

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

DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

Bulletin n°38
Janvier 2021

Éditorial : Des transports en commun efficaces au service de tous

En présentant, le 25 novembre dernier, nos propositions de renforcement et de développement des transports en commun dans notre agglomération, notre objectif premier était un service toujours amélioré de ses habitants, mais aussi de tous ceux qui viennent y travailler, y étudier ou qui sont de passage.

Ces propositions à la fois à courte échéance mais aussi à horizon 2030/2040 sont résumées dans le présent bulletin. Ambitieuses sans être dans la démesure, elles ont pour objectif de donner un cap à notre réseau lyonnais pour deux décennies.

Le plan de mandat 2021/2026 voté par le SYTRAL le 17 décembre 2020 par les seuls élus de la majorité métropolitaine (les autres élus s'étant abstenus), comporte aussi des propositions intéressantes, mais il n'est pas à la hauteur des ambitions affichées et de la publicité qui lui a été donnée :

Frilosité quant au développement du réseau métro, pourtant d'une grande efficacité pour offrir des alternatives attractives à la voiture ;

Inutilité ou utilité marginale de deux « projets » de tramways ;

Projet de télécabine de Francheville à Gerland au coût disproportionné avec sa fréquentation potentielle, à la faisabilité douteuse, et avec de nombreuses nuisances préjudiciables aux riverains et au paysage lyonnais ;

Illusion sur les 2,5 milliards d'investissements qui seraient réalisés au cours des 5 années restant à courir avant les élections métropolitaines de 2026, lorsque l'on connaît les difficultés de faisabilité de plusieurs de ces projets.

Le président du SYTRAL a annoncé que ce plan ferait l'objet d'une « revoyure » avant 2023, dans le cadre du nouvel Etablissement Public Local (EPL) qui va se substituer au SYTRAL à effet du 1er janvier 2022 dans le cadre de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM). Nous ne pouvons que nous en féliciter, en espérant qu'il sera à la fois plus réaliste et beaucoup plus ambitieux. Pour que notre réseau TCL soit encore plus efficace. Au service de tous !

Belle et bonne année 2021 à nos adhérents et nos lecteurs. Qu'elle soit pour tous porteuse de progrès et d'espoir.

Jean MURARD

Pourquoi notre débat du 25 novembre, et ces propositions ?

Les élections métropolitaines et municipales du 1er semestre 2020 n'ont pas échappé à la règle. Comme tous les 6 ans, les campagnes électorales les précédant ont donné lieu à un flot de promesses.

Une fois n'est pas coutume, les candidats étaient presque unanimes pour souligner la nécessité dans une agglomération comme la nôtre d'un fort développement des transports en commun. Ce dont Déplacements Citoyens ne pouvait que se féliciter.

En revanche, les propositions concrètes, souvent improvisées, avancées par les uns et les autres, avaient de quoi rendre dubitatifs des regards tant soit peu avertis.

L'on a vu ainsi des candidats proposer de prolonger le métro A jusqu'à Saint-Exupéry (prenaient-ils Saint Ex. pour Roissy ou Francfort ?), d'autres imaginer un métro E s'échappant à l'extrémité Ouest de Craponne (pourquoi pas au col de la Luère ?), ou encore soutenir l'intérêt d'un tram circulaire autour de l'agglomération se jouant aisément des fleuves et des collines ; d'autres enfin, préconiser non seulement un programme très ambitieux de lignes de métro un peu partout dans notre Métropole, mais aussi en plus le grand projet autoroutier du pseudo Anneau des Sciences (avaient-ils réalisé que l'ensemble représentait 12 à 15 milliards au total ?)

C'est ce déficit de bon sens qui nous a incité à présenter publiquement nos propositions dans un débat qui avait été programmé pour fin mai 2020, mais qui, en raison des contraintes sanitaires, a dû être reporté au 25 novembre.

Débat organisé avec la liberté de ton d'une association qui est totalement indépendante des pouvoirs économiques et politiques locaux.

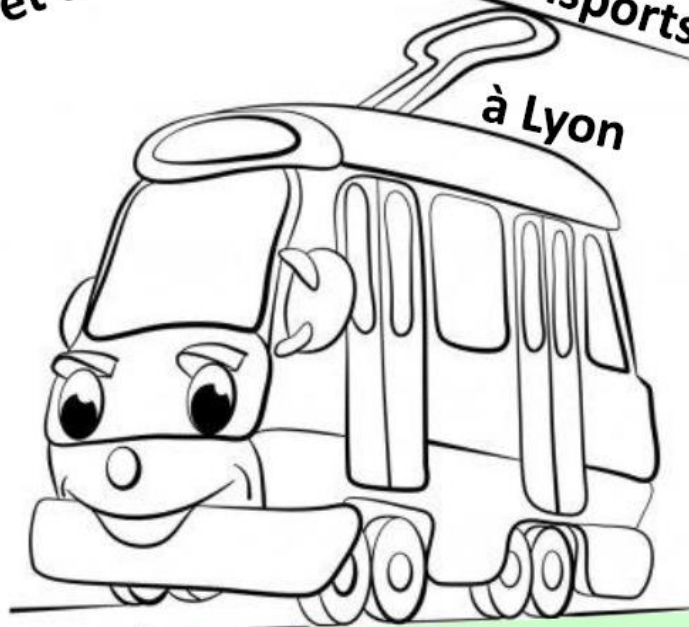
Jean MURARD

A vos agendas : débat au printemps 2021

Notre prochain débat aura lieu le mercredi 26 mai 2021 à partir de 18h. Il aura comme thème :

