



LYON-MÉTRO TRANSPORTS PUBLICS

Tel : 04 78 52 51 00

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

WEB : <http://www.lyonmetro.org>

32, rue Sainte Hélène 69002 LYON

05/02/2016

Compte rendu Assemblée Générale du 8 mars 2016

Présents : Maurice Abeille, Robert Angst, Michel Bernard, Jean-Pierre Brusq (CIL Champvert), Marc Ellenberg (Réagir l'Enfant et la Rue), Amaury Gaumé, Bernard Girard, Josette Maillon, Georges Mondet, Jean Murard, Alain Nérot, Bernard Paulin, Jean Sarraillon, Nicolas Strassarino, Roland Tedeschi, François-Xavier Tisserand, Eric Tourniquet, Michel Vandembroucke, Jean Paul Vendryes, Bernard Verdier, Bernard Wishtenezki,
Excusés : Colette Olivero, Pierre Dazord, Georges Visa, Yves Gascoin, Messieurs les Maires des villes de Lyon, Francheville, Saint Priest, Mesdames Messieurs les Maires de Lyon 2ème, Lyon 5ème, Lyon 7ème, Monsieur le Président du Conseil général du Rhône.

Lecture est faite du Rapport d'Activité au cours de l'exercice du 31 mars 2015 au 8 mars 2016

LES ACTIVITES :

En mars 2015, lors de la concertation préalable sur le tramway sur l'axe fort A7 Debourg – Etats Unis – Mermoz – Pinel – Hôpitaux Est (renommé depuis T6 par le Sytral), Lyon Métro TP et plusieurs associations pro TC, piétons et cyclistes déposent des avis et propositions coordonnés, demandant le prolongement de la ligne en Presqu'île sud plutôt que la limitation à Debourg, regrettant la casse d'aménagements récents sur la rue Henri Barbusse et l'avenue Jean Mermoz, insistant sur la nécessaire qualité des aménagements connexes à destination des piétons et cyclistes, et proposant une variante de tracé dite « Cazeneuve », reconnue intéressante sur plusieurs plans mais non adoptée par le Sytral.

A noter que **l'enquête publique sur le tramway T6** est prévue **au deuxième ou au troisième trimestre 2016**

En avril 2015, lors de la concertation préalable sur le prolongement du métro B de Oullins Gare aux Hôpitaux sud, Lyon Métro TP et plusieurs associations pro TC, piétons et cyclistes déposent des avis et propositions coordonnés :

Le métro est jugé un investissement approprié, mais sa réalisation ne doit pas être associée à celle de l'autoroute TOP/Anneau des Sciences, car l'échangeur Hôpitaux sud et le parking-relais de 900 places apporteront nuisances et pollutions.

Nécessité au contraire de soigner les approches en TC (*couloirs de bus*) et modes doux (*axes piétons et vélos*) non traités dans le dossier de concertation du Sytral.

Souhait qu'une station intermédiaire, entre Oullins centre et l'hôpital soit envisagée et que sa construction ultérieure reste possible, ou qu'au minimum la desserte du quartier Montmeim (3000 habitants, non loin du tunnel du métro mais sans station proche) soit améliorée.

Souhait qu'un prolongement jusqu'à A450 (*possible en surface, et permettant notamment d'éloigner les parcs relais et les nuisances automobiles du secteur des hôpitaux*) soit étudié et entrepris rapidement.

Lors de l'Enquête publique sur ce même Métro B aux Hôpitaux sud, survenue en Novembre 2015, en l'absence de modification des options du Sytral, les avis déposés reprennent ce qui a été écrit en avril.

En avril l'association Lyon Métro TP devient adhérente à DARLY, Coordination d'associations oeuvrant pour les mêmes problématiques transports en commun, avec complémentarité par approches différentes.

Préparation du PDU. Lyon Métro TP s'inscrit avec DARLY, Les Droits du Piéton et La Ville à Vélo/Rue de l'Avenir dans les groupes de travail réunis par le Sytral pour participer à l'élaboration du PDU 2017.

Pour LMTP, entrent **dans les Groupes de travail** :

- Michel Bernard dans le GT4 « Performance des déplacements et aménagements des espaces publics » .
- Maurice Abeille dans le GT 5 : « Financement des systèmes de transport et services mobilité »
- Jean Sarraillon dans le GT n° 7 « bassin de vie et multipolarité, spécificités et solutions adaptées selon les territoires », ainsi que Bernard GIRARD (mais en tant que DARLY)

Il est prévu 6 séances de travail pour chaque groupe, d'une demi journée ou journée entière. Cinq ont déjà eu lieu (la 6ème en avril 2016).

