

Contribution Enquête publique T4

Remarques préliminaires

Deux points de procédure m'étonnent et me semblent une source de fragilité dans la procédure :

- Il est surprenant que cette enquête publique se déroule pour moitié en période de vacances scolaires, et surtout qu'elle s'achève durant la dite période ;
- De même, pourquoi cette enquête ne s'étend pas à la commune de Vénissieux, alors qu'il s'agit de compléter la desserte de cette commune vers la Part-Dieu, pôle d'activité et commercial majeur ?

Introduction

Le prolongement de la ligne T4 de Jet d'eau – Mendès-France à La Part-Dieu, et au-delà vers le site universitaire de La Doua est sensé répondre à plusieurs besoins avérés :

- Désenclavement de Vénissieux et du quartier des Etats-Unis ;
- Desserte du site « Manufacture des Tabacs » de l'université Lyon III ;
- Amélioration de la liaison entre le site universitaire de La Doua avec la gare de la Part-Dieu.

Sur le fond, le projet T4 phase 2 reprend donc bien partiellement l'axe A4 (entre Jet d'eau et Part-Dieu) tel qu'il est défini au plan de déplacements urbains. En revanche, les choix exprimés par le dossier d'enquête pour le réaliser sont très discutables, et pas toujours argumentés.

Contexte général

Le dossier d'enquête préalable à la DUP en lui-même est extrêmement brouillon et embrouillé. Le document C contient un chapitre sur la concertation, mais on ne sait pas si les réponses qu'apporte le Sytral dans ce chapitre sont des engagements face à la population (par exemple réalisation de la passerelle du lycée Colbert,p.34), ou des simples effets d'annonce. Le document F est inutilement touffu, car reprenant quasiment toutes les contraintes liées à l'implantation de T4 phase 1 (exemple page 27, au sujet de risques technologiques, il est question de sites industriels de Saint-Fons.) De plus, le dossier contient de multiples répétitions. (partie F2 et F4 contenant des informations très semblables sur les documents d'urbanisme, les servitudes...)

Plus gênant, le dossier ne présente absolument pas l'articulation de ce projet T4 phase 2 avec les évolutions prévues et annoncées du réseau dans les prochaines années. Cela concerne en particulier l'articulation avec le plan de mandat 2008-2014, voté en conseil syndical du Sytral en novembre 2008. Seuls sont évoqués les projets du plan de mandat 2002-2008. (Par exemple, document C, page 29)

La solution retenue par le Sytral et présenté par le dossier contient deux problématiques essentielles à la fois distinctes et imbriquées :

- Le passage par l'est des voies ferrées ;
- Le choix de desservir La Part-Dieu côté Vilette.

Aussi, même si je scinde mes commentaires en deux parties distinctes, un certain nombre de remarques s'appliquent indistinctement à ces deux points.

Passage par la Part-Dieu Vilette :

C'est l'élément essentiel critiquable sur ce projet. Après lecture détaillée du dossier, je ne saisi toujours pas les raisons justifiant le choix de privilégier la Vilette au détriment de Vivier-Merle.

En revanche, je constate une incompatibilité avec un grand principe du plan de déplacements urbains approuvé le 2 juin 2005 : (Les points du PDU sont cités à de multiples reprises, en particulier dans le Document C du dossier d'enquête préalable, page 26 et suivantes) : **« améliorer les déplacements des personnes à mobilité réduite »**

Il est affirmé (Document F, page 134) que le projet aura un impact bénéfique sur les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite. Ceci est en partie, vrai, mais cela est totalement inexact pour les habitants de Vénissieux et du 8^e arrondissement souhaitant se rendre côté ouest de la gare de la Part-Dieu, qui devront définitivement subir :

- Soit la traversée du hall de la gare SNCF surencombré et la rampe de la place Charles Béraudier ;
- Soit changer de ligne au Jet d'eau (passer de T4 à la ligne de bus 53, puisque le dossier indique qu'elle ira désormais à la part-Dieu Vivier-Merle en lieu et place de la ligne 36).

Avec dans les deux cas, une majoration significative du temps de déplacement (soit par la traversée de la gare, soit par l'attente d'une correspondance par tous les temps au Jet d'eau). Le choix d'implantation de la station Part-Dieu de T4 à la Vilette pénalise donc les PMR (aussi bien handicapés, que personnes ayant fait leurs courses au centre commercial et qui sont chargées) du fait de la distance à parcourir à pied.

