



La lettre de Lyon Métro Transports Publics n° 2

Membre de la FNAUT

Juin 2006

Le mot du président

Voici enfin le n° 2 de la lettre de Lyon Métro que nous vous avons déjà promis l'année passé. Ce n° comporte beaucoup d'imperfections et la forme de cette lettre pour laquelle nous souhaiterions une périodicité bi annuelle est loin d'être figée. Toutes vos suggestions et propositions d'articles recevront un accueil très favorable de la part de l'équipe de rédaction.

Lors de notre assemblée générale du 2 mars 2007, nous avons constaté que nous avons réalisé un certain nombre d'actions ou dossiers durant l'année écoulée :

À savoir :

- *La réalisation de deux dossiers de prospective, « La Passante » et le « Dossier ferroviaire » que est à votre disposition aujourd'hui*
- *Constat et propositions d'améliorations à court terme du réseau de surface*
- *Prise de position sur plusieurs sujets d'actualité (cf. rapport d'activité)*

- *Organisation de conférences et de visites*
- *Courriers conjoints avec Darly*
- *Participation active au Conseil de Développement du Grand Lyon et plus particulièrement sur son avis sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Scot de l'agglomération lyonnaise et sur la vision métropolitaine à l'horizon 2020*

Cette liste n'est pas exhaustive mais fait apparaître déjà un travail important mais encore insuffisant puisque nous n'étions pas arrivé à réaliser ce bulletin de liaison

Nous avons également défini trois catégories d'actions à mener :

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

Propositions de Lyon Métro -Transports Publics Lyon 2020 Vision Métropolitaine

Le projet de Vision Métropolitaine à l'horizon 2020 n'a pas pour objet de se substituer au Scot ou aux diverses démarches de planification et donc de présenter des propositions structurées en matière d'organisation des déplacements.

Néanmoins il ne peut faire totalement abstraction de ce thème et de fait l'effleure à plusieurs reprises mais à notre avis de façon beaucoup trop succincte et sans ligne forte.

Il est normal que ce thème apparaisse à plusieurs reprises mais il serait plus fort si, une présentation succincte d'une vision de l'accessibilité et de l'organisation des déplacements était présentée.

Nous proposons l'approche suivante :

Pour que l'aire métropolitaine lyonnaise devienne une véritable métropole internationale, innovante et motrice sur le plan de l'action environnementale, un programme ambitieux d'organisation des transports et déplacements doit être mis en œuvre dans la décennie qui vient.

Les contraintes environnementales, la mise en œuvre du plan climat du Grand Lyon et du plan de protection de l'atmosphère, ainsi que le respect des accords internationaux sur l'effet de serre et la lutte contre le réchauffement climatique nécessitent de mettre en œuvre une politique limitant le plus possible l'usage de la voiture au profit des modes collectifs et des modes doux.

Pour ce faire, un moratoire ou même l'abandon d'une partie des grands projets de contournements autoroutiers, (A45, COL..) bien que prévus dans la DTA devra être décidé, avec en contre partie un développement très fort des transports collectifs pour conserver un niveau d'accessibilité digne d'une grande métropole.

L'organisation des transports publics doit être réalisée ou tout au moins coordonnée au niveau de l'aire urbaine, ce qui nécessite une organisation institutionnelle modernisée et efficace, la mise en place de sources de financements confortables et pérennes et un projet fort et cohérent intégrant tout autant des investissements nouveaux qu'une politique de qualité de service et tarifaire innovante. Toute décision d'implantation de grands équipements structurants, tel le grand stade, ne devrait être prise qu'après avoir validé la possibilité d'une desserte prioritaire par les transports publics.

1 L'armature du projet devrait porter sur :

- Le bon achèvement des investissements en cours T4 et orientation vers T5-T6, métro ligne B prolongé jusque vers les hôpitaux sud avec création d'un grand pôle d'échange multimodal et les lignes fortes du PDU.
- Accélération de la modernisation des infrastructures ferroviaires pour permettre un service efficace, l'amélioration des fréquences et un cadencement attractif (achèvement de REAL).
- Mise en service des trams trains de l'Ouest lyonnais et leur raccordement au réseau de l'Est lyonnais, soit par le projet ambitieux de « la Passante », présenté dans un récent dossier de LMTP soit, si celui-ci s'avérait hors de proportion pour les finances locales, par la recherche d'une connexion tout ou partie en surface. Plusieurs études sur ce sujet ont déjà été réalisées montrant leur faisabilité.

Cette liaison Est -Ouest ne devra pas oublier la desserte d'Eurexpo (prévue par le projet « Passante », absolument indispensable pour le rayonnement de l'agglomération.