En Mai 2015, Bernard Girard succède à Michel Vandenbroucke à la présidence de l'association Lyon-Tramway. Un rapprochement de Lyon Tramway, Lyon Métro TP et Protraly est envisagé à moyen terme.

Le 19 mai Bernard(s) Paulin et Girard pose en CICA du 2ème arrondissement la question d'un nouveau terminus du T2 que le Sytral envisagerait sur la Place Carnot. Le Maire ignore le projet mais prévoit de se renseigner. (Cette option sera abandonnée par le Sytral en fin 2015)

En juin 2015, lors de l'enquête publique sur la création d'un site propre pour le trolleybus C3 entre le Rhône et Laurent Bonneval (enquête qui a soulevé une très forte participation des habitants et utilisateurs de la ligne), Lyon Métro TP et plusieurs associations pro TC, piétons et cyclistes déposent des avis et propositions coordonnés : Etant donné l'urgence d'amélioration du service fourni aux voyageurs, accord donné sur le projet trolleybus du Sytral (*bien que son insuffisance à moyen terme soit quasi certaine*), avec demande de travaux exécutés rapidement et au meilleur coût, pour préserver la possibilité d'un tramway dans le futur.

Cependant Lyon Tramway et Les Droits du Piétons proposent des projets tramway réutilisant les rails T1 sur la rue Servient et limité à Bonneval ou Grandclément.

Les propositions du Projet Tramway en cours d'élaboration avec l'association Lyon-Tramway pourraient concerner la ligne C3 à plus long terme, car le site propre du trolleybus ne sera pas transformé avant un long délai.

Depuis plusieurs mois, Lyon Métro TP par l'intermédiaire de Michel BERNARD participe au Collectif Part-Dieu au côté d'habitants, employés et usagers, pour exiger une concertation réelle et un projet d'aménagement du quartier qui prenne davantage en compte l'humain, le social et l'environnement que celui prévu par le Grand Lyon.

Face au projet important de développement des bureaux (500 000 m2, équivalent de 13 tours Incity) d'ici 2030, la circulation vélo sera multipliée par 5, celle des voitures augmenterait de (seulement) 18 %, les améliorations transports en communs envisagées se limitent au site propre du trolleybus C3 sur le cours Lafayette, l'automatisation du métro B et l'allongement de certaines rames de tramway. Si les parkings du centre commercial sont rarement pleins (une partie serait transformée en commerces, d'autres sur la terrasse en espace piéton), il est quand même prévu 500 emplacements sous la place Béraudier.

La mutualisation des places de stationnement entre occupants de jour et de nuit semble une bonne idée, mais la demande à ce jour est faible. Est ce la solution ? Maurice Abeille nous rappelle aussi l'existence d'une tarification dégressive.

La Part Dieu pourrait-elle être un pôle pour l'auto partage, après l'échec de l'expérience du Confluent ?

En ce qui concerne les logements, ceux construits en aile nord de la gare, médiocres sur les plans isolation et consommation énergétique, seront acquis ou expropriés pour être démolis et remplacés par des tours. Les logements qui seront construits ensuite semblent réservés par leurs prix à des catégories socio-professionnelles plus fortunées. Quel sera le taux de motorisation des futurs occupants, y aura t-il des flux automobiles croisés entre ces nouveaux occupants partant travailler hors Part-Dieu et les résidents de périphérie venant travailler à la Part-Dieu ? Difficile de répondre.

A partir de septembre 2015, le Conseil de Développement de la Métropole demande à ceux de ses membres également adhérents des associations transports et inscrits dans les groupes de travail PDU (Maurice Abeille, Bernard Girard) leur participation pour contribuer à l'émission d'un avis sur celui-ci. Ce travail devrait être finalisé au premier trimestre 2016.

Fin Janvier, Lyon Métro TP participe à une rencontre initiée par Gabriel EXBRAYAT de la FNAUT Rhône Alpes pour présenter les associations lyonnaises (LMTP et DARLY) à Bruno GAZEAU président de la FNAUT nationale et évoquer les nécessités de contacter les élus responsables transports de la nouvelle Région Auvergne Rhone Alpes.

Comme les années précédentes, Lyon Métro TP assiste aux réunions du Conseil Syndical du Sytral, aux différentes commissions consultatives des services publics locaux à l'initiative du SYTRAL. aux rencontres entre la direction de Keolis-Lyon (déléataire des TCL) avec les associations déplacements.

