

TRANSPORTS

Bruno Bernard révèle son plan de mandat

Le nouveau président écologiste de la Métropole a décidé de prendre également la présidence du Sytral, le syndicat mixte qui gère les transports en commun de l'agglomération lyonnaise, pour marquer son engagement sur ce sujet. Pour Mag2Lyon, il révèle ses priorités. Notamment de nouvelles restrictions pour les voitures polluantes. Par Lio

La mobilité a été un des principaux thèmes de votre campagne électorale, est-ce que ce sera aussi une priorité de votre mandat?

Bruno Bernard: Oui, bien sûr. Réduire la pollution, c'est une notre priorité absolue. On veut donc offrir des alternatives à la voiture. Cela va aussi redonner du pouvoir d'achat aux habitants de la Métropole car une voiture coûte 500 à 600 € par mois. Notre politique va s'articuler autour de trois axes: un plan piéton métropolitain, un réseau express vélo et le développement des transports en commun.

Seriez-vous prêt à imposer un péage urbain?

Les écologistes n'ont jamais vraiment défendu cette solution. De toute façon, la loi ne l'autorise pas. Gérard Collomb avait évoqué cette possibilité mais il n'a rien entrepris pour la faire évoluer. On

souhaiterait plutôt un système de droit de circuler qui engloberait l'ensemble des modes de transports et offrirait une base de financement plus large pour les alternatives à la voiture. Mais ce n'est pas à l'ordre du jour. Peut-être quand il y aura un président écologiste en France! Aujourd'hui, pour des raisons pragmatiques, on préfère utiliser les outils qui existent déjà comme la Zone à faibles émissions.

Comment souhaitez-vous faire évoluer cette Zone à faibles émissions de la Métropole de Lyon qui n'est pas toujours bien identifiée?

Aujourd'hui, elle ne concerne que Lyon, Villeurbanne et Caluire. Elle mériterait d'être plus visible, mais aussi plus importante tant au niveau du périmètre que des contraintes. Depuis le 1^{er} janvier 2020, les interdictions concernent

uniquement les véhicules utilitaires des professionnels qui n'ont pas au moins la vignette Crit'Air 3 et à partir du 1^{er} janvier 2021, il faudra au moins la vignette Crit'Air 2. On compte élargir aux particuliers le dispositif d'interdiction de la ZFE aux véhicules les plus polluants. La pollution tue chaque année en entraînant des décès prématurés et de plus en plus de gens souffrent des problèmes respiratoires. L'objectif est, d'ici 2026, de sortir le diesel du cœur de l'agglomération.

À quelles communes du Grand Lyon comptez-vous élargir ces restrictions d'accès aux voitures les plus polluantes?

On va forcément commencer par les communes limitrophes à Lyon, Villeurbanne et Caluire pour créer un périmètre cohérent. Ce qui passera par des discussions avec les maires.



© ERIC SOUDAN / ALPACA

Mais certains habitants auront du mal à se passer de leur voiture ou n'auront pas les moyens de s'acheter une voiture moins polluante...

On va voir comment on peut les accompagner. L'État a déjà mis en place des aides. Notre politique marche sur deux pieds: d'une part des alternatives à la voiture, d'autre part des contraintes pour les véhicules les plus polluants. On sera très ambitieux pour la ZFE mais il faut aussi que l'État installe des dispositifs de lecture des plaques et de verbalisation automatiques. Sans cela, Barbara Pompili, la ministre de l'Environnement, pourra toujours sauter sur sa chaise en demandant aux métropoles d'agir contre la pollution, cela ne marchera pas! On a un peu de temps et c'est un enjeu essentiel.

Pendant la campagne électorale, vous vous étiez engagé à augmenter rapidement l'offre de bus. C'est réaliste?

