



LYON-METRO TRANSPORTS PUBLICS

Association affiliée à la FNAUT

Tel 04.72.77.19.88 Fax 04.72.77.19.89

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

22 avril 2014

Note d'orientation 2014

Les constats sur la situation des transports collectifs de l'agglomération lyonnaise ont peu évolué par rapport aux années antérieures. Cette note, est donc volontairement courte et présente nos pistes d'action pour l'année 2014 et donne un bilan de nos activités 2013.

Approche de Lyon-Métro Transports Publics sur la politique globale des déplacements

La question des déplacements reste toujours l'une des préoccupations premières des Grands Lyonnais.

Notre approche d'une politique globale des déplacements au niveau de la future Métropole et même au-delà, lorsque nous travaillons au niveau du Pôle Métropolitain, reste conforme aux engagements du PDU de l'agglomération lyonnaise, révisé en 2005. Elle doit néanmoins tenir compte des évolutions intervenues depuis 2005. C'est dans ce cadre que nous Copilotons la commission Aménagement Déplacements du Conseil de Développement du Grand Lyon (Cdd).

1. La limitation de l'usage de la voiture

Respecter la diminution des rejets de gaz à effets de serre (GES) nécessite, en conformité avec les engagements nationaux de Grenelle, malheureusement bien compromis depuis quelques temps, de réduire notamment ceux émis par les transports de 20% pour 2020 et de diviser la globalité par 4, d'ici à 2050. Il est donc indispensable de limiter et même réduire l'usage de la voiture en ville (moitié des émissions des transports routiers). Pour cela, sans hiérarchisation :

- Le stationnement des pendulaires dans les quartiers bien desservis en TC, notamment en centre ville doit être dissuadé grâce au renforcement de la politique actuelle des parcs relais aux gares, stations de métro et de tramway et corrélativement la réduction du nombre de places de stationnement voitures en centre ville. Cette mesure nécessaire n'est cependant pas suffisante et pose souvent des difficultés d'intégration dans le tissu urbain
- Des zones de rencontre pourraient être créées dans certains centres de quartiers.
- Le gel des pénétrantes routières, comme le prévoit le PDU, doit être respecté, surtout si une alternative ferroviaire est proposable. Tel est le cas du projet de l'A45. C'est le cas

également de l'arrivée de l'A89 dans l'agglomération lyonnaise ainsi que « l'Anneau des Sciences »

- Surtout, des efforts importants de productivité externe doivent être faits, notamment la priorité aux feux tricolores pour les bus et la création de couloirs réservés sur les voies congestionnées, dont le cours Lafayette est un exemple majeur.
- Le contournement fret ferroviaire (CFAL), ainsi que le traitement du nœud ferroviaire lyonnais restent des priorités pour permettre une véritable alternative par les TER à l'utilisation de la voiture, même si leur horizon de réalisation semble s'éloigner de plus en plus.
- Concernant les projets routiers, qui ne font pas partie des thèmes correspondant aux statuts de notre association, ces derniers ne doivent pas être en concurrence avec le développement et le financement des transports collectifs.

2. L'intermodalité

- La création d'une tarification intégrée (carte OÙRA) est un bon début, mais il est indispensable d'arriver à une véritable tarification multimodale au sein de la Métropole et même du Pôle Métropolitain, y compris pour les non abonnés. Le Pôle Métropolitain intègre cet objectif dans ses priorités d'action via le Syndicat Mixte Métropolitain qui a mis à l'étude cette tarification intégrée. Nous l'appuierons avec force si sa mise en œuvre est rapide, mais nous n'avons aucune information sur l'avancement des travaux du Syndicat. Elle devra être réellement incitative et prendre en compte l'ensemble de la chaîne de transport et des synergies potentielles entre le réseau TCL, le tram-train de l'Ouest lyonnais, Rhônexpress, les TER et les cars des réseaux du Rhône et de l'Isère au moins dans un premier temps. Elle devrait ensuite inclure les autres services à la mobilité, vélos en libre-service etc... ainsi que l'usage des réseaux des autres agglomérations du Pôle Métropolitain.

L'aménagement des pôles d'échange en terme d'accueil des usagers et de traitement de la fonction transport doit minimiser les cheminements et prévoir de bonnes conditions d'attente, ex : la gare Saint-Paul (liaison directe TER/trolleybus interdite !!), Part Dieu, etc. Ou encore une réelle valorisation de la gare de Vénissieux dont le potentiel est très largement sous exploité (proximité de nombreuses zones industrielles, d'un campus universitaire, accès privilégié au réseau TCL du quart sud-est de l'agglomération).

(cf. résultats groupe de travail du Conseil de Développement sur ce thème, co-piloté par LMTP).

2. Le réseau de métro

Le dossier de prospective du réseau de métro fait le point des réflexions de LMTP et reste toujours d'actualité, d'autant plus que deux des listes pour les élections municipales s'en inspire.

3 Le réseau de surface

- **Tramways :**

Les lignes T1 et T2 sont encore bien trop lentes, du fait d'une priorité aux feux non systématique La ligne T3 a des fréquences trop faibles en heures creuses (16 minutes), mais les problèmes de capacité en heure de pointe se sont améliorés grâce à la mise en service de rames de capacité supérieures. L'arrêt Feuillat, demandé de longue date par LMTP, dont la faisabilité était à l'étude en 2012, n'apparaît plus dans les documents du Sytral ! De plus les réflexions menées dans le cadre de la révision du PLU-H montrent qu'il faudra travailler sur les possibilités de créer des services express sur cette ligne.

