

***Contribution de DC à l'enquête publique sur le projet de
prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Oullins
- 8 février 2008***

Appréciation d'ensemble

Depuis sa création, l'association Déplacements Citoyens a été favorable au prolongement de la ligne B de métro, au nord, de Charpennes à la gare St Clair, et au sud jusqu'à la gare d'Oullins et aux Hôpitaux Sud.

Le projet de prolongement de Gerland jusqu'à la Gare d'Oullins, avec une arrière gare prolongeant l'infrastructure jusqu'à l'aplomb de la Grande Rue d'Oullins, et ménageant l'avenir pour des prolongements futurs, **recueille donc notre approbation.**

L'expérience montre en effet qu'en zone urbaine dense (Oullins est, après Lyon et Villeurbanne, la commune de l'agglomération où la densité de la population est la plus forte), le métro, qui circule en site propre intégral, offre une réponse incomparable.

Les analyses que nous avons effectuées sur les lignes de métro A, B (jusqu'à Gerland) et D nous permettent de conclure qu'après la construction du tronçon Stade de Gerland - Gare d'Oullins, les temps de parcours seront d'environ :

- 8 minutes entre la Gare d'Oullins et Jean Macé
- 10 minutes entre d° et Saxe Gambetta
- 13 minutes entre d° et La Part Dieu
- 16 minutes entre d° et Charpennes

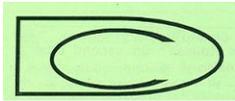
Compte tenu par ailleurs des fréquences très élevées de la ligne D (à peine toutes les 2 minutes en heure de pointe), Bellecour sera à 15 minutes de la gare d'Oullins, même avec la rupture de charge à Saxe-Gambetta.

Ces temps de parcours, couplés avec des fréquences en heures de pointe qui ne dépassent pas 3 minutes, ne laissent aucun doute sur l'attractivité de la solution proposée. Sans même parler du confort du métro lyonnais sur pneus.

En outre, la création d'un pôle multimodal à la Gare d'Oullins, avec correspondance avec les trains express régionaux, comme cela existe déjà aux gares de la Part-Dieu, de Perrache, de Saint-Paul, de Gorge de Loup, de Vaise et de Vénissieux, constitue un atout supplémentaire.

Il permet d'ouvrir aux usagers de la ligne SNCF St Etienne - Givors - Perrache, d'autres possibilités pour accéder à la Rive Gauche du Rhône, qui se rajoutent à celle qu'ils ont déjà de rallier directement la Presqu'île à Perrache. Il permet aussi, avec la création d'une gare routière, de restructurer les lignes de bus du Sud-Ouest de l'agglomération autour de la station de métro nouvellement créée

En complément de cette appréciation d'ensemble, nous ferons à la page suivante quelques commentaires annexes sur les coûts d'investissements, sur les excédents ou déficits de fonctionnement et sur la restructuration du réseau de bus



Coûts d'investissements

Selon les données figurant en page F 15, les coûts d'investissements du prolongement sont estimés à 194 millions, en valeurs économiques de 2006, soit environ 200 millions en valeurs de février 2008, pour 1850 mètres. Ce qui représente un coût au km de près de 110 millions, beaucoup plus élevé que ceux constatés pour le tronçon Jean Macé - Gerland.

Avec la traversée sous fluviale du Rhône, ce tronçon comporte en effet des difficultés techniques beaucoup plus fortes que celles du tronçon précédemment ouvert entre Jean Macé et Gerland, essentiellement en tranchée couverte.

La ligne D avait également eu à supporter des coûts élevés pour le franchissement du Rhône et de la Saône, mais des coûts beaucoup plus modestes pour le tronçon Guillotière Grange Blanche construit sous les cours Gambetta et Albert Thomas.

Il convient donc d'apprécier la dépense non pas tronçon par tronçon, mais dans son ensemble, sachant que la ligne B n'a pas vocation à geler son terminus Sud à Oullins mais au moins au Pôle Hospitalier de Lyon-Sud

Excédents ou déficits de fonctionnement

Toujours selon les estimations figurant en page F 15, les coûts d'exploitation supplémentaires (production et maintenance) seraient de l'ordre de 6 millions par an, et seraient plus que compensés par les recettes supplémentaires estimées (5, 92 millions par an) et les économies réalisées avec la restructuration du réseau de surface (1,63 millions par an).

Au total, l'excédent brut d'exploitation serait ainsi de :

$5,92 + 1,63 - 6 = 1,55$ millions par an, en ne prenant en considération que les coûts directs d'exploitation.

Ces chiffres sont ils crédibles ? Le principal point d'interrogation concerne les recettes supplémentaires, qui ont été évaluées sur la base de 9,1 millions de voyages annuels, soit en moyenne 25000 voyages supplémentaires sur 365 jours.

Compte tenu des périodes creuses de vacances et de week-end, cette moyenne annuelle suppose une fréquentation supplémentaire de l'ordre de 35000 voyages pour un jour fort de fréquentation, en semaine et hors vacances, ce qui serait cohérent avec les progressions de trafic figurant en page C5 : $151100 - 117100 = 34000$.

En revanche, le prix de 0,65 affecté à chaque voyage est surestimé. Il s'agit en effet du prix moyen d'un déplacement qui comporte en moyenne plus de 1, 5 voyages.

Restructuration du réseau de bus

La restructuration prévue pour le réseau de surface demandera qu'une attention toute particulière soit portée à un bon dimensionnement des voies d'accès des bus à la gare routière créée, ainsi qu'au maintien d'un service fréquent et régulier entre le Centre d'Oullins, La Mulatière et Perrache.

Jean Murard, Président