



# Transport public

Le magazine qui fait circuler les idées

**Le SYTRAL,  
c'est aujourd'hui  
3 réseaux  
et 2 services**

**Plan de mandat  
2015-2020 :**  
1,1 Milliard €  
pour développer  
le réseau TCL

▶ Page 4

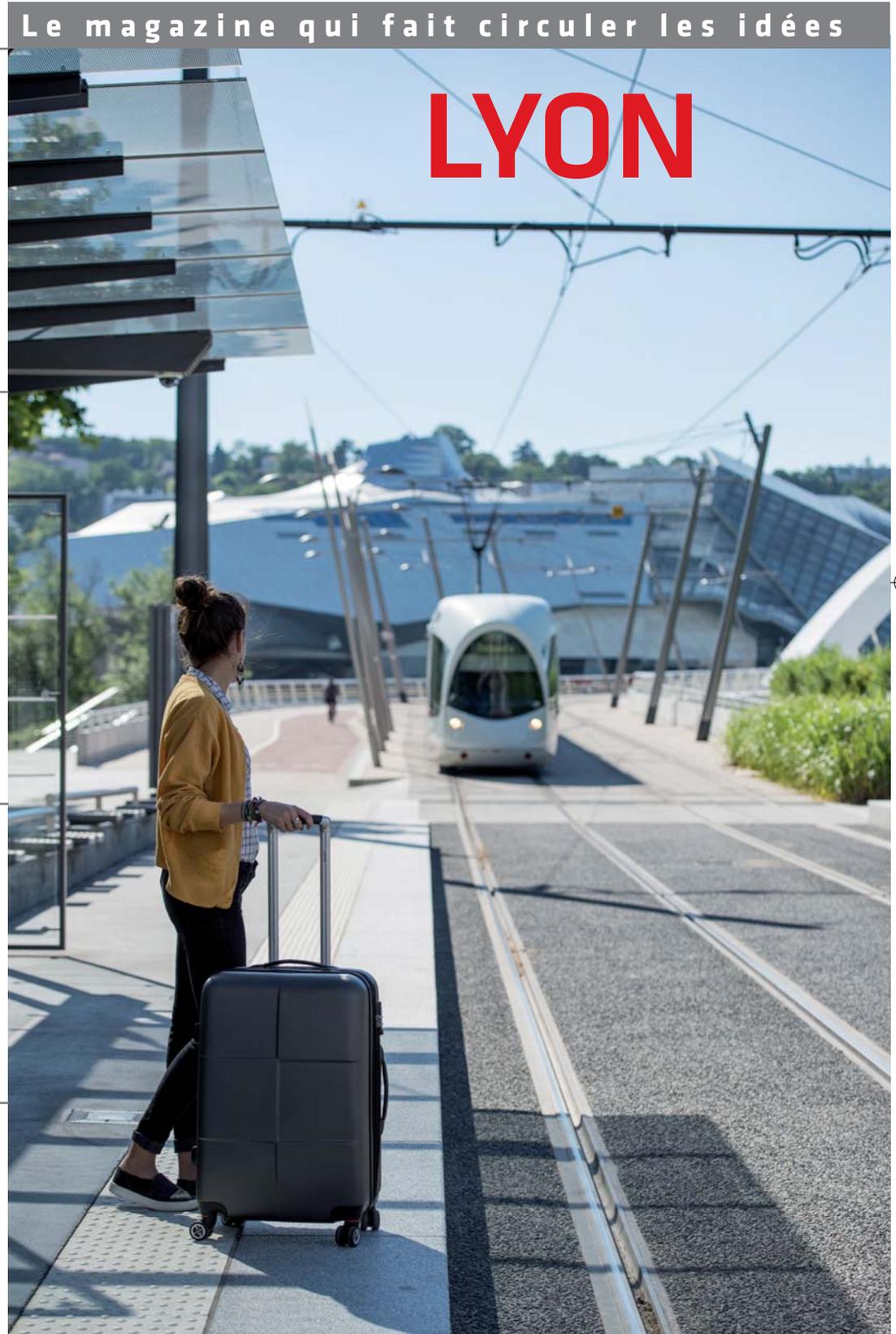
**Une délégation  
de service public  
cousue main**

▶ Page 10

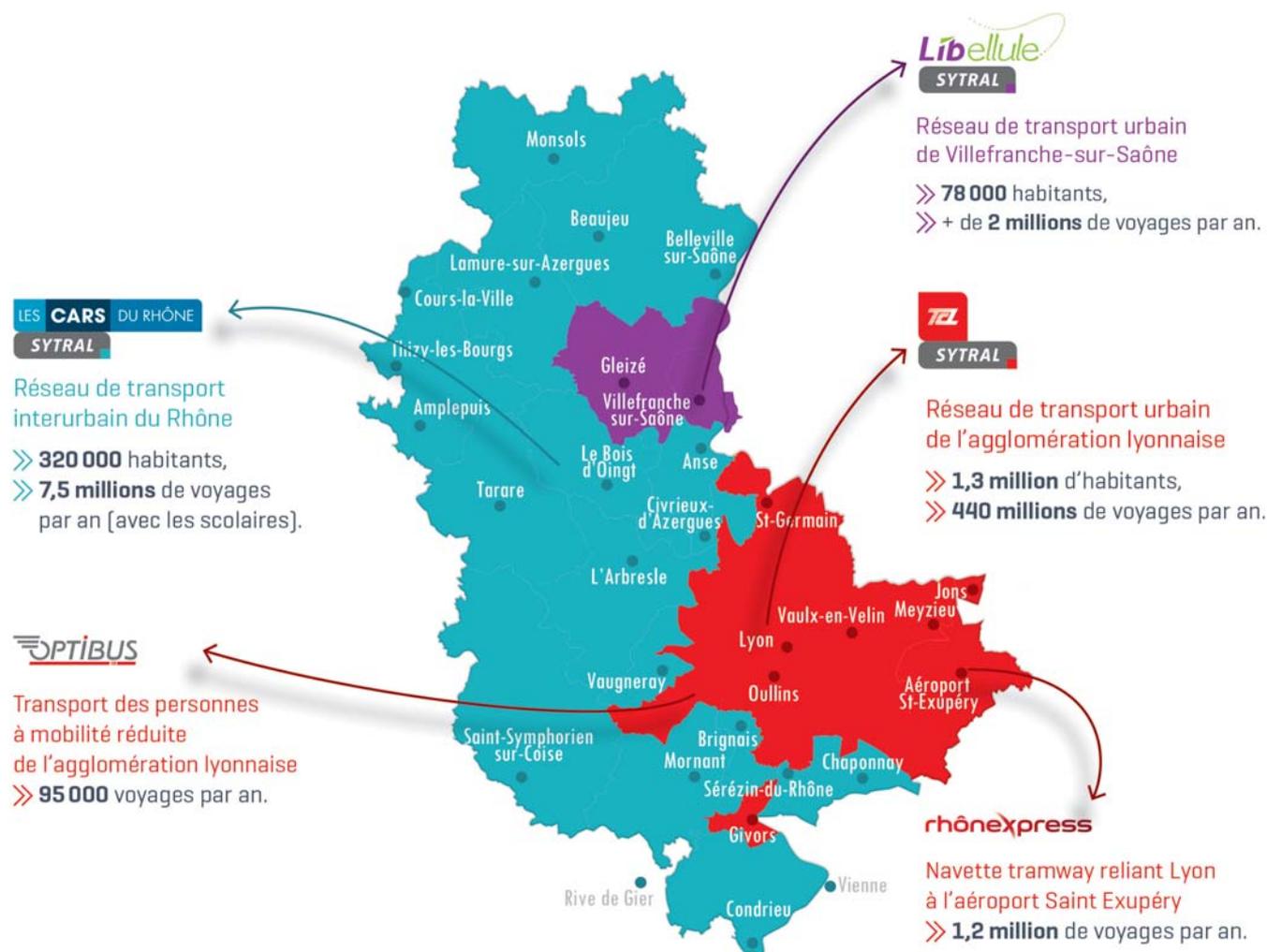
**La prospective,  
au service  
des transports**

