

CICA 16 mars 2022

4ème ARRONDISSEMENT

Thème : Les transports en commun.

Début : 17h30

REMI ZINCK :

Bienvenue à toutes et tous, heureux de revoir pour la plupart d'entre vous, vos sourires, puisqu'ils n'y a plus de masques. Je savais que vous souriez derrière, mais maintenant j'en ai la preuve.

Bienvenue à ce Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement puisque cet acronyme veut dire « CICA ». Il est consacré aux mobilités et transports sur le 4^{ème} arrondissement.

Nous avons les questions qui sont prêtes, et nous avons nos deux Vice-Présidents de la Métropole qui doivent intervenir pour vous répondre.

On a M Jean Charles Kohlhaas qui est en ligne, qui est Vice-Président de la Métropole en charge des déplacements de l'intermodalité et de la logistique urbaine, et qui est également Vice-Président de ce qu'on appelait jadis le « SYTRAL » et qui s'appelle maintenant « l'AOMTL » l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais.

Oui j'ai révisé avant de commencer !

Et en cours de CICA, aux alentours de 18h, nous aurons M Bagnon qui est Vice-Président de la métropole également qui lui, est en charge de la voirie et des mobilités actives et qui est aussi au Conseil d'Administration de l'AOMTL.

On me dit que M Kohlhaas est là

M Rigaud je vous laisse faire une petite introduction et moi je me tais !

LOIC RIGAUD :

Bonjour, Loïc Rigaud, Conseiller délégué à la démocratie locale et aux communs.

D'abord un mot pour remercier les participants qui sont là ce soir, et la vitalité du CICA du 4^{ème} arrondissement, en effet on a eu une réunion de préparation comme on fait traditionnellement avant chaque CICA.

Une réunion qui nous a permis de déterminer un peu un planning sur les prochains CICA des thématiques qu'on abordera.

Le fonctionnement qu'on a trouvé avec tout le monde, fonctionne assez bien. On essaye de creuser un sujet en particulier à chaque CICA, avec l'objectif que chacun puisse ensuite, travailler le sujet et venir avec des solutions concrètes.

C'est ce qu'on a fait aujourd'hui sur la question des transports en commun. J'en suis ravi !

Une vitalité qui se démontre par des questions, complètes et sérieuses qui ont été proposées par les différents participants.

D'abord le Conseil de quartier Ouest, ce sera Elisabeth Blachère qui posera une question sur les transports en commun de la Croix-Rousse.

Isabelle Chemin pour le Conseil de quartier Est, qui posera également une question sur les déplacements et puis le Comité du service des usagers de la Croix-Rousse, avec Brigitte Gilet qui interviendra.

On donnera ensuite la parole aux deux Vice-Présidents, Jean Charles Kohlhaas, Monsieur Bagnon.

J'ai oublié de me citer, mais moi-même, j'interviendrai aussi pour une contribution sur la question des déplacements.

Et puis si on a le temps, on donnera la parole à la CFDT retraités, Mme Micheline Linarès et Léonie Prégaille qui interviendront sur la question de la mobilité réduite. Et le Conseil de quartier Saône, Luc Arbib, aussi sur la question des déplacements sur l'arrondissement.

Vous voyez, la soirée sera fournie !

On a une heure d'échange en tout et pour tout. C'est M le Maire qui tiendra le timing, donc le plus simple étant d'être assez concis dans la mesure du possible pour permettre ces échanges.

On a souhaité aussi cette question du transport en début du mandat avec l'objectif de pouvoir faire un travail de fond avec d'ailleurs, je remercie à ce titre-là, les deux Vice-Présidents Jean-Charles Kohlhaas et Fabien Bagnon de venir ce soir. Parce que ça permettra d'entendre d'une part ce que les usagers et les habitants du quartier du 4^{ème} arrondissement ont à dire sur la question des transports en commun et aussi peut être nous donner quelques éléments de perspectives sur les déplacements à la Croix-Rousse, et les projets de notre majorité à la Métropole de Lyon.

Tout de suite, si vous êtes d'accord, je vais donner la parole à Elisabeth Blachère, pour cet exercice pas facile qui sera d'introduire la soirée, du Conseil de quartier Ouest.

ELISABETH BLACHERE :

Je suis Elisabeth Blachère, membre du Conseil de quartier Ouest et je parle au nom bien sûr de ce Conseil de quartier et du groupe de travail que nous avons constitué : 4 ou 5 personnes, nous avons travaillé très collectivement sur cette question qui nous tient à cœur. En liaison étroite avec notre Présidente Dominique Gilles, qui a le plan de la Croix-Rousse gravé dans sa tête, donc ne peut pas faire d'erreur !

(Rires...)

La question qui est posée c'est celle sur la mobilité en transports en commun, particulièrement à l'Ouest du plateau de la Croix-Rousse.

Le Conseil de quartier constate depuis longtemps les difficultés de mobilités de transports en commun dans ce secteur et récemment ce problème a été encore soulevé par les habitants du quartier, lors des concertations que nous avons pu avoir pour l'aménagement d'une partie de la rue Philippe de la Salle. Ainsi que pour le projet des tours Pernon, les habitants n'ont pas manqué de soulever la question des transports à l'ouest.

Dès à présent donc, parce que là je parle de projets, il y a des difficultés liées au stationnement payant, ainsi qu'à l'augmentation du trafic automobile de transit qui pénalise les habitants du quartier.

Mais aussi les nombreuses personnes qui viennent travailler dans ce secteur de la Croix-Rousse, je parle des personnes qui travaillent au CNED, au rectorat, au centre social Pernon, à Canopé et certainement d'autres lieux.

D'ailleurs, récemment nous avons rencontré la Directrice du centre social Pernon, qui nous faisait part des difficultés de ses salariés depuis qu'il y avait le stationnement payant, ils ne savaient plus où se mettre.

Tout ça nous amène à dire que l'offre des transports en commun est insuffisante pour constituer une alternative satisfaisante à l'usage de l'automobile, dès qu'il s'agit d'aller au-delà de ce qui est accessible c'est-à-dire en mode actifs, en vélo, marche.

Cette offre, elle ne permet pas aux habitants à l'ouest du plateau qui travaillent en dehors du quartier d'accéder facilement aux zones situées... Vous m'entendez là ? Oui ?

Aux zones situées à Caluire, Villeurbanne et dans les zones d'activités situées au-delà, pas plus que de joindre le secteur du parc de la Tête d'or.

Les résidents de l'ouest de la Croix-Rousse, ne peuvent tout simplement pas accéder rapidement au secteur commercial, au secteur du service, du centre de la Croix-Rousse c'est-à-dire le plateau, les pentes.

La mobilité est également difficile en soirée pour revenir vers l'ouest en provenance toujours du secteur du plateau de la Croix-Rousse.

Au moment où est programmée une densification du secteur du quartier Pernon, je parle de ça surtout, ne conviendrait-il pas d'examiner précisément la desserte en transports en commun de l'ouest de la Croix-Rousse ? Et surtout de l'améliorer ?

Alors nous ne sommes pas des techniciens mais on a trouvé quelques pistes et on s'est dit que cela pourrait se faire en agissant sur 3 leviers :

- Les itinéraires.
- Les fréquences.
- Les plages de dessertes.

