



LYON-MÉTRO TRANSPORTS PUBLICS

tel 04.72.77.19.88 Fax 04.72.77.19.89

courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

2, rue Sainte Hélène 69002 LYON

18 janvier 2008

Questions aux candidats aux Municipales 2008

La question des déplacements est l'une des préoccupations premières des Lyonnais.

Ce n'est pas étonnant, car les trajets s'allongent, le temps passé en voiture et en bus englués dans les embouteillages, dans les trains, métro, trams bondés, prolonge le temps passé au travail et le stress des transports s'ajoute au stress professionnel.

Avec le PDU de 1997, le premier en France en application de la nouvelle Loi sur l'air et sur la maîtrise de l'énergie, s'est affirmée la prise de conscience des nuisances engendrées par l'usage non maîtrisé de l'automobile : pollution, consommation d'espaces rares, enlaidissement, dégradation des services de transports en commun de surface. Le PDU de 1997 affichait des objectifs ambitieux de renversement de la tendance, en agissant sur le stationnement et sur un partage de la voirie entre transport particulier et transports en commun plus équitable (création de 11 lignes fortes de surface bénéficiant de sites propres et de priorité aux carrefours, dont 4 en mode tramway).

Révisé en 2005, le PDU fixe les engagements de l'agglomération pour les dix ans à venir, certains à respecter dès 2008.

Avant d'aborder les problèmes de réseaux, d'infrastructures et d'exploitation, plusieurs questions d'ordre général se posent :

1. Le PDU de 1997 prévoyait un suivi concerté de l'exécution du PDU, avec un observatoire des déplacements, qui n'a jamais existé ; d'une manière générale, la concertation entre le Sytral et les associations est inexistante :

a/ Avez-vous l'intention de remettre en œuvre la concertation, en particulier sur le suivi évoqué ci-dessus, mais pas uniquement ? Si oui, comment et avec quels moyens ?

b/ Comment allez-vous intégrer les engagements du PDU dans le SCOT ?

c/ Le périmètre de transports urbains (PTU) n'est plus adapté au développement démographique et économique de l'agglomération. Il faut imaginer une structure à l'échelle de la Région, et éviter l'empilement de structures existantes maintenues avec des organes de coordination pesants.

Quelles sont vos propositions ?

2. Les orientations : pour nous, la limitation de l'usage de la voiture doit être fortement renforcée pour fluidifier la circulation des bus, trolleybus, tramways, taxis, véhicules des professionnels (santé, artisans, dépannages, livraisons) et leur stationnement. Le stationnement des pendulaires doit être dissuadé :

a/ Il faut donc revenir à des ratios de places de parking par m2 de bureaux très faibles pour les immeubles neufs dans les zones bien desservies par les transports en commun : gares, station de métro, TCSP (lignes fortes).

Votre position, vos propositions ?

b/ Le stationnement illicite (trottoirs, passages piétons, passages et places handicapés, livraisons, arrêts bus), doit être sévèrement réprimé, le taux de recouvrement des amendes devra être proche de 100 % au lieu d'à peine 50 % actuellement.

Votre avis et vos propositions ?

c/ La politique actuelle des parcs relais aux gares, stations de métro et de tramway est beaucoup trop timide, par exemple le parc relais au terminus de Meyzieu ZI de la ligne de tram T3 (LEA) était saturé dès les premiers jours d'exploitation. Il faut être plus ambitieux pour les mises en service et disposer de réserve foncière pour extensions. À noter qu'une telle politique multimodale doit s'accompagner d'une qualité de service très bonne (fréquence, amplitude) du TCSP, et d'une réduction et d'un contrôle strict du stationnement en ville, si non, les parcs relais ne servent qu'à libérer des places en centre ville, à attirer de nouvelles voitures.