▶ Page 14

## LYON



## Le périmètre de compétence du SYTRAL depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015



### Les élus du comité syndical du SYTRAL

Annie GUILLEMOT, Présidente  
 Martial PASSI, Vice-président Délégué  
 Christiane AGARRAT, Première Vice-présidente  
 Daniel FAURITE, Deuxième Vice-président  
 Daniel VALERO, Troisième Vice-président

Jean-Paul BRET  
 François-Noël BUFFET  
 Philippe COCHET  
 Gérard COLLOMB  
 Christian COULON  
 Roland CRIMIER  
 Jean-Luc da PASSANO  
 Catherine DI FOLCO  
 Christophe GUILLOTEAU  
 Michel HAVARD  
 Pierre HEMON  
 Daniel JULLIEN

Sarah PEILLON  
 Renaud PFEFFER  
 Thierry PHILIP  
 Christophe QUINIOU  
 Michel RANTONNET  
 Arthur ROCHE  
 Thomas RUDIGOZ  
 Yves-Marie UHLRICH  
 Gilles VESCO  
 Max VINCENT  
 Michèle VULLIEN

# Interview

## **Annie Guillemot, vous êtes la présidente du SYTRAL depuis le 11 juin 2015. Pouvez-vous vous présenter ?**

Ingénieur et géographe de formation, conseillère générale du Rhône et maire de Bron depuis 1999, une commune de 40 000 habitants, Vice-Présidente des Maires de France depuis 2004, je connais bien les problématiques de déplacements et les enjeux pour nos territoires. Comme je m'y suis engagée, je vais effectivement devancer l'application de la loi en 2017 de non cumul entre une fonction exécutive locale et un mandat parlementaire et me consacrer au SYTRAL et à mon mandat de Sénatrice du Rhône.

## **Que représentent le SYTRAL et le réseau TCL ?**

Le SYTRAL, syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, est depuis 1985 l'autorité organisatrice des transports urbains exploités sous la marque TCL. C'est un petit établissement public, une centaine d'agents, qui assume de très larges missions avec efficacité et réactivité. Il dispose d'un budget annuel d'un milliard d'euros. Sa compétence « historique », c'est le réseau de transports en commun lyonnais qui assure 1,6 million de voyages quotidiens sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Un réseau moderne et performant qui dispose de 4 lignes de métro, 2 lignes de funiculaire, 5 lignes de tramway et 130 lignes de bus et trolleybus. Par ailleurs, le SYTRAL organise le service de porte à porte Optibus pour les personnes à mobilité réduite.

## **Depuis janvier 2015, le périmètre de compétence du SYTRAL s'est notablement élargi ?**

Oui et j'ai toujours été favorable à une telle évolution. Conjointement à la création de la Métropole de Lyon, collectivité unique en France, le 1<sup>er</sup> janvier 2015, le SYTRAL est devenu l'autorité organisatrice unique du département en reprenant les réseaux cars du Rhône, Libellule de l'agglomération de Villefranche et le tramway Rhônexpress qui dessert l'aéroport international Saint-Exupéry.

## **Quelles sont les incidences ?**

Cette extension du périmètre est inédite. Déjà première autorité organisatrice de transports urbains de France, hors Paris, le SYTRAL change d'échelle avec de nouvelles frontières, de nouveaux services et de nouveaux publics. Ses missions sont désormais comparables à celle du STIF, Syndicat des Transports d'Ile de France, qui pilote également des réseaux urbains et interurbains sur un vaste territoire.



## **Quelles seront les priorités du SYTRAL pour les prochaines années ?**

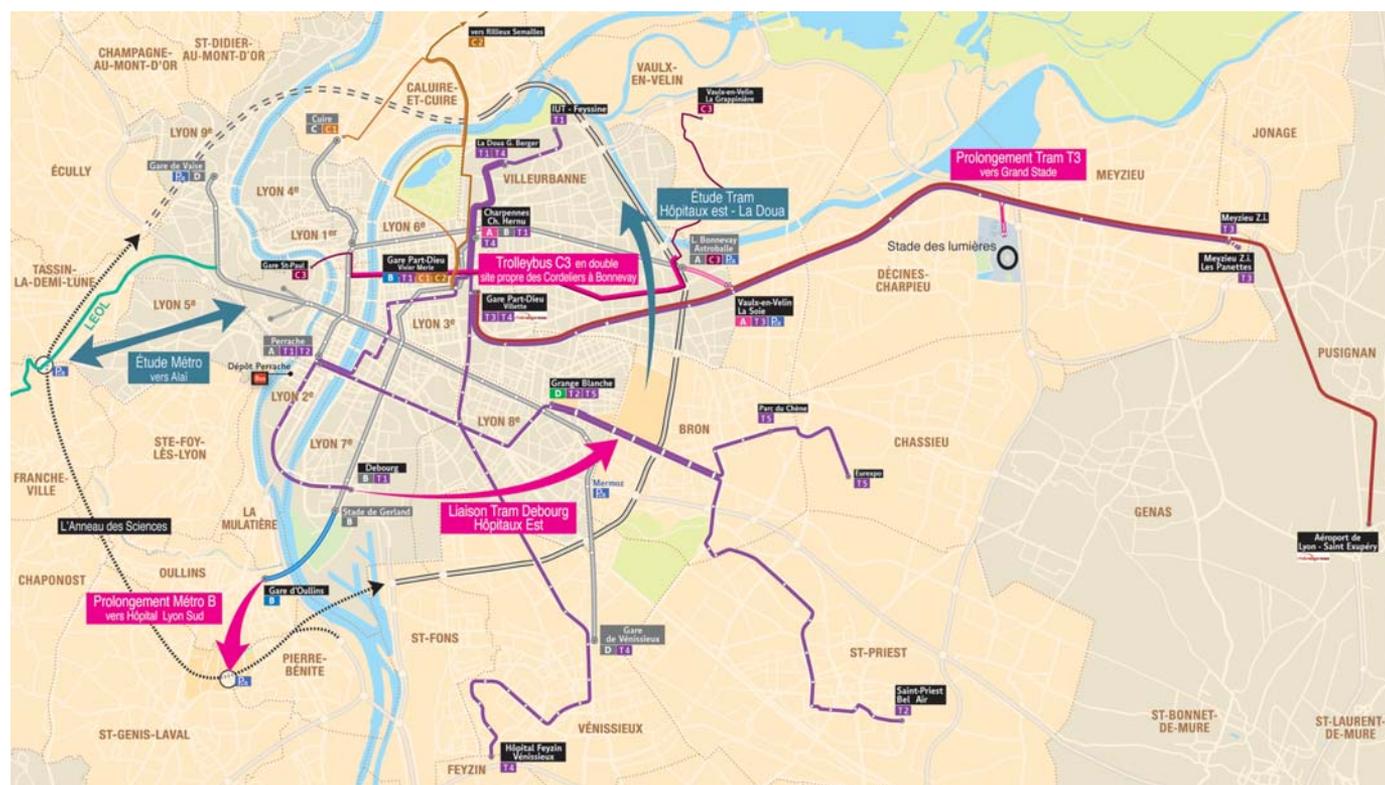
Pour le réseau TCL, nous allons mettre en place un plan de mandat ambitieux : un investissement de plus d'un milliard d'euros avec des nouvelles infrastructures (métro, tramway, trolleybus...) et des achats de matériel roulant. Pour les autres réseaux et services, nous voulons simplifier et rationaliser les services publics. L'objectif est de proposer une offre globale de mobilité adaptée aux besoins des utilisateurs sur tous nos territoires. Je souhaite également poursuivre la concertation déjà engagée sur l'accessibilité, en cherchant à répondre à tous les types de handicaps.