Oui, notre engagement est d'améliorer l'offre de bus de 20 %. On veut notamment supprimer les points noirs qui ralentissent la vitesse commerciale des bus en ouvrant de nouveaux corridors qui leur seront réservés. Je viens de prendre la présidence du Sytral mais on a commencé à travailler sur ce dossier dès mon élection à la présidence de la Métropole. De plus, le Sytral avait déjà lancé des études sur un certain nombre de projets.

Qu'est-ce qui est nouveau pour cette rentrée?

La ligne de bus 10E qui relie Porte de Lyon, à Dardilly à Vaise, en 15 mn par la M6. Le C6 qui arrive à Vaise depuis le Campus de l'Ouest, a aussi été amélioré. Début 2021, une ligne de bus rapide, également en site propre, sera ouverte entre Irigny et Bellecour par la M7. L'amélioration de l'offre de bus sera visible d'ici 24 mois avec une dizaine de lignes fortes en site propre.

Mais avec la nouvelle voie réservée aux bus et aux vélos comme avenue Maréchal de Saxe, on vous reproche déjà de créer des bouchons artificiellement?

De nouveaux sites propres ne vont-ils pas aggraver la situation? C'est David Kimelfeld qui avait installé cette voie avant de l'enlever pour le second tour. Nous, on l'a remise en place.

Les automobilistes sont ralentis mais les bus gagnent du temps. Ce qui va dans le bon sens. On va continuer ces aménagements en les testant. Parmi les sites propres qu'on va améliorer ou aménager, il y a notamment la Ligne A4 vers Ecully ou la route de Genas.

Préférez-vous le tramway qui prend de la place à la voiture en surface, ou le métro, plus cher, mais plus rapide?

Il y a d'autres solutions que d'ouvrir des lignes de tramway pour prendre de la place à la voiture. Notre plan vélo aura aussi cet effet. Je ne veux pas contraindre pour contraindre. Notre approche est vraiment multimodale et je considère que le métro peut être très pertinent pour certains axes.

Dans quelle proportion allez-vous développer le tramway?

On va aménager près de 30 km de tramway au cours de ce mandat. Tout d'abord le prolongement du T6 jusqu'à la Doua que le Sytral a déjà étudié. Mais ce projet nécessite des études complémentaires pour trancher sur le tracé car le maire de Villeurbanne a évoqué différentes hypothèses. Je souhaite aussi une ligne Part-Dieu-Bellecour, ce qui passe par un réaménagement ambitieux en rive droite du Rhône puisqu'il faut refermer la trémie au niveau du Pont Wilson. C'est un projet totalement nouveau et le Sytral va lancer des études. Mais je ne vois pas pourquoi elles seraient négatives. Enfin, il y a la grande ligne de rocade, la T8, de Saint-Fons à la Doua. Un investissement estimé à 600 millions d'euros pour 21 km.

"Notre politique marche sur deux pieds: d'une part des alternatives à la voiture, d'autre part des contraintes pour les véhicules les plus polluants. On sera très ambitieux pour la Zone à faibles émissions mais il faut aussi que l'État installe des dispositifs de lecture des plaques et de verbalisation automatiques"

Pensez-vous que les maires qui ne partagent pas vos convictions écologistes, vont accepter cet élargissement de la ZFE?

Oui. Je vous rappelle que c'est le maire de Caluire qui a souhaité que sa commune puisse rejoindre la ZFE. Tous les sondages réalisés ces dernières années, notamment ceux de Mag2Lyon, montrent que la lutte contre la pollution est une demande forte de la population.

Dans quelle proportion comptez-vous réduire la part de la voiture?

C'est toujours compliqué de donner ce chiffre qui peut varier en fonction de l'augmentation du volume global des déplacements. En 2015, 42 % des déplacements étaient réalisés en voiture. Il n'y a pas eu d'étude plus récente sous le précédent mandat. Je pense qu'on peut raisonnablement espérer descendre à 35 % d'ici 2026.

Vos projets de télécabines en pleine ville, c'est sérieux?

