



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901
<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Bulletin n° 35 - Janvier 2019

Edito : Débattre pour mieux choisir

Il est beaucoup question de débats dans ce bulletin :
- de ceux que nous organisons deux fois par an, tels ceux prévus en mai prochain sur le projet de loi d'orientation des mobilités, et sur le choix d'un tracé pour le tram T6 Nord.

- de la concertation publique sur le projet de métro E diligentée par le Sytral en mars/avril.

- de grand débat public qui va être lancé d'ici quelques mois sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public sur la consolidation du Nœud Ferroviaire Lyonnais par son maître d'ouvrage SNCF Réseaux. Débat dont l'impact est à la fois local, régional, national et européen, compte tenu de la situation géographique de Lyon sur un grand couloir de passage.

Coïncidence, en ce moment même, un grand débat a été lancé par le Président de la République sur plusieurs grands sujets de société qui se posent à notre pays, et dont le révélateur a été la crise des "gilets jaunes".

Déplacements Citoyens qui a une culture du débat (inscrit dans nos statuts) ne peut que se féliciter de l'existence de ces débats à des échelles plus ou moins larges.

Non pas parce qu'ils seraient en mesure de tout résoudre. Ce serait illusoire. Mais parce que ce sont des outils de dialogue de nature à faire émerger des convergences au delà des multiples différences inhérentes à la nature humaine, et à la vie tout court. Différences d'origines, d'idées, d'objectifs, de statuts sociaux, d'intérêts, de générations, de revenus, de cultures, d'instruction, de religions etc.

Et aussi parce qu'ils représentent une aide précieuse, non pas pour plaire à tous. Ce n'est pas possible. Mais pour mieux choisir. En vue d'un intérêt commun supérieur aux intérêts individuels.

Jean Murard

A vos agendas !

Vous êtes invités
le jeudi 23 mai 2019 de 18h30 à 20h30

au Palais du Travail à Villeurbanne
à échanger sur les deux thèmes suivants

- 1) Incidences pour notre région urbaine de la loi d'orientation des mobilités (L.O.M.)**
- 2) Quel tracé pour le tram T6 des Hôpitaux Est à La Doua ?**

Vœux de notre Conseil d'Administration

Michel Bernard, Olivier Billion, Claude Ferrer, Robert Fréchet, Sylvain-Pierre Fuzelier, Jean Murard, Jean-Claude Reverchon, Paul Roche et Jean-Luc Saber souhaitent à nos adhérents et lecteurs une belle et heureuse année 2019, et à notre région urbaine des déplacements plus citoyens ...

Concertation publique sur le projet de métro E de la Presqu'île à la Gare d'Alaï

Avec, à ses côtés, deux garants émanant de la Commission Nationale du Débat Public, chargés de veiller à la transparence et à l'équilibre des débats, le Sytral organise du 4 mars au 6 mai une concertation publique sur le projet de métro E de la Presqu'île à Alai.

Le terminus de cette ligne, près de la gare d'Alaï, est un "invariant" selon le Sytral. Situé à proximité de la frontière entre Lyon(5ème), Tassin et Francheville, il permettrait de constituer un pôle multimodal à dominante transports en commun. Ce lieu est déjà desservi notamment par la ligne de tram-train Brignais-St Paul, via Chaponost et Francheville, et par plusieurs lignes de bus dont la ligne forte C24 Grézieu-Gorge de Loup, via Craponne.

Le Sytral propose deux variantes pour le point de départ : l'une partant de l'Hôtel de Ville de Lyon (correspondance avec métros A et C) et passerait par Trion, l'autre partant de Bellecour (correspondance avec métros A et D) passerait par St Irénée. Les deux retrouveraient un parcours voisin pour desservir Le Point du Jour et le quartier de Ménival.

C'est la deuxième que nous avons choisi de présenter lors de notre débat du 30 mai 2018 (voir notre bulletin n°34) parmi différentes solutions à même de mieux desservir en transports en commun le 5ème ardt et sa périphérie.