Nous avons été invités aux réunions CCSPL de la ville de Lyon (dont l'objet est généralement éloigné du domaine des transports) mais nous n'avons pu y participer.

Participation de Bernard Paulin et Maurice Abeille au Conseil de Développement du Grand Lyon

Le rapport d'activités est approuvé à la majorité.

Présentation est faite du Rapport financier au titre de l'année écoulée LMTP

BILAN AU 31 DECEMBRE 2015

<u>C.C.P. au 01/01/15</u>	5779,01	<u>C.C.P. au 31/12/15</u>	6039,43
<u>Recettes</u>		<u>Dépenses</u>	
- Cotisations	595,00	- Fournitures, Imprimerie	694,26
		- Photocopies	109,96
		- Poste/Téléphone	94,00
		- Transports et déplacements	708,46
- Subventions	1800,00	- Assurances (1)	80,00
		- MRE/Locations	80,00
		- Secrétariat	
		- Abonnements, Cotisations	345,00
- Entrées exceptionnelles (remboursement conférence MRE et divers)		- Manifestations, Colloques	
		- Divers	102,90
Total des entrées :	2395,00	Total des sorties :	2134,58
<u>Total Balance</u>	8174,01	<u>Total Balance</u>	8174,01

- Etude et changement d'assurance MAIF.
Prélèvement en 2016 : 14.32 sur 2015 + 109.27 sur 2016

L'encaisse CCP importante et la subvention de 1800 euros de la ville de Lyon nous permettrait d'organiser des événements pour l'année en cours et 2017 : sortie pour visiter un autre réseau ou conférences.

Interrogation sur le statut des associations membres de Lyon Métro. Suite à la remarque de l'adhésion de l'UCIL par le trésorier : Afin de maintenir des liens avec Déplacements Citoyens et les Droits du Piéton, nous pratiquons le système de l'adhésion croisée de montant égal, sans mouvement d'argent réciproque.

Par contre nous réglons une cotisation à la FNAUT (Fédération) et à DARLY (Coordination)

Le rapport financier est approuvé à la majorité, et nous remercions Michel BERNARD pour son travail de Trésorier

Renouvellement du Conseil d'administration et du bureau:

Administrateurs 2016

- Abeille Maurice
- Angst Robert
- Bernard Michel
- Girard Bernard
- Maillon Josette
- Mondet Georges
- Paulin Bernard
- Sarraillon Jean
- Tedeschi Roland
- Tisserand François Xavier
- Tourniquet Eric
- Vandenbroucke Michel
- Vendryes Jean Paul
- Verdier Bernard

Jean Torriero s'est retiré de l'Association en fin 2015.

Nouveau membre du C.A.

- Alain NEROT, retraité de la RATP et de Keolis, en particulier de Keolis-Lyon dont il a été le Directeur qualité pendant 7 ans. Nous le remercions et lui souhaitons la bienvenue au sein du Conseil d'Administration.

Composition du bureau

- Président : Bernard Girard
- Vice-présidents : Maurice Abeille, Eric Tourniquet
- Secrétaire Général : Bernard Paulin
- Trésorier : Michel Bernard

Note d'orientation 2016

Approche sur la politique globale des déplacements

Limiter l'usage de la voiture et favoriser les autres modes de déplacements

- Pourquoi limiter cet usage ? Pollution, coûts d'investissement et d'usage pour la Collectivité et les particuliers, étalement urbain, insécurité.
- Comment augmenter la productivité des TC ? Priorités en voirie et aux feux, sites propres « temporels », cheminements plus courts entre les arrêts ou stations d'une part, les habitats et activités d'autre part pour augmenter l'attractivité (Note : Le Grand Lyon souhaiterait interrompre les couloirs quelques décimètres avant les intersections pour faciliter le tourne à droite aux automobiles. Cette mesure présente des risques d'effets négatifs)
- Si l'utilisation de la voiture a baissé et devient raisonnable en ville, comment faire en banlieue ? TC, covoiturage systématique, modes doux, transport public avec véhicules automatiques sur voirie, bus à haut niveau de service sur autoroutes et voies rapides, transports par câbles.
Comment multiplier les gares de banlieue si la SNCF pratique une tarification qui n'y est pas favorable ?

2 L'intermodalité

- Création d'une tarification intégrée, via le Syndicat Mixte du Pôle Métropolitain. Intégrer certaines voies ferrées d'intérêt local au Sytral ?
- Aménagement des pôles d'échange et P+R
- Vélos libre service, covoiturage, auto-stop organisé...