Sans même parler de nouvelles liaisons, nous pensons que l'évolution des lignes desservant le quartier, je pense au bus 2, S4 voir C18, répondrait déjà aux problèmes posés.

En effet, pour ce qui concerne les lignes de bus 2 et S4, un renforcement des fréquences serait déjà un premier axe d'amélioration. Car les 3 ou 4 passages par heures sont nettement insuffisants.

Ceci permettrait au bus 2 qui permet une liaison très utile par le Val de Saône par la rive droite de la gare de Vaise, ou en bas des esses le bus 40 sur la rive gauche, d'être nettement plus attractifs pour toutes les personnes en provenance ou à destination de ces secteurs.

Une fréquence très renforcée du S4 permettrait de l'utiliser pour faire la jonction devant l'hôpital secteur Grande rue de la Croix-Rousse. Sans attente interminable, une jonction avec le bus 38 qui descend vers le quartier Tête d'Or.

Enfin, l'absence actuelle de ces bus après 20h pour le S4 ou 21h pour le 2, empêche de rejoindre le quartier ouest de la Croix-Rousse depuis les stations de métro Hénon ou Croix-Rousse depuis le théâtre de la Croix-Rousse ou le cinéma Saint-Denis, ne laissant que la marche à pieds sur une distance déjà importante pour beaucoup.

Les dimanches et les jours fériés, le problème se pose pratiquement toute la journée, en particulier pour le bus 2 qui ne circule pas. Et le S4 qui ne dessert que le matin.

Donc ensuite nous avons pensé au renforcement de la fréquence de ces bus, on pourrait peut-être rajouter une modification de leur circuit. Alors le fameux S4, le circulaire Croix-Rousse-Croix-Rousse, gagnerait peut être à circuler à double sens notamment pour permettre cette liaison augmentée avec le 38.

Une extension de son circuit peut-être vers la gare de Cuire, faciliterai les correspondances entre les directions de Caluire, Rillieux, Villeurbanne et même du campus de la Doua.

Le campus de la Doua je le rappelle, c'est 35 000 personnes par jours entre les salariés, les étudiants, il y a peut-être des Croix-Roussiens et des Croix-Roussiennes de l'ouest. Et c'est loin.

Enfin le bus 2, là il y aurait une modification plus chère peut-être enfin à notre sens, parce que comme le C18, il passe par la rue Philippe de Lassalle pour relier la Place Flammarion au Boulevard de la Croix-Rousse.

Peut-être pourrait-il passer depuis la Place Flammarion par la rue Chazière, pour faciliter aux habitants de ce secteur, l'accès au Clos Jouve.

En conclusion, pour les usagers qui viennent ou qui passent dans le quartier ouest de la Croix-Rousse, comme pour les habitants de ce quartier qu'ils soient actifs ou moins valides, l'amélioration de la desserte en transports en commun nous semble incontournable.

Merci.

LOIC RIGAUD :

Merci pour votre question précise. On voit l'expertise d'usage que vous portez sur l'ouest.

Mme Chemin, n'hésitez pas à faire court !

(Rires...)

Je ne mets la pression à personne, c'est juste pour permettre à nos collègues du Conseil de quartier Saône et à nos collègues de la CFDT d'intervenir.

L'idée c'est de faire le tour des questions maintenant et si vous êtes d'accord, d'apporter une réponse ensuite générale.

ISABELLE CHEMIN :

Bonjour à tous,

Une question un peu plus concise, un peu moins étoffée. On a déjà longuement évoqué pour l'est, la navette et on sait que c'est déjà bien en cours.

C'est un projet que l'on porte depuis 2013 avec le Conseil de quartier Est et Rhône et bas des pentes sur le 1^{er} arrondissement.

La question du Conseil de quartier Est est un peu plus générale : quelles sont les évolutions et propositions que le SYTRAL a prévu aux prochaines modifications de notre arrondissement ?
Densification du projet Pernon, de la rue Louis Thévenet, tènement de l'ex Collège Maurice Sève, aménagements des rues Philippe de Lassalle, Maille Cornier etc...

Les horaires des lignes, et on vient de s'en apercevoir avec le diagnostic de l'ouest, qui desservent la Croix-Rousse sont parfois trop faibles, trop tard ou trop tôt et ne correspondent pas forcément à nos usages.

Fort de ce constat, comment pouvons-nous travailler ensemble pour améliorer nos déplacements en transports en commun sur notre arrondissement ?

LOIC RIGAUD :

Merci Mme Chemin.

Je vais donner la parole à Brigitte Gillet, pour le Comité d'usagers des services publics de la Croix-Rousse.

BRIGITTE GILLET :

Merci, bonjour.

Beaucoup de Croix-Roussiens et Croix-Roussiennes font actuellement encore le choix de la voiture pour se déplacer dans l'arrondissement et puis bien sûr à l'extérieur de l'arrondissement. Alors le problème c'est bien sûr : comment diminuer la place de la voiture dans la Croix-

Rousse, en rendant possible le fait de se déplacer sans son véhicule, tout en préservant les avantages de ce mode de déplacement en termes de mobilité individuelle ?

La question posée est celle de la desserte en transports en commun et ceci en liaison avec une structuration d'un réseau cyclable sur l'ensemble du plateau et de la colline de la Croix-Rousse aussi.

Nous avons fait un peu le diagnostic, donc en fait le moyen le plus rapide pour descendre sur la presqu'île c'est le métro C. Le métro C, il est très fréquenté voir surchargé et donc on n'a pas vu de projet pour cette ligne dans les projets du SYTRAL. Ni pour une augmentation d'une manière générale de la desserte du plateau.

La ligne C18, elle a une fréquence insuffisante et les lignes 2 et 45 aussi, et en plus elles ont des plages horaires qui sont aussi insuffisantes, notamment le week-end.

Au niveau des lignes S, les lignes S6 et S12 descendent vers le centre-ville mais elles ne reviennent pas sur le plateau.

Il y a la fameuse S4 qui fait le tour du plateau sans vraiment y pénétrer et qui effectivement, tourne dans le même sens.

Et puis bien sûr il n'y a pas de liaisons en transports en commun entre le plateau et le cours d'Herbouville, vers l'ouest il y a quand même la 2 et le 45.

Et au niveau des pistes cyclables, il n'y a pas de voies de vélo continues sur l'ensemble de l'arrondissement hormis sur les quais. Sur le plateau il n'y a rien et sur les pentes non plus.

Au niveau des voitures, il n'y a pas d'information sur le nombre de places disponibles sur les parkings du 4^{ème}, sur des panneaux indicateurs comme il peut y en avoir dans le reste de la ville. Cela permet d'orienter plus facilement les automobilistes.

Donc ce qu'on souhaite, c'est d'augmenter une augmentation des capacités du métro C.

Si le projet d'extension de la ligne B en direction de Rillieux-la-Pape abouti, la liaison Croix-Rousse avec cette ligne devrait se faire soit directement à partir du métro C, soit par une mise en place d'un transport à haute fréquence.

Pour rendre possible de se déplacer sans son véhicule et sur l'ensemble du 4^{ème} et ceci 7 jours sur 7, avec des horaires adéquats, il faudra revoir le cadencement du C18 et du 45 et 2.

Et refondre peut-être les parcours des lignes S et voir peut-être, en rajouter.