## **Lyon accueille les journées nationales du transport public, c'est un bon signe ?**

C'est un plaisir et un honneur que nous méritons je crois. Lyon a toujours été en pointe en termes de transport public et de solutions de mobilité. Nous nous inscrivons dans une longue tradition d'innovation : c'est ici qu'ont été créés les premiers funiculaires, le métro automatique à grand gabarit, ou encore le service de location de vélo en libre service avec Vélo'v !

Le choix de Lyon récompense aussi la performance du réseau TCL et la qualité de vie qu'offre la ville de Lyon et dont profiteront les congressistes. Ils pourront rejoindre Eurexpo efficacement, puisque le centre d'expositions est desservi par le tramway depuis 2012. Je leur souhaite la bienvenue et un excellent séjour.

# Plan de mandat 2015-2020 : continuer d'investir pour développer le réseau



Rodolphe Guyon,  
directeur du  
développement  
du SYTRAL

Le plan de mandat, c'est « l'acte fondateur », pour reprendre l'expression utilisée par l'ancien président du SYTRAL, Bernard Rivalta, au moment du vote de ce plan en décembre 2014. Feuille de route pour le développement des transports urbains sur six ans, ce plan représente **1,1 milliard d'euros d'investissement** – soit un budget constant par rapport aux deux derniers mandats, malgré les difficultés financières que connaissent actuellement les collectivités. Preuve que la volonté politique de continuer à développer les transports est bien au rendez-vous.

« Un plan de mandat, c'est trois volets », explique Rodolphe Guyon, directeur du développement du

SYTRAL : « D'abord, la poursuite des projets commencés lors du mandat précédent ; ensuite les nouvelles opérations engagées pendant cette période 2015-2020 ; enfin, l'ensemble des opérations que nous appelons les investissements récurrents, c'est-à-dire la maintenance et la rénovation, la réhabilitation du matériel existant, le traitement d'obsolescence, etc. ». Avec, pour les élus qui ont voté ce plan, la double volonté de faire face à une fréquentation toujours plus forte du réseau et d'accompagner le développement de l'urbanisation et de l'activité économique.

« Tous les projets du plan de mandat précédent ont bien été lancés, souligne Rodolphe Guyon, soit en études, soit en travaux ». Ces projets

(ce que l'on appelle dans le métier les « coups partis ») sont variés – depuis le prolongement du tramway T3 jusqu'au Grand stade jusqu'à la réalisation d'un double site propre sur le trajet du trolley C3 permettant la résorption des points noirs, en passant par la création de nouveaux dépôts de bus et d'un parc relais, on y reviendra. Mais l'attention se porte naturellement sur les nouveaux projets structurants : **la nouvelle liaison tramway Debourg-Hôpitaux Est** et **le prolongement de la ligne B du métro vers les Hôpitaux Sud**.

## Vers la rocade

Parmi les projets les plus emblématiques, le **tramway Debourg-Hôpitaux Est**. Le projet correspond à un

prolongement des infrastructures de la ligne 1 de 6,7 km ; initialement baptisé « prolongement de T1 » de ce fait, ce projet a vocation à constituer un tronçon exploité distinctement. Il est donc devenu, pour une meilleure compréhension des futurs usagers, la ligne nouvelle T6. Sa construction coûtera environ 160 millions d'euros. Inauguration prévue fin 2019. Pour Rodolphe Guyon, cette ligne est particulièrement intéressante parce qu'elle démontre, dit-il en reprenant une expression utilisée dans la presse, « une volonté de passer de l'étoile à la toile ». « D'un réseau de lignes convergeant en son centre, on passe peu à peu à un réseau qui se dessine avec des ro-cades – ce qui est une preuve de maturité ». Une rocade qui ne s'arrêtera pas là, puisque, au chapitre des études, le plan de mandat prévoit, après ce virage vers l'Est, un nouveau prolongement vers le Nord reliant les Hôpitaux Est au quartier de la Doua à Villeurbanne.

Le directeur du développement du SYTRAL explique que le tramway a ici « une triple vocation » : d'abord, « desservir les grands équipements existants », notamment les hôpitaux Est ou une zone d'activité à proximité de Challemel Lacour. Ensuite, « accompagner le développement économique, en jouant un rôle de catalyseur » - la ligne partira du quartier en mutation de Gerland puis desservira les ZAC Sud et Nord en développement de Mermoz. Enfin, commencer à compléter une véritable rocade permettant de relier tous les modes lourds : la ligne sera connectée à T1 et au métro B à son point de départ, à T4, au métro D à Mermoz, et à T2 et T5 au Vinatier Hôpitaux Est. « Il va devenir possible de faire des trajets en baïonnette, explique Rodolphe Guyon : si vous n'avez pas une radiale performante qui vous amène directement où vous voulez, vous prenez deux lignes fortes, une radiale et une rocade, sans avoir systématiquement à passer par le centre. »



Tramway toujours : le plan de mandat prévoit l'achèvement rapide – d'ici janvier prochain – du **prolongement de la ligne T3 vers le Grand stade** en cours d'achèvement. Le stade des lumières accueillera entre autres des compétitions européennes de foot et de rugby l'an prochain. Il s'agit d'un débranchement de la ligne T3, d'un coût de presque 30 millions d'euros, permettant d'acheminer vers le stade trois navettes directes venant de la gare de la Part-Dieu, du parc relais des Panettes à Meyzieu, et de la Soie, à Vaulx-en-Velin. « Ces na-

vettes permettront d'amener au stade plus de 13 000 spectateurs », détaille Rodolphe Guyon. « L'exploitation de ce débranchement est complexe, car il emprunte un tronçon où circulent non seulement le tramway T3 mais aussi les rames de Rhônexpress (desserte de l'aéroport), ce qui suppose, dès maintenant, de procéder à des simulations très fines. » Le projet va supposer aussi de remettre à niveau un certain nombre d'intersections barrières – T3 circulant sur le domaine public ferroviaire –, pour un coût de presque 10 millions d'euros.

## Opération capacité sur le tramway

L'une des ambitions importantes du plan de mandat est d'augmenter la capacité du tramway. Le SYTRAL va y consacrer quelque **80 millions d'euros**. « Les prévisions de trafic montrent que la ligne T4, déjà bien chargée, va poursuivre son augmentation de fréquentation, explique Edwige Besse-Barci, directrice des équipements et du patrimoine. Nous allons donc passer de rames de 32 m à 43 m. »

Le SYTRAL possède actuellement 73 rames de 32 m et 12 de 43 m – ces dernières dédiées à la ligne T3. « Nous allons acheter de nouvelles rames de 43 m, et les passer toutes sur T4, afin d'augmenter la capacité de la ligne sans modifier les fréquences. » Cela représente, en réalité trois projets distincts : l'achat de rames, l'allongement de certains quais qui ne sont actuellement pas assez longs, et l'extension des remisages.

Le projet permettra également de libérer des rames de 32 m, actuellement utilisées sur T4, et de les redistribuer : 6 rames iront sur la future ligne T6, 9 iront en renfort sur T1-T2. Un jeu de « chaises musicales » qui permettra d'un seul coup d'augmenter la capacité de trois lignes (T1, T2 et T4). En 2020, la capacité de T4 devrait ainsi augmenter de 30 %, celle de T1 et T2 de 15 %.