Votre avis et vos propositions ?

d/ Les pentes de la Croix-Rousse, le vieux Lyon sont des quartiers historiques à protéger, à mettre en valeur, à aménager en promenades touristiques, à « piétonner » au maximum ; ils ne sont pas faits pour la circulation et le stationnement automobiles. Il faut résister à la tentation de créer des parkings souterrains, toute offre nouvelle de stationnement entraînant des circulations supplémentaires. La démolition de l'École des Beaux-Arts va donner lieu à un profond réaménagement des pentes ; il faut en profiter pour faire émerger des idées originales, en particulier pour étudier les solutions de quartiers sans voitures réalisées en Grande Bretagne, aux Pays-Bas, en Suisse, en Allemagne, en intégrant la ligne mythique pittoresque de trolleybus n°6. Vos idées, vos propositions ?

Comment comptez-vous associer la population à ce projet, étant observé que les pentes appartiennent à l'ensemble des Lyonnais, même au patrimoine de l'humanité, et pas seulement aux résidents ?

3. L'effort de modération de l'usage de la voiture exige que des moyens de transport supplémentaires de qualité soient offerts à la population. La marche, pratiquée par tout le monde ou presque, doit et peut être un excellent mode, à condition que les trottoirs soient suffisamment larges et exclusivement réservés aux piétons, que les traversées de chaussées s'effectuent au plus court, que les accès aux transports soient commodes, etc. À l'inverse, l'espace affecté à l'automobile doit être restreint ; de ce point de vue, les projets de modernisation et sécurisation du tunnel de la Croix-Rousse doivent être revus à la baisse et revenir aux débits annoncés pour justifier TEO : limitation tunnel et avenue Duquesne à 2 fois une voie pour les automobiles, deux fois une voie pour ligne forte en mode tramway.

a/ Le gel des pénétrantes routières doit être respecté à la lettre ; les projets d'infrastructures nouvelles conduisant à aggraver les nuisances et les encombrements en contradiction avec le PDU doivent être abandonnés, surtout si une alternative ferroviaire est proposable. Tel est le cas de l'A45 en particulier, dont les études négligent l'alternative ferroviaire de type RER. C'est le cas également de l'A89. Vos positions et propositions ?

b/ La priorité des TCSP doit être une réalité ; la priorité aux feux permet des vitesses commerciales attractives, et elle garantit la régularité de passage des véhicules de TC, qualité la plus appréciée des usagers. La situation s'est dégradée, à la fois du fait de certains conducteurs de tramways et de techniciens du Grand Lyon plus préoccupés de faire passer les voitures que les trams. Comment allez-vous redresser la situation ?

4. Les réseaux : ils se composent du réseau TER SNCF (autorité organisatrice Conseil Régional), du réseau des autocars départementaux (autorité organisatrice : Conseil Général), du réseau métro et de surface (autorité organisatrice : Sytral). Il faut y ajouter le tramway express Leslys en cours de réalisation pour desservir l'aéroport Saint-Exupéry à partir de la Part-Dieu et utilisant en partie les voies du tramway T3 Part-Dieu-Meyzieu. L'autorité organisatrice de Leslys est le Conseil Général.

La Région, le Département, le Grand Lyon, le Sytral, la SNCF ont signé l'acte de naissance d'un « RER à la lyonnaise » (REAL) à partir du réseau SNCF, en organisant, en améliorant et en développant l'intermodalité entre le TER et la voiture (gares, parcs relais) et entre TER et réseaux de cars, métro, trams, en facilitant l'usage par la création d'une tarification intégrée (carte OURA) et par l'introduction du cadencement des horaires des TER.

Dans l'exposé des motifs de son acte de naissance, il est dit que le « RER à la lyonnaise » est la réponse des transports en commun au problème des déplacements engendrés par la péri urbanisation, et permettra de résister à la pression automobile.

Lyon-Métro partage ce point de vue à quelques nuances près :

a/ Les conditions de l'intermodalité doivent être de qualité irréprochable : les correspondances entre modes doivent s'effectuer en minimisant les distances et les différences de niveau, en prévoyant des cheminements et des lieux d'attente mettant l'utilisateur à l'abri des intempéries, en étudiant des horaires minimisant les attentes.