Au niveau des vélos il faudra développer la continuité de pistes cyclables en cours des 2 axes qui sont prévus, c'est-à-dire, l'embranchement de la voie Lyonnaise n°7 qui vient vers la Croix-Rousse du nord au sud et le Boulevard de la Croix-Rousse d'est en ouest, il ne faudra pas oublier les pentes.

Enfin permettre aux cyclistes qui ne possèdent pas un vélo électrique de pouvoir quand même monter sur le plateau aussi facilement, on peut envisager peut-être de les mettre à l'arrière des

bus et puis on peut aussi repenser au fameux projet du remonte-vélos de la rue Terme qui pourrait peut-être aussi être réutilisé comme moyen de transport en commun.

Pour finir avec les vélos, il faudrait pouvoir développer des parkings sécurisés pour eux. Et pour les voitures, disposer les panneaux indicateurs pour guider les automobilistes vers les parkings libres.

Et puis de manière générale peut-être, on ne l'a pas fait mais c'est une idée, de réfléchir à mettre en place un programme global à moyen-long terme avec des solutions alternatives de types : co-voiturages, location court-terme, copropriété de voiture, plan de déplacement des entreprises administratives, qui s'élargit forcément aussi du 4^{ème}.

Enfin, prévoir la présence du SYTRAL avec un point de contact TCL dans la future maison des services publics de la Croix-Rousse, dans le cadre d'un service public mobilité.

Gratuité des lignes S et aussi sur l'ensemble des transports en commun, ça se sont les jours de pics de pollution.

LOIC RIGAUD :

Merci pour ces contributions précises.

Je me permets cette intervention, comme une contribution à la réflexion de ce jour concernant le nécessaire développement des transports en commun sur notre arrondissement, dans le contexte de mise en place de la zone à faible émission (ZFE) sur une partie du territoire métropolitain. Cette ZFE nous honore puisqu'elle est un outil indispensable qui viendra protéger notre santé et celle de nos enfants. Mais elle nous oblige également à proposer des solutions alternatives aux habitant-es.

Le remplacement de véhicules polluants par d'autres moins polluants, ne peut pas être la seule solution que nous ayons à apporter aux lyonnaises et aux Lyonnais.

Il ne l'aura échappé à personne, notre arrondissement se situe sur une colline. Cette colline est une spécificité importante de notre territoire, qui au-delà de la fierté qu'elle apporte à ses habitant-es, et aussi une difficulté à surmonter dans les déplacements quotidiens.

Force est de constater que face à ce défi, beaucoup de Croix-Roussiennes et Croix-Roussiens font actuellement le choix de la voiture. Cela a été rappelé dans les interventions précédentes.

La Croix-Rousse n'est pas le seul territoire concerné par cette situation qui fait face à une utilisation intensive de la voiture dans un territoire pourtant desservi par les transports en commun ; mais plus qu'ailleurs la voiture est mobilisée pour des petites distances car la colline est un obstacle important pour se déplacer.

L'offre de mobilité douce et en transports en commun de notre arrondissement ne permet pas actuellement de répondre aux besoins des habitant-es dans une perspective de transition de nos modes de déplacements. La mise en place de la ZFE nous oblige à nous poser la question d'un saut qualitatif d'offre de transports en commun et des mobilités actives pour notre arrondissement qui de par sa topographie devient indispensable.

En effet, cette desserte TCL est une construction en étoile en direction du centre de Lyon. Une vision ancienne qui vise à rabattre sur l'hyper-centre les habitant-es qui doivent ensuite changer de mode de transport et repartir sur l'extérieur de la ville. Ainsi, quand on vient de la Croix-Rousse pour aller sur Vaise, Villeurbanne, ou Vaulx-en-Velin, tout nous amène à repasser par l'hyper-centre. Cela crée des temps de parcours importants, qui poussent de nombreux/euses habitant-es à garder leurs véhicules pour monter et descendre de la colline.

Des lignes de bus existent certes, mais le niveau du service n'est pas à la hauteur de notre ambition. Si on ne vit pas à proximité de la ligne 38 au Nord Est de l'arrondissement, le temps pour rejoindre Part-dieu pour prendre un train dépasse vite les 40 minutes. La ligne 2 correspond à un vrai besoin pour rejoindre Vaise sans passer par Bellecour, mais il faut être patient pour attendre son bus en heure de pointe avec une desserte au quart d'heure, et un bus qui n'a aucune voie dédiée.

La desserte de Rillieux-la-Pape pourtant proche nécessite de prendre le métro C, puis la ligne C1 et enfin la ligne C2.

Comme rappelé lors des interventions précédentes, la desserte locale des pentes coté Saône et coté Rhône sont les oubliées de notre politique de transports en commun sur le territoire.

Finalement, si le Métro C est une véritable alternative qualitative à la voiture quand on souhaite se rendre sur la Presqu'île, dès qu'il s'agit d'aller autre part, la voiture reste un mode de transport privilégié par beaucoup de Croix-Roussiennes et de Croix-Roussiens.

Je tente donc modestement quelques propositions pour ces prochaines années.

C'est d'abord un axe Nord/Sud pour relier la Croix-Rousse/Rillieux sans rupture de charge. Si le projet d'extension de la ligne B en direction de Rillieux-la-Pape devait se faire d'une manière ou d'une autre à l'horizon 2030 – et nous le souhaitons – il faudra alors penser le lien entre la Croix-Rousse et ce futur ouvrage. Mme Gillet en a parlé juste avant.

C'est un axe fort, traversant l'arrondissement d'Ouest en Est qu'il faut créer pour relier notre territoire à Vaise et Gorge de Loup d'un côté, et à Charpenne et Part-Dieu de l'autre. Une desserte structurante qui doit permettre d'offrir une offre de service de qualité, toutes les 5 minutes en heure de pointe, avec des parcours rapides et sans rupture de charge afin d'être une véritable alternative à la voiture. Pour cela, il sera nécessaire de n'écarter aucun projet et d'étudier la mise en place de voies dédiées aux transports en commun, peut-être même d'un BHNS, un Bus à Haut Niveau de Service.

Monsieur le Vice-président, cher Jean-Charles, je me permets pour conclure de rebondir sur une de vos interviews dans le journal en ligne Lyon Mag, où vous disiez réfléchir à d'autres territoires pour expérimenter le projet de transport collectif par câble récemment refusé par nos collègues de l'Ouest Lyonnais.

Vous avez dans cette interview cité la Croix-Rousse comme territoire d'accueil possible d'un projet de transport par câble.

Monsieur le Vice-président, j'ai envie de vous prendre au mot ! Chiche ? Avec beaucoup de pragmatisme, n'est-ce pas une opportunité à saisir pour notre arrondissement qui est justement, je le rappelaient au début de mon intervention, situé sur une colline. Notre proposition : qu'il

puisse rejoindre la ligne C pour permettre de desservir Caluire et le futur Métro B tout en faisant le lien avec le 1^{er} et le 4^{ème} arrondissement.

Si la solution n'est pas techniquement pertinente alors, il faudrait l'écarter. Dans ce contexte de mise en place de la ZFE, étudier toutes les pistes de développement des transports en commun me paraît opportun, mais sans dogmatisme c'est évident. Il faudrait bien entendu trouver un fuseau qui ne surplombe pas d'habitations pour ne déranger personne. Ou s'il n'était pas soutenu par les habitants, il faudrait évidemment l'écarter. Un projet de ce type doit avoir le soutien des résidents qui sont les premiers concernés.

