

T4, OL LAND : des problèmes bien lyonnais

Face à la belle rame Citadis décorée en l'honneur de la 1 000^{ème} rame vendue par le constructeur français Alstom, quelqu'un montre la voie de la sagesse à Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, mais celui-ci détourne la tête vers l'est...

Les transports en commun lyonnais se développent, et font la fierté de Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise. En avril 2009, c'est la 4ème ligne de tramway de l'agglomération qui sera inaugurée, puis prolongée à la Part Dieu en 2012. Les kilomètres de ligne s'accumulent, les élus fanfaronnent, mais le réseau TCL est-il efficace, pensé sur le long terme, adapté à la réalité des déplacements des Grands Lyonnais ?

En 2010, c'est un autre projet qui verra le jour dans l'est lyonnais, celui d'un homme d'affaire et Président d'un club de football : l'Olympique lyonnais. Il s'agit de Jean Michel Aulas, président d'un club sextuple champion de France qui a de l'ambition. Il souhaite en effet construire un stade sur la commune de Décines, pour accueillir non plus 40 000 mais 60 000 supporters. Un projet pharaonique accompagné de nombreuses infrastructures de loisirs dans une zone faiblement desservie par les transports en commun, et qui sera dotée de 7 000 places de stationnement et d'un accès direct à la rocade est de Lyon.

Deux problématiques qui vont se côtoyer dans les prochaines années, et qui devraient rapidement montrer leurs interactions.

Nous avons ce mois-ci décidé de consacrer un numéro hors série de notre Mag de Lyon en Lignes à cette problématique, pour tenter de vous convaincre que les choix politiques stratégiques qui sont menés à l'heure actuelle, sont des erreurs qui risquent d'être retentissantes dans le futur, et dont la réparation pourrait coûter très cher aux contribuables Grand Lyonnais.

> Coup d'arrêt au tramway sur le Bd Vivier Merle ?



Photo « Le 6 »

Le réseau tramway lyonnais selon Bernard Rivalta

La ligne T4 sera donc prolongée à la Part Dieu aux alentours de 2012, avec une arrivée prévue côté Vilette. Après T3, Bernard Rivalta s'entête donc à faire de la Vilette un pôle multimodal international de grande renommée, alors que l'essentiel de l'activité commerciale et des grandes administrations se trouvent côté Vivier Merle. Avec 3 lignes de tramway, la Part Dieu Vilette va donc devenir un nœud ferroviaire important, et surtout saturé. Des études menées par la SEMALY montrent en effet que 3 lignes de tramway à la Vilette, c'est « très limite », uniquement du point de vue des circulations ferroviaires. Après, il s'agit également de prendre en compte les autres modes de transports, et notamment le franchissement des carrefours routiers...

Mais ce n'est pas tout : le SYTRAL veut également y amener les lignes fortes de trolleybus C1 et C2. On comptera donc 5 lignes fortes de transport en commun du « mauvais côté de la gare », sans doute pour ne pas trop gêner les voitures du côté Vivier Merle, qui paraît-il ne pouvait pas accueillir la ligne T3 en raison du manque de place... Ce qui n'était pas possible à l'ouest devient donc possible à l'est, en pire !