De ce point de vue, le pôle d'échange « Gare de Vaise » est une réussite surtout pour les échanges bus-métro, un peu moins pour les échanges avec la SNCF. Dommage que les lieux soient mal entretenus.

À l'inverse, l'établissement du terminus du tramway T3 (LEA) côté Est de la gare Part-Dieu oblige les usagers à une longue marche au milieu de la foule des voyageurs et des bagages, et réduit le gain de temps apporté par le tramway. Ce genre de décision, prise et maintenue envers et contre tous est d'autant plus incompréhensible que deux voies de tram établies sur le boulevard Vivier Merle prévues pour des services partiels du T1 restent inutilisées, lesdits services partiels ayant été finalement reportés à Charpenne ; elles pouvaient très bien servir au terminus du T3.

c/ De même, Gare Saint-Paul, le retournement des trolleybus articulés de la ligne C3 a été amélioré par l'aménagement de la rampe nord de la gare et par la création d'une boucle sur une emprise de l'ancienne gare marchandises. Mais ce nouveau terminus est... interdit aux usagers. Les quais de la gare sont de niveau avec le terminus du trolley, mais on a édifié une clôture grillagée pour empêcher les échanges courts et rapides entre trains et trolleys TCL !... Les usagers doivent continuer à parcourir quelques centaines de mètres avec franchissement d'escaliers et traversée de la chaussée de la Place Saint-Paul !...

d/ Que pensez-vous de ces problèmes de pôles d'échanges ? De l'absence de concertation sur ces problèmes alors que les usagers en subissent les conséquences dans leur vie quotidienne ?

e/ En 2009, la « halte Jean Macé » sera mise en service et constituera un nouveau pôle d'échange important TER — MÉTRO — TRAM — TROLLEYBUS et AUTOBUS. L'aménagement des terminus et arrêts de bus doit être prévu pour éviter des traversées de chaussée aux usagers, il doit être l'occasion de réorganiser les terminus des lignes 4, 11 et 18 actuellement déplorables.

Lyon-Métro souhaite une concertation sur ce sujet avec le souci d'éviter de nouveaux déboires dont les usagers pâtiraient.

Qu'en pensez-vous ?

5. La liaison Est-Ouest : la modernisation des lignes ferroviaires de l'Ouest-lyonnais sera terminée en 2010, la Région a choisi la technologie tram train. À l'est, La ligne T3 connaît un large succès moins d'un an après sa mise en service ; et le tramway Leslys sera opérationnel en 2009 entre Part-Dieu et l'aéroport Saint-Exupéry.

Reste à relier Saint-Paul à Part-Dieu pour doter l'agglomération d'un axe Est – Ouest de type RER léger, offrant à la fois enfin une liaison urbaine performante entre les deux pôles Presqu'île et Part-Dieu, et une desserte de qualité du périurbain assurant une bonne diffusion dans le tissu urbain sans rupture de charge. Les difficultés de la ligne de trolleybus C3 témoignent des besoins et de l'inaptitude de la technologie trolleybus à absorber correctement un volume de trafic relevant de la technologie tramway, d'ailleurs initialement prévue.

La solution surface est moins chère et plus rapide à réaliser que la solution souterraine. Celle-ci n'est cependant pas à exclure à long terme : Lyon Métro a établi un projet de « Passante » en souterrain à grand gabarit qu'il faut avoir en perspective pour prévoir les réservations nécessaires. Plusieurs études ont déjà été faites sur cette liaison en surface, en particulier l'une d'elles par la Semaly en 1995.

Il y a urgence, on a déjà perdu treize ans depuis l'étude Semaly.

