

Concertations préalables

Concertation du Sytral sur l'aménagement de capacité de T3 et sur la desserte du grand stade au Montout sur la commune de Décines.

Observations proposées par la CEDRUL

A Monsieur le président du Sytral

Sommaire

Rappels	p 2
1 ^{ère} observation : le fond et la forme de la concertation	p 2
2 ^{ème} observation : sur l'aménagement de T3 / Rhônepress	p 4
3 ^{ème} observation : Sur l'extension de la ligne T3 pour la desserte du grand stade	p 6
conclusions	p 9
Annexes :	p 12
Carte du PDU (de 1997 confirmé en 2005)	p 12
Carte du réseau des transports en commun (doc DOG 2009)	p 13
Liste des associations de la CEDRUL	p 14

Observations de la CEDRUL

Observations de la CEDRUL dans le cadre des deux concertations publiques diligentées par le Sytral sur les aménagements de la ligne de tram T3 en vue du projet de grand stade sur le site du Montout à Décines.

Rappels :

Les concertations sur les aménagements de T3 ont été votées par le Sytral dans sa séance du 22 avril 2010 sous la forme de deux délibérations :

- la délibération 10.051 qui concerne « l'extension de la ligne de tramway T3 pour la desserte du Grand Stade »
- Et la délibération 10.052 qui porterait, selon une sémantique trompeuse, sur « les aménagements de la ligne de tram T3 pour faciliter l'exploitation commune de LEA/LESLYS »

On notera :

a) que ces délibérations s'inscrivent dans la démarche engagée par le Sytral depuis l'adoption du plan de la nouvelle mandature (2008 - 2014) alors que les projets inscrits au PDU de 1997 révisé en 2005 n'ont pas été réalisés !

b) Que le Sytral avait adopté auparavant, ce même 22 avril 2010, deux délibérations portant sur « l'extension de la ligne de tramway T2 à Eurexpo » :

- la délibération 10.047 approuvant l'avant projet de cette extension (Celle-ci précise au bas de la page 1 que « l'ensemble de cette extension sera réalisé en voies doubles pour faciliter un prolongement ultérieur vers le nord d'Eurexpo, le Grand Stade et T3...»).
- la délibération 10.048 approuvant le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique relative à cette extension.

c) Que les projets ci-dessus, plus la construction d'un troisième centre de maintenance de tramway, sont tous en lien avec le projet de grand stade à Décines, et qu'ils avaient été programmés par le Sytral dans une série de délibérations adoptées le 29 janvier 2009 (n° 9.007, 9.008, 9.009 et 9.012).

Compte tenu de la grande parenté entre les objets de ces deux concertations lancées par le Sytral le 22 avril 2010, nous ne formulerons qu'un avis commun à ces deux concertations préalables.

Première observation :

Sur le fond et la forme de cette concertation.

Depuis le 23 avril jusqu'au 4 juin 2010, le SYTRAL a lancé deux concertations sur les projets de travaux sur la ligne T3.

- L'une présentait le programme de l'opération d'aménagement de la ligne de tramway T3 pour faciliter l'exploitation commune de T3 (LEA) et Rhônexpress (LESLYS).

- L'autre présentait le programme de l'opération d'extension de la ligne T3 pour la desserte du grand stade.

La concertation préalable constitue la première phase de tout projet avant qu'il puisse être déclaré d'utilité publique : il s'agit pour le Sytral d'une « figure imposée » pour :

- « informer le public sur le projet » en mettant à sa disposition toutes les informations nécessaires à la compréhension des projets,
- recueillir les appréciations, suggestions ou contre-propositions avant que ces projets ne soient définitivement arrêtés.

Des réunions d'information destinées aux habitants de Décines-Charpieu, du 3^e arrondissement de Lyon, de Meyzieu, de Vaulx-en-Velin, et de Villeurbanne ont été organisées durant cette période.

