

En gardant quand même ces estimations, on peut aussi penser qu'un coût d'investissement de près de 15 M d'€, pour environ 1500 nouveaux usagers, cela semble inadapté. De plus, cette solution ne pourrait être développée à long terme. Les capacités d'un double site propre complet, pour un véritable BHNS n'existent ni sur la D489, ni sur la rue Centrale. Par contre, il est probable que, si un tel investissement se faisait, il ne serait pas remis en cause et empêcherait tout investissement nouveau avant longtemps.

Par ailleurs, toutes les études et les lois expriment que, pour qu'une ligne forte de TC soit efficace, elle doit s'accompagner d'une réduction de l'espace disponible pour la voiture (voiries, stationnement...). Ce qui n'est pas le cas du projet LEOL. D'autant plus au regard de certains projets de développement locaux de voiries : voie Romaine, TOP...

Quelles solutions alors ?

A court terme, il me semble qu'une solution sur la D489, pour tous les bus de cet axe, n'a pas été correctement étudiée. En effet, le SYTRAL a comparé son projet de 800 m de site propre avec une alternative sur toute la longueur de la D489, soit près de 5 km. C'est pour le moins tendancieux. Il est tout autant impossible de faire un site propre total de bus sur la D489 que sur le tracé prévu par LEOL. Même si cela était envisageable, comparé le coût de 5km de site propre avec 800m est abusif.

En pratique, les points de congestion de la D489 en heure de point ne sont pas nombreux. Imaginer des bouts de couloir de bus, avec priorité aux feux, au niveau de ces points de congestion me semble possible. D'autant plus que ceux-ci ne sont pas en face dans les deux sens et donc ne nécessiteraient qu'une largeur de voirie minimale, alors que les capacités de la D489 sont importantes. Cela pourrait aussi participer au projet de requalification de la D489, en cours d'étude à l'agence d'urbanisme.

Cette solution rapide serait plus efficace en matière de fonctionnalité des TC et donc d'usagers concernés et serait sans doute moins coûteuse.

A long terme, pour atteindre nos objectifs de report modal fort, il me semble que seul un site propre complet, à forte capacité est à envisager. La meilleure solution serait sans doute de profiter de l'infrastructure du tram train qui est très proche. En effet, la branche de Brignais passe à Francheville Bel Air, juste en dessous de l'ancien centre d'insémination. Construire une voie nouvelle de ce point à la D489 jusqu'au Tupinier serait à étudier. C'est en tout cas la seule solution qui pourrait répondre aux objectifs en utilisant qu'une largeur minimum sur la D489 (voie simple car évitements au points d'arrêt) sans nécessiter d'investissements lourds (ouvrages d'art).

En référence au montant des investissements réalisés pour le tram train de l'Ouest Lyonnais, on peut estimer que l'ordre de grandeur serait de 50 à 60 M d'€. Au regard du nombre d'usagers concernés et surtout du report modal qui en résulterait, la rentabilité en serait bien meilleure.

En espérant que cette contribution vous aura convaincu de la nécessité, à minima, de mener des études impartiales sur les différentes alternatives, je vous prie d'agréer, M. le commissaire enquêteur, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized, elongated shape with a loop at the top and a pointed end, followed by a horizontal line.