### Le trolley, pas oublié

Autre grand chantier à venir, en surface : les travaux de mise en double site propre d'un tronçon de la ligne C3 de trolleybus, le tronçon Pont Lafayette-Bonnevay, en rive gauche du Rhône. « Cette opération a pour point de départ le diagnostic d'un sérieux problème de régularité », explique Rodolphe Guyon. Il s'agit d'améliorer la régularité et la fréquence des trolleybus, et donc, par conséquent, la capacité de transport. « Sur cette portion de 5,5 km,

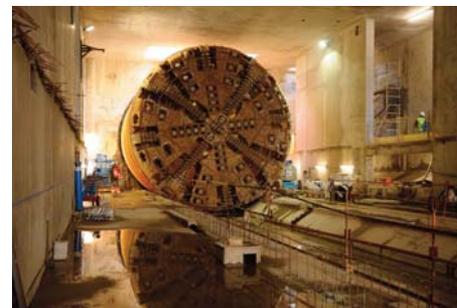


on a un site propre qui ne l'est pas vraiment. Sur le cours Lafayette, typiquement, dans le sens Est-Ouest on a bien un site propre, mais il n'est pas séparé des autres usages, avec ce que cela implique de stationnements en double file, de livraisons, d'usages par les cycles etc. Et dans le sens Ouest-Est, il n'y a aucun aménagement dédié. Nous allons donc mettre en place un double site propre, séparé des autres voies de circulation. » Un travail va également être mené sur la priorité aux feux, pour améliorer la fluidité de la ligne. Coût total de cette opération : 55 millions d'euros.

D'autres projets importants seront entrepris dans le même temps, parmi lesquels la construction du parc relais Mermoz de 427 places. Ou encore l'agrandissement du dépôt de bus de Perrache qui passera de 52 à presque 100 places.

### Métro : prolongements et automatisation

Le métro, enfin, n'est certainement pas oublié dans ce plan de mandat. Le projet phare, en termes de construction, c'est certainement le prolongement de la ligne B : après avoir inauguré en décembre 2013 le



nouveau tronçon Gerland-Oullins, le SYTRAL se lance désormais (mise en service en 2023) dans le prolongement vers les hôpitaux Lyon Sud. 2,5 km avec deux nouvelles stations (Oullins centre et Saint-Genis-Laval), un nouveau parc relais de 900 places – la ligne étant connectée au futur périphérique, l'Anneau des sciences... Ces aménagements vont coûter presque 400 millions d'euros, et vont profondément améliorer l'accessibilité depuis/vers le sud-ouest de l'agglomération.

Notons également une étude dont le financement est prévu dans le plan de mandat : la ligne de métro vers la zone d'Alaï, dans l'ouest de l'agglomération.

Mais le plan ne prévoit pas seulement des constructions de ligne : on

## Une chaîne de télé dans le tramway !

Les services et l'information voyageurs est une préoccupation essentielle du SYTRAL. Au chapitre des innovations, en plus d'une volonté inscrite au plan de mandat de doter toutes les stations de métro de connexion internet wifi ou 4G, citons iTCL : une initiative très originale, et semble-t-il particulièrement appréciée des voyageurs. Marion Vézine, responsable de la communication digitale au SYTRAL, définit iTCL d'une

formule simple : « C'est une mini chaîne de télévision muette embarquée. » Tous les tramways, trois lignes de trolley, sept stations de métro et cinq agences commerciales sont pour l'instant équipés d'un double écran de télévision. « Le premier diffuse de l'information voyageurs classique (prochain arrêt, destination, etc). Et le second, des clips, des programmes courts, sans son. » Chaque clip fait une minute au maximum – il doit pouvoir être visualisé

entièrement entre deux stations. Au programme, des clips très variés : « Des infos pratiques sur le réseau, des communications sur les produits de la marque TCL, des programmes pour valoriser les partenariats, la vie de l'agglomération, de l'artisanat local, de l'art. » Par exemple, une série de dessins animés met en scène « Super-Civique », un petit personnage qui délivre des messages décalés sur le civisme. Ou le

programme « Art-minute », qui fait découvrir aux voyageurs des œuvres d'art des grands musées lyonnais. Il ne s'agit pas, explique Marion Vézine, « de se substituer aux chaînes d'info » : iTCL se veut plutôt « léger et joyeux », donnant à la fois des informations pratiques et du divertissement aux usagers. Un nouveau média qui rencontre un franc succès, et qui a un potentiel d'audience de 800 000 personnes par jour.

y trouve également **un considérable projet d'augmentation de la capacité du métro, avec le renouvellement des rames et une automatisation sans conducteur pour la ligne B** dès ce mandat – l'achat de rames complémentaires pour la ligne D étant déjà prévu pour le mandat suivant. « Toutes les rames de métro sont d'origine, c'est-à-dire mises en service en 1978-1981 pour les lignes A et B, et en 1990-91 pour la ligne D », explique Edwige Besse-Barci, directrice des équipements et du patrimoine du SYTRAL. « C'est donc du matériel qui arrive en fin de vie en 2020-2025 pour les lignes A et B. » Le plan de mandat prévoit de renouveler tout le matériel roulant de la ligne B, qui deviendra automatique sans conducteur, et de rapatrier toutes les anciennes rames sur la ligne A. « Cela présente un double avantage : d'abord de renforcer la ligne A, et ensuite, de faire rouler les anciennes rames un peu moins – puisqu'il y en a plus – ce qui permet de les économiser et de gagner en durée de vie. »

Quant à l'automatisation intégrale de la ligne B, elle se fera sans aucune interruption du trafic – ce qui, même si cela s'est déjà fait, notamment sur la ligne 1 du métro parisien, représente toujours un petit exploit technique et logistique. Il est probable, explique Edwige Besse-Barci, que cette automatisation s'accompagne du même type de système de sécurité quai-voie et d'anti-intrusion que celui qui équipe la ligne D (automatisée depuis son ouverture en 1991) : pas de portes palières, mais des faisceaux lasers disposés tous les 15 cm et capables de détecter toute chute sur la voie. « C'est une technologie que nous connaissons bien et qui marche très bien. La fréquentation de ces lignes ne nécessite pas pour l'instant la présence de portes palières, et ne pas en installer permet de ne pas avoir à refaire tous les quais. »

Sur la ligne B, le matériel roulant sera composé de rames de deux voi-



tures, qui pourront ultérieurement passer à quatre voitures. « L'idée étant d'avoir le même matériel sur la ligne B que celui que nous mettrons, au prochain mandat, en renfort sur la ligne D. »

### Un « choix politique »

On le voit, le SYTRAL a de grandes ambitions non seulement pour le mandat à venir, mais déjà pour le suivant. Et ce dans un contexte difficile, marqué par la baisse des dotations de l'État et, tout récemment, par l'annonce d'une réforme du versement transport qui pourrait, à l'échelle de la Métropole de Lyon, représenter plusieurs dizaines de millions d'euros de manque à gagner. Sans compter, précise Edwige Besse-Barci, les évolutions législatives à venir, comme la petite « surprise » du projet de loi de transition énergétique, qui devrait imposer aux collectivités 50 % de véhicules électriques ou hybrides en 2020. « Un bus électrique est actuellement deux fois plus cher qu'un bus thermique, explique la directrice du patrimoine. Donc, que fait-on ? On paye deux fois plus ou on achète

deux fois moins ? Naturellement, ce type d'événements peut impacter les autres projets. Mais de toute façon, certains projets sont nécessaires au maintien de l'exploitation : le renouvellement du matériel roulant du métro, par exemple, il faut forcément le faire ! Pour le reste, c'est un choix politique. »