**« Le renforcement des
transports en commun péri-urbains »**

Renforcer et développer les Transports en Commun à Lyon



Débat Déplacements Citoyens du 25/11/2020

pour prendre connaissance du diaporama présenté le 25 novembre :
http://deplacementscitoyens.free.fr/files/avis/Debat_TC.pdf

Trois collines de Lyon à desservir en métro

Communiqué Déplacements Citoyens du 29 novembre 2020

Devant plus de 15 élus de notre Métropole, dont plusieurs conseillers du SYTRAL, et au total plus de 60 personnes, **Déplacements Citoyens a présenté publiquement, le 25 novembre, des propositions de renforcement et de développement des transports en commun urbains de notre agglomération.** Certaines à proche échéance, d'autres à horizon 2030/2040.

Elles concernent en premier lieu le réseau de surface (lignes de tram et de bus rapides ou à haut niveau de service), notamment sur un grand arc allant de St Genis Laval à Saint-Fons, Vénissieux, Saint-Priest, Bron, Vaulx en Velin et le campus de La Doua, avec aussi deux liaisons avec les départements limitrophes : jusqu'à Trévoux dans l'Ain, et jusqu'à Pont de Chérury dans le Nord Isère.

Elles comportent aussi la desserte par notre métro à pneus des zones denses de trois de nos collines :

- la colline de Fourvière et le plateau du 5^{ème} arrondissement (construction métro E),
- le plateau de La Duchère et le secteur du Pérolier (prolongement métro D),
- le plateau nord (prolongement métro B), ce qui aurait pour effet de doter Lyon d'**une grande ligne de métro Nord-Sud de 20 km entre St Genis Laval et Rillieux**, d'une attractivité hors du commun.

Leur réalisation donnerait un nouvel élan au réseau TCL, déjà de loin le plus efficace de ceux des grandes villes françaises comparables. Avec comme objectifs :

- un service toujours amélioré de ses habitants et de tous ceux qui viennent y travailler, y étudier ou sont de passage,
- un meilleur respect de notre environnement, avec moins de nuisances atmosphériques et sonores et moins d'émissions de gaz à effet de serre concourant au réchauffement climatique.

Pour ambitieuses qu'elles soient, elles ne sont pas dans la démesure, lorsque l'on sait que le projet autoroutier urbain du pseudo « Anneau des Sciences », avec ses 15 km à deux fois deux voies et à plus de 80 % en tunnel, aurait représenté à lui seul l'équivalent de 25 km de métro.

Fréquentation du réseau TCL : 2019, année de référence

L'année 2019, dernière année à ne pas avoir été impactée par le coronavirus, est une référence.

La fréquentation 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 1,59 à Lyon en 2019.

Voici les principaux chiffres, en millions de voyages :

Méto A : Perrache-Vaulx en Velin La Soie	74,4
Méto B : Charpennes-Gare d'Oullins	50,7
Méto C : Hôtel de Ville-Croix Rousse-Cuire	10,2
Méto D : Gare de Vaise-Gare de Vénissieux	84,2
** Total méto (33 km de lignes)	44,2 % 219,5
Tram T1 : Gerland-Confluent-IUT Feyssine	28,4
Tram T2 : Perrache-Grange Blanche-St Priest	24,8
Tram T3 : Part Dieu - La Soie - Meyzieu Z.I.	13,9
Tram T4 : La Doua-Part Dieu-Feyzin	26,6
Autres (T5 Eurexpo et T6 pendant un mois)	2,8
** Total tramways (61 km de lignes)	19,5 % 96,5
Bus C3 : St Paul-Vaulx en Velin	15,7
Autres lignes de bus	160,6
** Total nombreuses lignes de bus	35,5 % 176,3
Funiculaires St-Just et Fourvière	0,8 % 3,9
** Total réseau TCL	100,0 % 496,2

Avec 33 km, les 4 lignes de méto, totalisent plus de 44 % des voyages, et les 5 lignes de tram, avec 61 km (hors T6), en assurent 19,5 %.

Comparés aux 270 millions de voyages (source Kéolis) constatés en 2003, les 496,2 millions de 2019 représentent en 16 ans une progression de 84 %.