Ceci abouti finalement à pénaliser aussi les commerces du centre de la Part-Dieu notamment par rapport au centre commercial Carrefour de Vénissieux situé sur la même ligne, et où l'accès sera bien plus aisé (pas de hall de gare surencombré à traverser avec ses courses). Cet état de fait entre donc de même en contradiction avec l'affirmation sur le développement des activités économiques du document F, page 48.

Rappelons que jusqu'à avril 2009, les habitants du 8^e et de Vénissieux disposent d'une desserte bus à plancher bas et palette mobile d'accessibilité sans rupture de charge jusqu'à Part-Dieu Vivier-Merle par la ligne 36.

Le Sytral invoque essentiellement ***Le rééquilibrage est-ouest du secteur*** (Document C page 45 et document F, page 123) pour tenter de justifier son choix. Or à aucun moment, le

document montre qu'il existe un potentiel foncier pour créer à l'est des voies ferrées un pôle qui pourrait contrebalancer l'attractivité du quadrilatère Vivier-Merle – Deruelle – Garibaldi – Paul Bert.

Mais, de manière contradictoire, le document F, page 104, montre que les 3 opérations d'aménagement en cours à l'est des voies ferrées (ZAC du Dauphiné, du Château Lacassagne, et 136 avenue Félix Faure) vont créer bien moins de surface de bâtiments (109 500m² de SHON, en faisant la somme des données indiquées dans le document) que la seule opération en cours à l'ouest des voies ferrées (ZAC de la Buire 140 000m² de SHON). Ceci sans tenir compte ni de la tour « Oxygène » en construction sur le boulevard Vivier-Merle, ni des éventuels projets qui pourraient voir le jour sur une partie des terrains de la caserne Sergent Blandan, elle aussi à l'ouest des voies ferrées. Alors qu'à l'est, après analyse de la photo aérienne du géoportail, le potentiel foncier disponible (grandes parcelles d'un seul tenant, susceptibles de recevoir des constructions neuves) pour des opérations importantes semble désormais très faible (en tout cas, le dossier ne fournit aucun élément pour étayer ses affirmations péremptoires et dithyrambiques dans ce domaine, en particulier dans le Document C, page 52). On ne peut donc pas considérer l'argument du rééquilibrage est-ouest comme recevable dans ces conditions.

De plus, toutes les justifications du choix du passage par l'est de la gare de la Part-Dieu reposent sur la comparaison de deux hypothèses non comparables. D'un côté, le Sytral étudie une « famille est » qui se rebranche sur la ligne T1 en direction de La Doua, et de l'autre, c'est des « familles ouest » avec terminus sur l'esplanade Vivier-Merle (Document C, page 44). Pourquoi y a-t-il cette différence de traitement ? D'autant que les voies nécessaires au branchement de la ligne T4 sur la ligne T1 en direction de la Doua existent déjà : Il s'agit du double tiroir de manœuvres situé devant la bibliothèque municipale au milieu du boulevard Vivier-Merle. Ce tiroir, à l'époque avait été construit justement en vue de pouvoir servir à un raccordement de ligne venant du sud. L'utilisation de ce tiroir permettrait d'éviter de détruire à nouveau les voies au niveau du carrefour entre l'avenue Thiers et le cours Lafayette (voies mises en service en 2001 et déjà reconstruites en 2005, pour créer un branchement de service pour relier la ligne T3 au reste du réseau), et donc de couper la ligne T1 pendant un nouvel été dans le secteur. De plus, la station existante boulevard Vivier-Merle est à quais longs (au moins 80 mètres). Elle peut donc permettre recevoir à quai deux rames successives dans le même sens. Le fonctionnement de la bifurcation sera donc plus souple qu'à Thiers – Lafayette... Sauf à prévoir un allongement des quais pour cette dernière station.

Le passage de T4 par le boulevard Vivier-Merle et la prolongation vers la Doua ne pose pas non plus de difficulté au niveau du carrefour Vivier-Merle – Lafayette. En effet, entre 2001 (mise en service de T1) et septembre 2003 (mise en service du tiroir de manœuvre à la station Charpennes – Charles Hernu), les services partiels pour desservir La Doua en heure de pointe partaient de la station Part-Dieu Vivier-Merle. Le choix de les limiter à la section Charpennes – La Doua à l'époque relève d'une logique d'économie d'exploitation (économie de rames et de conducteurs) bien plus que d'un blocage de la circulation routière.