Nous invitons nos adhérents et amis à s'intéresser à ce projet et à cette concertation, qui ne porte que sur une solution "métro" (les hypothèses tram et Bus à Haut niveau de service n'ont pas été retenues).

Il aura une faisabilité complexe, à cause d'un dénivelé important : St Irénée est à une altitude supérieure de 30 m à celle de la Croix-Rousse, et à cause d'une géologie très hétérogène. Ce qui laisse prévoir un investissement élevé (de l'ordre de 1 à 1,2 milliard) pour une fréquentation potentielle qui devrait être plus proche de celle du métro C (35 000 voyages/jour) que de celles des trois autres grandes lignes de métro (A, B, D) qui totalisent ensemble près de 750 000 voyages/jour, soit 250 000 voyages/jours en moyenne pour chacune d'elles).

Mais le métro, en site propre intégral, dispose d'atouts incontestables en terme de régularité et de rapidité, ce qui, dans une perspective à moyen et long terme, lui donne une très bonne attractivité.

Bonne concertation !

Comment renforcer les transports en commun à l'entrée Nord de Lyon, entre Porte de Lyon et le métro D ?

C'était le thème de notre débat du 10 décembre 2018. sur un secteur en pleine évolution, suite à la requalification en boulevard urbain de l'autoroute A6 de Porte de Lyon au tunnel de Fourvière. Comment y donner de nouveaux atouts à nos transports en commun pour qu'ils constituent une alternative attractive à l'utilisation de la voiture ?

En présence notamment d'Etienne Blanc, premier vice-président de la Région Auvergne Rhône-Alpes, de Didier Vullierme, conseiller régional, d'Imery Fustier, adjoint à la mairie d'Ecully, et de responsables du service des déplacements à la Métropole, les objectifs suivants ont été présentés :

- Redonner jusqu'à Lissieu-Dommartin de l'efficacité à la ligne TER St Paul/Gorge de Loup/Lozanne,
- Transformer la ligne 6 Techlid-Gare de Vaise en une ligne express attractive allant du secteur de Porte de Lyon à la Gare de Vaise,
- Redimensionner ou créer des parcs relais, à proximité des lignes express,
- Apporter des améliorations au fonctionnement des lignes de bus du réseau TCL qui irriguent le secteur,
- Étudier des solutions innovantes de mobilité partagée à la demande.

Redonner de l'efficacité à la ligne St Paul-Lozanne :

Cela passe impérativement par la mise à double voie des 1,2 km de voie unique située entre Gorge de Loup et Ecully, sur le tronçon commun aux trois lignes de l'Ouest Lyonnais. Afin d'effectuer, sans rupture de charge, le parcours Gorge de Loup-Lissieu en moins de 20 mn. Sans quoi, le handicap d'une rupture de charge à Tassin resterait rédhibitoire. Si la Région semble d'accord sur l'objectif, l'état actuel des études et des décisions prises depuis 2012, conjointement avec la SNCF et l'Etat, ne laisse pas augurer de la réalisation de ce chantier dans de courts délais.

Créer une ligne de bus express allant du secteur de Porte de Lyon à la Gare de Vaise :

Cette ligne, que la Métropole et le Sytral projettent de mettre en place en 2020 devrait comporter 3 arrêts intermédiaires à Techlid Nord, Techlid Sud et La Sauvegarde au lieu de deux. Elle devrait avoir comme objectif d'effectuer les 8 km de parcours en 18 mn, au lieu des 25 mn annoncées, indignes d'une ligne express. La garantie d'un temps de parcours attractif pour les utilisateurs potentiels de la ligne suppose de porter une attention particulière au site protégé de bus, non seulement sur l'A6 requalifiée en boulevard urbain, mais en deux lieux stratégiques qui sont :

- le franchissement de l'A6 requalifié par le pont du Pérollier, qui doit être direct dans le sens nord-sud, et sur un pont élargi permettant un site propre pour l'ensemble des lignes de bus l'empruntant,
- la traversée du plateau de La Duchère en site protégé, avec une gestion fine des priorités aux feux, et de la cohabitation sur certains tronçons avec les lignes de bus non express (préférence pour le parcours Nord par les avenues de Champagne et Ben Gourion).