Thèmes de travail

Contribution de l'association au PDU (Nous devons débattre du PDU lors de l'assemblée générale, mais nous devons consacrer probablement une réunion spécifique à ce sujet du fait de la complexité du débat)

Projet Tramway commun avec l'association Lyon Tramway

Concertation préalable sur le report du terminus du tram T2 à Suchet

Enquête publique sur le tram T1 Hôpitaux-Est Debourg

Réseau de surface : fréquences, desserte Confluence, productivité externe, service de nuit

Intermodalité: tarification, intégration trams-trains, coordination des réseaux

Régression des Cars du Rhône

Lyon Tramway nous suggère de réfléchir aux moyens permettre aux transports en commun de ne pas être gênés notamment dans les quartiers de l'ouest lyonnais, et aussi dans Lyon intramuros. par exemple Rue de Bonnel. Les modes doux et pas seulement les transports en commun peuvent et doivent être une alternative à la voiture. La question des pistes cyclables est évoquée notamment par Bernard PAULIN interrogeant Marc ELLENBERG de l'association Réagir l'Enfant et la Rue.

Information de Eric Tourniquet concernant un projet de gare routière par la métropole suite à l'afflux dans notre ville des bus LOW COST. Nous estimons que c'est essentiellement aux autocaristes de la financer.

Evolution de LMTP

Rapprochement avec Lyon Tramway et Protraly

Moyens d'action

- Relations avec la Presse
- Communication interne

Implication dans les structures

- Conseil de Développement de la Métropole: suivi du PDU...
- Avec le SYTRAL : Participation à la CCSP, Groupes de travail du PDU. Il serait souhaitable que nous puissions être associés aux réunions techniques sur les projets.
- Avec la Région: Comités d'usagers de la SNCF ?
- FNAUT : Conseil National, Bureau

Lyon Métro Transports Publics est adhérente à la FNAUT. Maurice Abeille participant aux différents conseils nationaux et au bureau jusqu'à l'AG 2016, le 9 avril, ne se représentera pas.

Bernard Girard accepte d'être candidat à sa succession au seul CN.

Travail sur le métro

Il est souhaitable que Lyon Métro TP conserve dans ses propositions de développement du réseau métro le sérieux dont l'association a fait preuve lors de sa création. Une ligne de métro dessinée sur un coin de table n'est pas automatiquement bonne, viable et défendable.

Les premières lignes suggérées par Lyon Métro (TP) dans les années 60/70, reprises par les élus et la Semaly, couvraient des trajets très urbains, très achalandés, traversaient des lieux où tout au long de la journée, les échanges inter-quartiers étaient nombreux et relativement courts, et où on était sûr de trouver une clientèle nombreuse.

Les stations proposées étaient très pratiques par leur très faible profondeur (25 marches entre la rue et le quai !), leur situation dans des quartiers très denses. Par leur nombre et la faible distance moyenne qui les séparaient, elles ont permis de remplacer plusieurs lignes de bus qui circulaient mal et pour lesquels il n'y avait que très peu de possibilité de dégager des sites propres en surface, d'où certaines économies d'exploitation.

Il faudrait que les futurs projets et propositions de métro, qu'ils (ou elles) viennent de Lyon Métro TP ou d'ailleurs, approchent cette efficacité des lignes existantes.

Il faut penser à la performance du système pour la proximité, ne pas privilégier la vitesse pour quelques uns sur une grande distance (qui risque surtout de contribuer à l'étalement de l'agglomération), mais les gains sur courte distance, pour un maximum de voyageurs (ex, le temps de parcours entre Perrache et Trion en heure de pointe, avec les bouchons sur Choulans)

Il semble que de longues lignes en banlieue, avec des stations trop distantes, ne permettent pas d'alléger le réseau bus pour la desserte fine des quartiers, et puissent du coup être un mauvais calcul : chères à construire, insuffisamment attractives, elle seront aussi très déficitaires en exploitation.

Un exemple, la ligne D arrêtée à gare de Vénissieux en 1992. Les voyageurs étaient déposés et devaient attendre au milieu de « rien » les bus pour continuer sur tous les quartiers de Vénissieux, et ces bus ne passaient pas toutes les 3 minutes. Notez qu'en 25 ans cette station n'a donné lieu à aucun développement urbain à proximité.

Des études comparant divers systèmes vers les Minguettes plaçaient une station de métro en plein centre du quartier, à mi longueur sous l'avenue Jean Gagne. L'embêtant c'est que les extrémités de la ZUP sont à plus d'un kilomètre, un quart d'heure à pied, ou l'alternative d'attendre encore un bus. Le tramway, utilisé pour des déplacements internes à Vénissieux et même aux seules Minguettes s'est montré plus adapté que ne l'aurait été cette station de métro unique.