Plus gênant, le dossier contient des éléments qui vont à l'encontre de la justification du tracé Est retenu. Ainsi, l'enquête origine-destination sur la ligne de bus N°36 actuelle évoquée dans le document F, page 69 indique que 70% des passagers montant ou descendant à la Part-Dieu

Vivier-Merle ont pour origine ou destination finale La Part-Dieu, et le tiers restant est en correspondance sur le réseau TCL. Si on regarde la structure commerciale et économique du quartier de la Part-Dieu, on constate clairement que le pôle activité commerces emplois est à l'ouest des voies ferrées (éléments tirés du document "Mise de fond sur le devenir de la Part-Dieu" réalisé par Karen Mac Cormick pour l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, diffusé en janvier 2009). Entre le Centre commercial, les tours de bureaux (« Le Crayon », de la caisse d'épargne, Suisse Life...), les équipements (Bibliothèque, auditorium, Cité d'État, Siège du Grand Lyon, du Sytral...) sont majoritairement à l'ouest. On peut donc en déduire que les habitants du 8^e et de Vénissieux venant à la Part-Dieu, que ce soit pour le travail ou les loisirs, « diffusent à pied » plus à l'ouest des voies ferrées qu'à l'est... Dommage que le Sytral n'ait pas étudié cette diffusion dans le dossier, car c'est justement l'élément qui aurait pu permettre de savoir si le tracé retenu était réellement celui le plus pertinent pour satisfaire les besoins.

Enfin, le dossier néglige complètement certain points pourtant essentiels. Ainsi, la question de l'affluence de transit au travers du hall de la gare en plus de la circulation des voyageurs (notamment les jours de pointe comme les vendredis de départs en congés entre 16h et 19h). Et surtout, les compensations que le Sytral devrait prévoir pour la SNCF dont les installations seront soumises à ce transit sont complètement évacuées. En effet, dans le Document C, page 34, on peut lire « *La traversée de la gare de la Part-Dieu ainsi que l'accroissement du nombre de voyageurs à Vilette ne font pas partie du dossier de concertation de T4 phase 2.* » Le Sytral se moque visiblement de la sécurité de ses voyageurs, ainsi que ceux de la SNCF ! Or il est probable que le transit lié à la position de la station regroupant les lignes T3 et T4 à l'est induira un transit supérieur à 1000 personnes par heure aux moments des pointes du matin et du soir... Ces périodes correspondent aussi aux pointes d'activité de la gare. Dans ce contexte, la gestion des flux ne peut relever de l'improvisation, ni être éludée. On peut même considérer, de par ses implications sur la sécurité des personnes, qu'il s'agit de la problématique essentielle du passage de la ligne T4 à la Vilette.

Tout aussi négligé, le temps de traversé de la gare par les piétons (passagers de T3/T4 et Leslys en particulier). Or en heure de pointe, la traversée entre la Vilette et Vivier-Merle peut très facilement prendre 7 minutes... À comparer avec les 60 à 90 secondes que gagneront les personnes qui utiliseront T4 sans s'arrêter à la Part-Dieu (Document C, page 45). Quelle proportion des passagers de T4 va d'ailleurs faire ce trajet « saute Part-Dieu » ? Ce point n'est pas précisé ou évalué dans le dossier. Au final, les 60 à 90 secondes gagnées par quelques-uns risque de se traduire par un allongement global du parcours pour tous les autres, ou à tout le moins une non-optimisation des gains possibles par rapport à l'exploitation actuelle (janvier 2009) de la ligne de bus n°36. Le calcul du « gain de temps des usagers » (Document G, page 5) relève donc de la plus haute fantaisie.

Le dossier (Document C, page 40) reconnaît tout de même du bout des lèvres que la « *famille est* » retenue pose un « *Problème de lisibilité urbaine et de traversée de la gare.* ».

Autre silence du dossier, la question sur la saturation prévisible de la station Vilette avec la desserte du projet « Grand Stade » (OL Land) à Décines-Charpieu par le tram T3 est totalement ignoré par le dossier. Comment sera géré l'afflux de passagers à la Vilette les soirs de match, et comment T4 arrivera à s'insérer dans la grille de circulation renforcée...