La mise en service de T4, a permis enfin une première mise en réseau des lignes T1 et T4, demande faite par LMTP depuis la création du réseau de tramways. Mais il reste de

nombreux aménagements à réaliser comme par exemple le croisement de T2 et T4 à « Jet d'Eau » qui ne permet pas leur interconnexion ...

Nous n'avons pas désapprouvé la décision de réaliser un prolongement de T2 à Eurexpo, (cf. avis de LMTP lors de la consultation et de l'enquête publique) non pas sur son passage par l'Avenue F Mitterrand mais sur le fait de shunter le pôle d'échange des 7 Chemins qui ne permettra pas sa connexion avec A8. Nous avons également désapprouvé, dans le cadre de l'enquête publique, le choix de prolonger ensuite T2 jusqu'au Rd Point R Cassin qui n'est justifiée que par son futur prolongement jusqu'au Grand Stade., dont nous avons toujours stigmatisé sa localisation trop éloignée de tout axe structurant lourd. Les investissements liés à la desserte de ce Stade se font au détriment des priorités définies par le PDU, notamment les axes A7 et A8 qui ont vocation à être exploités en tramways.

La priorité serait de commencer A8 en créant une liaison Gare de Vénissieux-Université de Bron, pour rejoindre ensuite les 7 Chemins, puis La Soie et pourquoi pas, à plus longue échéance, Vaulx-en-Velin.

Le prolongement de T2 à Debourg est une belle réalisation. Il amorce A7 qui, devenant ainsi T7, devrait être prolongé rapidement, mais devrait ne semble pas être encore la priorité du Sytral.

Tous ces éléments seront précisés dans le dossier en préparation.

- **Bus, Trolleybus**

La réalisation de la restructuration dite Atobus est une réussite relative à mettre à l'actif du Sytral et de Keolis.

Cependant LMTP rappelle que les périodes de pointe subsistent, même si de nouveaux motifs se multiplient en journée. On ne peut donc que regretter les baisses de fréquences réalisées sur certaines lignes en période de pointe. De plus, la transformation de lignes de trolleybus en autobus est regrettable du point de vue confort et énergétique.

Les pistes d'action 2014

Les pistes d'action pour 2014 se structurent, comme les années précédentes, en trois catégories :

- la présence sur le terrain, l'écoute des usagers ;
- les propositions à court et moyen termes et les dossiers de prospective ;
- l'implication permanente dans les structures de concertation.

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

- Les relations avec les usagers sont incontournables et pourtant nous sommes particulièrement déficients sur ce point. Ce problème est à relier avec la réflexion à mener sur quelle l'évolution donner à notre association **après 50 ans d'existence...**

- Notre permanence du Jeudi après-midi est supprimée

- Seul le CA se réunit avec une périodicité à peu près mensuelle, mais il subsiste le problème récurrent du lien avec l'ensemble des adhérents. Le fichier d'adresses courriels est loin d'être complet et comporte beaucoup d'adresses obsolètes.

- Il n'y a plus d'organisation de conférences, qui était un moyen de faire connaître notre association. Un membre de l'association veut-il se charger d'en organiser ?

- La communication régulière avec la presse locale est de plus en plus difficile. Quelles formes nouvelles devons-nous privilégier ?

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.

Nous continuons à demander qu'une meilleure intégration tarifaire de Rhônexpress avec le réseau TCL soit réalisée. Par ailleurs sur cet axe, nous avons fait des propositions claires sur l'idée de TCSP Nord Isère (prolongement de T3) dont il faut suivre l'avancement de ces propositions auprès des collectivités concernées.

La coordination et le développement des transports publics au niveau du Pôle Métropolitain devront avancer rapidement pour qu'elle soit véritablement « intégrée » par la population. Le prolongement de la ligne B à Oullins est une réussite. Nous demandons avec insistance que, dans les plus brefs délais, soit assurée la possibilité d'organiser un pôle d'échange modèle à proximité des hôpitaux Sud en direction de l'A.450. Les dossiers que nous avons élaborés dès 2011 sur ce sujet et les propositions complémentaires faites dans le cadre du débat public sur l'Anneau des Sciences montrent des possibilités fortes d'amélioration des transports dans ce secteur du Sud-Ouest de l'agglomération.

Nos propositions sur les extensions et le maillage du réseau de tramways font l'objet d'un dossier que nous espérons pouvoir finaliser avant l'été 2014.

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, puis bientôt de la future Métropole, mais aussi au niveau du bassin de vie et même au delà pour tenir compte de grands projets qui ont une influence sur l'agglomération.

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

Le Conseil de Développement du Grand Lyon (CDD), reste un lieu privilégié pour faire entendre nos points de vue. Nous y avons eu une participation très active. Un travail est actuellement en cours sur la refondation du CDD qui sera mis en place avec la Métropole.

Des membres de l'association doivent assister, dans la mesure du possible au comité syndical du Sytral ou aux différentes instances lorsque un sujet relatif aux transports doit y être abordé. Nous constatons néanmoins que les relations avec le Sytral sont devenues inexistantes.

Nous participons à la CCSPL du Sytral.

4 Quelle évolution donner à LMTP ?

Les effectifs diminuent d'année en année par manque de renouvellement et donc d'apport de sang neuf.

Si l'on veut que l'association continue d'exister et prendre un nouveau souffle, il est nécessaire de reconstituer une équipe travaillant de façon collective et renouant des liens plus forts avec les associations agissant sur les mêmes thématiques.

Une action spécifique sera préparée pour fêter à l'Automne les 50 ans de l'association. Elle devrait marquer un nouveau départ.

Nous sommes expressément demandeurs de propositions !