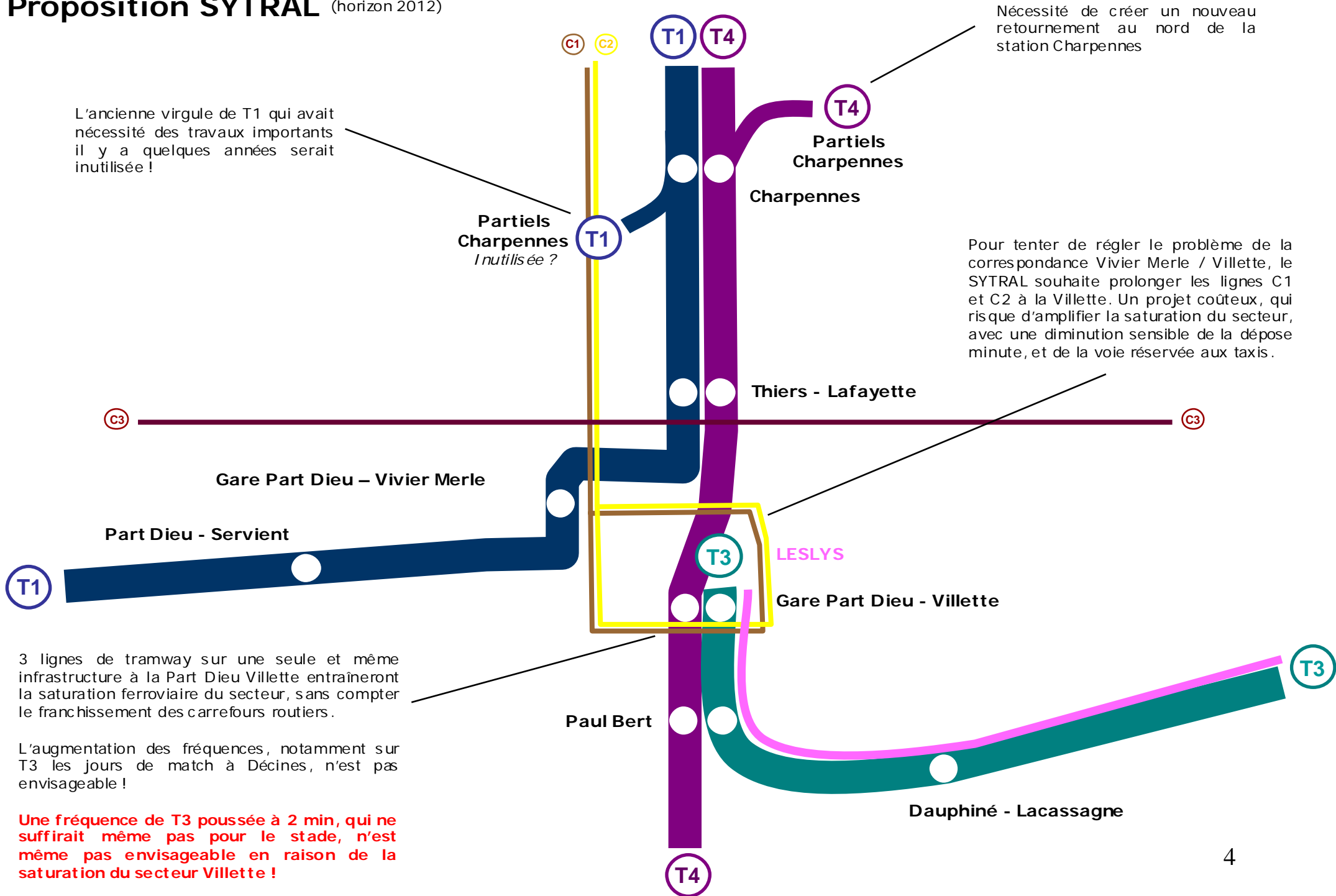
Mais la ligne T4 ne s'arrêtera pas là. Elle continuera plus au nord jusqu'aux Charpennes, et sera même prolongée jusqu'à La Doua – IUT Feysine aux heures de pointes, pour renforcer les cadences pour la desserte du campus de la Doua, renforts actuellement effectués par la ligne T1 avec qui elle fera donc tronç commun.

C'est à Charpennes qu'une nouvelle aberration se profile à l'horizon. Pour se retourner et repartir en direction de Vénissieux, les rames pourraient utiliser une nouvelle « virgule » (emplacement à définir), rendant ainsi inutilisée celle construite depuis quelques années seulement sur le Cours Vitton...

Avec cette accumulation, on s'aperçoit que le réseau tramway de l'agglomération lyonnaise est pensé à petite, très petite échéance, alors que des axes forts ont été définis dans notre PDU, et sont sensés donner les grandes orientations pour les transports du futur.