Quelles que soient les solutions retenues, votre présence aujourd'hui à ce temps de co-construction de l'action publique et les considérables moyens que notre majorité de gauche et des écologistes à la Métropole de Lyon a dédié aux transports en commun en doublant son budget annuel, nous rassure et crée de nouvelles perspectives pour notre métropole et notre arrondissement.

Je vous remercie.

Du coup, je vais vous passer la parole M Kohlhaas si vous êtes d'accord pour répondre aux différentes propositions qui ont été faites sur ce temps. Après on pourrait reprendre les questions ou donner la parole à M Bagnon s'il arrive entre temps.

JEAN CHARLES KOHLHAAS:

Est-ce que vous m'entendez ?

LOIC RIGAUD :

Très bien !

JEAN CHARLES KOHLHAAS:

Bonsoir à tous, Bonsoir à M le Maire, Cher Rémi.

Bonsoir Loïc, tu m'excuses, je suis incapable de te vouvoyer !

(Rires...)

Vu le passé qu'on a eu ensemble il y a quelques années.

Vous posez beaucoup beaucoup de questions donc je n'aurai pas le temps bien évidemment d'y répondre ni même la compétence pour y répondre dans les détails à chacune de vos propositions dans la demi-heure qui nous reste.

Je vais essayer de vous faire comprendre un certain nombre de choses, de répondre à certaines pistes ou en tout cas de fixer un certain nombre de pistes pour voir comment on peut y travailler et c'était une des questions qui semble essentielle, et par laquelle je conclurai. C'est comment on peut travailler ensemble. L'idée n'est pas de trouver des solutions aujourd'hui mais de construire les solutions aujourd'hui, demain, après-demain et tout au long des années qui viennent. Puisque les choses peuvent évoluer dans le temps.

Quelques principes d'abord, un peu en réponse d'ailleurs à l'interpellation de Loïc finale.

Oui nous avons doublé le budget du SYTRAL en matière d'investissement et nous avons bien l'objectif de continuer à maintenir ce doublement jusqu'en 2040. Cela dit, ça ne correspondra sur les 15 ans qui viennent qu'au quart de tous les projets qui ont été listés. Et dont certains, vous nous avez rappelé comme le métro B, mais si je rajoute toute la liste des autres, on ne réalisera pas tout ça. Alors les décisions ne sont pas prises en terme d'investissement à long terme, mais qu'on soit clairs, la ligne B ne sera pas un métro sur roues à la Lyonnaise vu le coût et les difficultés techniques pour le réaliser.

On travaillera à une ligne forte de transport collectif, rapide, efficace, en site propre. Avec un horizon qui, vu les complexités de ce secteur-là, est plutôt fixé à 2038 qu'à 2030. D'ailleurs il n'y a aucun projet lourd qui est fixé à 2030 puisqu'il faut entre 10 et 15 ans pour construire un projet de ce type.

J'entends tous vos arguments, et je les partage pour la plupart avec beaucoup d'envie et je vais essayer de nous refroidir un petit peu tous ! Pardonnez-moi par avance !

Quand je suis arrivé au SYTRAL il y a 1 an et demi, j'avais pour projet d'augmenter de 20%, ce qui n'est pas rien, le volume des cars, des bus/kilomètres sur l'ensemble de la Métropole. Par l'augmentation des fréquences, amplitudes, l'ensemble des facteurs que vous avez cités.

Et puis par quelques créations de lignes aussi par certains secteurs qui sont même très peu ou pas du tout desservis.

Je veux vous dire au passage qu'il y a certains quartiers de la Métropole de Lyon et même du centre de Lyon et de Villeurbanne qui ne sont même pas desservis au quart d'heure.

Mais voilà, on est arrivé au Covid, et la fréquentation des transports en commun a chuté de près de 30%. On est aujourd'hui, on était il y a 15 jours, à 80/85% de fréquentation par rapport à 2019. Donc toujours 15% en dessous de la fréquentation de 2019.

Un autre évènement qui a commencé il y a un peu plus d'une quinzaine de jours, a fait remonter fortement la fréquentation, j'y crois. Je suis de nature optimiste.

Donc on approche les 89% la semaine dernière et j'espère que ça va continuer même si on peut regretter cet évènement : la guerre en Ukraine et la crise pétrolière qu'elle entraîne, va effectivement pousser les gens à retourner vers les transports en commun.

Pourquoi je vous dis ça ? Parce que c'est intimement lié :

- 1- La baisse de fréquentation pendant 1 an et demi a fait chuter de manière drastique les recettes du SYTRAL, donc les capacités de financement. On estime dans des projections à long terme qu'on aura perdu au total 800 millions d'euros sur 10 ans, à cause de la crise sanitaire, ce qui n'est pas rien.
- 2- Et puis pour une deuxième raison, c'est que les transports collectifs, se justifient par la massification des déplacements, et j'ai bien entendu toutes vos remarques.

Il y a un certain nombre de propositions que vous faites, où les services techniques du « SYTRAL » me répondent, alors je ne vais pas chiffrer dans telle ligne, dans tel bus en heure

de pointe. On n'a pas de saturation, loin de là, le bus n'est pas plein. Alors je leur réponds « oui mais moi ce qui m'intéresse ce n'est pas de rajouter des bus quand ils sont pleins, c'est d'imaginer d'augmenter les fréquences par rapport aux besoins de mobilité du territoire ».

C'est sûr que si on a un bus toutes les heures, il y a peu de chance qu'il soit plein !

Je caricature un peu pour grossir le trait mais c'est un éternel conflit entre l'œuf et la poule.

Il faut pour que l'on rajoute des bus, des fréquences, qu'il y ait du monde dedans. Et pour qu'il y ait du monde dedans, il faut qu'on ait un niveau de service amélioré. Donc plus de fréquence, amplitude, comme vous l'avez souhaité.

Je souhaite vraiment qu'on change le mode de fonctionnement du SYTRAL. Aujourd'hui le SYTRAL est sollicité par les élu-es locaux, et Elodie Trias avec son collègue Jean-Christian Morin du 1^{er} arrondissement, m'ont adressé un certain nombre de demandes par rapport à l'augmentation des services de transports en commun sur le 1^{er} et le 4^{ème} il y a 2 mois ou 3 mois je crois. Que j'ai transmis bien sûr au service du SYTRAL.

Et les services du SYTRAL me répondent « là on peut faire, là on ne peut pas faire parce qu'il n'y a pas grand monde dans le bus » etc...

J'aimerais qu'on change ce modèle et qu'on réfléchisse en amont avec les Conseils de quartiers, avec les Conseils d'Arrondissements bien sûr, avec les associations qui connaissent les territoires, sur quel est réellement le besoin de mobilité.

Qu'il y ait des études du SYTRAL, c'est une évidence. Parce qu'il y a le ressenti des gens et il y a la réalité, et on a un certain nombre de données pour objectiver tout ça et qu'on construise une offre. Non pas par rapport à la fréquentation actuelle des transports en commun, mais par rapport à celle qu'on pourrait objectivement souhaiter, donc par rapport aux besoins.

