

<http://pierre-alainmillet.fr/Metro-E-il-est-urgent-de-reouvrir>



Métro E : il est urgent de réouvrir le PDU !

- DHD -

Date de mise en ligne : dimanche 5 mai 2019

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

La concertation sur le tracé de la ligne E du métro montre une chose qui rassemble une grande majorité des citoyens, il faut plus, beaucoup plus de transports en commun, et il faut sortir de la fracture Est-Ouest historique de l'agglomération lyonnaise.

Tout le monde le sait depuis longtemps, mais c'est dans les années préélectorales que le débat s'enflamme et que Gérard Collomb pousse des annonces fortes. Il avait annoncé avant 2014 une ligne de métro vers le 5eme, et le SYTRAL la relance (pour lui ?) avant 2020 ! Sauf que pendant ce temps, il a délaissé le "Plan de Déplacement Urbain" pour le limiter à une simple mise à jour rendue nécessaire réglementairement par la préparation du plan d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H).

Comme [nous l'avions dénoncé à l'époque](#), la métropole de Lyon n'a toujours pas de plan de déplacement urbain à la hauteur des défis de la mobilité et notamment parce-qu'elle n'a [jamais pensé la place du rail](#) dans les infrastructures de déplacement de l'agglomération dans sa région, ce qui devrait être pourtant [le premier axe de travail pour le climat](#).

Alors cette ligne E, dans quel plan de déplacement urbain ?

Dans ce contexte où il nous manque le plan d'ensemble, le SYTRAL nous demande principalement de confirmer le besoin d'un métro, de choisir entre deux tracés, et, surprise du débat, d'ajouter une extension possible jusqu'à la gare de la Part-Dieu.

Ceux qui militent pour la liaison vers la Part-Dieu le justifient par tous ceux qui habitent dans l'Ouest Lyonnais et ont besoin d'aller à la Part-Dieu. Tous ceux qui prennent un TGV tôt le matin savent que les parkings de la gare sont pleins dès 7h00 de tous ceux qui sont venus en voiture... dont certainement beaucoup d'habitants de l'ouest lyonnais (ou plus globalement de la périphérie). A vrai dire, à cette heure-là en semaine, ce sont beaucoup de cadres qui ont une réunion à Paris, les femmes de ménage et agents de sécurité qui viennent à la Part-Dieu, parfois plus tôt, sont venus des banlieues en transport en commun...

Mais le besoin d'accès à la gare principale de l'agglomération, que ce soit des cadres ou des autres, est réel et un vrai enjeu des mobilités métropolitaines. Donc, il faut renforcer l'accessibilité de la gare en transport en commun, d'autant que l'histoire a fait cette situation surprenante que la plus grande gare, la gare centrale de l'agglomération n'est pas accessible directement en métro par les deux grandes lignes structurantes, la ligne A de Perrache à Cusset et la ligne D de Vénissieux à Vaise... Les trams T1 et T4 ont un peu compensé cette situation, mais il reste qu'il y a "rupture de charge" pour beaucoup de trajets vers la gare. Il faut pour la majorité des gens au moins une correspondance.

Mais on ne peut apporter de réponses à ce vrai enjeu sans le placer dans son contexte

[-] le cadre économique et urbain du développement "multi-polaire" de l'agglomération, tel qu'il est pourtant prévu au "SCOT", ce schéma de cohérence territoriale qui théoriquement s'impose à tous les projets ! Or la métropole de Gérard Collomb continue à concentrer les investissements sur la Part-Dieu sans développer au même rythme les centres périphériques prévus au SCOT.

[-] le plan de déplacement urbain permettant de dessiner les mobilités métropolitaines pour 2030 en n'opposant pas les besoins mais en construisant leur cohérence. Oui, il faut une réponse de transport en commun vers Alai à l'Ouest, mais il faut aussi un anneau des sciences en transport en commun qui casse définitivement les bouchons en

Métro E : il est urgent de réouvrir le PDU !

réduisant fortement la part modale de la voiture dans les déplacements périphériques, il faut aussi un véritable "RER" métropolitain qui réduise fortement la part modale de la voiture dans les déplacements pendulaires vers la région urbaine (sur les axes Macon, Bourg, Grenoble, Valence, Saint-Etienne, Roanne...)

C'est pourquoi il faut inscrire le projet de ligne E dans la réouverture du dossier du PDU !

Et la conséquence sera évidemment de mesurer l'immensité des besoins de financement pour transformer réellement les mobilités métropolitaines au service de modes de vie apaisés, d'une équité de développement territorial, et bien entendu de la qualité de l'air et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'étude nous parle d'un milliard pour la ligne E. Il a été évoqué un milliard pour une ligne forte sur l'anneau des sciences, mais sans toucher à l'Est, et sous une forme insuffisante de bus à haut niveau de service. Pour une ligne de type tram-train qui boucle réellement un anneau des sciences, il faut sans doute 3 à 4 fois plus !

Et le SYTRAL prévoyait jusqu'à maintenant 1 milliard d'investissement par mandat, il faudrait donc sans doute 5 milliards au moins pour changer de paradigme des mobilités métropolitaines.

Est-ce que cela est trop ? Mais Gérard Collomb et tous les dirigeants de l'agglomération ont défendu un tronçon ouest du périphérique qui coûte 3 milliards pour les voitures ! Plus généralement, l'investissement sur les infrastructures, notamment pour des mobilités décarbonées, est essentiel pour l'avenir ! Le financement doit venir beaucoup plus fortement des entreprises qui sont les premières bénéficiaires des infrastructures de transport ! Et sans doute que celles qui veulent à tout prix s'installer à la Part-Dieu devrait payer plus !

Contrairement à ce que dit le député Yves Blein les habitants de l'Est Lyonnais ont absolument besoin d'une très forte augmentation des financements du SYTRAL pour répondre aux besoins.

Il faut certainement de nouvelles radiales et il faut chercher à les faire passer par les centres de développement périphériques et leurs plate-formes multi-modales, mais il faut aussi et peut-être d'abord des boucles périphériques, une sur l'anneau des sciences, et une plus éloignée comme le projet de ligne A8 de l'Est, et il faut ce RER métropolitain qui amène les habitants de la périphérie aux gares multi-modales de cette agglomération multi-polaire voulue par le SCOT. Il faut donc démultiplier le budget du SYTRAL !

Concernant le tracé, il est amusant de voir que la droite soutient, comme la présidente du SYTRAL, le tracé vers la Part-Dieu. Personne n'a remarqué que cela conduirait à une réalité géographique dont la nature sociologique est éclatante. La ligne D du métro relie Est et Ouest en reliant deux grands quartiers populaires ! et cette ligne E relierait le secteur ouest le plus riche au centre économique de l'agglomération en relation avec Paris... tout un symbole des fractures sociales de notre pays !

Je propose aux élus communistes

[-] de défendre le principe d'un métro vers l'Ouest Lyonnais et Alai

[-] de demander la réouverture en urgence du PDU

[-] de demander la relance d'études pour un tram-train sur un anneau des sciences prenant en compte la totalité de Bonneway...