Redimensionner ou créer des parcs relais, à proximité des lignes express de transports en commun

Les 150 places annoncées en avril 2018 par la Métropole sont insuffisantes. Il faudrait viser au minimum 500 places supplémentaires dans le secteur situé entre Porte de Lyon et l'ex halte ferroviaire de Limonest sur la ligne de Lozanne,

(suite en haut à droite)

c'est à dire le plus en amont possible du centre de l'agglomération, pour capter une partie de la circulation arrivant au niveau du nouvel échangeur mis en service début 2018 à la jonction entre l'A89 et l'A6.

Apporter des améliorations au fonctionnement des lignes de bus du réseau TCL qui irriguent le secteur :

Le territoire à desservir (env 45 000 habitants et 36 000 emplois d'Ecully à Lissieu) est à urbanisation discontinue, avec alternance de pôles d'habitations (villages, lotissements), d'activités (Techlid), d'enseignement et des coupures vertes. Il est irrigué par des lignes de bus, à partir des pôles d'échanges du métro D, principalement Gare de Vaise (lignes 4, 6, 21, 61 et 89) et Gorge de Loup pour la ligne 3, dont la fréquentation d'ensemble (de l'ordre de 20 000 voyages/jour) a progressé d'environ 20 % entre 2012 et 2017, ce qui est encourageant.

Citons parmi les points à améliorer :

- la création d'un double site propre pour le franchissement du pont du Pérollier élargi, indispensable non seulement à la ligne express à créer sur l'axe Porte de Lyon-Gare de Vaise, mais aux autres lignes de bus ayant à franchir l'A6 requalifiée,
- le prolongement de la ligne C6 (Part Dieu-Gare de Vaise- Le Pérollier jusqu'au Campus Lyon Ouest Ecully),
- la mise en place de nouveaux sites protégés entre Charrière Blanche et le Pont d'Ecully; notamment pour la ligne 3,
- l'augmentation des fréquences des lignes surchargées en heures de pointe.

Étudier des solutions innovantes de mobilité partagée à la demande

Enfin il serait souhaitable que soient mises à l'étude dans ce secteur nord de Lyon, en complément de la ligne express à mettre en place, des solutions innovantes de mobilité partagée à la demande, qui utilisent des applications numériques appropriées et des taxis-bus de 8 à 16 passagers.

Ces solutions permettraient dans les zones semi-denses de réduire l'utilisation des véhicules personnels et les budgets mobilité correspondants.

(voir ci-joint en annexe à ce bulletin le compte rendu d'une étude prospective de transports partagés à la demande effectuée pour Dublin).

70 km/h sur le boulevard Laurent Bonnevey?

Comme la limitation de la vitesse à 80 km/h au lieu de 90 km/h sur la plupart des routes départementales courant 2018, la réduction à 70 km/h de la vitesse autorisée sur le Boulevard Laurent Bonnevey, qui devrait être mise en vigueur par la Métropole prochainement, fait l'objet de nombreuses critiques.

Ces deux mesures ont cependant des objectifs communs :

- elles contribuent à réduire l'accidentologie et la mortalité sur nos routes,
- elles engendrent une réduction des consommations de carburants, qui va dans le bon sens, non seulement pour les porte-monnaie de chacun, mais pour la pollution de l'air et pour le climat (moins d'émissions de gaz à effet de serre), pour les nuisances sonores (moins de bruit), et aussi pour l'atténuation du déficit de la balance commerciale de la France pour les produits pétroliers.

Mais, et c'est là que le bât blesse, l'impression désagréable de "se traîner" et de "perdre son temps" fait souvent disparaître chez bon nombre d'automobilistes toute autre considération.