Oui, j'ai vraiment la volonté de réaliser au moins une ligne de télécabine dans ce mandat, parce que cela nous ouvre d'autres horizons. Il y en a pour l'instant très peu en France. Brest vient de le faire, Toulouse va l'inaugurer en 2022, Grenoble en 2024. Pour avoir un peu voyagé, notamment en Amérique du Sud, j'ai pu constater à quel point les télécabines transformaient une ville. Exemple: à La Paz, en Bolivie. Pour franchir des fleuves et des collines, c'est très efficace.

Ce nouveau mode de transports urbains a-t-il une capacité suffisante?

Oui. Jusqu'à 3 000 personnes/heure, c'est-à-dire l'équivalent du tramway.

Avez-vous une préférence pour la situation de cette nouvelle ligne?

Oui, entre Debourg et Sainte-Foy-lès-Lyon. Une pré-étude a été réalisée mais elle ne suffit pas pour garantir sa faisabilité.

Cela ne va pas susciter des réticences, notamment des riverains survolés?

La télécabine, c'est nouveau. Il y aura donc des oppositions. J'ai même entendu Gérard Collomb déclarer qu'il ferait une ZAD contre la télécabine! La mise en place des poteaux et des stations peut être assez rapide mais on va prévoir une phase de concertation. J'écouterai les acteurs du territoire. Sur cet axe Sainte-Foy-lès-Lyon et Lyon-7^e, à moins de totalement supprimer la voiture pour la remplacer par des bus, je ne vois pas d'autres solutions que la télécabine. C'est la solution pragmatique. En plus, il y a un aspect touristique car c'est une nouvelle manière de découvrir la ville, et c'est un savoir-faire régional avec des entreprises installées à Grenoble.

Comptez-vous lancer de nouvelles lignes de métro?

Oui, il y a trop longtemps qu'on n'avance

plus pour le métro. En revanche, on veut desservir les territoires déjà densifiés. On ne veut pas favoriser l'étalement urbain en raccourcissant les temps de trajets vers des territoires excentrés. Et c'est une réflexion à beaucoup plus long terme. Si on vote un nouveau projet au cours de ce mandat, il sera inauguré dans les années 2030. On peut considérer que les études pour le Métro E jusqu'à la gare d'Alai sont presque abouties. On va aussi étudier le prolongement du Métro A jusqu'à Décines et Meyzieu et celui du Métro B jusqu'à la gare de Sathonay.

Comment allez-vous trancher entre ces trois projets de métro?

On va organiser un grand débat public, à l'échelle de l'agglomération. En effet, si on se contente de consulter les habitants concernés par chaque ligne de métro, ils seront forcément d'accord. Pour avancer, il faut avoir une vision globale. Mon engagement, c'est de réaliser des études de faisabilité courtes pour ouvrir le débat. Pour le métro, on ne fera pas un choix politique pour favoriser une commune par rapport à l'autre. Ma majorité est très stable à la communauté urbaine. Je n'ai pas besoin de réaliser des aménagements pour obtenir le soutien de tel ou tel élu comme on a pu le voir dans le passé. On choisira la ligne la plus utile aux habitants. Si on peut, on lancera plutôt deux projets qu'un seul.

Quels critères faut-il privilégier selon vous?

La densification autour des stations. Un maire ne peut pas vouloir que sa commune soit desservie par le métro et refuser de nouvelles constructions, notamment de logements sociaux.

À quel maire pensez-vous par exemple?

Pendant la campagne électorale, le maire de Tassin m'a semblé anti-tout! Je n'ai pas de choix arrêté pour le métro. Le débat reste ouvert. Mais si on densifie les transports en commun, on densifie aussi l'urbanisation.

Allez-vous vraiment tenir ces objectifs en un seul mandat?

Oui, la seule réserve c'est pour le tramway T8. On espère inaugurer au moins les deux tiers de cette ligne d'ici 2026. Mais ce serait peut-être la totalité. J'ai vraiment mis ce projet sur le dessus de la pile!