Un autre exemple, c'est le prolongement de la ligne B aux Hôpitaux sud : Malgré nos demandes associatives aucune station intermédiaire ne desservira le quartier Montmein (3000 habitants) au pied duquel passera la ligne. Ici encore obligation d'attendre un bus bien moins fréquent qu'un métro.

Pire, il y aura plusieurs hectomètres de distance et plusieurs décamètres de différence d'altitude entre les quais du métro et certaines parties de l'hôpital. Il faudra des navettes pour compléter, c'est marcher sur la tête.

Pour toutes les propositions il faudra se poser les questions :

POUR QUI : Y a t-il, y aura t-il des habitants, des voyageurs en nombre suffisant. La voiture fera t-elle concurrence ? (c'est assez probable en périphérie, moins dense, où se garer reste facile.

POUR QUOI : habitats, emplois centraux, emplois de périphérie, pôles de vie intense ?

COMMENT ? Etayer par une étude solide sur la faisabilité et les aspects techniques, en allant assez loin dans le détail. *Par exemple lorsque nous disons prolonger le métro A vers la Confluence, compte tenu de la présence de la gare, du tram sur Charlemagne, des projets du Sytral pour les prochaines années (T2 à Suchet), c'est à nous de fournir une solution qui tienne la route. Une solution qui pouvait fonctionner en 1995 ne peut parfois plus le faire en 2016.*

FINANCES : On ne peut pas faire l'impasse sur ce domaine. Nous assistons aux Conseils syndicaux du Sytral, où nous recevons de la documentation qui nous indique les limites financières. Il n'est pas sérieux de se dérober par des formule du style « l'argent, il y en a ». La recherche de nouvelles ressources pour le financement des TC, telle la vignette multimodale de zone ou d'autres mesures, est un point essentiel à soutenir par LMTP. L'instauration d'un péage est par contre une mesure que n'approuvent pas tous les membres de l'Association.

QUAND : Les investissements inscrits au Plan de mandat 2015 – 2020 amputeront jusqu'en fin 2023 toute capacité dans d'autres investissements. Ensuite, le Sytral pense disposer d'environ 100/150 M€ par an, somme sur

laquelle il devra de toute façon prendre pour acheter de nouveaux matériels roulants permettant de renouveler ou accroître le parc.

et

EST-CE JUSTIFIÉ, justement dimensionné, adapté aux besoins actuels et futurs ? Ce projet oblige-t-il à casser des aménagements récents sur des modes autres que métro (tram sur le cours Charlemagne ou bus haut niveau de service, par exemple) ?

CENSE : Est-ce raisonnable du point de vue du développement de l'agglomération ? Est-ce capable de diminuer la circulation automobile ? Faut-il un projet pour que 5 Genassiens puissent aller travailler à Marcy l'Etoile ? Ne doit-on pas voir plus court ?

POSSIBLE : quels sont les obstacles à la réalisation de la proposition ? *Par exemple la Presqu'île est aujourd'hui truffée de parkings souterrains.*

REMPLOCABLE : Une solution alternative plus simple, moins coûteuse, pouvant être adoptée plus vite, existe-t-elle ?

Chacun de nous, lorsqu'il souhaite voir un projet devenir celui de Lyon Métro TP devrait accepter cette démarche à l'appui de son dossier, qu'on analysera en réunion de C.A ou en « comité technique ».

Lors de réunions dans les derniers mois, on a re-évoqué une ligne reliant les arrondissements ouest lyonnais, une ligne entre la presqu'île et Part-Dieu, une ligne vers Saint Clair. Je propose que les promoteurs fassent une démarche et acceptent une analyse du projet suivant les « critères » ci dessus.

On pourrait également voir ce qu'il est possible de faire entre Alai et le centre ville, une fois que le Sytral aura rendu l'étude de faisabilité de métro inscrite au Plan de mandat, sachant que « ... si les études estiment le coût à 300 millions d'euros, c'est faisable. En revanche, si le coût est plus élevé, ce sera compliqué. En fait, il ne faudrait pas que le budget consacré à la construction de cette ligne de métro dépasse le tiers du budget du Sytral, un milliard d'euros sur un mandat. » (cit. Mr Rudigoz, maire du 5ème et Administrateur du Sytral).

Bernard PAULIN

Bernard GIRARD