- Création de Parcs Relais
- La remise à niveau de l'ensemble du réseau de surface en transférant un maximum de lignes de bus en trolleybus en cours (accélération des projets C1, C2 et C3 et développement du concept sur d'autres axes importants), mise en œuvre rapide d'une vraie politique de priorité aux bus par le développement de sites protégés et de priorité aux carrefours, et création de lignes de rocade pour assurer de bonnes liaisons entre les pôles secondaires, points d'appui du développement de l'agglomération..
- Une tarification cohérente et totalement intégrée notamment avec la SNCF permettant avec le même abonnement l'utilisation sur un axe du mode le plus pratique ou le plus rapide quel qu'en soit l'exploitant.

- Par ailleurs la cohérence de la politique globale de déplacement passe également par un plan ambitieux de pistes et bandes cyclables pour conforter les tendances de résurrection de ce mode de déplacement « boosté » par l'opération Vélo'v.
- L'accentuation de la mise en œuvre des PDE et PDA ainsi que des Pedibus pour les jeunes scolaires ainsi qu'une politique ambitieuse de modération de la circulation des voitures en ville (zones 30, politique de stationnement...)

2 La mise en place de cette politique nécessite de revoir l'organisation institutionnelle

La création d'un grand syndicat mixte au niveau de l'aire urbaine permettrait d'assurer la coordination tarifaire et des services ainsi que la mise en œuvre des grands projets structurants. Ce grand syndicat pourrait bénéficier de ressources supplémentaires grâce à la possibilité d'instauration du Versement Transport Additionnel. D'autres sources sont également à rechercher comme le péage urbain ou zonal, ou une taxation des promoteurs bénéficiant de plus values grâce aux TC.

Par souci de cohérence d'ensemble et pour assurer un bon équilibre avec les autres autorités organisatrices de transport intégrées dans ce syndicat, il apparaîtrait judicieux que le Sytral soit réintégré au sein du Grand Lyon puisque le Département serait partie prenante de ce syndicat mixte au même titre que la Région. Une organisation du type de celle de la région Ile de France, avec des autorités organisatrices de proximité, pourrait être envisagée mais nécessite le vote d'une loi.

3 Tarification des déplacements

Mais pour être complète et afin de concilier l'obtention de moyens financiers nouveaux et inciter au report de l'usage de la voiture sur les transports publics en mettant en œuvre la deuxième mesure prévue par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), il conviendra de mettre en œuvre une stratégie de tarification des déplacements.

Celle-ci peut prendre la forme du péage urbain, mais dont l'acceptabilité restera difficile pour la population comme l'ont montré plusieurs études réalisées il y a quelques années dans le cadre de projets européens.

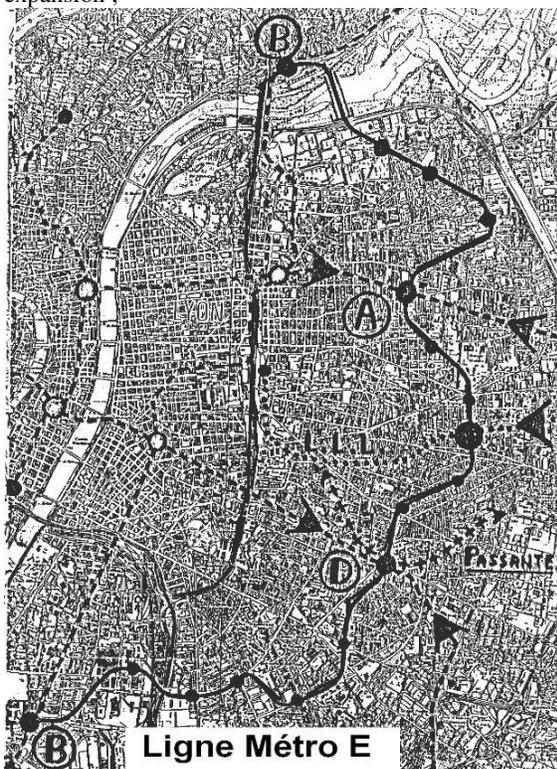
Par contre la piste de réflexion sur le principe d'une carte multimodale donnant en contre - partie l'accès gratuit aux réseaux urbains nous semble plus judicieuse et surtout aurait une acceptabilité beaucoup plus grande.

Elle nécessite encore d'étudier la façon de rendre opérationnel ce concept, étude qui devrait être entreprise le plus rapidement possible.

Libres propos de nos adhérents

Le Gone et son métro

Depuis 1863, (Londres) tous les réseaux sont en expansion ;



A ce jour, le réseau de Lyon a des problèmes de capacité. On peut les résoudre par l'ajout de la 4^{ème} caisse et l'automatisme qui permettrait une exploitation à la minute.

