

# RHÔNE

## LE DÉPARTEMENT

DIRECTION GÉNÉRALE  
DES SERVICES DÉPARTEMENTAUX

DIRECTION GÉNÉRALE ADJOINTE ROUTES, TRANSPORTS ET CONSTRUCTIONS

### **RAPPORT AU CONSEIL GÉNÉRAL**

**Rapport de présentation et d'information sur les réflexions engagées en vue de la réalisation d'une liaison en site propre entre Gorge de Loup (Lyon 9ème) et Vaugneray.**

Mesdames, Messieurs,

L'Ouest lyonnais est aujourd'hui desservi par plusieurs lignes de transports en commun du Sytral, qui permettent de relier les communes de Francheville (lignes 14 et 30), Craponne (lignes 73 et 74), Brindas (ligne 74), Grézieu-la-Varenne (ligne 74) et Vaugneray (ligne 74) aux centres d'échanges de Gorge de Loup et de Perrache.

#### ***Préambule***

Si les transports en commun sont bien adaptés à la desserte des zones à forte densité de population, on constate que dans les autres cas la voiture reste le mode de déplacement le plus performant. C'est en particulier ce que montrent les comptages de circulation effectués en 2003 sur les voies qui desservent l'Ouest lyonnais. À titre d'illustration, la RD 489 entre Lyon et Grézieu-la-Varenne supporte un trafic journalier de 16 960 véhicules et, bien que le trafic automobile ait diminué dans le centre ville, l'engorgement des pénétrantes, aux heures de pointes, croît régulièrement.

Le 25 juin 2004, nous nous sommes prononcés favorablement sur la révision du plan des déplacements urbains (PDU) adopté par le Sytral le 14 octobre 1997. Ce plan a notamment pour objectif de réduire les nuisances de toutes natures liées aux déplacements, qu'il s'agisse du bruit, de la pollution, des accidents ou du stationnement. Cette révision intègre un nouvel objectif, qui est d'améliorer la circulation et la régularité des transports collectifs.

Ces objectifs peuvent se concrétiser par un partage physique de la voirie entre les différents modes de transports et de déplacements. Une analyse a permis de définir les lignes ou secteurs géographiques prioritaires et ceux où des opportunités d'aménagement se présentent. Cette opportunité existe entre Vaugneray et Gorge de Loup avec la réutilisation possible de l'ancien site propre du chemin de fer de l'Ouest lyonnais.

### ***La liaison Lyon-Vaugneray par tramway***

Je ferai un bref rappel historique pour les plus jeunes d'entre nous qui n'ont pas connu l'époque de ce tramway à voie métrique qui reliait Lyon-Saint-Just à Francheville, avec une bifurcation vers Vaugneray et Mornant.

Le 10 septembre 1880, le Conseil général a posé la première pierre administrative de ce projet en concédant à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Just à Francheville la construction et l'exploitation de cette ligne. À cette époque, le président de la commission d'enquête qui avait été chargée d'émettre un avis sur l'utilité de ce projet avait déclaré **« qu'il était à ses yeux de la plus grande importance pour l'avenir du département que le pays visé (Mornant – Vaugneray) soit relié à la grande cité lyonnaise »**. La première section de la ligne Lyon-Saint Just à Vaugneray est ouverte le 19 avril 1886. Toutefois, le train s'arrête à 1 km du centre de Vaugneray et il faudra attendre le 6 août 1906 pour que le rail atteigne le bourg.

Après 68 ans d'exploitation, le petit train de Vaugneray s'arrête le 2 novembre 1954. Il est mis en vente sur la base de 7 francs (1,07€) le kilo. Il sera ensuite remplacé jusqu'en 1957 par la ligne de car n° 37 de l'OTL (omnibus et transports lyonnais), la société des cars LAFOND exploitant ensuite cette ligne pour quelque temps.

### ***Études foncières effectuées pour la réalisation d'un site propre***

L'intérêt de conserver les emprises de cette ancienne ligne de chemin de fer d'une longueur de 15,8 km environ a toujours prévalu et, fort heureusement, aujourd'hui la majorité du linéaire relève soit du domaine privé, soit du domaine public des collectivités locales ou d'établissements publics tel que le Sytral. Le reste du linéaire, essentiellement non bâti, appartient à des particuliers. Pour les emprises appartenant aux collectivités, une partie a été incorporée au domaine public routier. C'est le cas pour la rue centrale et la rue de la Tourette à Craponne ainsi que pour le chemin de la Patelière à Francheville.

La carte jointe au rapport montre le développement du linéaire sur chacune des cinq communes traversées depuis Lyon, avec l'indication de ses différentes natures (bâti ou non bâti) et domanialités.

### ***Présentation de la démarche***

Le projet de réutilisation de l'ancien tracé du chemin de fer de l'Ouest lyonnais a été présenté par notre collègue Georges Barriol aux élus des communes concernées et une première réunion s'est tenue le 10 décembre 2003 en mairie de Grézieu-la-Varenne.