La réalisation de cette liaison en surface nous paraît urgente pour se rapprocher de la fin de la modernisation de l'Ouest Lyonnais, le réseau Est-Ouest complet fera alors la démonstration de ses potentialités pour un transfert modal significatif. Elle est nécessaire, dans le cadre du renchérissement et de la raréfaction du pétrole, et des objectifs acceptés par la France de réduction des nuisances provoquées par l'usage non maîtrisé de l'automobile.

a/ Êtes-vous partisan de la réalisation de la liaison RER léger Est – Ouest ?

	<i>Rapidement</i>	<i>À moyen terme</i>	<i>À long terme</i>
<i>Surface</i>			
<i>Souterraine</i>			
<i>Pourquoi ?</i>			

6. Métro : le prolongement de la ligne B à la Gare d'Oullins n'est pas satisfaisant ; il n'est pas possible d'installer sur le site de ce nouveau terminus un vaste parking relais et un pôle d'échanges largement dimensionnés pour drainer vers le métro les usagers du sud-ouest de l'agglomération ; c'est aux hôpitaux sud que ces capacités existent, c'est là qu'il faut prolonger la ligne B.

Les prolongements de métro réalisés ces dernières années (Gerland, La Soie) l'ont été sans acquisition de matériel roulant, en réduisant l'immobilisation des rames en maintenance, et en dégradant quelque peu les fréquences ; la ligne D est en surcharge (270 000 voyageurs — jour) et la seule mesure préconisée par le Sytral est d'aménager les banquettes en long à la « londonienne » ce qui permettrait d'augmenter de 15% la capacité, en entassant plus de voyageurs debout. Lyon-Métro ne peut avaliser cette dégradation des conditions de transport, d'autant qu'aucune solution ferme et pérenne n'est prévue actuellement, et que des surcharges existent aussi sur les lignes A et B.

Le terminus Charpennes de la ligne B est à voie unique le long d'un quai unique, et la localisation de la ligne A de niveau avec la voie de la B interdit l'établissement d'une arrière gare et de voies de manœuvre pour la ligne B. Cette disposition est un obstacle au resserrement des intervalles minimum donc à l'accroissement du débit de la ligne. Dans un premier temps, il suffirait d'établir une deuxième voie en cul-de-sac (faisabilité technique à vérifier) ; on disposerait alors de deux voies de part et d'autre d'un quai central permettant de recevoir et faire stationner deux trains. Lyon Métro propose de prolonger à terme la ligne B au nord par Saint-Clair, la gare étant ouverte et le site aménagé en pôle d'échange ; dans cette perspective la réalisation d'un croisement dénivelé avec la ligne A s'imposerait, dont le coût est important : il avait contribué à choisir le tramway plutôt que le prolongement du métro à La Doua.

En résumé, le parc du matériel roulant a atteint un seuil critique :

a/ Les rames de 3 voitures sont insuffisantes sur les lignes A et B, les rames de 2 voitures sur la ligne D sont insuffisantes, le terminus actuel Charpennes interdit des intervalles rapprochés sur la ligne B, la technologie des matériels des trois lignes est dépassée, tout prolongement exige un renforcement du parc, toute amélioration des fréquences exige de même le renforcement du parc.

b/ Modernisation de la ligne B : acquisition d'un nouveau matériel, pilotage automatique sans conducteur, aménagement du terminus Charpennes (installation d'une deuxième voie à quai, le quai actuel devenant quai central, compatible avec à long terme un prolongement de Charpennes vers le nord via Saint-Clair).

c/ Transfert du matériel rendu disponible de la ligne B sur la ligne A pour renforcement et D — L'automatisme intégral permet d'offrir des fréquences élevées très appréciées des usagers, l'augmentation de la capacité ne doit pas s'accompagner d'une diminution des fréquences ; sous réserve de faisabilité technique, acquérir des voitures remorques pour passer des rames de deux voitures à des rames de trois voitures, à supposer que l'ajout d'une remorque, voiture non motorisée soit techniquement possible sans dégrader les performances du matériel.

Qu'en pensez-vous ? Comment concilier ces différents problèmes ?