Mais les problèmes à venir : énergétiques, pollution et encombrements, vont saturer très vite le réseau lyonnais.

C'est pourquoi il est dès maintenant impératif de prévoir une 5^{ème} ligne de métro, la ligne E, qui déchargerait à contre courant les 4 correspondances actuelles avec un gain de temps très appréciable (voir fléchage) ;

Cet axe, ex A7 ne peut être exploité par un autre mode que le métro. Elle devra être prise en compte pour le futur des TC.

Toutes autres solutions en surface ne paraissent aucunement crédibles vu l'état de l'urbanisation du XIX siècle, donc de l'étroitesse des voiries.

J TORRIERO

De Tours à Lyon en AGC

Le samedi 24 juin devant me rendre de LOCHES (sous préfecture d'Indre & Loire) à LYON pour arriver en fin d'après midi, 3 possibilités ferroviaires s'offraient à moi :

1. départ de Loches à 13H31 par le TER n° 60370 , avec correspondance de 4 minutes,

donc très courte, à Tours pour prendre la « navette » de Saint Pierre des Corps et ensuite le TGV n° 5322 arrivant à Lyon à 17H39.

2. départ de Loches à également 13H31 par car-TER avec correspondance un peu plus longue de 10 minutes à Tours pour continuer par les mêmes trains.
3. départ de Loches en voiture jusqu'à Montrichard à seulement 30 km et prendre à 12H42 le nouveau TER n° 16834 circulant de Tours à Lyon et y arrivant à 17H21.

Ayant testé 2 jours auparavant le TER n° 60368 qui était resté « planté » plus de 3 minutes dans l'avant gare de Tours, je jugeais cette solution trop hasardeuse. La deuxième ne me convenait pas car je n'utilise jamais les cars de la Société Nouvelle des Cars Français et le délai de 10 minutes pouvait également être juste compte tenu des aléas de la route et de la distance un peu plus importante à parcourir à pied à Tours. Je décidais donc de tester le nouveau service TER par AGC qui remplace les « corails ».

Il convient de noter qu'il est très surprenant de constater que le samedi entre Loches et Tours partent exactement à la même minute 13h31, un train et un car qui doivent circuler tous les deux pratiquement vides !.....



Récits et commentaires du parcours en AGC :

- 12H32 – MONTRICHARD : l'AGC est à l'heure, première impression le taux d'occupation est élevé. 3 personnes sont montées avec chacune leur VTT, comme elles sont montées à l'opposé de la zone de stockage des vélos, elles doivent traverser toute la rame en « slalomant » entre les sièges, les guidons étant à la hauteur des têtes des passagers assis côté couloir. Les VTT une fois installés dans leur râtelier la place dans le couloir sera très réduite et 4 strapontins inutilisables.
- 12H52 – SAINT AIGNAN NOYERS : Ras.
- 13H08 – GIEVRES : on est en droit de se poser la question sur l'utilité de cet arrêt assuré que dans ce sens, le symétrique ne s'arrêtant pas, de plus aucune correspondance avec l'ex BA n'est assurée puisque un train venant de Salbris est passé à 12H08 et il faudra attendre 13H40 pour une

correspondance vers Romorantin. Le stationnement à Gièvres se prolonge près de 10 minutes, le conducteur étant sorti avec en main le guide de dépannage, une porte refusant de se fermer. Avec du matériel moins sophistiqué, un bon coup de pied suffisait à solutionner le problème ;

- 13H35 – VIERZON : 6 minutes de retard. Une seule correspondance est offerte 17 minutes plus tard vers Montluçon. Alors que nous sommes à plus de 3 heures de LYON, je décide d'aller aux toilettes. Le premier sanitaire a été condamné et verrouillé automatiquement et le deuxième par l'ASCT. Après contact avec lui, il me conseille d'utiliser celui qu'il a déclaré HS, puisque seul le lavabo est inutilisable.
- 134H54 – BOURGES : toujours 6 minutes de retard, et la même correspondance pour Montluçon.
- 14HXX – SAINCAIZE : Surprenant pas de correspondance de et vers Nevers !.....
- 15H20 – MOULINS SUR ALLIER : pas de correspondance.
- 15H04 – DOMPIERRE SEPT FONTS : arrêt de 2 minutes pour permettre le croisement avec le symétrique. On ne peut qu'être étonné que le croisement soit prévu au tout début de la section à voie unique, alors que de TOURS à MOULINS règne la double voie permettant, comme chacun le sait, en cas de léger retard de croiser sans pénaliser l'autre convoi !....
- 15H41 – DIGOIN : Ras
- 16H00 – PARAY LE MONIAL : arrivée 6 minutes après le départ d'un TER pour Chalon sur Saône !....
- 16H30 – LA MURE SUR AZERGUES : Ras
- 17H41 – LYON PART DIEU : arrivée avec 4 minutes d'avance sur l'horaire et après avoir été « rajeuni » de près de 20 ans, par le tact des rails à coupons très courts qui règnent encore sur des zones assez longues entre Moulins et La mure, ce qui interdit tout assouplissement et rend la lecture cahotique.