On semble assister au « syndrome de la piste cyclable » : il faut faire du kilomètre d'infrastructure, pour l'afficher sur les plaquettes de communication, sans forcément optimiser les dépenses...

Proposition SYTRAL (horizon 2012)



Nécessité de créer un nouveau retournement au nord de la station Charpennes

L'ancienne virgule de T1 qui avait nécessité des travaux importants il y a quelques années serait inutilisée !

Partiels Charpennes
Inutilisée ?

Pour tenter de régler le problème de la correspondance Vivier Merle / Vilette, le SYTRAL souhaite prolonger les lignes C1 et C2 à la Vilette. Un projet coûteux, qui risque d'amplifier la saturation du secteur, avec une diminution sensible de la dépose minute, et de la voie réservée aux taxis.

C3

Gare Part Dieu – Vivier Merle

Part Dieu - Servient

T1

Thiers - Lafayette

C3

T3

LESLYS

Gare Part Dieu - Vilette

3 lignes de tramway sur une seule et même infrastructure à la Part Dieu Vilette entraîneront la saturation ferroviaire du secteur, sans compter le franchissement des carrefours routiers.

L'augmentation des fréquences, notamment sur T3 les jours de match à Décines, n'est pas envisageable !

Une fréquence de T3 poussée à 2 min, qui ne suffirait même pas pour le stade, n'est même pas envisageable en raison de la saturation du secteur Vilette !

Paul Bert

Dauphiné - Lacassagne

T4

T3

Proposition alternative

Diamétralisation

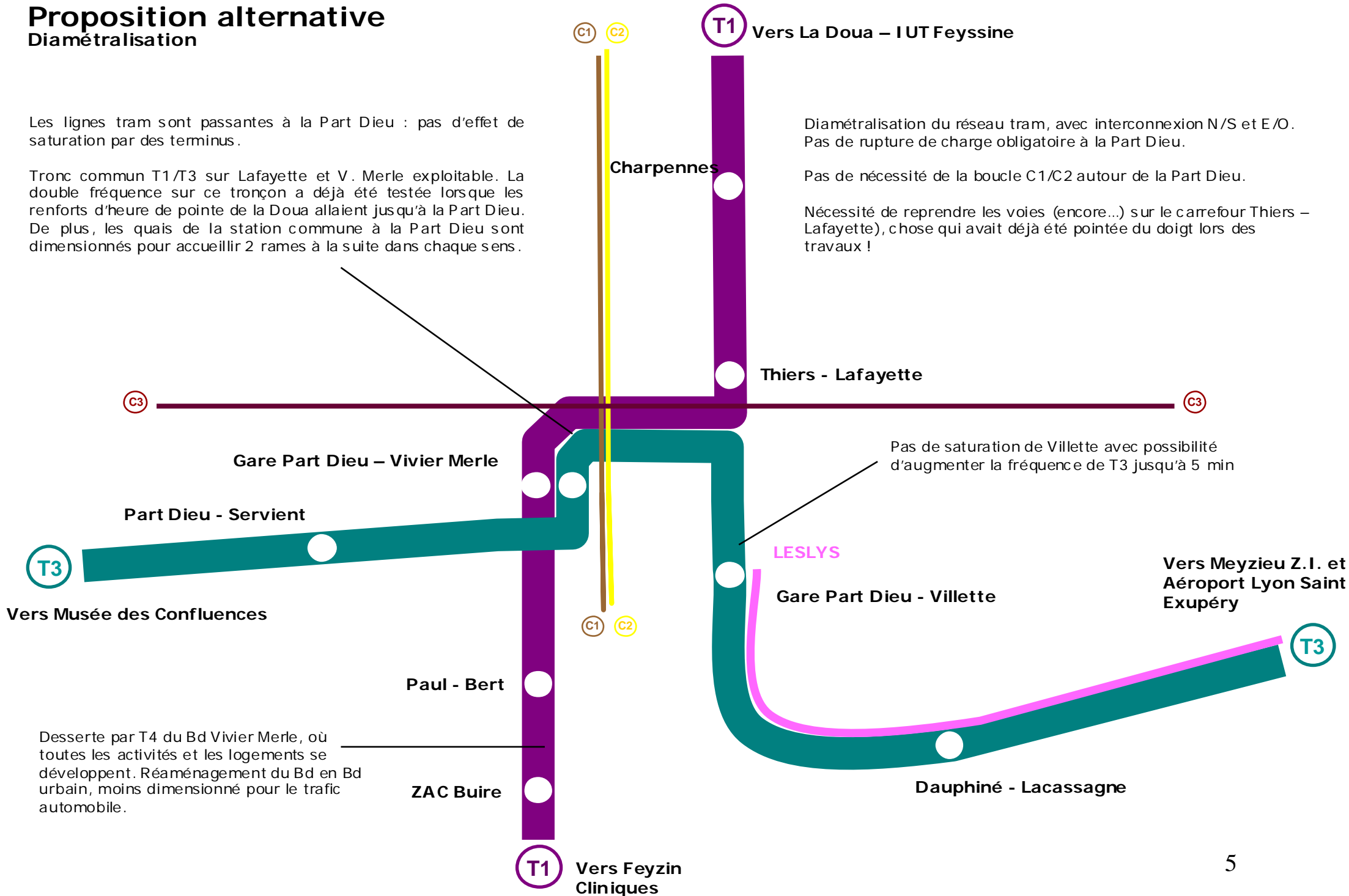
Les lignes tram sont passantes à la Part Dieu : pas d'effet de saturation par des terminus.