Fréquentation TCL : Progression moins forte de 2014 à 2017

Elle est mesurée en nombre de voyages, c'est-à-dire en nombre de montées dans les véhicules de transport. Un déplacement en TC peut donc comporter un ou plusieurs voyages : en moyenne 1,65 à Lyon en 2012

Voici les principaux chiffres pour 2017 en millions de voyages :

Méto A : Perrache-Vaulx en Velin La Soie	68,7	
Méto B : Charpennes-Gare d'Oullins	48,2	
Méto C : Hôtel de Ville-Croix Rousse-Cuire	9,6	
Méto D : Gare de Vaise-Gare de Vénissieux	79,1	
Total méto	205,6	43,8%
Tram T1 : Gerland-Confluent-IUT Feysine	30,9	
Tram T2 : Perrache-Grange Blanche-St Priest	24,5	
Tram T3 : Part Dieu-La Soie- Meyzieu Z.I.	12,3	
Tram T4 : La Doua-Part Dieu-Feyzin	25,0	
Tram T5 : Grange Blanche-Eurexpo	2,3	
Total tramway	95,0	20,2 %
Bus C3 : St Paul-Vaulx en Velin	12,4	
Autres lignes de bus	152,2	
Total lignes de bus	164,6	35,0%
Funiculaires St-Just et Fourvière :	4,7	1,0%
Total TCL	469,9	100,0%
	=====	=====

La fréquentation totale est passée de :
270 millions de voyages (source Kéolis) en 2003
à 452 millions en 2014,
et à 470 millions en 2017, soit une progression de 4 %
seulement de 2014 à 2017, en 3 ans, contre + 67% de 2003 à
2014, en 11 ans !

Cette progression plus faible tient d'abord à l'absence de nouveaux développements du réseau depuis février 2014, date du prolongement du tram T1 de Confluent à Gerland. Elle tient aussi aux travaux de construction du double site protégé sur la ligne de bus C3 entre le Pont Lafayette et Laurent Bonnevey, qui ont perturbé fortement la dite ligne (23 % de voyages en moins de 2014 à 2017), mais aussi plusieurs autres lignes de bus devant emprunter ou croiser les secteurs en chantier.

Avec environ **330 voyages par an et par habitant**, la fréquentation du réseau TCL se situe, Paris mis à part, très au-dessus de celle des autres grandes villes françaises. Avec leurs 33 km, **les 4 lignes de méto, totalisent près de 44 % des voyages, et les 5 lignes de tram, avec leurs 61 km, en assurent plus de 20 %.**

Démarrage travaux tunnelier pour prolongement méto aux Hôpitaux Sud

Le premier coup de pelle symbolique a été donné en octobre 2018 par Fouziya Bouzerda, la présidente du Sytral.

Déplacements Citoyens qui milite pour ce prolongement depuis sa création (en 1997) se félicite de voir avancer ce chantier pour une mise en service au 1er semestre 2023.

Les 2,5 kms à construire à partir de la gare d'Oullins, plus la mise en place prochaine (début 2020) d'une conduite automatique intégrale, vont permettre à la ligne B d'accéder pleinement à la notoriété de ses deux grandes sœurs, les lignes A et D.

Réhabiliter la ligne forte de bus C9

En pleine phase de travaux à La Part Dieu, la ligne forte de bus C9 Bellecour-Hôpitaux Est est détournée de sa fonction de ligne traversante Est-Ouest de la barrière constituée par la gare. Elle est déviée plus au Sud.

Déplacements Citoyens a demandé lors d'une réunion publique récente consacrée à la mutation de tout le quartier, que C9 dispose impérativement, sur l'avenue Pompidou reconfigurée, d'une priorité de passage sur la circulation automobile aussi bien dans le sens Est-Ouest que dans le sens Ouest-Est.

N'oublions pas que la lutte contre les bouchons (et la pollution) passe par un arbitrage plus marqué en faveur des transports en commun.

Un peu d'arithmétique : un simple bus standard de 12 m peut transporter jusqu'à 80 personnes. S'il en transporte seulement 30, alors que les voitures circulent en moyenne avec moins de 1,5 personnes à bord, cela fait l'équivalent de 20 voitures minimum.

Avec l'exemple d'une vitesse de 36 km/h, et donc d'une distance réglementaire de sécurité de 20 mètres entre deux véhicules, nos 20 voitures, avec 30 passagers, s'étaleraient sur une file de 20 multiplié par 25 mètres = 500 mètres, contre environ 32 mètres pour le bus avec ses 30 voyageurs.