Cette progression ininterrompue depuis plus de 15 ans a subi un arrêt brutal en 2020, suite aux mesures de restrictions des circulations liés à la crise sanitaire qui a frappé notre pays et le monde. De près de 500 millions en 2019, elle s'est effondrée à environ 325 millions en 2020.

Dans combien de temps allons-nous retrouver le niveau de fréquentation de 2019 ? Cela sera fonction de l'efficacité de la lutte contre la pandémie par tous les acteurs publics et privés de notre société, depuis l'État jusqu'à chaque citoyen, et bien entendu de l'action du SYTRAL pour améliorer sans cesse l'attractivité des TCL. Comme nous l'y invitons dans le présent bulletin.

Jean MURARD

Les critères à retenir pour toute proposition d'une nouvelle ligne de TC

Pour offrir une bonne réponse aux besoins, le premier critère à prendre en considération, est la densité de population actuelle et prospective des territoires à desservir. C'est la raison pour laquelle le diaporama que nous avons présenté le 25 novembre 2020, est assorti de cartes indiquant les densités de population.

La densité des emplois et la localisation de grands équipements publics et privés (hôpitaux, universités, lycées, musées, grandes surfaces...), sont aussi un critère important. Les Hôpitaux particulièrement, puisqu'ils se caractérisent par un fonctionnement permanent (24h par jour, 365 jours par an).

Le choix du mode de transport (méto, tram, bus, etc.) n'intervient qu'en second, en fonction des capacités jugées nécessaires pour satisfaire les besoins. Il faut tenir compte des coûts d'investissement et de fonctionnement et de la vitesse commerciale. Il faut aussi intégrer que les besoins en déplacements périphérie / centre-ville, sont plus conséquents que ceux de périphérie à périphérie. Sont aussi primordiales, les questions de faisabilité liées à la géographie, à l'urbanisme, et au respect de l'environnement.

Dans une agglomération de la taille de Lyon, ajoutons enfin, qu'une ligne d'une certaine longueur est plus attractive qu'une ligne courte obligeant à prendre des correspondances. Et qu'un tracé trop sinueux est un handicap...

Jean MURARD

Prolongement ou construction de lignes de méto sur 3 de nos collines

Notre projet comporte la desserte par des métros sur pneus des zones denses de nos trois collines.

- **Le plateau du 5ème arrondissement** avec la création de la ligne E Gare de la Part-Dieu – Alaï, avec une mise en service autour de 2030. Ce méto doit permettre aux habitants de l'ouest lyonnais d'accéder facilement au centre de Lyon. Il doit aller de pair avec la construction de parkings relais à Alaï. C'est le projet le plus avancé, suite à une grande concertation publique organisée au 1er semestre 2019, et des études techniques en particulier sur le sous-sol. Rien n'empêche de lancer ce projet !

- **Le plateau de La Duchère**, en prolongeant la ligne D au-delà de Vaise vers La Duchère et Écully-Le Pérollier. Horizon 2030/2035.

- **Le plateau de Rillieux**, en prolongeant vers le nord la ligne B depuis Charpennes vers Rillieux. Horizon 2035/2040. Cela ferait de la ligne B St. Genis Laval – Rillieux, un axe Nord-Sud de plus de 20km.

Selon les dernières propositions du SYTRAL, aucun nouveau chantier de méto n'est prévu. Lors de la présentation du plan de mandat par le président du SYTRAL le 17 décembre 2020, il a été décidé au niveau des métros, de ne lancer que des études sur les 6 prochaines années. Il y aura une concertation publique en septembre prochain, pour déterminer quelles lignes sont « les plus pertinentes » à prolonger ou à créer. Seront étudiées (ou réétudiées) :

Méto D : prolongement de Gare de Vaise à La Duchère.

Méto E : Alaï – Bellecour – Part-Dieu Villette.

Méto A : prolongement de La Soie à Meyzieu

Méto B : prolong. de Charpennes vers Caluire et Rillieux.

René VALANCOGNE

Renforcement des lignes de métro et de tramway existantes

Lors du débat en visioconférence du 25 novembre 2020, **Déplacements Citoyens** a, tout d'abord, mis l'accent sur la nécessité de **renforcer la capacité des lignes de métro et tram existantes**. Cela nécessite de mettre en œuvre 5 actions :

- ① passer le Métro B en conduite automatique dès 2021 (c'est prévu dans le cadre du plan Avenir-Métro) ;
- ② pour le Métro D : allongement des rames de 2 à 4 voitures à partir de 2021 en heure de pointe (également prévu dans le cadre du plan Avenir-Métro) ;
- ③ programmer le passage du Métro A en conduite automatique à l'horizon 2030/2035 dans le cadre d'une 2^{ème} phase du plan Avenir-Métro ;
- ④ augmenter les fréquences trams des lignes T1, T2, T3 et T4, alors qu'on pourrait d'ores et déjà les réduire de 4 par heure à 3 par heure pour la ligne spéciale Part Dieu – Saint Exupéry) ;
- ⑤ mettre en service sur T4 des rames de 43m au lieu de 32m dès 2020 (ce qui est aujourd'hui finalisé), puis progressivement sur T2 à moyen terme.