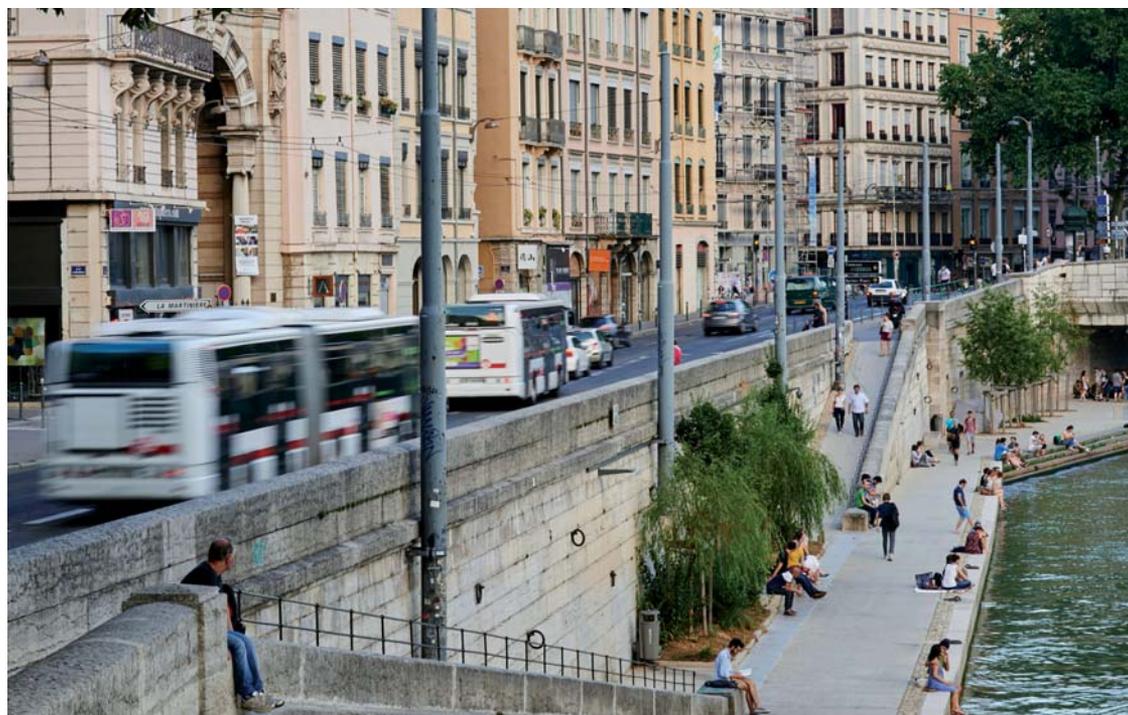
Et de ce côté-là, les choses paraissent claires chez les élus du SYTRAL : quels que soient les « ajustements » à la marge qui pourraient être décidés, il est « primordial de continuer à développer le réseau ».



Edwige Besse-Barci, directrice des équipements et du patrimoine du SYTRAL



# La Métropole mobile



Gilles Vesco,  
Élu chargé des  
« nouvelles  
mobilités  
urbaines » de  
la Métropole  
de Lyon

**A**u conseil de la Métropole (Grand Lyon), Gilles Vesco est chargé des « nouvelles mobilités urbaines ». Déplacements doux intermodalité, autopartage, co-voiturage, « E-partage », électromobilité, infomobilité... la liste est longue des pistes qu'explore celui qui, il y a dix ans, portait en partie le lancement de Vélo'V.

« Les nouveaux modes de déplacement tels que le vélo, la marche, le co-voiturage et l'autopartage ne sont plus seulement complémentaires. Ils seront majoritaires d'ici 2020 », résume l'élu, également membre du comité syndical du SYTRAL. L'objectif est clair : « Favoriser le basculement vers des modes encore plus propres et encore mieux partagés ». Et une cible : « Faire baisser l'usage de la voiture thermique autosoliste » – c'est-à-dire occupée par son seul conducteur.

## Vers l'électrique dans les transports collectifs

Avant même de parler des usages des nouvelles mobilités, Gilles Vesco fait le point sur la place de l'électrique dans le réseau lyonnais. « Le métro, les tramways, les 200 trolleys, tout cela est électrique. Restent les 800 autobus. En pleine phase de veille active, le SYTRAL a testé sur un an et demi 6 modèles de véhicules hybrides (de 3 marques) mais aussi le « full électrique », les différents types de batterie, en espérant que la multiplication des contrats dans d'autres grandes agglomérations, notamment à Paris, pousse les constructeurs à faire baisser les prix. « Le SYTRAL et le Grand Lyon n'ont pas attendu la loi de transition énergétique », qui impose 50 % de véhicules propres en 2020, « pour anticiper », souligne Gilles Vesco.

Récemment, le Blue Bus électrique de l'entreprise Bolloré a été testé dans un tunnel où avait été inauguré dans les années 1860, le premier funiculaire du monde. « Tout un symbole », estime l'élu.

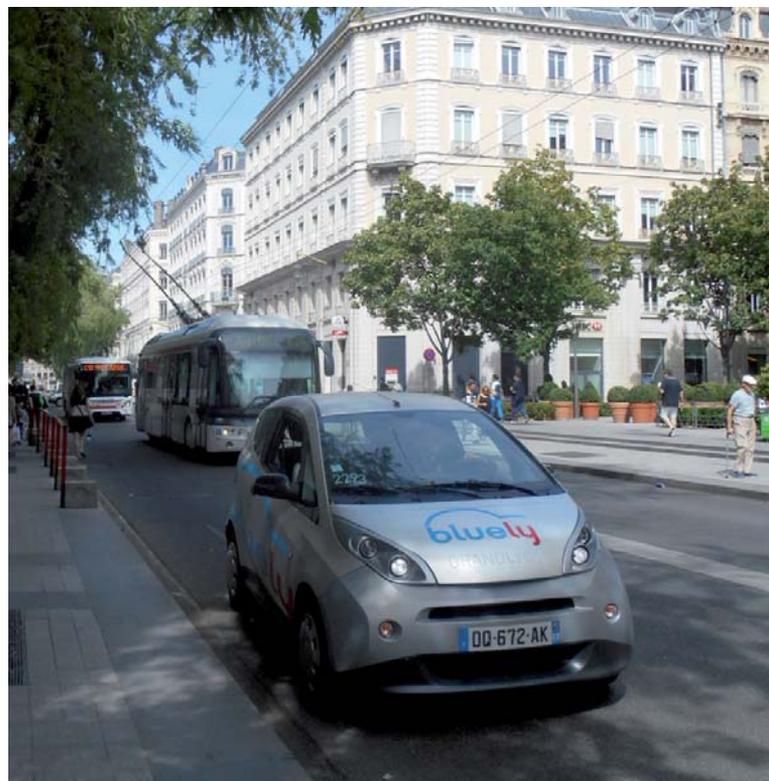
## « Infomobilité »

Mais au-delà des transports en commun, le Grand Lyon et le SYTRAL ont décidé de mettre particulièrement l'accent sur le développement des mobilités dites alternatives – marche, vélo, « et ces nouvelles mobilités au potentiel incroyable que sont l'autopartage et le covoiturage ». Parmi les actions entreprises, le coup d'accélérateur sur « l'infomobilité », avec le développement d'**Onlymoov** et d'**Optymod**. Onlymoov, c'est un site internet qui permet de calculer ses itinéraires sur le Grand Lyon. Outre les traditionnelles informations sur le trafic et les chantiers en cours, le site permet à l'utilisateur, après avoir sélectionné un point de départ et d'arrivée, de visualiser les temps de trajet en fonction du mode choisi : voiture, transports en commun, vélo personnel, Vélo'V et marche. En temps réel, le site indiquera par exemple que le trajet « Part-Dieu – Cours Gambetta » prendra 12 mn en voiture, mais 6 en vélo, 11 en TC et 16 à pied. Plus impressionnant encore, **Optymod'Lyons**, une application pour smartphone dont Gilles Vesco salue le fait que c'est une « **première mondiale** », en la qualifiant de « **navigateur GPS multimodal prédictif** ». En plus de donner également les itinéraires en temps réel et par mode, l'application est en effet capable « d'anticiper les évolutions de trafic » (à horizon d'une heure) et de calculer des solutions alternatives en direct en cas de problème pendant le trajet. « L'idée, c'est de re-