Entre 500 mètres et 32 mètres, **le gain de place sur la chaussée est donc de plus de 90 % avec le bus.**

Problématique des parcs relais

Leur objectif est d'éviter l'afflux régulier des pendulaires depuis leur lieu de résidence éloigné vers leur lieu de travail en zone urbaine, par nature encombrée.

Il faut à cet effet piéger le trafic automobile le plus en amont possible en le rabattant vers des stations de transport en commun. Cela, afin de dissuader l'usager de continuer son déplacement en voiture alors qu'en se rapprochant de son point de destination, le trafic se densifie, se ralentit, et que le problème du stationnement a toutes chances de se poser.

Pour être pertinent, le parc relais doit donner accès à une desserte de transports en commun (TER, Metro, Tram, Bus Express ...) rapide et fréquente affichant à minima un bilan temps positif par rapport au déplacement voiture (rapidité et fréquence) et en moyenne plus fiable. En outre il faut que l'accès du relais soit le plus proche possible de la station de TC. Ce sont ces avantages qui doivent compenser le désagrément de la rupture de charge auto/TC.

A l'heure actuelle, les parcs relais du Sytral ont une capacité totale d'environ 7100 places auxquelles se rajouteront les 900 places prévues en 2023 aux Hôpitaux Sud. Tous donnent accès à des moyens lourds offrant les garanties identifiées plus haut, le plus souvent au méto, mais aussi à la ligne de tram T3, la plus rapide des lignes de tram.

Ces chiffres ne prennent pas en compte les parcs relais plus excentrés donnant accès aux TER. Ils ont pour eux l'argument d'être plus en amont mais l'inconvénient d'accès à des moyens de transports d'une fréquence bien moindre.

Quelques questions se posent : la capacité de ces parcs est-elle actuellement et à court terme suffisante par rapport aux entrées de véhicules dans le cœur de l'agglomération.

Leur extension et leur multiplication posent sans aucun doute le problème de l'investissement foncier voire immobilier que cela requiert et des sources de financement (publique tel que les communes, privé, ou relevant des organismes de transport Sytral, SNCF... ?)

A ce jour, le Sytral estime à 2% la part de ses voyageurs ayant pour origine un parc relais.

Jean-Claude Reverchon

Quel tracé pour le prolongement du tram T6 des Hôpitaux Est à La Doua ?

Comme indiqué à la page 1 de ce bulletin, Déplacements Citoyens organise à nouveau un débat sur ce thème le jeudi 23 mai (en principe à 19h30).

L'association l'Agora pour Villeurbanne approuve cette initiative. Avant toute décision définitive de la Métropole et du SYTRAL, elle estime indispensable un large débat public ouvert sur ce prolongement. Principalement en territoire villeurbannais, il assurera la boucle avec le tram T1, devrait désengorger Charpenne et faciliter les déplacements de l'ensemble des habitants de l'est lyonnais, particulièrement les étudiants.

Mais par où doit-il passer ?

Par le tracé qui a aujourd'hui les faveurs de la Mairie de Villeurbanne, **en plein cœur de ville, par l'avenue Henri Barbusse** et le futur quartier Gratte-Ciel nord (qui a pris beaucoup de retard) ?

Ce serait au détriment d'un haut-lieu de convivialité villeurbannaise, siège de nombreuses manifestations et appelé à devenir totalement piéton. Ce serait aussi au prix de plusieurs zig-zag qui augmenteraient la durée des trajets et les nuisances sonores.

Plus à l'est, et quasiment sans virage depuis la place de la Reconnaissance jusque la rue des Bienvenus en passant, par la rue Antonin Perrin, l'avenue Auguste Blanqui, la rue du Dr Rollet, près de la station de métro Gratte-Ciel, pour arriver ensuite à l'INSA et éventuellement à Gaston Berger (jonction avec le T1) ?