Alors que dans le document C page 33 il est expliqué « *Le passage sur l'avenue Berthelot en tronc commun avec T2 n'est pas intéressant en terme de desserte et présente des inconvénients importants dus à la création d'une station commune à deux lignes passantes.* » On va faire arriver à la Vilette, sur 2 voies, une ligne passante et une ligne terminus, avec en plus la ligne LESLYS. Tout ceci avec des cisaillements multiples. De plus, le quai qui sert actuellement pour la descente des voyageurs de la ligne T3 (futur quai direction La Doua) est très étroit. Bien qu'il soit prévu à la construction de T4 phase 2 l'allongement de la station, cette étroitesse risque de représenter un grave danger pour les passagers en attente et en mouvement, du fait de la proximité immédiate de la voie réservée à Leslys.

Ultime point, lors de la réunion de concertation du 9 janvier 2009, en mairie du 3^e arrondissement, le président du comité d'intérêt local du secteur a informé l'assemblée que la communauté urbaine de Lyon était en train d'étudier le réaménagement du boulevard Vivier-Merle au sud de la gare. Ceci pour prendre en compte notamment les modes de déplacement doux et les transports en commun. Cette information m'a été confirmée par le canal du vice-président du Grand Lyon, en charge de la concertation. Or le dossier d'enquête préalable à la DUP ne fait nulle mention de ce projet, alors que le tram aurait certainement eu vocation à s'inscrire dans son enveloppe.

Concernant le passage par l'est des voies ferrées

C'est le deuxième point critiquable des choix faits par le Sytral, et lui aussi comporte une incompatibilité avec deux principes du plan de déplacements urbains approuvé le 2 juin 2005 :

« Diminuer les nuisances (pollution, bruit routier, accidents...) dues à l'usage de la voiture particulière » et **« Rééquilibrer le partage des modes : limiter l'usage de la voiture particulière au profit des transports en commun. »**

Il est affirmé que le projet aura un impact positif en matière de nuisances liées à l'usage de la voiture particulière (Document F page 134 et 165 pour la pollution, et document F page 133 pour la sécurité). Or Il est clairement fait mention (Document F, page 140) que la ligne aura peu d'impact sur la circulation automobile. De plus, document F, page 141, il est annoncé la création de places de stationnement le long de la rue Mouton-Duvernet... Pour compenser la suppression du stationnement sauvage actuel. Or de nombreuses études ont montrées, depuis de nombreuses années, que la réduction des nuisances automobiles ne peut passer que par une contrainte, soit sur la circulation, soit sur le stationnement. (Voir par exemple "Mobilité urbaine : le règne de la voiture" par Jean-Marie Guidez, revue *futuribles* n°288, juillet-août 2003) Le projet tel qu'il est envisagé ne peut donc qu'avoir un impact marginal, voir non mesurable, sur la circulation automobile, et donc sur les nuisance qui en découlent. C'est d'autant plus avéré que les tableaux de comptage (Document F4, pages 72 et 110) donnent des flux de véhicules particuliers se chiffrant en dizaines de milliers, alors que le Sytral annonce (Document F, page 134) une réduction de circulation de 1630 véhicules/jours... Soit très certainement bien moins de 5% du trafic total du secteur (non évalué dans le document, ce qui est une lacune).

De plus, la conception routière actuelle du boulevard des Tchécoslovaques et du boulevard Vivier-Merle est un véritable « *pousse au crime* » en matière de vitesse des véhicules automobiles. Quel automobiliste respecte les 50km/h de la limitation officielle sur ces voies... Et de combien ces excès aggravent les conséquences des accidents dans ce milieu urbain dense ? Le passage de la ligne T4 aurait pu être l'occasion, sans obligatoirement diminuer la capacité de ces axes (de toute façons dimensionnée par les feux de signalisation des carrefours en amont et en aval), de les « *pacifier* ». Ce qui aurait permis une compatibilité avec le principe du PDU : « *Diminuer les nuisances (pollution, bruit routier, accidents...) dues à l'usage de la voiture particulière* ».

De même, d'après la cartographie du bruit établie par le Grand Lyon (données cartographiées consultables sur : <http://bruit.grandlyon.com/>) l'axe Tchécoslovaques – Vivier-Merle est l'une des artères les plus bruyantes du secteur... Nettement plus que les voies ferrées. Toute action sur la réduction de ce point noir concernant le bruit de la circulation serait donc le bienvenu et répondrait aussi au principe du PDU : « *Diminuer les nuisances (pollution, bruit routier, accidents...) dues à l'usage de la voiture particulière* ».