7. Le réseau de surface

7.1. Tramways :

Les lignes T1 et T2 sont trop lentes, la priorité aux feux n'est pas systématique, les feux sont trop nombreux. La ligne T3 établie sur la plateforme de l'ancien Chemin de Fer de l'Est affiche une bonne vitesse commerciale grâce à cette emprise et aux passages à niveaux importants protégés. Complété par le tram express « Leslys », en correspondance avec le métro A prolongé à La Soie, la T3 offre un bon niveau de service, malgré des fréquences trop faibles en dehors des heures de pointe (16 minutes), Dans la journée la fréquence ne devrait pas être inférieure à 10 minutes.

Il faut tirer mieux profit du potentiel de T3 en la prolongeant au-delà de Meyzieu vers le nord Isère, en installant des parcs relais en nombre et en dimensions suffisants, de nature à désengorger les axes routiers de et vers Lyon ; cette perspective est à intégrer dans le projet de liaison Est – Ouest (§5).

a/ Que comptez-vous faire pour imposer la priorité aux feux des tramways, et d'une manière générale pour améliorer leur vitesse commerciale ?

b/ Que pensez-vous d'un prolongement de T3 vers le nord Isère ?

c/ Rappel du projet de liaison Est-Ouest en tram-train

7.2. Lyon Métro a établi un dossier (ci-joint) sur le réseau de surface, comportant un diagnostic et des propositions de restructuration. Le réseau de surface comprend des lignes non comprises dans les lignes fortes, mais qui ont un rôle structurant, puis toute la gamme de trafic jusqu'aux navettes de quartier. La structure du réseau tient en partie de l'histoire, la logique de ses aménagements n'est pas toujours lisible, du fait de politiques contradictoires. Lors de la mise en service du métro, les moyens rendus disponibles ont été redéployés pour offrir un meilleur maillage, le démantèlement du réseau de trolleybus a été stoppé, des lignes ont été prolongées, des lignes créées, un matériel neuf confortable mis en service. Le parc d'autobus a été modernisé, Lors de la mise en service de la ligne D du métro, c'est une politique diamétralement opposée, axée sur les économies, qui a prévalu, conduisant à une contraction du réseau et à une dégradation de la qualité de service : rabattements systématiques sur le métro, fréquences réduites, en particulier les samedis et dimanches. Parmi les aberrations du charcutage du réseau : l'ouverture de la ligne D s'est accompagnée de suppressions de tronçons de lignes dans la presque île multipliant les ruptures de charge.

7.3. Le réseau de trolleybus était condamné, les trolleys disparurent de la presque île, remplacés par une navette diesel bruyante, inconfortable, polluante, on s'empressa de démonter les lignes aériennes. Le mythique trolley 6 escaladant les pentes de la Croix-Rousse était également menacé, exploité avec un matériel à bout de souffle, aucune commande de matériel neuf ou d'occasion n'était envisagée pour le remplacer. D'une manière générale, la technologie trolleybus reprend de l'intérêt dans le cadre des préoccupations et des objectifs environnementaux ; il faut décider que doivent être électriques toutes les lignes fortes, tram ou trolley, toutes les lignes au profil difficile ; enfin les trolleybus devraient être rétablis dans la presque île.

7.4. Les bus confrontés aux encombrements de la voirie, noyés dans les embouteillages causant retards, irrégularités, attentes, conditions de transport pénibles, voient leur clientèle s'effriter. Les progressions de trafic du métro, de la ligne D notamment, sont dues davantage au transfert d'usagers des bus excédés par l'inconfort, les irrégularités, la lenteur de ceux-ci qu'au gain de parts de marché au détriment de la voiture.