Une consultation citoyenne (en ligne et sur la voie publique) réalisée par l'association *l'Agora pour Villeurbanne* dès 2017 auprès de 500 habitants a montré que les Villeurbannais sont intéressés par le choix du tracé et souhaitent participer au débat, mais aussi qu'ils n'ont pas forcément le même avis que le Maire : ils sont nombreux à préférer l'option décrite ci-dessus, plus directe et plus à l'est, donc meilleure en terme d'aménagement du territoire.

Dans la suite des initiatives prises depuis deux ans, et dans la perspective du débat prévu le 23 mai, nous invitons tous les lecteurs de ce bulletin à militer pour la finalisation de ce projet et en une seule phase jusqu'à la Doua.

Il constituera en effet la première grande ligne forte en rocade de notre agglomération (de Gerland à La Doua, via les 7^e et 8^e arrondissements de Lyon, les Hôpitaux Est et Villeurbanne). Et il sera en correspondance avec la plupart des autres grandes lignes du réseau TCL : les lignes A, B et D du métro, les lignes de tram T1, T2, T3 et T4 et la ligne de bus C3.

Jacques Vince, Daniel Tain

Débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL)

La SNCF a saisi la Commission Nationale du Débat Public pour proposer des solutions face aux difficultés de fonctionnement du NFL, particulièrement à La Part Dieu (régularité inférieure de 10 points à la moyenne nationale, saturation en heure de pointe). Difficultés qui pénalisent le transport ferroviaire local (TER), national et international (TGV sur les axes Allemagne-Espagne ou Grande Bretagne-Italie). La construction en cours de la voie L (12^e voie) à la Part-Dieu n'est en effet qu'une mise en sécurité : elle devrait permettre d'améliorer la ponctualité des trains, sans permettre l'augmentation du trafic.

Le projet NFL (Long Terme) qui sera présenté comporte :

- l'ajout de deux voies nouvelles entre Saint-Clair et Guillotière (environ 10 km) et l'extension de la gare actuelle de la Part Dieu pour lesquels 2 scénarios ont été étudiés : surface (1.45Md€ milliard d'euros) et souterrain (3Md€).
- la mise à 4 voies en surface de la ligne Lyon – Grenoble, entre Saint-Fons et Grenay (820M€ millions d'euros).

Depuis 20 ans, les discussions Europe, État, SNCF, région, collectivités locales (dont aujourd'hui la métropole) se sont enlisées en raison notamment de la prise en compte globale d'autres projets complexes : d'abord le CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise principalement de fret mais ce dernier ne concerne pas le NFL aux heures de pointe), Lyon-Turin, la gare de tri de Sibelin, la desserte de l'aéroport, la refonte de la signalisation peu performante,.... En raison aussi du coût élevé des investissements à réaliser par les différentes parties prenantes.

En participant au débat public qui devrait avoir lieu de début avril à mi juillet (dates à confirmer) sur un périmètre raisonnable et compréhensible, nous devons saisir cette chance d'aboutir sur un projet qui va dans le bon sens d'un transfert modal de la voiture vers le train, et donc de la transition énergétique.

Michel BERNARD

Mot du Trésorier

Le financement de notre association repose exclusivement sur les cotisations et dons de ses adhérents.

Pour nous permettre de continuer à nous exprimer en toute indépendance, nous vous remercions de nous soutenir et de nous faire connaître. Plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés.

Le montant de la cotisation de base pour 2019 est de 20 euros ((inchangé depuis 2009).

Sylvain-Pierre Fuzelier
5, rue Frédéric Mistral – 69300

Fondateur : Rolland MASSARD :
Siège Palais du travail
Adresse postale : Jean MURARD, président,
tél. 04 78 29 19 92
Vice-Présidents : Jean-Claude REVERCHON
Jean-Luc SABER
Trésorier : Sylvain-Pierre FUZELIER
Rédaction : Monique ROVIDATI

Villeurbanne
110 rue Hénon 69004 LYON
courriel : murard3735@wanadoo.fr
04 72 44 24 51 - courriel : jeanclaudereverchon@gmail.com
04 37 24 33 37 - courriel : nashvillesab@orange.fr
15 rue Frédéric Mistral - 69300 Caluire – 06 50 54 28 44
09 54 98 96 34 - courriel : m.rovidati@free.fr