C'est assez proche de ce que le SYTRAL a proposé en décembre 2020. Mais ces renforcements devront être ajustés dans le temps en fonction de la fréquentation du réseau TCL, qui s'est effondrée de plus de 30% en 2020 en raison de la crise actuelle, et ne devrait pas retrouver avant 2023 son niveau de 2019.

Christian LURITI

Prolongement ou construction de lignes de tramways

Pour développer le réseau lyonnais de tramways, Déplacements Citoyens fait les 5 propositions suivantes (projets en cours de réalisation ou à faire mûrir à court ou moyen terme) :

- ① Le **prolongement de T2 de Perrache à l'Hôtel de Région** (1,5 km) - qui sera mis en service début 2021.
- ② Le **prolongement de T6 vers le Nord**, depuis les Hôpitaux Est jusqu'au Campus de La Doua en traversant toute la ville de Villeurbanne. Les élus du SYTRAL devront se prononcer après une concertation publique qui devrait commencer en mars 2021, entre deux des trois tracés possibles figurant dans nos propositions :

- par Grandclément, la rue Jean Jaurès, la rue Paul Verlaine, la rue Jean Bourgey, et évitant l'avenue H. Barbusse prolongée

- ou par la station Reconnaissance de T3, les rues Antonin Perrin et Docteur Rollet, puis la rue des Bienvenus. Ce parcours de 5km à 5,5km - selon la variante retenue - devrait pouvoir être mis en service à l'horizon 2026.

- ③ Nous préconisons également le **Prolongement de T3 de Meyzieu Z.I. à Tignieu - Pont de Chéruy** (12km) en 2026 (avec une rame sur 4 au départ de Part Dieu), en réutilisant le tracé (et donc l'emprise foncière disponible) de l'ancienne ligne du Chemin de Fer de l'Est de Lyon.

Au-delà de Meyzieu, la densité de population est, certes, moindre que dans la Métropole, mais ce prolongement aurait surtout pour intérêt de juguler le flux automobile rentrant actuellement dans l'agglomération à destination de Meyzieu ZI, de Vaulx en Velin La Soie.

- ④ Il faut également prévoir **une nouvelle Ligne de tramway de la Halle Tony Garnier à Gare de Vénissieux via Saint Fons** (longueur 7 km, réalisable à l'horizon 2028),

- ⑤ ainsi qu'une **ligne de tram de La Doua à Bron Université via les Buers, Villeurbanne St Jean, Vaulx en Velin-centre, La Soie et Bron-Terraillon** où elle rejoint le tracé de T5 puis celui de T2. Longueur totale 10 km, à échéance 2032. Ce projet inclut la construction de deux nouveaux ponts réservés aux modes doux, au-dessus du canal de Jonage, le premier entre Les Buers et Saint Jean et le second entre l'île de Vaulx en Velin et le secteur de La Soie.

Plus récemment, nous avons par ailleurs pris connaissance d'autres propositions du SYTRAL :

- La mise en service d'une ligne baptisée par le SYTRAL « **T7** » - qui n'est en réalité que la mise en exploitation quotidienne de navettes entre Vaulx en Velin et le secteur du stade de l'OL, les jours où il n'y a pas de match ou de grand spectacle !! (Voir article spécifique à ce sujet en dernière page).

- Une petite ligne baptisée par le SYTRAL « **T8** », de Bellecour à La Part Dieu, via l'axe nord sud (devant l'Hôtel Dieu) puis le pont Wilson, et direction de Part-Dieu par la rue Servient (trajet commun avec **T1**). L'objectif serait de créer une nouvelle liaison entre la Presqu'île et Part Dieu, mais on est davantage au stade de l'improvisation qu'à celui de la réflexion aboutie d'un véritable projet :

