



Idées-forces pour lignes fortes

CONNECTE Premier réseau de province, le réseau lyonnais de transports en commun est reconnu internationalement pour sa qualité. Etat des lieux.



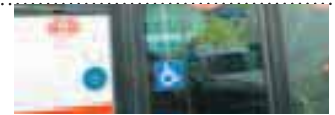
Le développement du réseau de transports en commun vise à offrir une réelle alternative à la voiture.

Le magazine Ville et Transports, une référence dans le milieu des transports urbains, lui a décerné en 2005 son ticket d'or. Plus de 200 délégations du monde entier viennent chaque année l'étudier. La qualité du réseau de transports publics du Grand Lyon est largement reconnue. Michèle Vullien, vice-présidente de la Communauté urbaine

déléguée au Plan de déplacements urbains, en résume ainsi l'idée-force : « Déployer un maillage multimodal, dans une logique d'interconnexion », c'est-à-dire assurer une desserte en transports en commun de l'ensemble du territoire, notamment de l'Est de l'agglomération, et favoriser les liaisons entre les différents modes de transport : voiture, métro, tramway, bus, vélo. Le tramway est ainsi relié au train (avec T3-Lea, inauguré début décembre) et bientôt à l'avion (avec Leslys, desserte express de l'aéroport, en prolongement de Lea, dès 2009).

Le métro évolue conformément à cette logique, avec la prolongation de la ligne A dès septembre 2007

jusqu'à La Soie et de la ligne B jusqu'à Oullins en 2013. Autre idée : faire des transports en commun une réelle alternative à la voiture, avec la création de « lignes fortes » reliant la périphérie de l'agglomération à son centre. Elles fonctionnent en couloir réservé afin de ne pas être ralenties par le trafic automobile. Sur cette base, se déploient des lignes fortes de tramway (T1 - prolongé jusqu'au Musée des Confluences en 2008 - T2, T3-Lea et T4 qui desservira les Minguettes en 2009) et de trolleybus (C1 desservant la Cité internationale depuis la Part-Dieu et C3 ouverte entre Vaulx-en-Velin et Laurent Bonneville dès mars prochain). ■



Accessibilité : du confort pour tous

Des transports en commun accessibles aux handicapés, c'est aussi davantage de confort pour les personnes équipées de poussettes ou de bagages et pour les personnes âgées. Au total, 30 % de la population est concernée. L'équipement des véhicules en planchers surbaissés et palettes rétractables progresse. Il concerne 500 bus, 95 trolleybus nouvelle génération, les rames du métro D et les 3 lignes de tramway. S'ajoutent à ce dispositif : l'installation d'ascenseurs dans les stations de métro, la possibilité de vérifier leur disponibilité par téléphone ou sur Internet, le rehaussement des quais pour 1 200 arrêts de bus et les informations tactiles ou sonores pour les malvoyants.

Lea est là !

Inauguré le 4 décembre, le tramway T3-Lea relie désormais Meyzieu à la Part-Dieu en 10 stations et 25 minutes. Avantage : 50 % de gain de temps sur la voiture. La ligne T3 fait date dans l'histoire des transports urbains. Pour la première fois en France, un tramway express dessert la périphérie d'une agglomération et emprunte une ancienne voie ferrée réhabilitée. À la clé, un coût divisé par trois.



Parc relais : la zen attitude

L'idée, avec les parcs relais, est d'aller chercher les usagers des transports en commun le plus loin possible du centre de l'agglomération. Mot d'ordre : Dé-sen-gor-ger grâce à 17 parkings automobiles sécurisés, implantés à proximité des centres d'échanges TCL. Réservés aux usagers des transports publics, ils sont accessibles de 5 h à minuit, sur simple présentation d'une carte d'abonnement ou d'un ticket validés. Côté pile, c'est pratique et l'on profite des avantages de la voiture sans en subir les inconvénients. Finies les incertitudes sur le temps de trajet et la quête du Graal pour une introuvable place en centre-ville ! Côté face, c'est citoyen et nous évite d'aller grossir les embouteillages de l'agglomération... Cette sagesse se pare d'arguments économiques très convaincants : le stationnement y est gratuit pour les usagers des transports en commun, sur simple présentation de leur titre de transport valide le jour même. Difficile de résister. Les habitants du Grand Lyon ne s'y sont pas trompés. Le taux de remplissage moyen des parcs atteint 76 % en semaine, avec des pics à 89 %.

Effet de masse

Avec la mise en service de la ligne de tramway T3-Lea, en décembre 2006, cinq nouveaux parcs relais ont été ouverts à Meyzieu, Décines et Villeurbanne. Avec l'ouverture du parc de La Soie prévue en mars, l'agglomération comptera 18 parcs relais, pour un total de 6 153 places de stationnement.