Donc c'est un peu ma vision politique des choses.

Vous m'avez parlé d'un certain nombre de secteurs, je pense à la Doua, Caluire, Rillieux, je ne suis pas certain très honnêtement qu'il y ait besoin d'une forme de transport collectif, en site propre sans rupture de charges, comme ça a été proposé, pour chacun des autres territoires de la Métropole au départ de la Croix-Rousse.

Parce que ce qu'il faut qu'on arrive à analyser, et ça on le sait avec les données de l'INSEE, c'est quelles sont les origines destinations ? Combien de gens de la Croix-Rousse vont à la Doua, Rillieux ? Etc...

Pour justifier d'une ligne de transports en commun ou au contraire pour justifier des liaisons malgré une rupture de charge en correspondance avec une autre ligne.

Je pense qu'il faut qu'on fasse ce travail ensemble dans l'année ou les 2 ans qui viennent, parce que c'est un travail quand même complexe et qu'il faut le faire pour tous les territoires de la Métropole, pas seulement pour le 4^{ème} arrondissement, et qu'ensuite on décide d'une réorganisation, j'entends vos propositions, elles sont notées.

Elles seront bien-sûr bienvenues, ça peut être des propositions de changements d'itinéraires, d'augmentations de fréquences. Tout ça se croise avec des données objectives.

Le pire serait qu'on mette en place des services et qu'ils soient, parce qu'ils ne sont pas suffisamment fréquents, pas très pleins et que les bus circulent à moitié ou à trois-quarts vide...

Parce que là, on a un bilan économique, écologique négatif et puis une image très négative pour les transports collectifs. Voilà ce que je voulais dire en premier lieu.

Deuxième remarque, vous avez parlé, et ça je suis obligé de vous contredire un peu de développer les transports en commun et puis de questionnements par rapport à la place de la voiture. Il y a certaines opinions qui on dit « la place de la voiture devrait être limitée » etc. Et en même temps vous nous dites « oui mais avec le stationnement payant, il y a des gens qui ne savent plus comment stationner, les parkings doivent indiquer le nombre de places » etc...

Il faut qu'on ait une vision globale.

On ne développera les transports en commun qu'en réduisant la place de la voiture ou inversement. Si on améliore la circulation automobile, si on améliore le stationnement automobile, si on le rend plus facile, on diminuera les transports en commun.

Les deux modes sont complètement en concurrence et les gens s'ils ont la capacité de venir en voiture travailler à la Croix-Rousse, de stationner à la Croix-Rousse, ou de se déplacer facilement de la Croix-Rousse dans la Croix-Rousse, ils ne prendront pas les transports en commun.

C'est en mettant des freins aux déplacements automobiles qu'on arrive à reporter les gens sur les transports en commun et du coup, justifier les augmentations de niveaux de service, de fréquence, amplitudes etc...

Là aussi c'est un jeu subtil entre la poule et l'œuf, par quoi on commence ? Il faut faire les 2 simultanément, bien évidemment.

Mais n'attendez pas de moi que je développe la place de la voiture pour tout le monde. La voiture est un mode de déplacement qui est à sa place, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, pour certaines choses. Mais il faut qu'elle soit réduite pour tous les autres usages pour qu'elle puisse permettre de reporter les gens sur les transports en commun ou sur les modes actifs.

Je ne parlerai pas à la place de Fabien Bagnon mais bien évidemment ça marche ensemble.

Sur le métro C, là je ne vais pas être aussi très positif. Le métro C ne peut pas être amélioré, malheureusement, dans son fonctionnement actuel. On ne peut pas augmenter les fréquences, on ne peut pas augmenter le fonctionnement du métro C et Dieu sait qu'il nous pose des soucis ! Pourquoi ? D'abord parce qu'il n'y a que 5 véhicules, ce sont des véhicules très spécifiques qui sont fabriqués en Suisse puis ensuite transformés en France, maintenus en Suisse.

Il y en a toujours 1 qui est en maintenance et 4 qui circulent, donc on ne peut pas augmenter les fréquences de ce fait-là.

Ensuite l'infrastructure, les tronçons de ligne à voie unique font qu'on ne peut pas augmenter les fréquences non plus. Donc on n'attend pas de miracle niveau métro C !

Le seul espoir qu'on a mais il est complexe à gérer, c'est que le métro C arrive en fin de vie en 2030.

C'est le premier métro de Lyon, donc les systèmes, les infrastructures vont avoir 50 ans bientôt et donc il va falloir tout refaire d'ici 2030. Et là il y a 2 pistes : soit on refait sur place avec le même service et pas de gros travaux mais quelques dizaines, voire centaines de millions d'euros d'investissement pour changer tous les systèmes matériels roulants etc... Mais du coup on n'aura pas un service amélioré, soit on peut se poser la question d'un autre projet certes plus coûteux mais qui s'apparenterait plus à un métro qu'à un funiculaire.

Le métro C aujourd'hui c'est un mix entre le métro et le funiculaire, que ce soit en milieu de service ou en temps de parcours et à ce moment-là ça veut dire creuser un autre tunnel. Donc c'est un investissement plus lourd, mais en tout cas il va falloir qu'on se pose les questions dans les 2 années qui viennent pour prendre la décision de ce qu'on fera d'ici 2030.

Je suis désolé... Je suis un petit peu le père fouettard ! Je n'apporte pas toujours des bonnes nouvelles.

Alors si je vais en apporter quand même !

Je suis persuadé qu'on doit effectivement sortir de cette construction des réseaux de transports en commun en étoile et que l'on doit permettre, pas obligatoirement des lignes directes sans rupture de charge dans toutes les directions.

Mais effectivement, il faut des meilleures connexions. Pour avoir des connexions avec 1, 2 maximum, ruptures de charges, pour aller dans les secteurs de l'agglomération.

Il me semble que de ce côté-là, il y a un quartier vers lequel la desserte de la Croix-Rousse est à nettement améliorer : c'est Vaise, ça m'a sauté aux yeux. Et Vaise avec ses capacités d'interconnexion avec différentes lignes fortes de transports collectifs actuels avec le métro B bien sûr, mais à venir sans doute puisqu'il y a un projet de ligne centre/ouest dont vous avez entendu parler peut-être que de faire Ecully-La Duchère-Vaise-Part Dieu soit en bus à haut niveau de service soit en tramway.

De ce côté-là, il y a pour moi une priorité évidente et sans sourire du tout, je crois comme Loïc l'a dit, que le mode de transport par câble, est un mode de transport d'avenir, urbain, qui a des contraintes et notamment des contraintes de survol.

Et je pense qu'il faut que l'on réfléchisse sérieusement à une liaison Croix-Rousse-Vaise.

Parce que là on a une capacité on va dire de faire avec très peu de survol, voire pas du tout, qui pourrait devenir très intéressante.

Et du coup, un temps de parcours qui serait vraiment rapide, accessible à tout le monde puisque l'avantage du transport par câble c'est qu'il est accessible à toutes les personnes à mobilité réduite, avec son vélo, donc ça peut être un remonte-vélo pratique etc...

C'est une piste, l'idée c'est de pouvoir l'étudier avec les habitants de la Croix-Rousse et tous les habitants concernés et bien sûr les élu-es concerné-es.

