existant ou déjà projeté.

Le renforcement de la desserte en TER ne serait pas non plus en mesure de capter les flux nécessaires pour requalifier l'axe A6/A7.

Des perspectives de renforcement des corridors TER dans l'ouest lyonnais ont fait l'objet d'études ou de propositions:

O L'exploitation en tram-train des trois branches de l'ouest lyonnais assortie d'une augmentation des fréquences au quart d'heure en heure de pointe.

O Le renforcement du service, également au quart d'heure en heure de pointe, sur la ligne Givors-Perrache.

O La mise en service sur l'emprise existante d'un tram-train entre Brignais et Givors. L'extension des lignes ferroviaires périurbaines au-delà des terminus de Sain-Bel et de Lozanne.

O La création d'une ligne nouvelle entre Brignais et Hôpitaux Sud (terminus du métro B) et d'un tunnel ferroviaire entre Saint-Paul et Part-Dieu.

Ces renforcements (hors projets d'investissements d'ores et déjà programmés par la Région Rhône-Alpes et ses partenaires) pourraient atteindre 800 millions d'euros d'investissement, pour des gains de clientèle escompté inférieurs à15 000 voyages/jour. Un enjeu sans commune mesure avec celui de la requalification de l'axe A6/A7. Au final, des investissements supplémentaires dans les transports collectifs lourds apparaissent déraisonnables au regard des faibles gains de clientèle possibles, et de l'impossibilité de reporter suffisamment de trafic automobile de l'A6/A7 sur les transports en commun.

Il apparaît donc que des solutions prenant appui exclusivement sur les transports collectifs ne peuvent constituer à terme une réponse.

Seule une solution combinant de manière intelligente un développement ambitieux mais réaliste des transports collectifs à la réalisation d'une infrastructure routière nouvelle est à même de résoudre durablement les dysfonctionnements du réseau de transport de l'agglomération.

UNE MISE EN SERVICE À L'HORIZON 2025

O Considérant une prise de décision du maître d'ouvrage, mi 2013, au terme du bilan du débat public, le planning prévisionnel ci-dessus montre les principales phases du processus de réalisation du projet,

O Le démarrage des travaux est prévu vers 2020 pour une durée de 5 ans. L:ensembLe des aménagements, y compris la suppression de l'Ab-A7 devrait être réalisé vers 2027 ou 2028.

À découper : *BULLETIN D'ADHESION 2012 ----* ADHÉSION : 14 €

Envoyer votre règlement à l'adresse : CIL sud presqu'île - confluence- 17 cours Charlemagne - 69002 - LYON -

Nom **Prénom** **Téléphone** **E- mail :**

Profession **Adresse** **CP** **Ville**

Bénévole permanent oui non **Bénévole ponctuel (le) oui non**

LIBRE EXPRESSION-Journal interne du : COMITÉ D'INTÉRÊT LOCAL SUD PRESQU'ÎLE - CONFLUENCE - 17, cours Charlemagne - 69002 - LYON - -
E mail :marcel.brevi@wanadoo.fr - Http://cil.sudpresquile.online.fr/ --
Directeur publication : Marcel Brévi - Comité de rédaction :René Contamin - Bernadette Marionnaud - Serge Thenon - Louis Guiot - Madeleine Chevrotton _