

Lyon Métro Transports Publics

Propositions d'orientations

Assemblée générale du 9 mars 2006

Le décès subit de notre président, Monsieur Christian Delarue a été un choc pour les membres de l'association qui avaient tous apprécié ses grandes qualités humaines et le dynamisme qu'il avait impulsé.

Il a donc fallu un certain temps pour que l'association se remette de ce choc et se réorganise pour continuer à proposer des améliorations constantes des conditions de déplacement et de transport dans l'aire urbaine lyonnaise, tout en conservant une vision prospective assurant la cohérence entre ces améliorations de court termes et les grands aménagements à prévoir pour assurer le bien être des générations à venir.

Un regard rapide sur la situation des transports en France montre que,

- Malgré la fin du pétrole bon marché, sa raréfaction et malgré les incertitudes sur la réalité et le coût des énergies de substitution, les pouvoirs publics, à tous niveaux, poursuivent comme si de rien n'était les programmes routiers et autoroutiers, loin des engagements pris pour réduire les gaz à effet de serre et le changement climatique. Nombre d'élus réclament des infrastructures nouvelles.

- Paradoxalement le trafic des transports en commun augmente, le prix des carburants amorçant un report de la voiture sur les TC, mais ceux-ci répondent mal ou pas : les réalisations d'infrastructures nouvelles sont différées, voire annulées, le fonctionnement et l'exploitation des réseaux se dégradent et les usagers confrontés quotidiennement aux dysfonctionnements, aux horaires mal adaptés, aux correspondances mal organisées, aux retards, les supportent de plus en plus difficilement, et trouvent des échappatoires comme le prouvent les statistiques de Vélo'v montrant que la clientèle vient à 50% des transports en commun et seulement 7% de l'automobile..

- Le désengagement de l'Etat est mis en avant pour justifier les annulations et report d'investissements ; il masque souvent en réalité une politique hésitante, parfois carrément défavorable à l'égard des transports en commun. La version révisée du PDU en témoigne par son manque de fermeté, notamment en matière de stationnement dans les immeubles neufs de bureaux

Les multiples projets autoroutiers, absorberont des milliards d'euros, qui seraient bien mieux utilisés à créer des infrastructures de transports en commun, RER, Métro, tramway bus en site propre, etc. Ils permettraient d'offrir d'excellentes qualités de service TC permettant un changement radical des comportements en matière de déplacements. La région lyonnaise bat des records en projets routiers et autoroutiers, qui, s'ils sont réalisés, vont attirer des flux de voitures incompatibles avec les orientations du PDU, (qu'il s'agisse de l'autoroute A45 ou de l'A89. et le projet de périphérique ouest. Le coût de celui-ci approcherait les deux milliards.

Dans une situation qui appelle des efforts considérables de la part des défenseurs des transports en commun, des moyens de déplacement alternatifs à la voiture, des défenseurs de

l'environnement , le mouvement associatif lyonnais traverse une période de faiblesse avec la dispersion des énergies, la crispation sur telle ou telle technologie, les batailles d'experts conduisent à une certaine déconnexion de la réalité quotidienne vécue par les usagers. au point que, par exemple ni LMTP ni DARLY n'ont pris position sur les augmentations de tarifs, ou sur d'autres initiatives.

LMTP a donc un rôle important à jouer pour relancer le mouvement associatif transports. C'est dans l'intérêt du mouvement associatif, de son renforcement nécessaire que LMTP et DARLY (coordination d'associations qui élargissent leur horizon par l'intermédiaire de cette structure), ainsi que les autres associations non adhérentes à Darly et abordant le problème des transports se rapprochent et apprennent à travailler ensemble.

Ces orientations, telles que nous vous les proposons peuvent se classer en trois grandes catégories :

- la présence sur le terrain, l'écoute des usagers ;
- les propositions à court et moyen terme et les dossiers de prospectiv
- l'implication permanente dans ls stuctures

1 La présence sur le terrain, l'écoute des usagers

- Il nous faut être sur le terrain pour identifier les défauts auxquels sont confrontés les usagers, pour proposer des solutions validées par eux, pour aider et organiser les initiatives prises spontanément. C'est la condition pour éviter les dérives technocratiques, et aussi pour renforcer l'association.

Les relations avec les usagers peuvent être directes, ou passer par les structures dans lesquelles on en trouve. Peut-être faut-il se rapprocher des CIL, des commissions des Conseils de quartier ?

Il faudrait partir de l'analyse:

- des relations des différents quartiers avec les pôles d'activité (Cité Internationale, Part Dieu, Presqu'Île, Confluence, qui devraient être réalisées par des lignes TC directes ou avec au plus une rupture de charge.) ;
- des correspondances,
- du fonctionnement des pôles d'échange,....

pour avoir une vision objective des conditions actuelles de déplacements des usagers des transports publics.

- La tenue d'une permanence sera poursuivie et nous devons en faire la publicité.

- Une des questions récurrentes concerne la façon dont le bureau peut assurer un lien concret avec les adhérents , être à leur écoute et leur transmettre régulièrement les informations sur les actions qu'il entreprend. Cela pourrait se faire par la mise en place d'un système d'interrogation systématique sur les points à aborder complété par une feuille d'information semestrielle ou plus si nos moyens le permettent.

-La Maison Rhodanienne de l'Environnement va créer un site Internet.Elle nous propose une ou deux pages pour notre association ce qui pourrait être un bon vecteur d'information complémentaire de moyens plus classiques sans avoir à assurer nous même la prise en charge d'un site.