Plus grave, l'implantation de la station "Mouton-Duvernet/Manufacture des Tabacs", et de son accès de l'autre côté du cours Albert Thomas par rapport à l'université Lyon III va très fortement intensifier l'usage des traversées piétonnes devant cet édifice. Or le cours connaît une circulation routière très élevée. Cette nouvelle disposition crée donc un point de conflit supplémentaire entre les circulations routières et piétonnes, avec tous les risques qui en découlent pour les plus faibles, c'est à dire les piétons.

Pour justifier le choix de la famille de tracés est, le Sytral invoque tout d'abord les coûts générés par les tracés passant par l'ouest des voies. Or les coûts liés au franchissement de la « *manufacture des tabacs* » ne sont pas mentionnés dans le dossier, ni même estimés. Il est donc probable que le tableau de comparaison du document C, page 42 soit faussé. Monsieur Rivalta, président du Sytral avait évoqué, lors de la réunion de concertation du 9 janvier 2009 en mairie du 3^e arrondissement, un coût de 10 millions d'euros, rien que pour le franchissement sous la « *maison du directeur* » et la culée du pont du cours Albert Thomas. Il faut probablement y rajouter aussi le coût du passage dans la culée du pont de la rue des Frères Lumière. Il est crédible que ces deux opérations renchérissent le « *tracé est* » retenu de l'ordre de 15 à 20 millions d'euros. Si cette somme vient s'ajouter à celle de 37 millions affichée par le Sytral, le « *tracé est* » devient le plus coûteux (prix entre 52 et 57 millions, contre 45 à 52 millions pour la « *famille ouest* » selon l'option retenue, données issues du document C, page 42). Le passage de la manufacture des tabacs par le tracé retenu semble d'ailleurs tellement négligé que dans le Document C, page 43, le Sytral indique dans la rubrique « *complexité opérationnelle et délais* » : « *Pas de difficultés particulières* ». Ce qui semble pour le moins optimiste alors que pour les « *familles ouest* » on indique de « *nombreuses difficultés opérationnelles* »... Ceci alors que dans le Document F, page 125, il est fait mention de « *l'ampleur des travaux nécessaires à ce franchissement...* » au sujet du passage de la manufacture.

Le deuxième argument avancé pour justifier le choix de la « *famille est* » est le faible impact sur la circulation (sous-entendu : automobile). Comme nous venons de le voir, cet argument est incompatible avec les principes du PDU.

Chose surprenante, le dossier contient des éléments qui vont à l'encontre de la justification du tracé est retenu... Mais il ne les exploite pas.

Ainsi, le graphique du document C, page 39 est le plus parlant : Il indique clairement que les emplois et la population desservis dans un rayon de 300 mètres autour des stations sont inférieur pour la « *famille est* » que pour la « *famille ouest* ». La solution retenue, dessert 33% de population et d'emplois en moins par rapport à la solution « *Ouest franchissement Paul Bert* ». Le document a beau affirmer que si l'estimation se basant sur un rayon de 600 mètres (Document C, page 40) donne des résultats quasiment identiques en terme de populations et d'emplois desservis, il est évident que plus la distance à parcourir à pied est courte, plus l'usage des transports en commun sera valorisé. C'est pourquoi il faut privilégier les familles de tracé desservant le maximum de population et d'emplois au plus près. D'ailleurs, preuve que le tracé retenu n'est pas forcément le meilleur, le Sytral indique document C, page 76, que la ligne de bus 53 reprendra le tracé de la ligne 36 sur le boulevard des Tchécoslovaques et le boulevard Vivier-Merle. Or ce « doublon » génère à long terme des charges d'exploitation supplémentaires, ceci sans amélioration globale du service.