Conclusions : malgré une vitesse faible, ce train, qui a pu regagner 10 minutes entre Bourges et Lyon, qui est pénalisé par un arrêt quasiment de service pour le croisement et qui n'assure pratiquement aucune correspondance lors de ses 15 arrêts intermédiaires, est rempli, avec de toute évidence une proportion non négligeable de voyageurs qui font le trajet de bout en bout contrairement à ce qu'affirmait la SNCF l'été dernier.

Pour être complet, mon rapport doit préciser qu'entre MONTRICHARD et LYON les titres de transport n'ont pas été contrôlés.

B. VERDIER

Station Loyasse (ligne métro D)

Lors de la définition de la ligne de métro D, dans les années 80, il a été étudié, sur la demande de Lyon Métro TP, une station Trion, entre St Jean et Gorge de Loup.

Hélas, dans le microcosme lyonnais de l'époque, une ou deux personnes « frileuses », incapables de se projeter dans l'avenir, ont fait repousser, capoter ce projet.

En ce début du XXI siècle, on ne peut qu'éprouver des regrets (flagrants pour certaines personnes du microcosme lyonnais actuel).

Pourtant il paraît encore très possible de « sauver les meubles », quand on voit les problèmes de desserte et de circulation du 5^{ème} A. et au delà ;

Pour y remédier, il serait possible de construire une station appelée « Loyasse-Sarra-Trion » (voir plan ci-joint), profonde de 90 à 100 m comme prévu pour Trion.

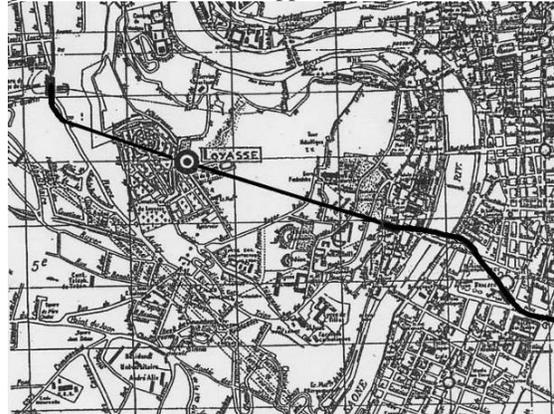
(Cela semble à priori un gros travail, mais qui existe ailleurs, bien sur). Elle serait desservie par des batteries d'ascenseurs, la station aurait bien sur des portes palières type Meteor ou Val.

La hauteur, profondeur n'est pas un obstacle rédhibitoire, quand on sait que plus les ascenseurs sont « hauts » plus ils vont vite.

Pour la station Loyasse/Sarra, reliée à la place Trion, par une galerie Bus de 450m (idem à celle de Vaise vers la Duchère), on pourrait passer les bus 29-30-42-46-49-73-... avec gare Bus à Loyasse, soit souterraine, soit à l'air libre.

Cet équipement « éviterait » enfin le transit de ces lignes par Choulans vers Perrache, les quais de Saône et vers Bellecour, tous ces axes où les Bus ont une vitesse commerciale « ridicule » et coûtant une fortune en exploitation, (libérant aussi la place Bellecour des lignes 29-30., en attendant celles de la Charité et A. Poncet).

Cette station permettrait un gain de 2500 km bus/jour soit entre 600000 et 700000 km annuels, les plus coûteux du réseau de surface et la ou la pollution et les gênes sont difficilement supportables pour le quartier.



Le réseau de surface serait restructuré et seule une mini ligne Perrache-Choulans-Trion métro Loyasse serait nécessaire (en trolleybus de préférence).

Si les travaux d'implantation d'une telle station (que je prétends constructible sans interruption du trafic de la ligne D) semblent conséquents, ils sont sans commune mesure avec les gains d'exploitation à attendre pour la collectivité (énormes économies)

J TORRIERO « le Gone et son métro »

Lyon Métro Transports Publics
MRE-32, rue Sainte Hélène 69002 Lyon
Tel 04 72 77 19 88