donner un sentiment de liberté », explique Gilles Vesco. L'application offre même la possibilité d'intégrer le covoiturage à ses projets de déplacements, puisqu'elle est en lien avec l'application dédiée de l'agglomération <sup>(1)</sup>, et permettra également de trouver une Blueely – la voiture électrique en libre service du Grand Lyon. Car l'autopartage des petites voitures de Bolloré est bien présent dans la capitale des Gaules, et « mieux encore qu'ailleurs », souligne Gilles Vesco, qui détaille les spécificités du réseau : une borne ouverte au public à chaque station, et surtout « le fait d'offrir aux usagers de l'électricité verte » : c'est la CNR (Compagnie nationale du Rhône) « qui fournit l'électricité pour les Blueely et qui facture en direct l'opérateur » – l'énergie produite par la CNR venant exclusivement de sources renouvelables. « Et le SYTRAL est en relation avec les fournisseurs d'électricité verte pour discuter des conditions économiques de fourniture pour tout le réseau lyonnais ». La voiture électrique individuelle n'est bien sûr pas oubliée dans ce grand plan, puisque « le Grand Lyon va mettre en place dès 2016 un schéma directeur de bornes électriques sur l'ensemble du territoire, avec l'objectif d'installer à terme 1000 points de charge sur les 59 communes du territoire. »

### Le covoiturage, le « grand challenge »

Autre enjeu de taille pour les années à venir : le covoiturage, qui se développe de façon exceptionnelle. Le site d'aide au covoiturage du Grand Lyon <sup>(1)</sup> compte déjà 18 000 abonnés, et pour Gilles Vesco, « le potentiel de part modale » représenté par le covoiturage est tout simplement « extraordinaire ». « Le grand challenge, c'est que le covoiturage ne peut pas être un service public – puisqu'il s'agit d'une offre privée de sièges de voiture – mais que la collectivité doit quand même accompagner son développement pour provoquer un effet de levier. »



Outre le site internet, le Grand Lyon cherche – et développe déjà – un bon nombre d'initiatives pour « amorcer la pompe » : « des ministations de prise en charge et de dépose » – il en existe déjà une trentaine ; une réflexion sur la circulation des covoitureurs sur les voies dédiées, voire sur des places dédiées dans les parkings, avec tout ce que cela implique en terme d'innovation technologique pour que les systèmes puissent « reconnaître » non seulement qu'une voiture est occupée par plus de deux personnes, mais qu'elles sont ensemble depuis un certain temps... « Tout cela est un formidable défi, s'enthousiasme Gilles Vesco, mais en sortant définitivement de l'idée que le covoiturage, par exemple, volerait des parts aux transports collectifs. Non ! Personne ne prend de clients à personne. Dans l'urbain, ce sont des modes qui se complètent, pour aller vers un rééquilibrage des mobilités. Avec l'objectif de rendre à terme la voiture autosoliste minoritaire dans les

usages ». C'est bien de cela qu'il s'agit : les objectifs du Grand Lyon sont d'une extrême ambition en matière de report modal vers les modes « aujourd'hui alternatifs mais demain majoritaires », rappelle l'élu. L'objectif pour 2020, c'est « une voiture sur deux qui covoiture, c'est-à-dire que sur trois personnes transportées, deux le soient en covoiturage ! Cela représenterait 30 % de part modale globale, ce qui ne s'est jamais vu encore. » Gilles Vesco mesure, à cette occasion l'évolution sur dix ans : « Lorsque nous avons lancé Vélo-V, nous disions aux gens : « Ne prenez pas votre voiture une fois par semaine, et prenez un vélo à la place ». Aujourd'hui, nous avons un florilège d'alternatives efficaces qui nous permet de dire aux gens : « Vendez une de vos voitures ! » On était avant dans une logique de lutte contre l'excès d'usage de la voiture. Maintenant, nous pouvons lutter contre l'excès de propriété de la voiture. » Que de chemin parcouru !

<sup>(1)</sup> <http://www.covoiturage-grandlyon.com/>

# Une délégation de service public cousue main

Deux milliards d'euros. C'est le montant de la délégation de service public (DSP) pour gérer l'ensemble du réseau de transport de l'agglomération lyonnaise. Un tel contrat – c'est le plus important du pays – ne pourrait fonctionner sans une volonté extrêmement forte de l'autorité organisatrice d'en contrôler l'exécution de manière quotidienne, et de préparer chaque renouvellement dans les moindres détails.



Raymond Deschamps, directeur général du SYTRAL



« Demandez à n'importe quel exploitant, il vous dira que le SYTRAL est exigeant » plaisante Raymond Deschamps, le directeur général du SYTRAL. Mais quand on a une DSP qui contribue à près de **450 millions de déplacements par an et pour un coût de fonctionnement de 400 M€**, on se doit d'être particulièrement bien armés. Imaginez que le seul DCE (document de consultation des entreprises) que nous préparons pour le prochain renouvellement du 1<sup>er</sup> janvier 2017, représente 15 000 pages ! ».

## « Tout prévoir »

C'est cette volonté d'être « bien armés » qui a poussé le SYTRAL à créer – encore une première en France – une direction spécialement dédiée au suivi des DSP : la direction du pilotage des contrats de DSP – qui ne gère plus seulement, d'ailleurs, la DSP du réseau TCL mais tous ceux du Département du Rhône, dont celui de Villefranch-sur-Saône, par exemple. Créée il y a une dizaine d'années, cette entité est notamment composée d'ingénieurs compétents dans tous les domaines traités, allant des ressources humaines au matériel en passant par le patrimoine. Raymond Deschamps raconte que « la première DSP, en 1986, avait été écrite en majeure partie par l'exploitant. Pour la suivante, en 1992, nous avons repris la main, mais pas en interne – on avait fait appel à un cabinet extérieur. Cela n'avait pas été tout à fait satisfaisant, alors, nous avons proposé de créer cette direction – et les élus ont immédiatement accepté. C'est pour nous le

seul moyen d'avoir une connaissance parfaite de tous les tenants et les aboutissants du contrat, et de discuter d'égal à égal avec les soumissionnaires. »

En réalité, le principe qui gouverne les travaux de cette direction sont simples : préparer, à l'avance, une sorte de cahier des charges géant anticipant les moindres détails du contrat. « C'est un devis, ni plus ni moins, poursuit le directeur général. Mais plus le devis est précis, moins il est possible, pour l'exploitant, de s'en écarter. » Chacune des plus de cent lignes du réseau est décrite dans ses moindres détails, depuis son horaire de sortie du dépôt jusqu'à son nettoyage. « On passe tout au peigne fin, comme ça, il ne peut pas y avoir de surprise. » Ainsi, l'Autorité Organisatrice définit un prix pour l'ensemble des opérations – heure de conduite bus, fréquence de maintenance, coût de l'énergie etc. – ce qui permet de définir non seulement le prix de l'offre exigée, mais également de ne pas avoir à discuter lorsque surgissent des imprévus. « Si une rue se retrouve bloquée pour une raison ou un autre et que cela génère une interruption du trafic ; ou si, à l'inverse, un pic de pollution entraîne l'obligation de renforcer temporairement l'offre, nous savons exactement ce que cela économise ou coûte, selon les cas. » Typiquement, alors que l'organisation de l'Euro 2016 de football n'était pas connue lors de la signature de la dernière DSP, le système permet de régler la question très facilement : « Il va falloir faire telle desserte supplémentaire, à telle fréquence... on applique le tarif conventionnel, et voilà ! »



### Exigences de qualité

Le fait que le SYTRAL se soit doté de telles compétences a permis une réelle amélioration des performances du réseau, et en particulier de la qualité de service. Un dispositif de contrôle de qualité « extrêmement élaboré » a été mis en place, avec des contrôles permanents : dix agents, en permanence, parcourent le réseau pour procéder à ce contrôle. « Respect de l'offre, accueil, propreté, on contrôle tout. Et pas sur des critères subjectifs : la quantité de souillures au mètre carré est contractuelle, tout comme le fait que les bus soient lavés tous les deux jours. Si l'exploitant fait mieux que les objectifs fixés, il perçoit un bonus, s'il fait moins bien, il paye un malus. Tous les mois, nous faisons des relevés, nous les communiquons à l'opérateur ».