Où allez-vous trouver l'argent nécessaire à votre politique?

On va doubler le budget du Sytral pour le passer de 1,5 à 3 milliards d'euros sur ce mandat grâce à des emprunts. Avant la crise du Covid-19, on avait évalué que cela porterait sa capacité de désendettement à 7 ans. On doit bien sûr réviser ces évaluations en tenant compte de la situation économique actuelle. Peut-être qu'on sera à 2,5 milliards d'euros. Ce qui est sûr, c'est que la majorité précédente a pris beaucoup de retard en investissant seulement 1,5 milliard d'euros en un mandat.

Le prix des TCL va-t-il baisser?

À partir du 1^{er} janvier 2021, les transports en commun seront gratuits pour les plus démunis qui bénéficient actuellement d'un abonnement à 10 € par mois, ainsi que pour les enfants. L'abonnement étudiant va aussi baisser, dès le 1^{er} janvier ou dans un deuxième temps.

Que comptez-vous faire pour le vélo?

C'est vraiment une priorité du mandat avec 250 km de réseau express vélo pour multiplier par trois son usage. On a fait des aménagements provisoires et on compte bien les rendre définitifs. Le Covid a accéléré la pratique du vélo et l'assistance électrique en fait un mode de déplacement compétitif, y compris pour la périphérie. Moi-même, je me suis mis au VAE. Cela change complètement les possibilités de déplacements domicile-travail à vélo. Le deuxième axe, c'est la lutte contre le vol avec le marquage des vélos et un stationnement sécurisé. Et on va aussi faire en sorte qu'il y ait au moins un atelier vélo par arrondissement et par commune de la Métropole. Mais je veux aussi réhabiliter la marche à pied!

Ce qui passe par la piétonnisation?

Pas seulement. On a piétonnisé les rues devant 7 groupes scolaires de

"L'amélioration de l'offre de bus sera visible d'ici 24 mois avec une dizaine de lignes fortes en site propre. Avenue Maréchal de Saxe, les automobilistes sont ralentis mais les bus gagnent du temps. Ce qui va dans le bon sens. On va continuer ces aménagements en les testant"



Le nouvel aménagement cyclable avenue Foch

Comment allez-vous à la fois mener des projets en commun et vous opposer pendant la campagne des élections régionales?

J'espère que la Région sera dirigée par les écologistes mais si Laurent Wauquiez est réélu président, je travaillerai avec lui comme je le fais avec tous les acteurs du territoire. Je crois qu'il est finalement assez ouvert sur cette question du train.

Allez-vous remettre en place une solution d'auto partage suite à la fin de BlueLy?

Tout d'abord, l'opérateur aurait pu m'avertir! J'ai appris qu'il se retirait de Lyon quand il a envoyé un courrier à des abonnés fin juillet. Mon intuition pour l'autopartage, c'est qu'il ne peut marcher que s'il est très dense. Si on veut qu'un foyer disposant d'une voiture l'abandonne, ou qu'un foyer qui a deux voitures, accepte d'en avoir plus qu'une seule, il faut être sûr de trouver l'auto-partage à chaque coin de rue. Les stations doivent aussi être visibles, ce n'était pas le cas de BlueLy. Il faut arriver à passer à un autopartage quasiment de copropriété.

Qui pourrait reprendre ce service?

On souhaite bien sûr conserver le réseau de bornes. Pour l'opérateur, on discute avec différentes entreprises dont une filiale d'EDF. J'encourage aussi LPA à développer son offre d'auto-partage Citiz avec des voitures électriques. L'autopartage est pour moi une solution intéressante si on l'insère dans un dispositif global. Mais on ne pourra rien relancer en 2020.

Les trottinettes en libre-service, pour ou contre?