D'autres points sont, eux, négligés. Par exemple, le tableau du document C, page 41 indique à propos des « *familles Ouest* » : « *Cette famille de variante préserve dans tous les cas la possibilité d'extension des voies ferrées (5ème voie).* », alors qu'il reste muet (comme le reste du dossier, semble-t-il) sur la préservation de la possibilité d'ajout de voies au réseau RFF dans la tranchée des Tchécoslovaques pour la « *famille est* ». Or il semble absolument indispensable que cette possibilité soit préservée, en particulier dans la partie la plus au nord. En effet, La proximité de l'avant-gare de la Part-Dieu pourrait nécessiter la création de « sas » pour arrêter temporairement un ou plusieurs trains non prioritaires (marchandises, rames vides en acheminement...) en cas d'engorgement des voies à quai, pendant les heures de pointe du matin et du soir. De plus, des essais sont en cours concernant l'allongement des trains de fret en Europe (tests de la société DB Schenker de trains de 1000 mètres de long – contre 750 mètres actuellement – en cours sur la Betuweroute aux Pays-Bas) Il convient donc de ne pas trop contraindre les entrées de gares, au risque de conduire à des travaux extrêmement coûteux pour la collectivité pour l'allongement des faisceaux de voies. N'oublions pas que ces voies sont un axe majeur du réseau fret ferroviaire transeuropéen. (corridor du Benelux/Allemagne à l'Espagne)

Les points difficiles secondaires

Moins essentiels que les difficultés évoquées ci-dessus, ils n'en auront pas moins un impact sur la qualité du service et la facilité d'utilisation de la ligne.

Le dossier parle de plusieurs opérations, qui pourraient être qualifiées de « connexes » au projet. Il est question d'une « *passerelle au droit du lycée Colbert* » (Document C, page 34), et d'un « *prolongement C1/C2 à l'Est* », (Document C, pages 44 et 77). Or ces opérations ne sont pas reprises dans le Document C, page 80. Doit-on en conclure qu'elles n'auront pas plus de réalité que le tunnel piéton sous les voies SNCF à la Part-Dieu qu'avait évoqué dans la presse le président du Sytral lors de la construction de la ligne T3 et son arrivée (déjà !) à la Vilette ?

De même, le dossier glisse rapidement sur la nécessité de casser une nouvelle fois Thiers-Lafayette, et donc interrompre pendant encore un été la circulation sur T1. Si le choix présenté se concrétise, ce carrefour aura au final été tout de même cassé 3 fois en moins de 10 ans : 1 fois pour T1 en 1999, 1 fois pour T3 en 2005, une fois pour T4 en 2010/11. De plus, le dossier indique (Document C, page 34) « *Le raccordement de T4 à T1 pour aller en direction de Perrache a été étudié lors de la phase 1 de T4 et n'a pas été retenu. Une double voie est prévue entre Part-Dieu et Thiers Lafayette* ». Or le raccordement vers Perrache pourrait permettre des hypothèses d'exploitation du réseau, par un système de maillage, tel qu'il est développé à Strasbourg (Plusieurs lignes ayant des destinations différentes partagent un même tronçon le plus systématiquement possible. Ceci permet à la fois d'avoir plus de liaisons sans correspondances, mais aussi de conserver une fréquence de desserte élevée sur toutes les branches du réseau. Ces deux points sont très favorable à l'attractivité du réseau.)

De plus, au vu de la saturation de la ligne de bus C3, il est probable que sa conversion en tramway s'impose dans le débat public dans les prochaines années. De nombreuses villes ont su prévoir ces évolutions et développements du réseau (Nantes, Strasbourg, Marseille, Montpellier...) par la pose anticipée d'appareils de voies. Alors qu'à Lyon on constate que la construction de chaque nouveau tronçon de ligne oblige systématiquement à des interruptions de circulation estivales très pénalisantes pour les usagers (cas déjà relevés : T1 en 2003 pour la "virgule" des Charpennes, T1/T3 en 2005 et T2/T4 phase 1 en 2008), car le génie civil au niveau des bifurcations n'a pas été planifié à long terme. Rappelons simplement une nouvelle fois que le passage par Vivier-Merle permettrait de se rebrancher sur le tiroir existant qui avait été construit notamment pour permettre justement l'arrivée de l'axe fort A4 du PDU sans avoir à interrompre le service sur la ligne T1... Cela permettrait aussi de laisser le carrefour Thiers-Lafayette en repos... le temps que les élus se saisissent de la saturation du bus C3.