Tronc commun T1/T3 sur Lafayette et V. Merle exploitable. La double fréquence sur ce tronçon a déjà été testée lorsque les renforts d'heure de pointe de la Doua allaient jusqu'à la Part Dieu. De plus, les quais de la station commune à la Part Dieu sont dimensionnés pour accueillir 2 rames à la suite dans chaque sens.

Diamétralisation du réseau tram, avec interconnexion N/S et E/O. Pas de rupture de charge obligatoire à la Part Dieu.

Pas de nécessité de la boucle C1/C2 autour de la Part Dieu.

Nécessité de reprendre les voies (encore...) sur le carrefour Thiers – Lafayette, chose qui avait déjà été pointée du doigt lors des travaux !



Gare Part Dieu – Vivier Merle

T3

Proposition alternative

Tramway par l'axe Tchécoslovaques / Vivier Merle

Passage de part et d'autre du tunnel Vivier Merle

Paul Bert

ZAC Buire

Manufacture des Tabacs

Tchécoslovaques

Passage au dessus des voies SNCF

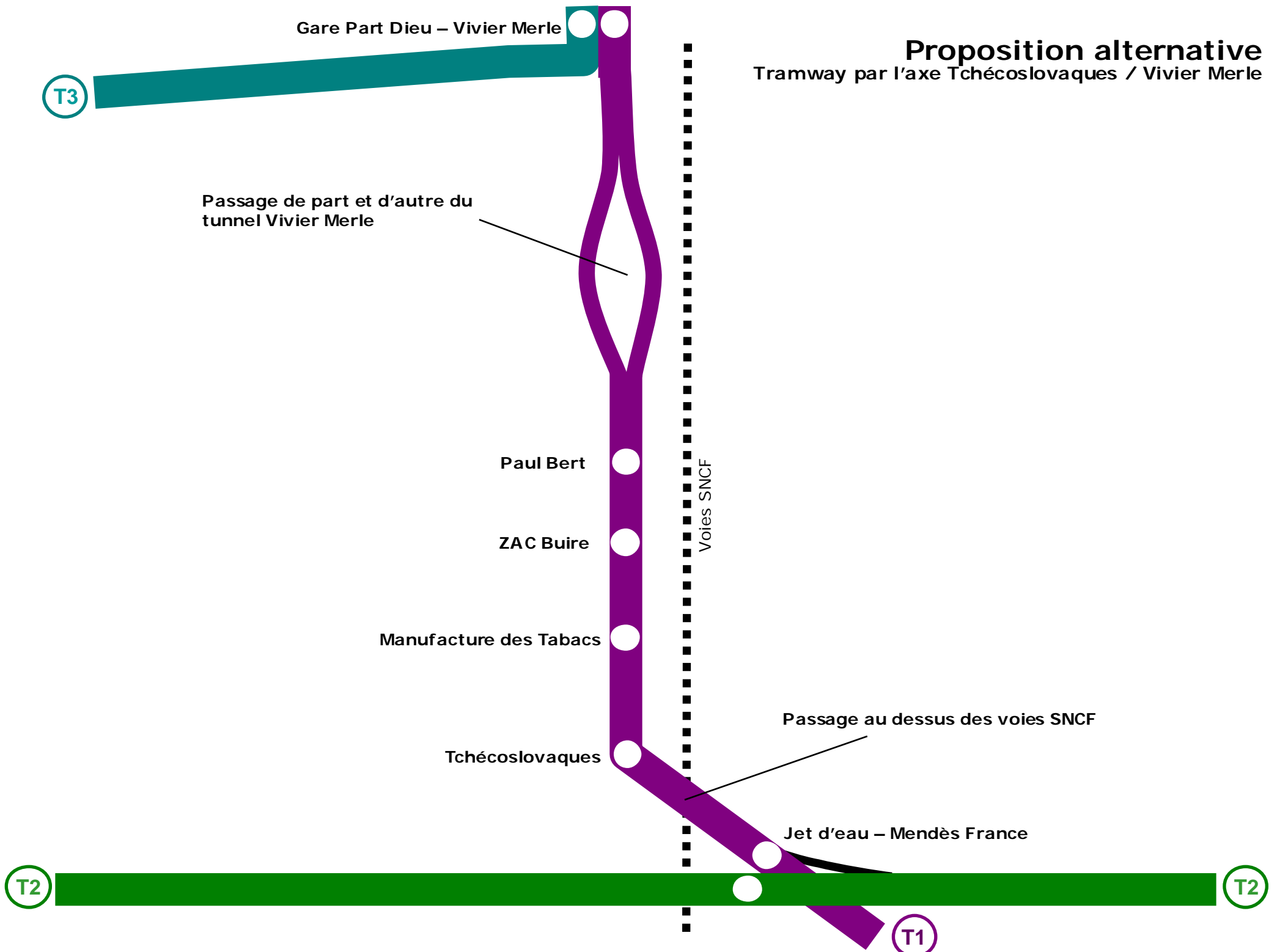
Jet d'eau – Mendès France

T2

T2

T1

Voies SNCF



T1 Cliniques Feyzin – La Doua IUT Feyssine

T2 Perrache – St Priest Bel Air

T3 Musée des Confluences – Meyzieu Z.I.

LESLYS Liaison Express Lyon St Exupéry

Un réseau réorganisé

La réorganisation du réseau, telle que nous la proposons, c'est-à-dire sans création de nouvelles voies par rapport aux prévisions du SYTRAL, mais uniquement avec des réorganisations des itinéraires, entraîne la suppression de la ligne T4. Pas facile à accepter politiquement, alors que nos décideurs se réjouissaient à l'idée d'afficher 4 lignes construites à la fin de leur mandat ! En contrepartie, des liaisons Est / Ouest et Nord / Sud grandement améliorées, avec une suppression des ruptures de charge, un rééquilibrage entre les 2 côtés de la gare SNCF de la Part Dieu, un réaménagement global de l'axe Tchécoslovaques / Vivier Merle, encore très autoroutier et responsable d'un apport important de trafic automobile vers la Part Dieu.

Il s'agit en fait d'abandonner l'idée de « 1 infrastructure = 1 ligne », chère aux Lyonnais. Cette réorganisation n'étant pas figée, on peut aisément imaginer d'autres services comme des « Meyzieu Z.I. – Cliniques Feyzin » ou « Meyzieu Z.I. – La Doua IUT Feyssine ».