Elle me paraît intéressante à creuser. Je ne veux pas dire qu'on l'a fera à coup sûr mais je pense que c'est une piste intéressante à creuser, en tout cas qui permettrait de répondre à bon nombre de vos interpellations, de manière pragmatique.

On a un vrai enjeu, vous l'avez dit, alors je n'ai pas noté les noms de tout le monde. Excusez-moi !

Sur le développement alternatif de la voiture individuelle. Enjeu augmenté avec la crise pétrolière actuelle mais qui risque de durer. Enjeu de toute façon, qui sera à l'aune de la mise en place de la ZFE, donc progressivement dans les 4 ans qui viennent, pour l'ensemble des particuliers.

L'idée ce n'est pas de dire on veut interdire la voiture, mais de dire : en fait, on a des solutions pour les déplacements du quotidien ou les développer, en augmentant les fréquences des bus comme vous l'avez souhaité. Mais on a quand même besoin d'une voiture ponctuellement parce que parfois, on quitte le 4^{ème} arrondissement pour se déplacer ailleurs dans la Métropole ou dans le Rhône, avec pas de solution de transports en commun.

Parfois on a besoin d'aller faire des courses encombrantes, donc les transports en commun, ce n'est pas la bonne solution, le vélo ce n'est pas toujours la bonne solution. Parfois on part en famille le week-end parfois etc...

Et donc je crois vraiment qu'il faut qu'on travaille à une solution qui me paraît mais alors vitale, en particulier pour les quartiers comme le 4^{ème} arrondissement mais pas que. Qui est un système de partage réel et surtout intéressant financièrement.

L'idée c'est de dire : quand on a d'autres solutions pour les déplacements du quotidien, quand on peut les développer, on abandonne la voiture individuelle, mais on a accès à la voiture dont on a besoin quand on en a besoin.

Que ce soit une petite voiture pour un déplacement individuel un peu long, ou que ce soit une voiture familiale pour partir en week-end, ou que ce soit un utilitaire pour aller à la déchetterie ou aller faire des courses ou je ne sais quoi.

Et ça c'est vraiment des enjeux essentiels, cet auto-partage, il faut qu'il puisse être développé, on a quelques centaines de véhicules sur le centre de la Métropole.

L'objectif, c'est qu'on en ait rapidement avant 2025-2026 quelques milliers, voire dizaine de milliers sur l'ensemble de la Métropole, et à un tarif surtout qui soit moins cher que de posséder un véhicule. C'est ça l'enjeu.

Et à ce moment-là si on arrive à faire ça, on aura résolu, donné la capacité à beaucoup de gens de prendre les transports en commun ou les modes actifs pour les déplacements du quotidien, il faudra bien-sûr les développer on est d'accord là-dessus.

Et en même temps on aura trouvé une solution pour la propriété du véhicule.

Vous l'avez dit, l'enjeu et on l'a vu hier et aujourd'hui. Si déjà toutes les voitures-ventouses qui stationnent partout dans la Métropole, pas seulement dans le 4^{ème} arrondissement, n'avaient plus besoin de stationner sur la voie publique, on réglerait beaucoup de problématiques.

Je dis : on a vu hier, avant-hier parce que toutes les voitures ont été couvertes de sable dans la nuit d'avant-hier à hier, celles qui n'ont pas bougées, on les voit puisqu'elles n'ont pas de traces d'essuie-glaces, elles sont toujours recouvertes de sable. Et je peux vous dire que pour m'être promené beaucoup à pieds aujourd'hui dans la Métropole, il y en a un paquet ! Qui stationnement même en plein centre de la Part-Dieu !

Il faut qu'on travaille à ces solutions-là, qu'on trouve des solutions, d'un autre usage de la voiture. Qui va de pair au développement de transports en commun et des vélos et qui va, à mon avis vers de la libération de l'espace public dans les arrondissements.

Dernier point, puisqu'en fait j'en ai déjà un peu parlé mais je voulais conclure par ça : je crois qu'au niveau de chaque territoire, donc chaque arrondissement bien sûr, d'ailleurs au passage je souligne qu'il y a une deuxième colline à Lyon ! C'est bizarre qu'il y ait un deuxième arrondissement qui est encore moins bien servi que le 4^{ème} en matière de transports collectifs qu'est le 5^{ème} arrondissement !

(Rires...)

Aujourd'hui, quand on fait les analyses avec les lignes de transports en commun qui existent, du nombre d'habitants, vous savez on fait des ronds, autour des arrêts de bus, stations de métros etc... On voit le nombre d'habitants qui sont desservis dans un rayon de 400 mètres, et je peux vous dire que le 5^{ème} arrondissement est beaucoup moins bien desservi.

Il y a donc des enjeux à développer, de toute façon les transports collectifs sur les 2 collines, parce que ce sont des collines, se sont effectivement un territoire spécifique qui rajoute des gênes de développement de transports collectifs. Mais surtout on hérite d'un faible développement du coût des transports collectifs sur ces 2 collines.

L'enjeu c'est que dans chaque territoire, les élu-es locaux, la société civile donc le CICA, les associations etc... soient associés à l'amélioration des transports en commun pour les mois et les années qui viennent.

Moi j'ai reçu déjà pas mal de remarques, de demandes. On a un projet de réorganisation de transports en commun dans les 2/3 ans qui viennent, ce ne sera peut-être pas moi mais le SYTRAL reviendra vers vous, pour discuter des choses, pour voir exactement ce qui est possible de faire. J'ai déjà noté toutes vos remarques, elles sont écrites en plus c'est pratique.

Mais on aura des temps d'échange. L'objectif ce n'est pas de vous dire : on a va attendre le grand soir et vous le promettre pour 2022-2023, l'objectif c'est qu'on note un travail quotidien, régulier, ensemble. Pour faire des petites améliorations petit à petit et adapter l'offre au fur et à mesure de vos retours terrains, du développement du projet urbain bien évidemment, du développement aussi des pôles d'attractivité puisqu'il y a aussi des projets autres que la construction de logements. Et qu'on soit souples et mobiles pour adapter les choses, pas seulement en faisant un grand coup un jour ou l'autre.

Mais en faisant des améliorations au fur et à mesure des besoins chaque année si c'est nécessaire.

Voilà ce que je voulais vous dire.

LOIC RIGAUD :

Merci M le Vice-Président.

On avait 2 autres questions si vous êtes d'accord. Mme Pellet, je vous donne la parole.

JEAN CHARLES KOHLHAAS:

Moi je suis toujours d'accord avec les questions, après je ne sais pas si j'aurai les réponses !

(Rires...)

LOIC RIGAUD :

Et si vous êtes d'accord M Ardib derrière et Mme Linarès. En vous demandant d'être très brefs pour qu'on puisse avoir une réponse.

Mme Pellet d'abord.

ANNE PELLET :

Bonjour M le Vice-Président, Bonjour Jean-Charles.

Nous avons été sur les mêmes bancs de la Région donc c'est ce qui justifie le Cher Jean-Charles, je ne vais pas aussi loin que Loïc quand même !

(Rires...)

C'est toujours très intéressant de parler de transports car ça concerne tout le monde.

Mais ce qui m'ennuie c'est que j'ai l'impression qu'on a des serpents de mer qui ne sont plus des serpents, ils s'allongent, ils s'allongent.