Le dossier évoque l'exploitation (Document C, page 74) avec une fréquence de 6 minutes pour la ligne T4. Or dans l'hypothèse choisie par l'est de la gare, avec un tronç commun avec T3 et LESLYS, cette fréquence génère automatiquement des conflits de circulation. En effet, LESLYS sera cadencée aux 15 minutes. T3 est actuellement cadencé soit au 7,5 minutes, soit aux 15 minutes. Ce cadencement pourra être abaissé aux 5 minutes, mais il est peu probable qu'une fréquence intermédiaire soit possible du fait des contraintes de dépassement des rames de T3 en stations créées par LESLYS. Mécaniquement, on voit que la fréquence prévue pour T4 va théoriquement générer des conflits de circulations entre T3/LESLYS et T4 environ une fois par demi-heure et par sens. Or lorsqu'une grille d'exploitation théorique contient des conflits entre circulation, tous les exploitants savent que l'exploitation réelle va aggraver les dysfonctionnements (retard à l'entrée sur le tronç commun, ou temps de stationnement à la station commune de la Vilette non maîtrisé, voir insertion difficile après rebroussement des rames T3 et LESLYS...)

Toujours sur l'exploitation, l'idée de limiter en heures creuses l'exploitation de la ligne T4 à La Doua Gaston Berger me semble étrange. En effet, la station Gaston Berger n'est qu'à deux stations du terminus. Cela me semble une économie d'exploitation bien mal placée que de scinder la desserte au beau milieu d'un site universitaire qui constitue un tout cohérent et dont les besoins de desserte interne, de par la taille du site et les imbrications entre les diverses formation et laboratoires, sont conséquents.

Dernière chose, lors de la réunion de concertation du 9 janvier 2009 déjà citée, Monsieur le Président du Sytral avait indiqué à l'assemblée que la question de l'îlot Million était réglée. Or dans le Document C, page 41, il est encore question de « point dur » à cet endroit. Le dossier est-il donc obsolète sur ce point ?

Conclusion

Compte tenu de l'incompatibilité du choix du passage par La Villette avec des objectifs du PDU, pour les raisons développées ci-dessus, ceci sans que le dossier ne démontre un avantage sérieux pour la collectivité par rapport à des solutions compatibles avec le PDU, aussi bien à court qu' à long terme, la ligne T4 doit desservir le quartier de la Part-Dieu côté Vivier-Merle. Cette solution doit s'inscrire dans un projet de requalification globale de l'axe Tchécoslovaques – Vivier-Merle.

Dans ce cadre, voici l'hypothèse que je propose, sans qu'elle soit exclusive : Passer la nouvelle ligne par l'ouest des voies en rejoignant le boulevard des Tchécoslovaques au niveau de la rue de l'épargne (franchissement des voies SNCF/RFF soit par le pont existant de la rue de l'épargne, soit par un nouveau pont, éventuellement biais, à prévoir) et remontée sur les boulevards des Tchécoslovaques et Vivier-Merle jusque au tiroir existant devant la bibliothèque municipale. Ceci permettant à la fois de desservir le secteur de la caserne Blandan, la ZAC de la Buire, de préserver la possibilité d'insérer une cinquième, voir une sixième voie ferrée RFF dans la tranchée des Tchécoslovaques, et de se rebrancher sur T1 sans en interrompre la circulation. Une autre hypothèse pourrait être de franchir les voies ferrées par le pont de l'avenue des Frères Lumière, pour autant qu'elle n'augmente pas les difficultés pour l'ajout de voies RFF dans la tranchée. La ligne éviterait ainsi dans les deux cas les travaux coûteux et délicats au niveau de la manufacture des tabacs, tout en desservant le site correctement et en sécurité pour les piétons. Les rames de la ligne T4 pouvant alors aussi, dans les deux cas, réaliser le projet prévu par le Sytral, c'est à dire relier Vénissieux à La Doua – IUT-Feyssine en empruntant les voies de la ligne T1, et recréant un service renforcé entre La Part-Dieu et IUT-Feyssine très semblable à celui qui a existé entre 2001 et 2003.

Il serait d'ailleurs aussi nécessaire, pour des raisons de sécurité de desserte, de prévoir une connexion des voies de tram par le pont sous les voies ferrées, soit de la rue Paul Bert soit de l'avenue Pompidou, entre les lignes passant à l'ouest et celle passant à l'est. Ceci afin de permettre de détourner les lignes d'un côté sur l'autre, ce qui garantirait leur arrivée sur le secteur de la Part-Dieu en cas de blocage accidentel soit du secteur Villette, soit du secteur Vivier-Merle. (Voir les conséquences de l'explosion de gaz sur le cours Lafayette pendant 6 mois sur le fonctionnement de la ligne de bus C3 pour comprendre l'intérêt de cette jonction)