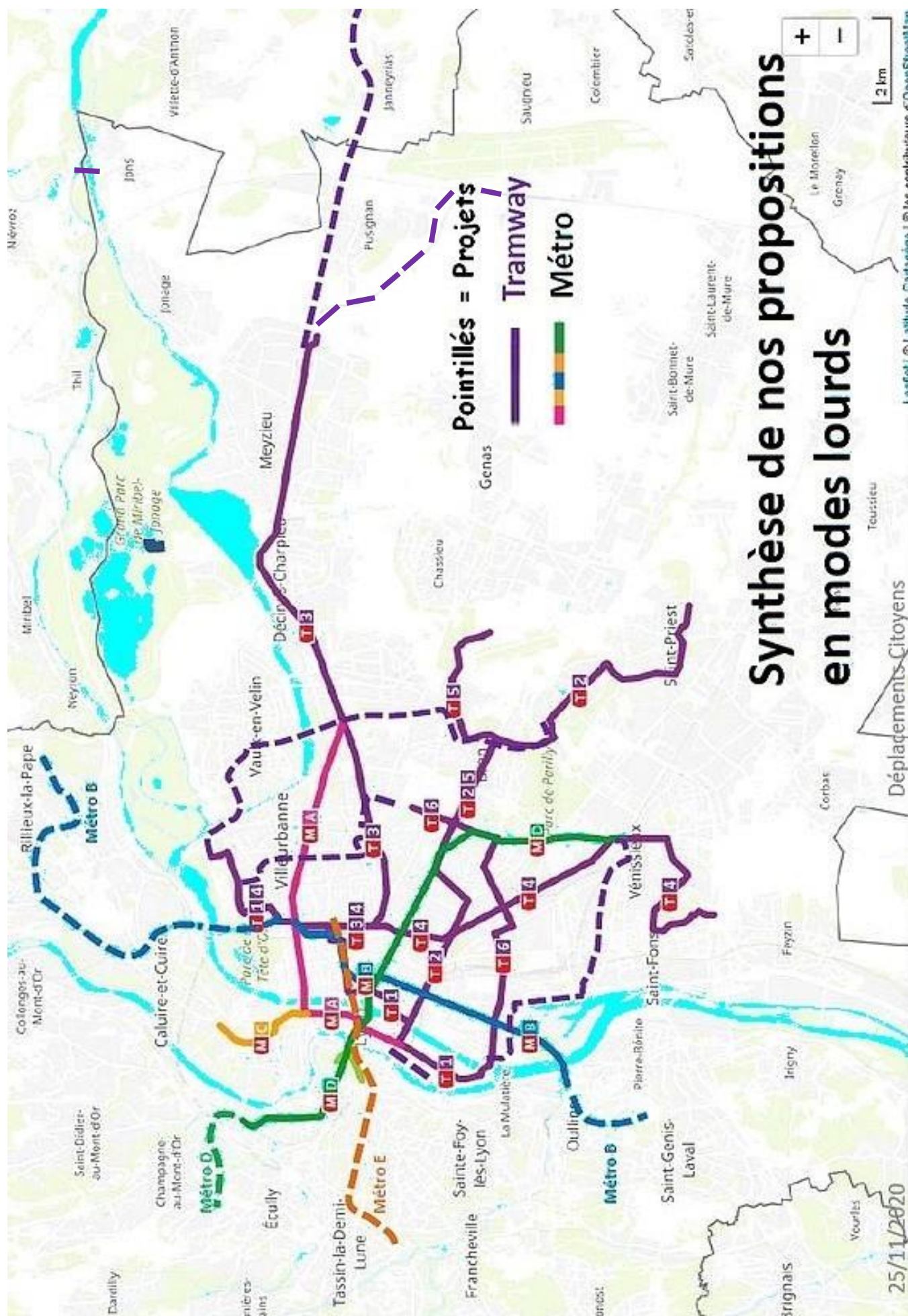
En effet, rien ne permet encore de savoir où le terminus Est de cette ligne s'y situerait (la configuration des voies ferrées à La Part Dieu ne permettant pas les manœuvres de retournement). Le SYTRAL se demandait d'ailleurs le 17 décembre s'il serait à La Doua ou à Vaulx en Velin !

De même, où situer le terminus de Bellecour ? Comment passer sur le quai Jules Courmont devant l'Hôtel Dieu ? Quid du franchissement de la portion étroite du début de la rue Servient (14m) qui supporte actuellement un fort trafic automobile ? Tout cela laisse planer beaucoup d'incertitudes pour une ligne qui ne ferait guère plus de 2 kilomètres et dont l'intérêt serait extrêmement marginal.

- Une ligne baptisée par le SYTRAL « **T9** », qui partirait de La Doua ou de Charpenne et irait seulement jusqu'à La Soie après être passée par le centre de Vaulx-en-Velin. Ce projet ressemble à notre 5^{ème} proposition ci-dessus pour sa partie Nord, à la différence essentielle qu'elle ne desservirait ni Vaulx-en-Velin-la-Côte, ni Bron, ni Porte des Alpes.

Quant à nous, nous ne pouvons que déplorer l'abandon apparent par le SYTRAL de toute ligne structurante sur l'axe A8 figurant au Plan des Déplacements Urbains (1997) entre Vaulx-en-Velin et Vénissieux par la Porte des Alpes.

Christian LURITI



Non à la « gratuité » des transports en commun, mais OUI à des tarifs adaptés aux situations particulières.

Le service TCL n'est pas assuré par des bénévoles. Il n'est donc pas gratuit. Déplacements Citoyens a toujours été favorable à une participation des usagers à son financement, mais avec des tarifs adaptés aux situations particulières.

Faut-il vraiment aller jusqu'à un large développement des tarifications « zéro » comme celles qui ont été décidées par la nouvelle majorité de la Métropole ? et recourir plus fortement au contribuable ?