On notera :

- Que compte tenu du peu de publicité faite autour de ces réunions de concertation peu de personnes se sont déplacées pour participer à ces concertations,
- Qu'aucune donnée concernant la saturation de la ligne T3 n'apparaît dans les dossiers mis à disposition du public ! Et que l'information du public s'est donc limitée au minimum.

Alors que l'étude réalisée à la demande du Sytral en partenariat avec le grand-Lyon, l'OL... montre que les aménagements envisagés sont bien consécutifs au projet du Grand stade. (Cf. p11 du dossier de recevabilité de la ligne T3, ou l'extrait ci-après).

The image shows a document cover with a light blue background. At the top left is a small logo with the number '3'. In the center, the word 'SYTRAL' is written. To the right, it says 'Dossier de recevabilité ligne T3'. A large blue rectangular box with a green border contains the following text: 'SYTRAL', 'Aménagements de la ligne de tramway T3 pour la desserte du Grand Stade', and 'Etude de définition'. Below this box, there is a paragraph of text.

SYTRAL
Aménagements de la ligne de tramway T3 pour la
desserte du Grand Stade
Etude de définition

Les soirs d'évènements, ce nouveau Grand Stade va attirer, de façon ponctuelle et en l'espace de quelques heures, d'importants flux de personnes. Pour garantir l'accessibilité par les différents modes de transports, différentes possibilités d'accès en transports collectifs sont proposés. Une modification de l'infrastructure de la ligne de tramway T3 fait partie de ces possibilités et constitue l'objet de la présente d'étude.

N'ayant pas eu de réponse à certaines questions, nous les reposerons donc ici.

Deuxième observation :

Sur «l'aménagement de la ligne T3 pour faciliter l'exploitation commune T3/Rhôneexpress » :

Il s'agit d'aménagements ponctuels de la ligne au niveau des stations *Meyzieu - ZI et Vaulx-en-Velin - La Soie* ainsi qu'au sud de la rue Paul Bert (3^e arrondissement de Lyon).

L'ensemble de ces aménagements, consiste à créer un nombre important de voies de stationnement et de stockage des rames... Si ces équipements sont nécessaires à l'exploitation commune des lignes T3 et Rhôneexpress, on peut s'étonner qu'ils n'aient pas été envisagés plus tôt, et qu'il n'y a pas dans le dossier d'éléments permettant d'apprécier le bien fondé de ces aménagements.

Où y-a-t-il saturation ? Quand ? Comment ?

A combien le SYTRAL estime-t-il l'évolution de la fréquentation voyageurs ?

N'y-a-t-il pas une possibilité d'augmenter la fréquence ou la capacité des rames pour répondre à cette « affluence » sans faire tous ces aménagements ?

D'autant que (Page15), le principe même de l'aménagement qui est envisagé à Meyzieu - ZI rendrait toujours plus problématique un éventuel projet d'extension de T3 vers Pusignan ou Crémieu pourtant prévu au DOG du SCOT actuellement en enquête publique.

En effet, avec la nouvelle branche qui serait créée, les croisements à niveau des diverses missions (service normal T3 (ex Léa) + service Rhôneexpress (ex LESLYS) deviendront la règle, alors que justement les voies du terminus de T3 avaient été installées entre les voies de Rhôneexpress pour éviter les contraintes de ce type d'exploitation.

Une hypothétique mission T3 en direction de Crémieu devrait donc sectionner en moins de 500 mètres la trajectoire des T3 partant du futur terminus de Meyzieu - ZI, des Rhôneexpress arrivant depuis l'aéroport et des hypothétiques services de desserte de l'hypothétique grand stade.

Autant une telle contrainte peut paraître incontournable en zone urbaine dense, où la géographie est contrainte mais avec un niveau de trafic raisonnable et ralenti, autant dans un secteur comme celui de Meyzieu - ZI, avec le niveau de fréquence envisagé, la création soit d'une bifurcation dénivelée, soit des terminus mixtes de part et d'autre des voies aurait du être envisagés... sans pour autant régler la question de la gestion du trafic et, pour autant que la création d'une station supplémentaire en impasse à cet endroit soit justifiée...