Pour l'exploitant, cette DSP est extrêmement exigeante. Le contrat est fait de deux parties, explique Raymond Deschamps : « Un forfait – environ 385 millions d'euros en 2015 », versé par le SYTRAL à l'exploitant. Si ses coûts d'exploitation sont supérieurs, l'exploitant en assume la charge. « La deuxième partie, c'est l'engagement sur recettes. Là encore, si la recette que l'opérateur encaisse est inférieure à ce qui est prévu, c'est à lui de nous verser la différence » – ce qui est arrivé du reste plusieurs années. C'est un contrat « très contraignant pour l'exploitant », reconnaît le directeur général, mais « à la hauteur de ce qui

doit être fait pour un aussi beau réseau que le nôtre. Si nous sommes exigeants, c'est pour donner de la qualité à nos clients. Et c'est aussi cette exigence qui fait que nous avons **le meilleur ratio recettes/dépenses des grands réseaux de transports en commun. Cela nous permet de consacrer des ressources pour le développement de notre réseau.** » Quant à l'exploitant, il y trouve aussi son compte, parce que « pour un opérateur, un réseau comme celui de Lyon est une magnifique vitrine, un vaisseau amiral. »

### Un service de qualité

Pour le directeur général du SYTRAL, cette formule de DSP, avec ces conditions d'exigence, est une excellente formule. Le partage des tâches est clair : le SYTRAL possède la totalité du patrimoine, du matériel roulant au moindre appareil de billetterie – ce qui représente 4,5 milliards d'euros. « L'exploitant, lui, apporte son savoir-faire et les hommes et les femmes qui chaque jour permettent la réalisation de 1,6 million de déplacements sur le réseau: **le réseau de Lyon, c'est 4 200 salariés.** » Il paraîtrait inimaginable à Raymond Deschamps de prendre ces salariés en régie : « Nos coûts de production sont inférieurs de 30 % à ceux des grandes régions comme Paris ou Marseille. Pourquoi ? Du fait de la mise en concurrence. Mais nous veillons à ce que cette concurrence aboutisse à un service de qualité pour la satisfaction des femmes et des hommes qui empruntent quotidiennement le réseau TCL. »



# L'accessibilité est une priorité

Un réseau de 6 500 points d'arrêts à rendre accessibles... Il suffit de donner ce chiffre pour mesurer l'ampleur de la tâche consistant à mettre en accessibilité un réseau de la taille de celui de la métropole lyonnaise. Pourtant, le SYTRAL peut se targuer de quelques belles réalisations – notamment un réseau de métro et tramway 100 % accessibles – et espère tenir les délais de la mise en accessibilité.



Michael Maisonnial,  
chef de projet à la  
direction de  
l'exploitation du  
SYTRAL



La difficulté vient bien sûr du nombre de points à traiter et de la multiplicité des modes. Les plus récents, naturellement, ont été pensés en amont pour être accessibles – c'est le cas de la ligne D automatique du métro ou des cinq lignes de tramway, accessibles dès la mise en service. Et dès les années 1990, raconte Michael Maisonnial, chef de projet à la direction de l'exploitation du SYTRAL, « une politique volontariste a été engagée », notamment au vu d'un constat simple : 30 % des clients quotidiens du réseau TCL sont concernés par l'accessibilité. « Suite à la loi de 2005, nous avons engagé une vaste concertation avec les associations, en cherchant à répondre à tous les types de handicap, les fauteuils roulants bien sûr, mais aussi les handicaps visuels, sonores ou cognitifs. » Résultat : en 2008, le SYTRAL a été la première AO à adopter un **schéma directeur d'accessibilité (SDA), doté d'un budget de 60 millions d'euros.**

## Traiter les points d'arrêt

Principal problème : les points d'arrêt du réseau de surface. Leur nombre (6 500) et la quantité de travail à effectuer (réglage du quai à 21 cm, bande podotactile, dégagement réfléchi de façon à ne pas rompre la

chaîne d'accessibilité...) rendaient la tâche plus qu'ardue. « En traitant une centaine d'arrêts par an, nous savions qu'il serait difficile de parvenir à l'échéance de 2015, explique Michael Maisonnial. Nous avons donc cherché à prioriser les arrêts des lignes fortes. Aujourd'hui, environ **3 800 points sont accessibles, et 100 % des bus.** »

Parmi les points qui vont être améliorés dans les années à venir, d'ailleurs, figurent les bornes d'information dynamiques aux arrêts. Si elles ne délivrent aujourd'hui qu'une information visuelle, elles seront renouvelées dès 2016 pour pouvoir délivrer une annonce sonore déclenchée par la télécommande dont peuvent d'ores et déjà s'équiper les personnes non voyantes.

## Objectif Ad'Ap

Aujourd'hui, le SYTRAL est en train d'établir son Agenda d'accessibilité programmée (Ad'Ap) : mis en place en septembre dernier, le système donne un délai aux AO pour mettre tout leur réseau en accessibilité, à condition qu'elles déposent en septembre 2015 un agenda programmant les travaux sur trois à six ans. « Une grande partie du travail consiste à faire le **diagnostic des arrêts prioritaires** », explique Michael Maisonnial. Un travail mené dans un souci de **concertation permanente avec la trentaine d'associations qui participe au groupe de travail accessibilité**. Et pas seulement sur les points d'arrêts : « Nous leur demandons systématiquement leur avis à chaque projet d'extension de métro ou de tramway. Elles apprécient d'ailleurs que l'on prenne la peine de leur expliquer, à



chaque fois, les enjeux techniques et financiers.»

L'Ad'ap devrait être présenté à l'heure, le 25 septembre, avec probablement un programme étendu sur deux fois trois ans.

### Un métro accessible

Une des grandes réussites du SYTRAL en matière d'accessibilité est sans aucun doute le métro : un



métro « 100 % accessible », précise Michael Maisonnial, avec un gros travail fait sur les ascenseurs, les quais, les escalators, l'information voyageur... Le plus gros chantier qui reste est celui de l'installation de palettes rétractables aux portes des rames, « une très forte demande des personnes en fauteuil ». Les palettes sont commandées et seront installées dans les mois à venir.

Au-delà, un point fort du réseau est la présence d'ascenseurs dans toutes les stations, excepté celle où les contraintes techniques sont trop fortes, une station de la ligne C, menant à la Croix-Rousse, où la pente est trop importante.

Enfin, le SYTRAL a prévu des dispositifs spéciaux, pour les cas où la technique seule ne saurait suffire : pour le handicap cognitif, par exemple, « nous essayons plutôt de privilégier le personnel d'accompagnement. Les agents du réseau TCL suivent des formations de sensibilisation au handicap, et sont susceptibles d'aider, d'expliquer. »

Compte tenu de l'étendue du réseau TCL et des différents modes de transport proposés, le SYTRAL se préoccupe de l'ensemble de la chaîne de déplacements : depuis le site Internet [tcl.fr](http://tcl.fr) jusqu'aux stations en passant par la signalétique, la formation du personnel en contact clientèle ou encore l'information dynamique visuelle et sonore.

Enfin, deux dispositifs de transport spécifique ont été mis en place : Optibus – des véhicules aménagés de 9 places, pouvant accueillir les fauteuils roulants, disponibles sur réservation. Ce réseau spécialisé effectue quelque **100 000 voyages par an**. Et Optiguide – un agent qui vient chercher la personne à son domicile et l'accompagne tout au long de son voyage.