Déplacements Citoyens estime qu'une participation même faible de chaque bénéficiaire, au fonctionnement du service public, est le signe qu'il en est partie prenante.

Jean MURARD

Quels financements, pour les investissements proposés ?

Il est plus facile de faire des projets, y compris les plus beaux, que d'en assurer le financement et de garantir leur réalisation dans un délai raisonnable.

C'est pourquoi *Déplacements Citoyens*, au terme de la visioconférence du 25 novembre 2020, a tenu à récapituler ses propositions d'investissements afin que l'on puisse s'assurer de leur faisabilité en regard des ressources actuelles et futures du SYTRAL.

Ainsi, nous les avons chiffrées par périodes de 6 ans (durée d'un mandat électoral), en mentionnant distinctement les projets de métro et de tram qui pèseraient le plus sur le budget d'investissement du SYTRAL : 1.700 M€ (millions d'euros) pour le mandat 2020-2025, 2.800 M€ entre 2026 et 2031, 1.700 M€ sur

2032-2037, et encore 500 M€ au-delà.

Ces chiffres peuvent paraître colossaux... toutefois ils restent inférieurs - au moins au début - à ce que la nouvelle majorité a annoncé vouloir mobiliser. Pour les financer cela suppose de mettre en œuvre 3 leviers importants :

a) faire abonder la Métropole davantage par sa contribution statutaire annuelle au budget du futur SYTRAL ;

b) augmenter immédiatement à son taux plafond (2 %) le Versement Mobilité ;

c) recourir à l'emprunt, dans un contexte facilité par le faible endettement du SYTRAL (645 millions d'euros fin 2019).

La carte qui précède fait apparaître nos propositions de prolongement ou de constructions de lignes de métro et de tram. Elle est suivie de l'estimation de l'ensemble des projets que nous préconisons, y compris ceux déjà en cours de réalisation, en mentionnant distinctement ceux qui pèseront le plus lourdement sur le SYTRAL L.

La création de nouvelles lignes fortes de bus n'est pas valorisée séparément, car, pour l'essentiel, elle impacte peu les investissements du SYTRAL; en effet, la voirie routière relève de la compétence de la Métropole. Notre totalisation tient également compte des investissements hors plans de mandats du SYTRAL, qui ne sont pas des créations de nouvelles infrastructures, mais pour l'essentiel, des investissements récurrents. Elle intègre aussi l'achèvement du plan Avenir Métro (260 M€ de 2020 à 2025, puis 150 M€ de 2031 à 2034) ; les programmes de renouvellement et d'acquisition de matériel roulant, ainsi que les PAV (petits aménagements de voirie), de même que la part des nouvelles lignes de bus qui pèse directement sur le budget du SYTRAL et, dès 2021, des acquisitions de nouveaux bus à motorisation autre que thermique.

Christian LURITI

RÉCAPITULATION DES PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS

(estimations en Millions d'€uros de 2020)

Enveloppe totale ↗			2020 - 2025	2026 - 2031	2032 - 2037	2038 - 2043
Métro B : Prol. Gare d'Oullins > Hôpitaux Sud	2,4 km	405	300			
Métro B : Prol. Charpennes > St Clair > Rillieux	10 km	1 600		600	900	100
Métro D : Prol. Gare de Vaise > Plateau Duchère	3 km	500		250	250	
Métro E : Alaï > Bellecour > Part-Dieu Est	8,5 km	1 400	200	1 200		
Tram T6 : Prol. Hôpitaux Est > La Doua	5 à 6 km	160	130	30		
Tram : La Doua > St Jean > Vaulx > La Soie > Campus Bron	10 km	260	40	180	40	
Tram : Tony Garnier > Saint Fons > Gare de Vénissieux	7 km	140	20	120		
Pour mémoire : <i>Avenir Métro</i>			260		150	
Investissements récurrents & div.			760	400	400	400
			1 700	2 800	1 700	500

Amélioration du réseau de bus

A partir du milieu des « années 50 » et pendant deux décennies, l'OTL devenu les TCL n'ont plus exploité qu'un seul mode de transport : le bus (thermique et trolleybus). Depuis 1978, les premières lignes de métro, puis le retour du tramway en 2001, sont venus enrichir l'offre de transports. Parallèlement, le développement du réseau de bus a toujours accompagné, avec des délais plus ou moins longs, l'expansion des zones d'urbanisation et l'ouverture de nouveaux équipements d'agglomération.

Dans la progression de ce mouvement continu du maillage du territoire par les bus, on observe trois tendances :

- leur intégration aux pôles d'échanges multimodaux qui structurent géographiquement le réseau,
- la création de lignes effectuant des liaisons de banlieue à banlieue (lignes de rocade)
- enfin, le dédoublement de certaines lignes par une version express (C6E, C20E, C24E, 10E, 15E, 98E ...).