Or, de notre point de vue, elle ne l'est pas sans la contrainte du stade.

Une autre source d'inquiétude est liée à la création des multiples quais de terminus à *Vaulx-en-Velin - La Soie*, ainsi qu'au sud de la rue Paul Bert.

Ceci laisse penser à deux possibilités :

- Soit ces voies sont destinées à la desserte d'OL Land ou, au délestage des missions classiques de T3 lorsque la desserte de l'OL Land serait activée. Ce qui laisserait présager de fortes dégradations de desserte pour les usagers de T3 pendant les heures de mise en service de l'hypothétique desserte du grand stade;
- Soit, et ce n'est pas plus rassurant, le SYTRAL envisage que la simple arrivée de la ligne T4 au niveau de la station *Part-Dieu - Vilette* suffise à rendre ingérable l'exploitation du tronçon commun partagé par T3, T4 et Rhôneexpress entre cette station et la rue Paul Bert, et il envisage, dans ce cas, que les nouvelles voies de terminus au sud de la rue Paul Bert deviennent le terminus officiel de T3 qui serait ainsi encore plus éloigné des autres lignes fortes.

Le dossier de concertation du SYTRAL semble accréditer cette hypothèse. Il est surprenant que le Sytral n'ait pas envisagé plus tôt cette difficulté sur le tronçon commun (comme la saturation de la ligne T3) alors que cette hypothèse avait été signalée très par les associations lors des réunions de concertation et de l'enquête publique pour le prolongement de la ligne T4, en 2009.

Troisième observation :

Sur «l'Extension de la ligne T3 pour la desserte du grand stade » :

Il s'agirait de créer un débranchement de quelques centaines de mètres se détachant de l'actuelle ligne T3 au niveau du secteur du Montout (commune de Décines-Charpieu) pour assurer exclusivement la desserte du projet privé OL-Land.

Le Débranchement de T3 vers le grand stade devrait passer à gauche de la SARL le Coueron et plus au nord sur la propriété d'un distributeur de véhicules automobiles.

Vue aérienne du secteur concerné :





Pudiquement cette question avait été évitée, vous pourrez observer (à l'intérieur de la loupe) qu'il existe à cet emplacement un bâtiment..., un bâtiment commercial qui commercialise des véhicules, et qu'il est très précisément au point de jonction de T3. Nous attendons donc avec impatience la réponse à propos des démarches entreprises envers cette entreprise et la notification de l'arrêté d'expropriation !



Cet aménagement sera particulièrement coûteux (estimation dans le dossier : 24 millions d'euros) eut égard à sa longueur puisqu'il est prévu de faire une trémie pour que l'avenue Jean Jaurès passe en dessous du tram à cet endroit.

On peut remarquer que le SYTRAL n'a pas arrêté la solution pour le terminus des rames de tram au niveau du stade. Qu'il envisage trois solutions possibles :

- soit en diapason,
- soit en boucle,
- soit en épis.

Sans formuler d'avis sur ce qui nous paraîtrait être la meilleure option, nous pouvons d'ores et déjà dire que le dossier de concertation sur ce point est très imprécis :

- Puisque selon la solution envisagée, le nombre de quai ne serait pas le même, alors que le nombre de rames de tram ne changerait pas.

- Qu'il n'y a aucune donnée sur les dimensions des quais, sur le nombre de rames qui seraient stockées... Question : combien de rames ? quelle longueur de quais ? ...