Il n'est pas étonnant qu'au baromètre de l'Association des paralysés de France, Lyon ait obtenu l'excellente note de 16,5/20 !

# La prospective, au service des transports



Difficile de gérer un réseau de la taille de celui de l'agglomération lyonnaise sans anticipation. C'est le travail – entre autres – de la direction de la prospective, des études amont et du PDU, en charge notamment de l'enquête ménages déplacements et de la révision du PDU.

Philippe Bossuet,  
directeur de la  
prospective, des études  
amont et du PDU  
du SYTRAL.



**P**hilippe Bossuet, directeur de cette division, résume d'une phrase son champ d'activité : « Tous les secteurs sur lequel le SYTRAL est maître d'ouvrage », les réflexions au croisement des questions d'urbanisme, d'aménagement, d'habitat ou d'environnement (révision du SCot, du PLUH, plan climat...).

## Double objectif pour l'enquête ménages

Parmi les grands chantiers de cette direction, la gigantesque enquête ménages déplacement (EMD) démarrée en 2014. Son budget est à lui seul équivalent à celui des transports d'une petite collectivité (2,5 millions d'euros) ! L'intérêt d'une telle enquête, explique Philippe Bossuet, c'est « de dépasser les frontières ad-

ministratives, de travailler sur les liens et les impacts avec les territoires voisins qui constituent le réel bassin de vie dans lequel se déplacent quotidiennement 2,3 millions d'habitants. Alors que le périmètre de compétence du SYTRAL vient d'être étendu à l'ensemble du Rhône, l'EMD porte sur 569 communes réparties sur trois départements « Ce sera une enquête encore plus large que la précédente, celle de 2005-2006, puisque nous avons interrogé 16 000 ménages ».

Si la partie enquête est terminée depuis le mois d'avril, le dépouillement ne l'est pas ; et les résultats ne sont pas encore disponibles. Mais ses résultats sont attendus avec une grande impatience : « Une telle enquête est en effet le seul moyen d'avoir des données précises sur le report modal, par exemple. Au jour le jour, on peut faire des comptages, mesurer la fréquentation de certains réseaux, ce qui donne de grandes tendances. Mais à une échelle plus globale – pour mesurer la part de tous les modes, y compris marche et vélo, rien ne peut remplacer une enquête ménages ».

D'ailleurs, la précédente enquête avait permis de mesurer les résultats de la politique volontariste menée par le SYTRAL : « C'était la première fois, en France, que l'on constatait une diminution de la part modale de la voiture, qui était alors passée en dessous de 50 % », se souvient Philippe Bossuet.

C'est la double utilité d'une EMD de cette ampleur : vérifier les résultats d'une politique, et réfléchir à la suite : « Conjugés avec les perspectives d'évolution démographique et d'emploi, les résultats de l'EMD permettent de mettre en place une



stratégie de développement du réseau et des autres modes à l'avenir ». Ils permettent également de renseigner la révision du PDU.

### PDU : nouveaux enjeux

La révision définitive du PDU sera achevée mi-2017. Elle a évidemment été un peu « bousculée » par les évolutions institutionnelles récentes, la création de la Métropole au 1<sup>er</sup> janvier dernier, la reprise des compétences transport du département du Rhône, des transports urbains de Villefranche et la fusion avec le PTU de la Communauté de communes de l'est lyonnais (CCEL). « Tout cela nous a amené à attendre le mois de mars 2015 pour démarrer la révision », détaille Philippe Bossuet. Le premier PDU, en 1997, révisé en 2005, peut être résumé comme ayant été celui du tramway. « Clairement, il avait pour axe : **transports collectifs contre voiture**. Auparavant, on faisait du métro, ce n'était pas trop compliqué. Mais lorsque l'on commence à faire du tramway, en surface, se posent les questions du partage de la voirie. » En 2005-2006, on l'a dit, l'EMD a permis de mesurer les résultats positifs de cette politique.

Et maintenant ? D'autres enjeux sont devenus incontournables. **Les questions de santé publique (pollution et nuisance sonores), les problématiques liées au transport de marchandises et celles liées aux nouvelles formes de mobilité.** Mais aussi, **les relations avec les territoires voisins** : « L'agglomération lyonnaise affirme sa vocation à être le centre d'une vaste aire métropolitaine allant de Saint-Etienne aux Portes de l'Isère et de Vienne à Villefranche. Le PDU va prendre en compte les relations avec ces territoires, non bien sûr pour leur dire ce qu'ils ont à faire

mais pour traiter des liens et des impacts sur notre aire urbaine. » Et de rappeler au passage que chaque jour, pour un salarié lyonnais qui sort de l'agglomération pour aller travailler ailleurs, quatre entrent dans l'agglomération. Enfin, un axe important du PDU sera « la réponse à l'évolution des comportements ». « Il est évident que les modes de vie changent, que l'emploi évolue et tout cela très vite. Il faut s'y adapter, répondre aux besoins, et c'est un des enjeux de la concertation que portera Martial Passi, vice-président délégué du SYTRAL ».

## « La Part-Dieu, un quartier au cœur de l'Europe »

Parmi les projets les plus ambitieux dans lesquels le SYTRAL est étroitement impliqué, le projet Part-Dieu 2030 - c'est-à-dire à la fois **la refonte complète de la gare elle-même, de ses accès ferroviaires, et une vaste opération d'urbanisme dans le quartier.**

La gare de la Part-Dieu, rappelons-le, est la plus grande gare de connexions de France. Prévue pour 45 000 voyageurs par jour à sa création, elle en compte 120 000 aujourd'hui, et probablement 200 000 en 2030. Se pose avec autant d'acuité la question de la saturation des infrastructures du nœud ferroviaire lyonnais, déjà sérieuse, et qui deviendrait critique si rien n'était fait, dans les années à venir. À cela s'ajoute « un troisième volet du triptyque », décrit Philippe Bossuet : le quartier. « La Part-Dieu, ce n'est pas qu'une gare : c'est

maintenant un projet de quelque 800 000 à un million de mètres carrés de constructions - essentiellement des bureaux mais aussi des commerces, de l'équipement et des logements. Avec en ligne de mire un doublement de la fréquentation des transports en commun et une augmentation de 80 à 90 % de la fréquentation de la gare. »

Dans le cadre du contrat de plan État-région (CPER), avec des compléments de la Métropole et du SYTRAL, ce sont plus de 200 millions d'euros qui vont être consacrés à la rénovation de la gare et la création d'un grand pôle d'échange multimodal. « **Vers 2021-2022, on aura une nouvelle gare dotée d'accès supplémentaires ouverts sur des grands espaces publics, un développement de la capacité des quais**

**peut-être même à terme en souterrain.** » Le tout desservi par une ligne B du métro automatisée et des lignes de tramways et de bus beaucoup plus capacitaires. Quant à la question du nœud ferroviaire, elle va bénéficier de **480 millions d'euros dans le cadre du CPER** toujours, « pour améliorer la capacité et la robustesse du système ferroviaire », avec notamment la mise en place de voies supplémentaires au nord de l'agglomération. En même temps, le quartier lui-même prend déjà corps, avec la livraison des tours **Oxygène et Incity** et d'autres à venir. « A terme, conclut Philippe Bossuet, il s'agira bien d'un quartier de la Défense « à la lyonnaise », c'est à dire au cœur de l'agglomération, avec 40 ans d'écart sur la conception, des prix plus attractifs et surtout la qualité de vie lyonnaise ! »



Syndicat mixte des transports  
pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise  
21 boulevard Vivier Merle CS 63815  
69487 Lyon Cedex 03  
Tél. : 04 72 84 58 00



**sytral.fr**

Pour suivre l'actualité du SYTRAL,  
abonnez-vous au webzine sur [magazine.sytral.fr](http://magazine.sytral.fr)