J'entends des choses depuis des années comme l'histoire du 61, moi je l'ai toujours appelé le 61 mais c'est le 2, le S4, dans un seul et unique sens et jamais pourquoi dans d'autres sens parce que qu'est-ce que ça me gonflait de faire tout le tour de la Croix-Rousse quand... Finalement ça aurait été plus facile dans l'autre sens !

J'ai entendu des propositions très intéressantes de tout le monde. Le C18 qui partirait ailleurs aussi, pourquoi pas ? Le 2 etc...

Les fréquentations, j'entends bien que c'est compliqué, je n'en voudrais pas.

Et après j'entends bien que l'élargissement tout ça, c'est difficile.

Je vais vous surprendre mais moi, le téléphérique je suis plutôt pour. Alors je ne l'emmènerais pas forcément à Rillieux-la-Pape, je l'emmènerais à la gare de la Part-Dieu en passant au-dessus de la montée de la boucle et en traversant le parc de la Tête d'Or, je trouve que pour les touristes ça pourrait être sympa. Et pour nous ça serait rapide.

Ce sont des idées, on en a plein, on peut relier les collines, on peut faire beaucoup de choses. Et puis pour le remonte-vélos, on y a tous pensé, ça a toujours été dans les programmes électoraux. Moi j'ai vu des choses qui se faisaient, j'avais regardé d'un peu plus près par exemple en Norvège, l'espèce de rail qui monte et vraiment ça n'a pas l'air compliqué d'installer et ça dépannerait parce que les vélos électriques ne sont pas pour tout le monde quand on ne se les fait pas voler !

Et à monter, je le fais de temps en temps et je me souviens à chaque fois parce que je n'ai pas de vitesses sur mon vélo !

Ce que je voulais dire, j'entends bien les difficultés.

Je suis un peu étonnée que depuis 2 ans finalement, vous ayez un beau constat à faire mais vous n'avez pas plus enclenché plus de choses ! Et qu'on ait un tiers déjà de votre mandat, donc ça m'inquiète un peu pour la suite !

En attendant est-ce qu'on ne pourrait pas déjà, ces petites propositions mais tellement attendues depuis longtemps, au moins y réfléchir et les rectifier pour qu'on avance et qu'on ait la sensation qu'il se passe des choses, au moins pour notre Croix-Rousse ?

Merci.

LOIC RIGAUD :

En quelques mots, Mme Linarès s'il vous plaît.

Je vous invite à venir à côté de Mme Pellet, à vous asseoir.

M Ardib en attendant si vous voulez vous installer.

MADAME LINARES :

Bonjour Messieurs, Dames.

Nous représentons les retraités CFDT du plateau et nous sommes soucieux et inquiets pour les gens à mobilité réduite.

Tous ces gens-là ont beaucoup de difficultés pour attendre les transports en commun quand ils mettent longtemps. Et ils ont du mal quelquefois à y monter et toutes ces personnes utilisent souvent des taxis, ce qui représente pour elles, un budget conséquent.

On avait pensé : pourrait-on aider ces personnes pour qu'elles se déplacent ? Pour qu'elles puissent avoir un tarif de taxi moins cher ? Par exemple : à partir de 80 ans, est-ce qu'on peut avoir un système de carnet et de subvention de la Mairie ?

De façon à ce qu'ils puissent utiliser les taxis, un peu moins chers que ce qu'il se passe. Parce que les taxis en plus, ont du mal à prendre les gens pour aller d'un bout de l'arrondissement à l'autre.

Et il y a les gens qui ne peuvent vraiment pas prendre les transports en commun.

Merci.

LOIC RIGAUD :

Merci.

M Ardib, du Conseil de quartier Saône, si vous pouvez faire aussi bref.

MONSIEUR ARBIB :

Je vais essayer de faire bref, parce que je pourrais faire des heures sur un sujet que je connais parce que j'ai été Président de Conseil de quartier Saône pendant 10 ans et la ligne 40, à l'époque tous les matins j'allais mesurer les temps d'attente qui variaient. Ou les temps d'attentes qui étaient illimités puisque le bus ne passaient pas, et je crois que c'est toujours un peu la même problématique.

J'avais déjà un premier sujet c'est celui de la ligne 40 pour améliorer à la fois sa fréquence mais aussi sa qualité de service même si historiquement les services du SYTRAL disaient que : non, la ligne était fréquentée et qu'il n'y avait pas de problème.

C'est le premier sujet, le deuxième sujet alors on va utiliser des sigles c'est la ligne BHNS, Bus à Haut Niveau de Service qui n'est pas réclamée par les habitants du quartier ; c'est l'actuelle ligne C6. Qui dans le temps a été largement améliorée, bus articulés, amélioration des fréquences, peut-être parce qu'elle passait par le 9^{ème} arrondissement de Lyon.

C'est une ligne très pratique, mais de dire que par rapport à ce sujet ce n'est pas la question des transports mais c'est la question du tunnel sous Croix-Rousse où pour ceux qui ne le savent pas, circule un bus diesel. Depuis l'ouverture du tunnel rénové il y a presque 10 ans et qu'à la clé il y a aussi l'idée de diminuer la circulation sous le tunnel. Et d'offrir en alternative une solution avec des transports en commun.

Et si je peux rajouter un troisième sujet pour faire rêver, puisqu'on parle de téléphérique. Il y a des pays où il y a des escalators, à Hong-Kong par exemple. Pour monter c'est des escalators, et s'il y a un téléphérique, je ne dirai pas un remonte-pente pour desservir la Croix-Rousse-Vaise, ne pas oublier de passer bien sûr par le quartier Saône.

On serait ravis d'utiliser cette solution.

JEAN CHARLES KOHLHAAS:

Vu l'heure, je vais essayer de reprendre très rapidement, surtout que j'ai oublié deux trois petite réponses sur les questions initiales.

Je voulais dire au passage, à la demande d'un point contact, la maison des services publics, que dans le cadre de la ZFE, nous avons souhaité et ça va se mettre en place progressivement à partir de ce printemps, les monter en charges fortement.

Créer une agence de mobilité qui regroupe tous les services de la mobilité.

L'idée c'est qu'en fait, la mobilité aujourd'hui et surtout demain c'est les transports en commun mais c'est aussi, les modes actifs, éventuellement des demandes de dérogations pour la ZFE, des demandes d'aides pour changer de véhicules quand on a un véhicule trop polluant.

Et c'est bien sûr, l'auto partage dont je parlais toute à l'heure.

Et donc l'idée c'est que ce soient les mêmes personnes qui puissent renseigner les gens, et les accompagner vers des changements de mobilités, des solutions de mobilités et la mobilité intégrée. Progressivement, ça va monter en charge, l'idée c'est qu'effectivement on puisse avoir des personnes dans des points contacts, partout sur le territoire de la Métropole.

Ça peut peut-être des Maisons de la Métropole, des CCAS, des pôles d'accueils des Mairies, ça peut être des maisons de services publics.

Mais c'est bien ça l'objectif, d'avoir ces agences de mobilités qui apportent un conseil de mobilités aux particuliers, comme aux petites entreprises, aux artisans dans de la proximité.

Il y a un enjeu très fort dans les aménagements cyclables, ça concerne bien sur des pistes cyclables mais aussi des stationnements sécurisés pour répondre à plusieurs interpellations, y compris reprises par Anne Pellet toute à l'heure.