Signalons au passage un manque flagrant de ce dossier de concertation. En effet, le Sytral annonce que l'objectif est de transporter 14.200 personnes vers et à partir d'OL Land (soit 24% de la capacité du stade, dont 7.200 automobilistes. En réalité, la proportion de spectateurs venant par la route est de 82,2%). Il est annoncé que les 14.200 personnes seront acheminées en une heure au départ du stade, à raison de 7.200 vers le parking des « panettes » plus 400 à Meyzieu et 6.000 vers la Part-Dieu ou La Soie plus 600 sur les différentes stations tout au long de la ligne T3 (Tiens, tiens, les quais prévus à La Soie dans la concertation juste au-dessus n'auraient-ils donc pas un intérêt bien spécifique pour la desserte d'OL Land? ...).

Le SYTRAL n'explique pas dans ces deux dossiers de concertation, comment ces services pour le grand stade s'inséreraient dans le trafic T3 et Rhônexpress sans les perturber (fréquences, vitesses...); pas plus qu'il ne donne d'éléments sur comment seraient réalisés l'embranchement et le débranchement sur T3 de la desserte du grand stade (nombre de voies, emprises...). Ces informations sont pourtant particulièrement importantes, même primordiales, car c'est à ce point que se croiserait un maximum de rames (49 rames dans chaque sens).

Conclusions :

Le saucissonnage d'un projet :

Ces deux concertations, bien qu'elles soient des procédures séparées, ne concernent évidemment qu'un seul et unique projet : La desserte aux frais du contribuable du projet de complexe privé OL Land.

En effet, les 8 dessertes par heure (aux heures de pointe) de T3 service « régulier », superposées aux 4 dessertes par heure prévues de Rhônexpress, soit au total 12 services par heure et par sens, ne peuvent justifier de manière crédible la création d'au moins 5 quais de terminus et d'un quai de passage supplémentaire.

D'ailleurs, le SYTRAL n'y croit pas non plus puisque les réunions de concertation des deux concertations se déroulaient concomitamment aux mêmes endroits et aux mêmes heures.

Soit : 5 réunions publiques **communes** prévues aux **deux procédures de concertations** :

Cela dit, il est scandaleux que des sommes aussi importantes d'argent public servent à financer des projets purement privés, sans aucune retombée positive pour la collectivité, alors même que de nombreuses conséquences négatives (engorgements routiers, pollution, destructions de biotopes et de corridors écologiques, surcharge de lignes de transports en commun de capacité insuffisantes...) seraient supportées par les populations riveraines.

N'oublions pas que l'on parle ici plusieurs dizaines de millions d'euros pour le seul T3, alors que dans le même temps, à Lyon même, des milliers de personnes sont plongées dans la précarité, attendent un logement social, une aide de la collectivité ou ont recours aux restos du cœur ou au secours populaire.

Les actionnaires d'OL groupe n'ont pas besoin de l'argent public pour assouvir leurs désirs et fantasmes. C'est à eux de les financer, non à la collectivité.

D'autant que le principe même de l'aménagement qui est envisagé à Meyzieu - ZI rendrait toujours plus problématique un éventuel projet d'extension de T3 vers Pusignan ou Crémieu.

Un manque flagrant de cohérence entre les discours et les actes :

Inconstance de la politique des transports :

Le PDU (**Plan de Déplacements Urbains**) faisait surtout état jusqu'au nouveau plan de mandat (2008/2014) du développement des lignes de Transports en Commun existantes, illustrant la logique d'efficacité recherchée dans le maillage du réseau.

Le PDU en vigueur révisé en 2005 ne fait aucunement état des prolongements T3 vers le stade et de la ligne T2 jusqu'à Eurexpo (puis de son prolongement jusqu'au site du Montout) ; par contre, il prévoit bien :

- Les lignes fortes en rocade A7 = Gerland/Villeurbanne et A8 = Vénissieux/Vaulx-en-Velin dont les études n'ont toujours pas été finalisées.