Je suis très réservé. Si j'avais le pouvoir de décision pour Lyon, je ferais comme Jean-Paul Bret l'avait décidé à Villeurbanne: une interdiction totale en attendant d'être certain qu'un nouvel opérateur garantisse qu'on n'en trouve plus aucune jetée sur les trottoirs car c'est absolument inacceptable. Il faut que leurs usagers ne puissent les abandonner que sur des places de stationnement réservées. La mairie de Lyon a décidé de tester deux nouveaux opérateurs qui ont une démarche sur le plan environnemental et social plus intéressante. Tant qu'on n'a pas les détails, j'aurais préféré qu'on arrête tout, mais on va suivre cette expérience de près. ♦

Lyon et on a d'autres projets. Le maire de Villeurbanne m'a notamment écrit pour piétonniser l'avenue Henri Barbusse. Mais je crois qu'il faut aussi montrer aux citoyens que marcher à pied, ce n'est pas si long. Et c'est gratuit. Exemple: Part-Dieu à Bellecour, c'est un peu plus de 20 mn. Je souhaite qu'on installe rapidement un réseau de panneaux qui indiquent ces temps de déplacements aux Lyonnais qui ne s'en rendent pas forcément compte.

Vous n'avez pas parlé de navettes fluviales?

Je ne crois pas aux navettes fluviales pour les déplacements domicile-travail car les temps de parcours ne sont pas suffisamment rapides. Mais je ne suis pas opposé à son développement. On peut l'étudier car c'est un mode de transport sympathique avec un attrait touristique fort. Le fluvial, c'est d'ailleurs adapté au fret.

Mais le train, cela vous échappe car c'est le Conseil régional qui est chef de file selon la loi...

C'est beaucoup plus complexe pour nous car cela dépend de la Région et de SNCF réseaux. Je prends déjà acte de l'ouverture d'un bus à haut niveau de service sur la ligne Lyon-Trévoux.

Pour notre part, on souhaite un Réseau express métropolitain qu'on peut aussi appeler RER à la lyonnaise, et optimiser l'usage de nos gares en élargissant leur amplitude horaire.