La continuation de l'organisations de deux ou trois conférences, dans le cadre ou non de la MRE doit rester une des missions forte de l'association, les sujets pouvant porter en alternance sur des aspects techniques et institutionnels. L'organisation de voyages d'études sera reprise

-La communication régulière avec la presse locale, et les autres formes de média devra être organisée.

Pour mener à bien ces actions, et comme cela a déjà été dit, LMTP ne doit pas rester isolée dans son action. Nous devons avoir l'objectif de travailler, chaque fois que cela est possible, avec les autres associations concernées par les mêmes sujets, tout en gardant son identité. Il faut unir nos forces pour peser au niveau des décideurs. Il ne faut pas oublier non plus notre filiation avec la FNAUT qui nous rappelle que nous devons être représentatif des usagers.

2 Les propositions à court, moyen terme et les dossiers de prospective

L'orientation générale porte sur une réflexion concernant la politique des déplacements, prenant en considération l'ensemble des modes de transports et non pas mono modale, même si nos propositions concrètes portent plus spécifiquement sur les transports publics.

- -Un certain nombre d'actions ont été entreprises depuis le quatrième trimestre 2005 et le début de l'année 2006 qui nécessiteront d'être suivies de près (montée par l'avant, halte jean Macé, enquête publique de T4). Par contre nous n'avons pas réagi sur les hausses tarifaires décidées par le Sytral. Le niveau et la structure tarifaire devront faire partie de nos axes de réflexion et de positionnement.
- -Des dossiers sur des améliorations rapides du réseau de surface sont en cours d'élaboration que nous devons finaliser pour la fin du premier semestre, notamment celui sur l'amélioration du réseau de surface, la fermeture des accès du métro, l'intérêt et la faisabilité de la création d'une station supplémentaire sur LEA au niveau de Feuillat...
- -Des dossiers à moyen terme devraient être mis en chantier notamment sur l'organisation des dessertes péri urbaines, (Trévoux, Vaugneray, Val d'Azergues..).
- -Il convient également de suivre et se positionner sur les projets des Conseils généraux, tout d'abord avec LESLIE, et maintenant avec le projet de TCSP nord Isère. Le CG 38 vient de lancer un appel d'offres pour l'étude d'un TCSP sur les emprises CFEL entre la limite avec le département du Rhône et Crémieu) :il faut être vigilant, sur les propositions qui seront faites, notamment qu'elles ne présentent pas de rupture de charge obligatoire. La recherche de liens avec des associations locales s'imposera.
- -Les sujets plus amont mais qui ont une incidence très directe sur l'efficacité des TC, comme l'organisation institutionnelle ou la mise en place de moyens financiers supplémentaires (approfondissement du concept de carte multimodale par exemple.) devront être dans le champ de nos préoccupations.
- -Le Sytral ayant décidé de lancer les études sur le prolongement de la ligne B à Oullins, LMTP devra se tenir informé sur les résultats de ces études et se battra pour obtenir l'optimisation d'un tel investissement avec l'organisation d'un pôle d'échange modèle bus,.parc relais, métro, tram..aux hopitaux sud.
- LMTP apportera sa contribution sur les évolutions du réseau de métro, tramways et trolleybus.
- Dans le PDU révisé, un programme de mesures destinées à redresser la situation des lignes non classées lignes fortes, du point de vue de la régularité (avenues de Saxe et Jean Jaurès, jean Macé par exemple,...) ou plutôt de l'irrégularité (train de trolleybus sur le 18

par exemple) avait été prévu, or rien n' a été entrepris à notre connaissance. Cette partie du réseau TC de l'agglomération ne doit pas être oubliée.

- LMTP s'impliquera dans les études et les applications de la zone 30, en veillant à ce qu'elles ne dégradent pas la vitesse commerciale des trams, des trolleybus, des bus.
- LMTP doit également continuer sa réflexion déjà fortement engagée sur la liaison Est Ouest Saint Paul- Part Dieu dans un premier temps, puis sur l'interconnexion plus complète entre les liaisons ferrées de l'Est et de l'Ouest. Une note de problématique sera préparée rapidement.

3 L'implication permanente dans les structures

Il est indispensable que les associations représentant les usagers puissent se faire entendre dans les instances de concertation qui existent au sein de l'agglomération mais aussi de l'aire urbaine de Lyon correspondant au bassin de vie.

-A ce titre Lyon Métro Transports Publics a une place importante à tenir et se doit de continuer comme depuis sa création (1964) à participer aux comités de lignes et comités d'usagers de la SNCF, à agir pour obtenir la réactivation du comité de suivi du PDU et de l'observatoire des déplacements, avec une participation active des associations concernées et de continuer à participer à des commissions comme celle des sanctions administratives.

La création du nouveau conseil de développement du Grand Lyon auquel nous avons posé notre candidature devrait être un lieu privilégié pour faire entendre les propositions concrètes et visions prospectives de LMTP

Par ailleurs des membres de l'association doivent assister régulièrement au comité syndical du Sytral ou aux différentes instances lorsque le sujet des transports doit y être abordé.

LMTP devra prendre l'initiative de réactiver les réunions de concertation avec le SYTRAL, avec Kéolis Lyon , et de proposer cette concertation avec la Région, la SNCF,

Ce programme peut paraître ambitieux mais il doit rester notre objectif si nous voulons que le milieu associatif de l'agglomération lyonnaise contribue véritablement à l'amélioration de la politique de déplacements au profit des usagers.