

LYON-MÉTRO TRANSPORTS PUBLICS

Tel : 06 26 82 62 40

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

32, rue Sainte Hélène 69002 LYON

8/07/2014

Objet : Enquête publique relative à l'aménagement et l'extension de la ligne T3 pour faciliter l'exploitation commune de T3/Rhôneexpress et permettre la desserte du Grand Stade

Depuis le début de ce projet de nouveau stade, Lyon-Métro-Transports Publics a pris nettement position contre sa localisation géographique. Le critère premier du choix de cette implantation est la possibilité pour le patron de l'OL d'opérer une spéculation foncière lui apportant des ressources pour la réalisation du stade. Il fallait pour cela 50 hectares, et tout a ensuite été asservi à cette réclamation.

La localisation au Montout qui s'ensuit implique de réaliser des investissements lourds de desserte en transports collectifs. Ces investissements liés uniquement à la desserte du stade n'apporteront pas d'offre TC supplémentaire pour les résidents du secteur. Le trafic normal des TC sera même très perturbé lors des événements au stade dont la fréquentation est très certainement nettement surévaluée du fait des piètres résultats actuels de l'équipe, de l'éloignement de ce stade par rapport au centre ville et donc des difficultés d'accès.

Cette nouvelle enquête publique arrive après que la Cour Administrative d'Appel a confirmé l'annulation de la déclaration d'utilité publique relative au prolongement du tramway vers le Grand Stade.

Le dossier porte sur les investissements énumérés ci-dessous :

« Le contenu du projet soumis à concertation intègre l'ensemble des éléments déjà portés à la connaissance du public, de manière détaillée, dans le cadre des procédures d'enquête mises en œuvre ; aucune variante n'est apportée aux projets précédemment présentés. Il s'agit principalement de :

- la réalisation d'un débranchement de la ligne de tramway T3 à hauteur de la route de Jonage, à Décines ;*
- la création d'un nouveau terminus situé à proximité du Grand Stade, nécessitant la construction d'une gare spécifique ;*
- la construction d'un ouvrage d'art permettant le franchissement de l'avenue Jean Jaurès, à Décines ; et*
- d'un débranchement de la ligne de tramway, au niveau de la station Meyzieu Z.I., créant ainsi une voie supplémentaire avec quais de reprise des voyageurs et permettant la desserte du nouveau parc relais ;*
- d'ajout de quais à la station La Soie (Vaulx-en-Velin) situés côté pôle multimodal permettant à des rames n'offrant pas le même service de desserte, de stationner en même temps sans perturber les services T3 et Rhôneexpress ;*
- de l'aménagement de la plate-forme « Part-Dieu Sud » (constituée en partie de l'îlot Millon à Lyon 3^{ème}) comprenant la réalisation d'une aire d'attente, de régulation des rames et d'un quai.»*

Une partie de ces travaux a déjà été réalisée dans le cadre des travaux effectués pour prétendument améliorer la cohabitation entre T3 et Rhônexpress. D'ailleurs la Cour a dénoncé la séparation factice initiale des coûts entre ces deux opérations ce qui permet de sous-estimer le coût réel des investissements spécifiques au Stade.

Il serait beaucoup plus urgent, pour répondre aux besoins des habitants du Grand Lyon, de réaliser en priorité d'autres investissements figurant au PDU, notamment la transformation en tramway de la ligne C3, aujourd'hui la plus importante assurée en mode bus/trolleybus et régulièrement saturée, et les prolongements de la ligne de métro B. Ces autres investissements seraient beaucoup plus utiles à l'ensemble de la population que ceux objets de la présente enquête publique.

Ce stade au Montout ne pourra de toute façon jamais être correctement desservi par les TC. Il est lamentable que le SYTRAL gaspille 66 millions d'argent public, somme qu'on a vue à peu près quadrupler depuis les toutes premières estimations de coûts, pour ce seul projet, celui d'une unique entreprise privée, et qui ne servira que 20 ou 30 fois par an.

Comme mis en lumière par l'Avis délibéré de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, adopté dans sa séance du 23 avril 2014 sur le Projet objet de la présente enquête :

Les navettes tram projetées auraient une capacité très insuffisante pour desservir le stade de Décines. Compte tenu des longues distances à parcourir, elles immobiliseraient près du quart des rames desservant les usagers réguliers de l'ensemble des lignes de tramway. Elles perturberaient par ailleurs le fonctionnement de la ligne T3 de Part Dieu à Meyzieu (réduction à 50 km/h de la vitesse maximale possible, au lieu de 70 km/h), le service Rhônexpress vers Saint Exupéry, et le trafic routier aux 30 passages à niveau traversés par cette ligne.

On peut même craindre que l'exploitant de Rhônexpress demande des pénalités si il n'arrive pas à respecter les horaires contractuels (desserte de l'aéroport en moins de 30 minutes). Pire il s'avèrera très certainement nécessaire de remplacer les passages à niveau les plus pénalisés par des passages dénivelés et à quel coût ?

L'Autorité environnementale dénonce la fragilité de l'exploitation et, sur ce point, le mutisme du SYTRAL dans le dossier qu'il lui a adressé.

En conséquence Lyon-Métro-Transports Publics exprime à nouveau sa désapprobation sur cette opération qui malgré les avatars dans la présentation reste la même, et son souhait que soit conservé le Stade de Gerland, propriété de la ville de Lyon, très bien desservi par la ligne B du métro depuis son prolongement à Oullins, par la mise en service de la ligne de tram T1 prolongée de Confluences à Gerland, par des bus et par la création annoncée du tram sur l'axe fort A7 Gerland - Etats Unis - Hôpitaux Est.

Lyon-Métro TP
Lyon, le 7 juillet 2014