Le maire de Grézieu-la-Varenne, par lettre en date du 27 mai 2004, a donné un avis favorable à la création d'un site propre de transports en commun et souhaite être associé aux études préliminaires. Par délibérations en date des 17 mai, 23 juillet, 30 septembre et 1<sup>er</sup> octobre 2004, les conseils municipaux des communes de Vaugneray, Thurins, St-Laurent-de-Vaux et Messimy ont émis un avis favorable à la création d'un site propre. Le conseil municipal de Craponne, par délibération en date du 30 avril 2004, a donné un avis favorable au plan des déplacements urbains, qui rappelons-le, considère que la réutilisation de l'ancien tracé du tramway constitue une opportunité pour desservir l'Ouest lyonnais.

### ***Mesures prises ou à prendre pour la protection du tracé***

Au plan local d'urbanisme (PLU) de l'agglomération lyonnaise en cours d'élaboration, des emplacements réservés ont été inscrits, au profit de la Communauté urbaine, sur les communes de Francheville et Craponne, pour protéger le tracé actuel et réserver la possibilité de créer cette liaison. Ils concernent :

\* *Commune de Francheville* : élargissement du chemin de la Patelière (opération V12) entre le chemin du Gôt et l'ancienne voie OTL.

\* *Commune de Craponne* : élargissement de la rue de la Tourette et de l'ancienne voie OTL (opération V7) entre la rue Marcel Plasse et la limite de Francheville.

Une étude sommaire des caractéristiques géométriques nécessaires pour construire une chaussée bi-directionnelle avec trottoir ou accotement montre qu'il convient de réserver une largeur de plate-forme de 10 m minimum tout au long du tracé ; une largeur supérieure serait à prévoir pour aménager une voie pour les modes doux de transport ainsi qu'un espace planté.

La largeur de 12 m pour les emplacements réservés indiqués ci-dessus paraît suffisante au stade actuel des réflexions engagées, mais ne préjuge pas de la nécessité d'inscrire des largeurs supérieures pour tenir compte des contraintes techniques justifiées par la topographie des lieux. Des emplacements réservés pour un élargissement à 12 m de l'ancien tracé du tramway seront également à inscrire sur les documents d'urbanisme des communes de Grézieu-la-Varenne et Vaugneray, après établissement d'un avant-projet sommaire. Par ailleurs, le premier diagnostic foncier établi montre que trois zones en particulier nécessiteront une étude précise en raison de la présence de bâti sur l'ancien tracé du tramway.

Ces zones sont localisées :

- la première, à Francheville, au lieudit *Bel Air*, entre l'extrémité de l'ancien tracé, côté est, et le carrefour formé par le chemin du Moulin et celui de la Patelière, à l'ouest ;

- la deuxième, à Grézieu-la-Varenne, au lieudit *le Tupinier*, entre le chemin des Saules et l'impasse des Feuillantines à l'est (commune de Craponne) ;

- la troisième, à Grézieu-la-Varenne, aux abords de la RD 30, entre la rue de la Morelière à l'est et l'ancien tracé du chemin de fer à l'ouest.

En dehors de ces mesures de protection liées au tracé lui-même, il conviendra que les premières études localisent les zones où il serait judicieux d'aménager des parcs relais qui permettraient de rabattre la circulation en certains points du réseau. Pour la protection de ces zones, des emplacements réservés seront à inscrire.

Ce premier panorama permet d'avoir une vision globale des caractéristiques et contraintes du tracé existant et montre la nécessité de conduire rapidement une étude plus précise afin de définir l'importance des emplacements réservés qu'il faudra inscrire pour préserver les zones susceptibles de constituer l'assiette des nouveaux tronçons. Ces réserves inscrites aux documents d'urbanisme permettront de gérer les demandes d'occupation et d'utilisation des sols le long du tracé.

### ***Propositions***

La création d'une liaison entre le pôle multimodal de Gorge de Loup et le centre de Vaugneray permettrait sans nul doute de réduire le flux de circulation qui engorge aux heures de pointe la départementale n° 489, principale pénétrante de ce bassin de vie dans l'agglomération lyonnaise.

En dehors de l'examen du foncier, aucune étude particulière n'a été entreprise pour le moment, mais les problèmes de circulation, que connaissent quotidiennement Lyon et les communes de la périphérie, peuvent sans nul doute trouver une réponse pertinente dans la recherche d'une utilisation de l'emprise de l'ancien chemin de fer de l'Ouest lyonnais et permettre ainsi à une population de 48 000 habitants environ (non compris celle du 9<sup>ème</sup> arrondissement) d'accéder au centre ville, et au-delà, à l'aéroport de Saint Exupéry en empruntant le tramway express Leslys.

#### En résumé, le présent rapport a trois objets principaux :

- nous positionner sur la réutilisation de tout ou partie de l'emprise de l'ancien chemin de fer de Lyon à Vaugneray pour la réalisation d'une liaison, par transport en commun en site propre, entre ces deux communes ;

- mettre en place un groupe de travail piloté par le Département et le Sytral et auquel seraient associés :

- des représentants des communes concernées ;
- des représentants de la Communauté urbaine de Lyon ;
- des représentants de la communauté de communes des vallons du Lyonnais ;
- des élus de Lyon,

groupe de travail qui aurait pour mission de recueillir les objectifs de chacun des partenaires, de les mettre en cohérence, de préciser les clés de financement et de proposer un cahier des charges opérationnel qui permettrait, après détermination du maître d'ouvrage, de lancer l'opération ;

- lancer les études nécessaires pour alimenter les réflexions du groupe de travail.

Je vous invite, Mesdames, Messieurs, à bien vouloir débattre de ce rapport.

Le Président