L'offre des transports par bus étant encore perfectible, Déplacements Citoyens a présenté trois propositions qui visent à l'améliorer globalement :

- Le remplacement progressif des bus thermiques par des bus électriques
- Le développement sur la voirie de couloirs réservés aux bus, aménagés en sites protégés
- L'augmentation des fréquences de passage des lignes les plus chargées.

Nous estimons que ces principes devraient s'appliquer en priorité aux lignes pour lesquelles nous émettons des propositions spécifiques :

① Le renforcement de la ligne forte C3 à l'horizon 2022, par des fréquences augmentées et des véhicules plus capacitaires (véhicules bi-articulés d'un format supérieur).

② La transformation en lignes fortes, en dotant dès 2021 de bus de 18 m, des lignes :

- N°14, qui relie la gare d'Oullins à Gorge de Loup en passant par Alaï ; cette ligne de rocade qui connaît une fréquentation en forte progression a besoin d'un renouvellement de son parc de véhicules et d'une augmentation de ses fréquences
- N°37 - une des plus anciennes du réseau - qui permet de relier Vaulx en Velin à Lyon avec une bonne ponctualité et des temps de trajets très courts grâce à son tracé radial ; mais les bus bondés, y compris aux heures creuses, ne sont plus adaptés à la demande des usagers. Il lui faudrait donc un statut de ligne forte.

③ La création de deux nouvelles lignes express, en sites protégés, sur l'axe A6/A7 requalifié M6/M7 :

- de Porte de Lyon à Gare de Vaise (ligne 10E inaugurée fin août 2020),
- de Pierre Bénite à Perrache et Bellecour (ligne 15E inaugurée le 04/01/2021, exploitée en ligne express jusqu'à la gare d'Irigny Yvours et dont le terminus est à Vernaison).

④ La création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la Part Dieu et Genas en 2023, via les Sept Chemins et Chassieu, en correspondance avec la

ligne express Vaulx en Velin – Vénissieux.

⑤ La création d'une ligne de bus express Lyon – Trévoux en 2026.

Nous préconisons également de mettre à l'étude des projets de bus express sur certains secteurs de la Métropole :

- Entre les Minguettes et les Hôpitaux Sud, via St Fons et la gare d'Yvours (6 km) ou via gare de Feyzin et Irigny (11 km) à l'horizon 2028.
- Entre Vaux en Velin Nord et la gare de Vénissieux à l'horizon 2023 (12 km), via le Pont de la Soie ou le Pont de la Sucrerie, le Boulevard Urbain Est et Bron Université, en correspondance avec une station du tramway T3 à construire ainsi qu'avec le BHNS Part Dieu – Genas. Précisons que ce projet de ligne express correspond à l'axe A8 programmé dans le Plan des Déplacements Urbains de 1997... mais seulement à l'horizon 2030.

Jean-Luc SABER

Parcs-Relais

Définition : des aménagements de stationnement, dont la vocation première est d'encourager l'**intermodalité** pour limiter la circulation des automobiles dans le centre-ville. Ils sont situés en périphérie de préférence au-delà du boulevard périphérique, idéalement aux endroits où commencent à se constituer les bouchons d'entrée dans l'agglomération.

Ils doivent inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun (TC), mais proposer également des possibilités de stationnement pour les 2 roues. Ils sont repérables par une signalétique universelle « **P+R** » ( : Parc & Ride ; Parken und Reisen ; Parker et Rouler...).

Le succès d'un parking relais dépend de plusieurs facteurs :

☞ **Transports en commun** : proximité, accessibilité, fréquence, rapidité, ponctualité (la vitesse commerciale des lignes de métro A, B et D, de même que celle de la ligne de tram T3, est un atout primordial pour renoncer à l'automobile)

☞ **Sécurité** : gardiennage, surveillance vidéo locale ou à distance, interphonie

☞ **Gratuité** : à défaut tarification modique

☞ **Information** : un certain nombre d'applications numériques donnent accès en temps réel à de nombreuses données concernant l'utilisation des P+R en relation avec les TC. Les services numériques TCL : <https://www.tcl.fr/services>.

Question : l'aménagement des parcs relais pose le problème de l'investissement foncier et éventuellement bâti. Qui le ferait et aurait intérêt à le faire (collectivités territoriales, SYTRAL ?) A quel prix, face à la concurrence de l'investissement du bâti pour habitation, commercial, ou services ? grâce à la proximité de la desserte TC ? Sans oublier l'incidence occupation / bétonisation au détriment des surfaces agricoles.

Suggestions : prospecter toute possibilité de nouvel emplacement public ou privé.

(suite au verso)

(suite)

De l'utilité des Parcs-Relais

Il faut également traiter la question du « dernier(s) kilomètre(s) » (entre le point de descente du réseau TCL et la destination finale), donc promouvoir le Vélo'v si disponible et le développer sinon. A défaut, promouvoir / subventionner l'acquisition/location d'un moyen de « micro mobilité » léger et peu encombrant, du  au TC, et du TC à la destination finale (cf. ci-dessous).