Et l'OL Land dans tout ça ?

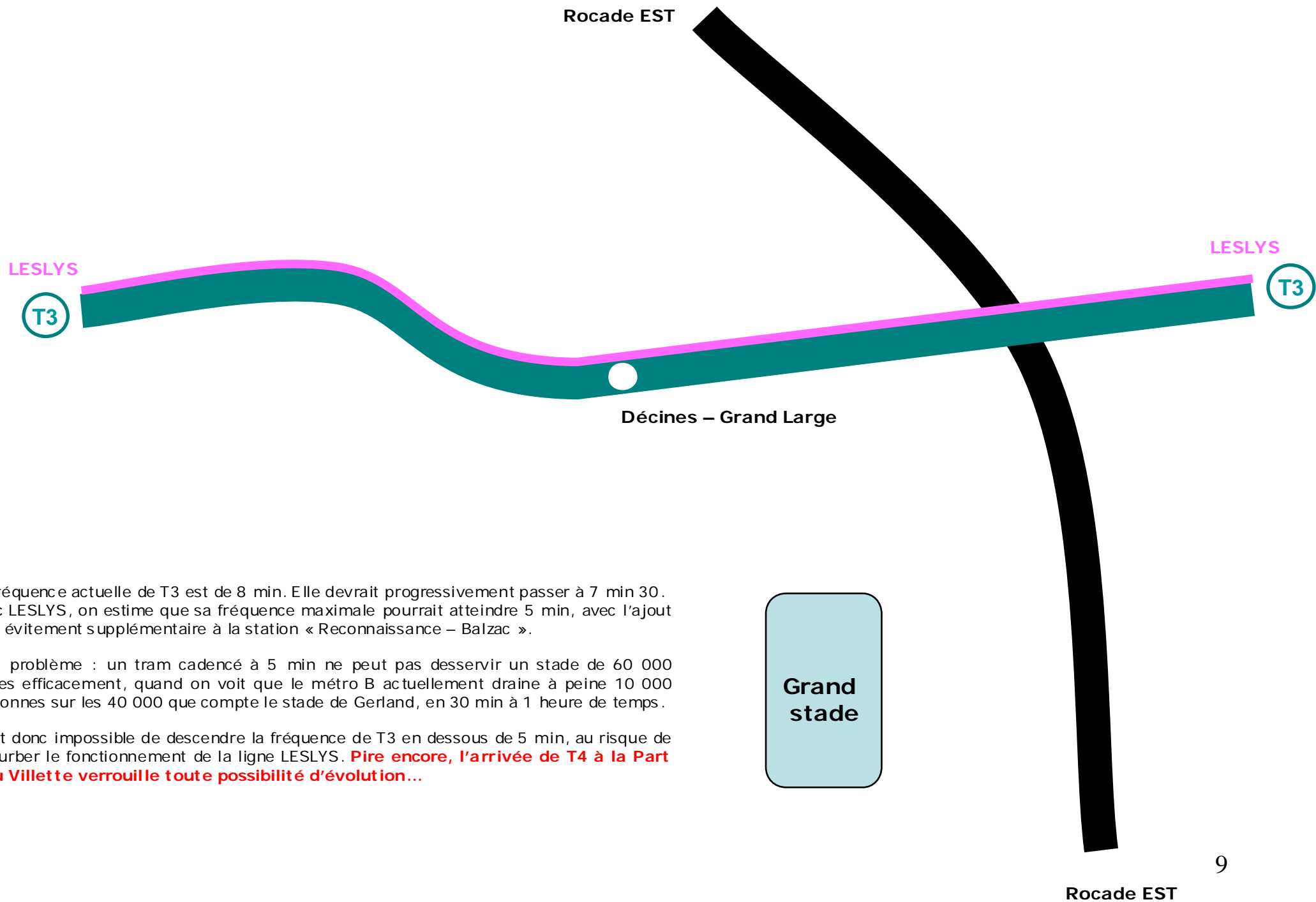
« OL Land », c'est un grand stade de 60 000 places, des hôtels, des infrastructures de loisirs, tout cela implanté dans une zone périphérique, donc par définition moins densément desservie en transports en commun. Outre les phénomènes événementiels que sont les matchs ou autres concerts qui auront lieu au stade, ce nouveau complexe drainera une population régulièrement, et va donc engendrer une circulation automobile supplémentaire, dans un secteur déjà saturé aux heures de pointe.