Le nécessaire transfert de l'automobile vers les transports en commun, le célèbre « transfert modal », exige un service de qualité de tout le réseau : pas seulement de lignes fortes. Celles-ci sont nécessaires et urgentes, mais pas suffisantes. Il faut examiner l'existant, bien connaître les besoins de déplacements, définir des objectifs au réseau de transports en commun pour offrir une qualité de transport se rapprochant de celle du transport particulier. Par exemple, les ruptures de charge sont très mal vécues par les usagers et sont souvent cause de désaffection des transports en commun. L'une des règles pour une restructuration du réseau devrait être : les relations avec les pôles principaux d'activité doivent s'effectuer si possible sans rupture de charge, ou avec au maximum une seule. La diamétralisation des lignes desservant le centre-ville sera préférée aux radiales faisant terminus dans le centre : cette règle évite des ruptures de charge, assure une meilleure diffusion des usagers dans le tissu urbain, évite de transformer les centres en gares routières, permet une meilleure exploitation.

CONCLUSIONS

a/ Le réseau de surface fait partie de l'ensemble des transports en commun de l'agglomération du TER, aux cars départementaux, métros, tramways, trolleybus, bus, funiculaires, jusqu'aux navettes en minibus.

b/ Cet ensemble est un outil au service des collectivités pour aménager, transformer, faire vivre l'agglomération, faciliter les déplacements. Ce doit être de plus en plus le moyen de limiter et réduire l'utilisation de la voiture afin d'économiser l'énergie et de contribuer à atteindre les objectifs environnementaux auxquels la France a adhéré. Les transports en commun doivent être jugés sur leur rôle dans cette optique et non sur des critères purement comptables.

c/ On ne peut vouloir tout et son contraire : on ne peut affirmer être pour la priorité aux transports en commun et être pour des autoroutes, des pénétrantes, des rocadés baptisés boulevards urbains ou non, des parkings en centres ville, des règles d'urbanisme laxistes en matière de stationnement

d/ Toute nouvelle infrastructure routière accroît le trafic automobile, l'exemple du périphérique nord TEO devait désengorger le tunnel de la Croix-Rousse et l'avenue Duquesne qui devaient être rétrécis à deux fois une voie.

Aujourd'hui on veut doubler le tunnel et l'avenue Duquesne reste à deux fois deux voies, les riverains se plaignent des nuisances provoquées par le trafic automobile qui ne se réduit pas mais s'accroît, et s'accroîtra davantage si l'on augmente le trafic du tunnel.

e/ Lyon Métro Transports Publics est bien consciente que ses propositions ont un coût et appellent des moyens de financement. La première source de financement est le transfert des crédits des investissements routiers projetés, et remplacés par des projets de transports en commun.

Parmi les autres sources de financement, figure le péage urbain dont l'application comporte de nombreuses variantes qui devraient être mises à l'étude.

Les transports dans nos agglomérations sont devenus un enjeu majeur, vital. Nous remarquons que nombre de nos élus éprouvent quelques difficultés à expliquer clairement la situation et les changements qu'impliquent la rareté et la cherté du pétrole. (1)

Nous vous remercions pour votre contribution, vos propositions, les engagements que vous avez formulés.

Maurice ABEILLE
Président

Notes

(1) Par exemple, dans une brochure de propositions d'un groupe politique en vue des municipales, on ne trouve pas un mot sur la crise de l'énergie, on peut lire en revanche ceci :

« TRANSPORTS »

- priorité aux transports en commun,

- création d'une carte « CLIM » multimodale intégrant l'accès aux TC, aux parcs relais, et la contribution des usagers au financement des voiries et du bouclage du périphérique. (refus du péage classique du périphérique.

- TOP - COL

* refus du péage sur le TOP

* préférence à la réalisation d'un boulevard urbain

* respect de l'environnement avec les protections nécessaires refus du TOP sans le COL qui doit être réalisé le premier, et étude du financement du TOP sans remettre en cause le développement des transports en commun. (...) »

On ne peut qu'admirer cette formulation qui essaie de contenter tout le monde, mais qui est aussi l'aveu que priorité aux TC et TOP sont en concurrence !...

Pas un mot sur la crise de l'énergie, sur les engagements de la France à Kyoto etc...