Éventuellement pour les curieux :

sur internet, le N° 1 de la revue Micromobilités :
<https://www.mobilitesmagazine.com/actualites/categories/micro-mobilit-c3-a9s>

J. Claude REVERCHON

Non au pseudo T7 !

La décision de mettre en service le futur T7 entre Vaulx-en-Velin la Soie et le Groupama Stadium en dehors des jours de matches a été prise à la hâte par les élus du SYTRAL avant la fin du mandat 2014-2020 sans aucune concertation publique. Le nouveau président du SYTRAL a cautionné cette décision au point qu'une inauguration était prévue en novembre, puis annulée pour des raisons sanitaires.

Ce nouveau service emprunterait les mêmes voies que le Tram T3 (fréquence de 6 à 8 minutes en heure de pointe, hors mesures liées à la pandémie) et le *Rhôneexpress* (toutes les 15 minutes), ce qui rendrait plus difficile l'exploitation, puisque des nouvelles circulations de rames seraient ajoutées aux existantes.

Dans la majorité des flux de voyageurs, une correspondance serait nécessaire à la station Vaulx en Velin la Soie pour emprunter cette nouvelle ligne. Le complexe du Grand Stade est à environ 1 km de la gare de Décines Grand Large, et l'offre de transport TCL est suffisante depuis cette dernière, pour servir le secteur du Grand Stade : Bus 76, 85, Navette autonome N1.

En cas d'augmentation du nombre d'usagers il serait plus judicieux de remplacer le « joujou » de la navette N1 par un bus qui offre plus de capacité, avec une fréquence calée aux passages du T3. On pourrait aussi compléter par la marche à pied ou un service Vélo'v... Déplacements Citoyens a demandé dès décembre au Président du SYTRAL (et de la Métropole) de renoncer à mettre en service cette pseudo « ligne » dont la mise en oeuvre mobiliserait inutilement deux rames de tram et constituerait un véritable gaspillage d'argent public.

Non, donc, à l'inauguration du T7.

Philippe ZUCCARELLO

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.

Le montant de la cotisation de base pour 2021 est de 20 € (inchangé depuis 2009).

Sylvain-Pierre FUZELIER

15 rue Frédéric Mistral – 69300 CALUIRE

Une télécabine pour Francheville : utile, ou inutile ?

Dans plusieurs parties du monde, téléphériques et télécabines sont sortis des montagnes pour devenir un outil de transports en commun urbain très utilement complémentaire. Quelques lignes de transport aérien urbain existent déjà en France, et des projets sont en cours d'étude...

Après Brest, ouvert en 2016 (téléphérique), des télécabines à Val de Marne, Toulouse et une deuxième à Grenoble sont au stade de la concertation ou en voie de réalisation.

Mais, une télécabine pour desservir Francheville et, vraisemblablement, Sainte Foy Lès Lyon, La Mulatière et Gerland, est-il urgent, voire même simplement utile ?

Nos nouveaux élus ont voté pour une réalisation de ce projet dans le mandat. Pourtant, il n'a fait l'objet d'aucune information ni concertation préalable, les populations et les élus de Francheville et de Sainte Foy y sont à ce jour largement opposés, et la prétention d'avoir à desservir 20 à 25.000 voyageurs par jour contredit frontalement l'étude précédente du SYTRAL qui anticipait les besoins aux environs de 4.000 seulement.

Rappelons de plus que la gare de Francheville est à moins de 15 minutes du métro D de Gorge de Loup, et que l'une des solutions pour cette commune de 14.000 habitants seulement, serait d'augmenter la fréquence de la ligne de train qui existe, en passant à deux voies le tunnel des Deux Amants.

Avec le débit forcément limité d'une télécabine, le projet câble de Francheville, ne pourra pas servir de pénétrante efficace pour l'ensemble des gens venant de l'ouest lyonnais. Alors qu'il était déjà à moitié lancé, il faudrait plutôt accélérer la réalisation du métro E entre Alaï, Bellecour et Part Dieu, avec un ou deux parkings relais.

Non, donc, à ce projet qui n'a rien de prioritaire !!!

Olivier BILLION

Siège :	Palais du Travail	VILLEURBANNE	 http://deplacementscitoyens.free.fr/
Adresse postale :	Jean MURARD, Président	110 rue Hénon – 69004 LYON	
		☎ 04 78 29 19 92	 murard3735@wanadoo.fr
Vice-présidents :	Jean-Claude REVERCHON	☎ 04 72 44 24 51	 jeanclaudereverchon@gmail.com
	Jean-Luc SABER	☎ 04 37 24 33 37	 nashvillesab@orange.fr
Trésorier	Sylvain-Pierre FUZELIER	15 rue Frédéric Mistral – 69300 CALUIRE	☎ 06 50 54 28 44
Rédaction	Olivier BILLION	☎ 06 89 33 89 74	 adc.lyon@gmail.com