Pour calmer les opposants, les politiques nous promettent de penser à la desserte en transports en commun, et certains s'avancent même à dire que cela fait partie de leurs priorités. Difficile d'y croire, quand on regarde le réseau TCL existant aux alentours, et ses possibilités d'évolution à court et moyen terme.

On nous parle de la ligne T3, bien incapable à elle seule de faire face à de tels flux. On nous parle d'un prolongement de T2, fantaisiste tant les kilomètres de voies à poser ne sont pas envisageables et tellement les temps de parcours seront importants et donc dissuasifs... Quant aux éventuelles possibilités de stocker des véhicules sur les parcs relais et parkings d'Eurexpo, avec des navettes bus, ce serait revenir à l'âge de pierre...

Aujourd'hui, à une époque où la prise de conscience environnementale au sens large du terme semble effective, une telle infrastructure accueillant une forte population provenant d'horizons géographiques diversifiés doit prendre en compte la desserte par les transports en commun, qui ne peut pas être « zappée » de la sorte, et recalée à des niveaux inférieurs, après les aspects économiques.

Enfin, la question du financement se pose également, pour une infrastructure privée, dont les accès seraient payés par les contribuables... Et quand bien même on construisait un métro ou un tramway dédié à la desserte de l'OL land, qu'en faire lorsque l'OL ne joue pas ?



La fréquence actuelle de T3 est de 8 min. Elle devrait progressivement passer à 7 min 30. Avec LESLYS, on estime que sa fréquence maximale pourrait atteindre 5 min, avec l'ajout d'un évitement supplémentaire à la station « Reconnaissance – Balzac ».

Petit problème : un tram cadencé à 5 min ne peut pas desservir un stade de 60 000 places efficacement, quand on voit que le métro B actuellement draine à peine 10 000 personnes sur les 40 000 que compte le stade de Gerland, en 30 min à 1 heure de temps.

Il est donc impossible de descendre la fréquence de T3 en dessous de 5 min, au risque de perturber le fonctionnement de la ligne LESLYS. **Pire encore, l'arrivée de T4 à la Part Dieu Villette verrouille toute possibilité d'évolution...**

En conclusion

A la veille d'échéances électorales importantes (Municipales, Cantonales, SYTRAL...), nos élus se précipitent pour faire des promesses et pour arrondir les chiffres du développement du réseau TCL, sans concertation et sans vision à long terme. Les investissements qui se font actuellement sont essentiels, et devront être adaptés à nos déplacements de demain, sans quoi, l'argent public ne serait pas utilisé au mieux. En cette période de réductions budgétaires, faible croissance oblige, on est en droit actuellement de se demander si le réseau tramway, tel que le SYTRAL l'imagine, est destiné à durer, ou s'il faudra encore « réparer » de nombreuses fois, à l'image du carrefour Thiers / Lafayette.

Du côté de l'OL et du Grand Lyon, l'aménagement du nouveau stade qui sera probablement mis en service en 2010, va à l'encontre de toutes les politiques de déplacements et d'urbanisme mises en place jusqu'à présent. On avait assisté à Lyon à une forte volonté de proposer aux citoyens des modes alternatifs à la voiture individuelle, et un grand projet périphérique comme celui que M. Aulas nous propose est complètement contraire à la volonté de « re-densification » des activités et des personnes. Dans une grande agglomération comme celle de Lyon, on ne peut pas se permettre de procéder à un aménagement d'une telle ampleur, sans penser à toutes les conséquences qui en découlent. Ce projet nous semble assez précipité et voué à fonctionner d'une manière non-durable. On se croirait revenus dans les années 70...