Je réponds aux 4 dernières questions que j'ai notées :

- Anne, oui effectivement ça fait 18 mois qu'on est au SYTRAL.

Oui on voulait tout de suite augmenter le nombre de bus mais il y a eu le Covid qui a fait chuter fortement la fréquentation dans les bus.

C'est toujours prévu mais ça se fera plus tard, quand on aura retrouvé la fréquentation de 2019, ce sera bien. Ensuite pour le reste, je te rassure, on est les plus rapides du monde au SYTRAL, mais un tram c'est 6 ans quand c'est 9 ans à Lille. Un métro, c'est 15 ans, qu'on le veuille ou non. Un bus à haut niveau de service, c'est 5 à 6 ans. Et donc on a lancé beaucoup de projets qui j'espère verront le jour, fin 2025 / début 2026 ou courant 2026.

On en lance déjà d'autres qui verront le jour au début du prochain mandat pour éviter la période de creux, parce que les entreprises de BTP s'en plaignent, pendant 2 ans elles ont rien à faire parce qu'il n'y a rien eu de lancé au cours du précédent mandat. Là, quand on travaille sur la ligne centre-ouest Ecully-Duchère-Vaise-Part-Dieu, c'est un projet qui verra le jour entre 2028 et 2029, pour que les travaux soient tout de suite au début du mandat prochain. Et puis il y en aura d'autres qu'on va lancer prochainement.

- Pour Mme Linarès, (je n'ai pas noté le nom de la CFDT mais j'ai bien noté la question).

On a un service aujourd'hui plutôt fléché, personnes à mobilités réduites qui n'est pas suffisant. C'est Optibus, qui mérite d'être amélioré.

Mais on pense aussi qu'il y a un grand nombre de personnes qui sont réellement à mobilité réduite, sans avoir la carte mobilité inclusive, sans être en fauteuil roulant etc...

Soit les personnes âgées, soit les personnes par forcément âgées mais qui ont de l'arthrose, qui ont des choses comme ça, qui ne peuvent pas marcher 400/500 mètres etc...

Et on est en train de réfléchir, et pour lesquelles vous avez complètement raison, ce n'est pas toujours très simple d'accéder à certains bus. C'est plus facile pour le métro, le tramway ou c'est à peu près à plat mais pour les bus il y a effectivement des marches à monter ce n'est pas toujours sécurisant.

Et donc on réfléchit à la mise en place d'un certain nombre de services, je ne peux pas vous le promettre mais on est en train d'étudier un service qui est mis en place à Lille et qui marche plutôt bien notamment pour les déplacements de petites distances. Ce n'est pas pour faire 20 km, mais pour faire 500m, 2km, 3km... Pour se déplacer dans un arrondissement par exemple, un système qui s'appelle « Happymoov » qui sont des taxis à assistance électrique. Des vélos taxis à assistance électrique.

On n'a pas besoin obligatoirement d'une grosse voiture pour déplacer une personne seule, pour aller faire ses courses ou pour aller au spectacle, au restaurant, voir la famille.

Ça pourrait être complémentaire d'Optibus et ça pourrait soulager Optibus, donc on y travaille sérieusement.

- Pour répondre à certaines questions de M Ardib, peut-être pas toutes mais comme il pose en moyenne, une question par jour sur Twitter...

Et je ne réponds pas toujours ! Loin de là !

Sur la ligne 40, très courte, on va avoir une amélioration à très court terme puisqu'on travaille en dehors des projets de trams à plus long terme. On travaille sur ce qu'on appelle des « corridors-bus ». Le premier qui va être mis en place, concerne les lignes 40 et 70 et devrait améliorer très sérieusement la fiabilité des lignes et le temps de parcours.

On a présenté ça aux élu-es concerné-es il y a quelques semaines, essentiellement du Val de Saône et les projets sont prévus pour le deuxième semestre de cette année.

C'est des priorités aux feux, des couloirs de bus en approche de feux, c'est des morceaux de sites propres de bus là où la voirie est très contrainte et c'est saturé.

Et on a un projet d'améliorer sur le temps de parcours global de ces lignes-là de 12 minutes le temps de parcours, ça veut dire quoi ? Que si on améliore de 12 minutes le temps de parcours, ça veut dire qu'on peut augmenter les fréquences sans rajouter de bus supplémentaires et de conducteurs supplémentaires.

Pour ce qui est du C6, vous l'avez noté, c'est le projet de ligne centre-ouest sur lequel on ne sait pas encore si on fera un bus à haut niveau de service ou un tramway.

J'aimerais bien pouvoir trancher aujourd'hui, mais c'est trop tôt !

On a aujourd'hui des négociations à mener avec les services de l'Etat, pour savoir ce que règlementairement on a le droit de faire. Et puis des négociations à mener avec les services de l'Etat sur quand est-ce qu'ils nous autoriseront à supprimer 2 voies de circulations voitures dans le tunnel de la Croix-Rousse, pour pouvoir y mettre 2 sites propres de transports en commun ?

L'objectif c'est 2028 ou 2029 ce BHLS ou ce tramway et avant je l'espère 2025, peut-être 2024, mettre les 2 couloirs de bus actuels dans le tunnel routier. Donc en supprimant la circulation routière, pour le sortir du tunnel mode doux. Mais pour cela le tunnel de la Croix-Rousse reste une route à grande circulation, selon la dénomination de l'Etat et donc il faut qu'il nous autorise à le faire. Ce qui est extrêmement compliqué.

Mais on a bien les mêmes objectifs.

REMI ZINCK :

Merci Jean-Charles, je crois que tu as répondu à toutes les questions, je ne sais pas si elles ont toutes donné satisfaction. Mais au moins il y a eu les réponses.

On est à 18h30. Formidable ça c'est du timing !

Ecoutez, si Loïc n'a pas d'autre chose à dire ?

Je voulais te remercier Jean-Charles d'être monté jusqu'à la Croix-Rousse, à distance !

(Rires...)

JEAN CHARLES KOHLHAAS:

Je suis désolé ! J'ai couru en montant les escaliers du métro 2 par 2 pour arriver à me connecter à l'heure !

Juste en conclusion, je n'ai pas répondu à toutes les questions. Je les ai bien notées.

Ce que je souhaite c'est vraiment qu'on fasse des allers-retours réguliers via le Conseil d'Arrondissement et via vos instances à vous. Pour qu'on puisse faire monter les choses, vous apporter des réponses au fur et à mesure, vous dire quand est-ce qu'on les traitera.

Et qu'on se revoit, pas obligatoirement moi mais des gens du SYTRAL et vous, régulièrement pour faire le point sur les choses.

REMI ZINCK :

Je te remercie.

C'est une première étape en effet, une première rencontre avec des premières questions et déjà les premières réponses et tout reste encore à construire.

Je remercie les gens qui sont venus au CICA, vous pouvez rester parce que derrière il y aura le Conseil d'Arrondissement.

Merci Jean-Charles de ta présence.

Une prochaine fois peut être ! A bientôt !

JEAN CHARLES KOHLHAAS:

Avec plaisir ! Bonne soirée, à bientôt.

REMI ZINCK :

Merci et je ferme la séance du CICA.