Par ailleurs, alors que le Sytral fait référence au PDU adopté à Lyon en 1997 et révisé en 2005 (en p 6 du dossier de concertation du prolongement de T1 du Confluent à Gerland), pour justifier ce prolongement (judicieux) qui constituerait l'amorce de l'axe fort A7 (cf. carte du PDU en annexe p 12 sur laquelle n'apparaît pas le prolongement de T3 ni celui de T2bis), le Sytral n'a pas jugé bon de montrer cette carte dans les réunions de concertation, et s'est contenté de montrer la carte du plan de mandat. Où est la cohérence entre les deux discours ?

un besoin d'investissement qui obère tout autre investissement :

Les déclarations du Président de l'OL (Le Progrès du mercredi 25 novembre 2009) évoquant la possible intervention financière de l'État pour réaliser le prolongement de la ligne de tramway T2bis jusqu'au Grand-stade, illustrent bien le manque de cohérence de la démarche d'aménagement du secteur du Montout avec le DOG du SCOT, malgré toutes les contorsions techniques et financières pour donner des apparences « plus écologique » à l'accessibilité de ce site.

Cela confirme malheureusement, ce contre quoi nous nous élevons : Ces projets d'aménagement de la ligne T3/Rhônepress et de desserte de l'hypothétique grand stade nécessiterait un engagement financier important de la part de la collectivité pour la réussite d'un projet strictement privé.

Ces aménagements non prévus au PDU viendraient amputer les budgets des projets inscrits et contrecarrer à jamais le prolongement envisagé de T3 vers les communes du Nord Isère (Pusignan...) comme schématisé dans le DOG (cf. carte p13).

Pour toutes les considérations et observations précédentes, nous formulons un avis défavorable à ce projet d'aménagement de T3 tel qu'il nous est présenté.

Nous souhaitons que soit reprise l'étude de l'aménagement du réseau de tram depuis Meyzieu-ZI jusqu'au carrefour Thiers-Lafayette afin d'optimiser les liaisons entre les différentes lignes de tramway (notamment au niveau de la gare de la Part-Dieu et du carrefour La Villette-Thiers-Lafayette) pour répondre aux besoins des habitants de l'agglomération et de la métropole lyonnaise.

Pour la coordination CEDRUL

Joël DUBOS

18A, rue Colette

69800 Saint-Priest

Coordinateur CEDRUL

Vice-Président DARLY

courriel : jodubos@wanadoo.fr

site Internet : www.darly.org

Fait à Saint-Priest le 3 juin 2010

ANNEXES

Carte du PDU (de 1997 confirmé en 2005) présenté par le Sytral p 6 du dossier de concertation sur le prolongement de la ligne de Tram T1. Pas de prolongement T2bis ni de décrochement de T3 ?



Carte du réseau des TC du DOG (Document d'Orientation Général)



Les associations de la CEDRUL

(Coordination pour l'Environnement et les Déplacements Durables en Région Urbaine de Lyon) :

ADTLS (affiliée FNAUT)
ALTERN'INFO
ARPAC
ASTER - (Association de sauvegarde du Territoire et de l'Environnement Rural)
CDAFAL 69 (Conseil Départemental des Associations Familiales laïques du Rhône)
DARLY (affiliée FNAUT, FRAPNA, partenaire AEDTF)
Déplacements Citoyens
Droits du piéton
ADQVEEP Eyzin-Pinet environnement
FAP (Fédération des Associations du Plateau)
FAPPO (Fédération des associations opposées au projet de périphérique Ouest)
FRAPNA Rhône
LVV (la ville à vélo)
Lyon Métro Transports Publics (affiliée FNAUT)
Lyon-Tramway (affiliée FNAUT)
MNLE 69 - (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement)
Saint-Genis Sud
SCJ (Sauvegarde des Coteaux du Jarez)
SCL (Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais) (affiliée FNAUT)
SEVDOR (Sauvegarde des Espaces Verts des Monts d'Or)
Le Furet (Asso Franchevilloise des usagers du rail, de la route et de tous moyens de transports)