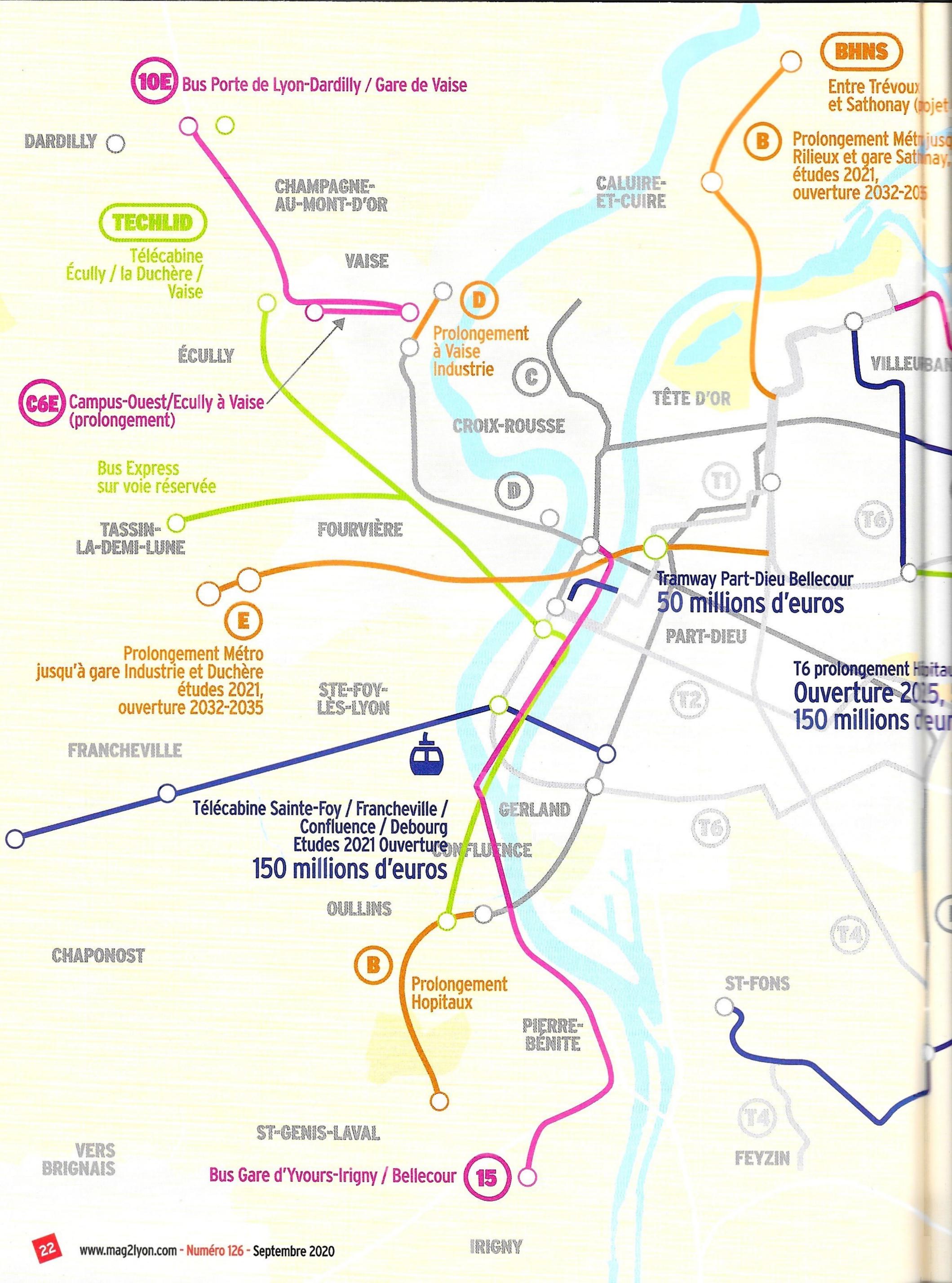
Voulez-vous des tram-train capables de relier la périphérie au centre-ville car ils empruntent les voies du métro ou du tramway?

Pas forcément. Quand on a des modes de transports aussi bien connectés qu'à Lyon, ces ruptures de charge ne sont pas un obstacle car elles prennent très peu de temps. Les temps de parcours sont déjà extraordinaires. J'ai testé. On ne met que 6 mn pour aller de Saint-Fons à la Part-Dieu, à peine 15 mn pour venir de Givors. C'est déjà très rapide et il faut le développer.

Avez-vous déjà rencontré Laurent Wauquiez, le président du Conseil régional?

Oui, j'ai rencontré Laurent Wauquiez une dizaine de jours après mon élection à la présidence de la Métropole. Un entretien cordial d'une heure. On a des divergences politiques mais on peut se rejoindre sur certains projets, comme la demande d'une tarification unique SNCF-TCL que j'espère pouvoir mettre en place rapidement.

© ERIC SOUDAN / ALPACA



10E Bus Porte de Lyon-Dardilly / Gare de Vaise

BHNS

Entre Trévoux et Sathonay (projet)

TECHLID

Télécabine
Écully / la Duchère /
Vaise

B Prolongement Métro jusqu'à
Rillieux et gare Sathonay,
études 2021,
ouverture 2032-2035

D Prolongement
à Vaise
Industrie

C6E Campus-Ouest/Ecully à Vaise
(prolongement)

Bus Express
sur voie réservée

Tramway Part-Dieu Bellecour
50 millions d'euros

E Prolongement Métro
jusqu'à gare Industrie et Duchère
études 2021,
ouverture 2032-2035

T6 prolongement Habitat
Ouverture 2015,
150 millions d'euros

Télécabine Sainte-Foy / Francheville /
Confluence / Debourg
Etudes 2021 Ouverture
150 millions d'euros

B Prolongement
Hopitaux

Bus Gare d'Yvours-Irigny / Bellecour **15**