Question à...



Bernard Rivalta

Président du Sytral, Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise

Qu'apporte Lea dans la politique de transports de l'agglomération ?

►► T3-Lea est un tramway rapide qui offre une desserte très efficace sur l'est lyonnais et anticipe son développement démographique. Sa vitesse commerciale atteint 38 km/h, soit le double de celle d'un tramway classique. De plus, nous avons créé une piste cyclable le long la ligne, ainsi que 1 200 places de stationnement automobile dans six nouveaux parcs relais TCL. T3-Lea sera connectée avec la ligne A du métro à la station Vaulx-en-Velin La Soie en septembre 2007. ◀◀

REAL va bon train

GARES En 2010, un service unifié de transports collectifs devrait être proposé à l'échelle de la région lyonnaise.

Le projet s'est imposé comme le futur « RER à la lyonnaise ». Il a fait l'objet, en février 2005, d'un protocole d'accord sans précédent par le nombre de ses signataires : Région, Départements du Rhône et de l'Isère, Grand Lyon, agglomérations de Villefranche-sur-Saône et de Vienne, Sytral, Réseau Ferré de France (RFF, propriétaire du réseau ferré) et SNCF.

Ce projet au long cours vise une coordination entre les modes de transport : cadencement des dessertes, amé-

nagement des gares, accès facilité aux gares et mise en place de services d'information, de tarification et de billetterie, pour les différents modes de transports. Les partenaires expérimentent cette collaboration sur l'axe Villefranche-Lyon-Vienne, avec de premières réalisations inaugurées en décembre 2006. « Sur cet axe, l'offre a augmenté de 12 % entre Villefranche et Lyon et de 5 % entre Vienne et Lyon en 2006 », témoigne Jacques Malaval, vice-président du Grand Lyon délégué aux transports. ■



En 2010, REAL aura tout d'un RER à la lyonnaise.

Gares au Mont d'Or

Dans le cadre de REAL, les gares du Val de Saône prennent un coup de jeune. En qualité de portes d'accès au réseau de transports en commun de l'agglomération, les gares d'Albigny-sur-Saône, de Couzon, Saint-Germain et Collonges-au-Mont d'Or bénéficient d'un réaménagement financé par le Grand Lyon, la Région et la SNCF : sécurisation des accès et de la fréquentation nocturne, accueil des modes doux, création de stationnements, information ferroviaire et multimodale. Livraison effectuée pour Couzon et Collonges : à venir pour Saint-Germain (début 2007) et pour Albigny (2007).

Les gares du Val de Saône font l'objet d'aménagements destinés à les rendre plus accueillantes et plus pratiques.



Halte là !

Fin 2009, les TER en provenance de Bourgoin-Jallieu, la Tour-du-Pin, Vienne, Valence, Mâcon et Villefranche desserviront une nouvelle halte ferroviaire dans le 7^e arrondissement de Lyon, place Jean Macé. Cette halte ouvrira un nouvel accès aux quartiers du centre et de la rive gauche et un point de connexion avec le tram, le métro ou le bus.

3 400 voyageurs par jour pourraient fréquenter la halte dès son ouverture !



Rangé des voitures

Dix nouveaux parcs souterrains de stationnement, c'est le programme qu'orchestre le Grand Lyon dans l'agglomération. Livraisons fin 2005 à Saint-Georges (712 places) et, en 2006, à la Cité internationale (1 200 places), à Villeurbanne Hôtel de Ville (390 places), à la Fosse aux Ours (450 places). En projet : Gros Caillou, à la Croix-Rousse (440 places) en mars 2007, les parcs de Bertholey à Oullins (220 places) au deuxième semestre 2007, de Lyautey dans le 6^e (725 places) fin 2007, des Tables Claudiennes dans le 1^{er} (107 places), de Perrache Sud (630 places) et des Brotteaux (480 places) en 2009. Dans la plupart des cas, ils compensent tout ou partie des places supprimées en surface au profit des modes de déplacements alternatifs.

Fourvière sous contrôle

Depuis fin 2005, le tunnel de Fourvière (110 000 véhicules par jour) bénéficie d'équipements de sécurité neufs. Cinq intertubes, des trappes de désenfumage motorisé, des barrières à l'entrée, un habillage intérieur en faïence plus lumineux et un poste de contrôle et de commande rénové concourent à la sécurité des usagers. La réduction de la vitesse autorisée de 90 à 70 km/h limite le phénomène « goulet d'étranglement ».

