



Imaginer un métro pour Lyon

Des études préliminaires à l'inauguration de la première ligne 1960-1978

Résumé :

La première ligne du métro lyonnais est inaugurée en 1978, près d'une vingtaine d'années après le lancement des réflexions. Cette nouvelle infrastructure de transport en commun participe activement à la modernisation de l'agglomération. Quelles sont les raisons qui poussent les pouvoirs publics à s'engager sur ce chantier colossal ? Comment l'équipement est-il imaginé par ses promoteurs puis perçu par les lyonnais ? Entre les premiers plans et l'inauguration de la ligne A, les rôles attribués à ce métro changent mais il n'en constitue pas moins, trente ans après son inauguration, un élément remarquable, constitutif de l'agglomération lyonnaise.

Sommaire :

Un métro pour Lyon : naissance d'un projet	p 3
Imaginer un métro pour une grande ville : exercice d'école, utopie et modernité	p 4
Une structure spécifique pour imaginer le métro lyonnais : la SEMALY	p 6
Les projets de tracés : des compromis à trouver pour concilier des missions contradictoires	p 7
L'innovation, au cœur de la démarche de la SEMALY	p11
L'organisation d'un concours international remet en question le projet lyonnais	p17
Les travaux : l'un des plus grand chantier engagé dans l'agglomération lyonnaise	p18
Les caractéristiques du métro lyonnais : modernité et simplicité	p21
Une communication étudiée : le métro lyonnais est connu et attendu avec impatience	p25
L'inauguration, un véritable « événement » participant à l'affirmation de l'agglomération	p26
La mise en service du métro soulève une série d'interrogations	p30
Immédiatement adopté, le métro connaît une fréquentation dépassant les prévisions	p33
Le métro fait partie du paysage lyonnais...	p37
Bibliographie	p39

40 ans du Grand Lyon : un récit à partager

Après avoir créé une communauté de moyens il y a 40 ans de cela, sous l'impulsion de l'Etat, le Grand Lyon constitue aujourd'hui une communauté de projets autonome, reconnue pour son efficacité dans la gestion d'un territoire qui regroupe 57 communes et plus de 1,3 millions d'habitants. Mais l'histoire ne s'arrête jamais : cette collectivité reste en devenir et l'enjeu est désormais de constituer une véritable **communauté de destin**, inscrite dans le grand bassin de vie de l'agglomération, à savoir le territoire qui, de Saint-Etienne à Ambérieu-en-Bugey, de Vienne à Villefranche-sur-Saône, regroupe plus de 2 millions d'habitants. 2 millions d'habitants rapprochés par les réalités de la vie quotidienne, mais aussi par la nécessité de former une masse critique capable de maintenir la capacité d'innovation et le rang du Grand Lyon dans le contexte de la concurrence internationale du 21^e siècle. Pour y parvenir, il s'agit non seulement de partager collectivement des projets, mais aussi de se doter de racines communes.

C'est pour nourrir cette ambition que la Direction Prospective et Stratégie d'Agglomération du Grand Lyon a engagé, en lien avec le Service des archives et le Service de la communication interne, un travail de fond visant à écrire une première histoire de l'institution. L'idée est de rassembler et d'organiser les nombreux éléments de cette histoire qui existent déjà de manière éparse, afin de les rendre intelligible par un large public à travers une mise en récit.

A partir des documents d'archives disponibles dans et hors de l'institution (débat et délibérations de l'assemblée communautaire, journaux internes, archives de la presse locale et nationale, dossiers techniques produits par les différents services, fonds photographiques et filmographiques ...) ; de thèses et travaux d'étudiants sur l'histoire urbanistique ou politique de l'institution ; et enfin de recueils de témoignages rendant compte de la mémoire encore vivante du Grand Lyon (interviews d'agents et de retraités de la Communauté urbaine, d'élus ou ex-élus, de professionnels ayant travaillé sur les grands projets d'agglomération), une **chronologie générale** des mandatures, des réalisations et des événements marquants a été établie. Des **axes thématiques** ont été définis, qui sont autant de fils conducteurs pour analyser le passé et ouvrir sur l'avenir.

Ont ainsi été repérés :

- des **permanences** heureuses dans cette histoire : la culture du pragmatisme et de l'expérimentation ; une forte propension à l'innovation technique, en même temps qu'à l'adaptation ingénieuse de techniques venues d'ailleurs ; une capacité à porter des grands projets et à agir malgré le risque ; le sens de la conciliation, qui permet de dépasser les conflits entre intérêts politiques, territoriaux et institutionnels ; la continuité des politiques publiques, condition pour agir sur le long terme... ;
- des **dynamiques de changement** : d'une appréhension mécaniste et technicienne de l'urbain à une approche plus sensible, prenant en compte la complexité, notamment au travers de la concertation avec la population ; de la tutelle de l'Etat à l'affirmation d'un pouvoir d'agglomération autonome ; l'extension des compétences et l'affirmation de nouvelles vocations de la Communauté urbaine au fil des ans ; « l'internationalisation » du Grand Lyon...

Ces permanences et dynamiques de changement, qui peuvent être considérées comme fondatrices d'un projet et d'une vision du futur, se manifestent de mille manières dans les moments-clés de l'histoire de l'institution, et plus généralement de l'agglomération. La présente note éclaire l'une de ces étapes. Articulée à de nombreux autres textes, elle est l'un des éléments qui doivent permettre de constituer la trame de ce grand récit à partager...

Un métro pour Lyon : naissance d'un projet

Divers projets de métro, plus ou moins fantaisistes et étoffés, naissent pour Lyon, dès les débuts du XXe siècle. Les premières réflexions préfigurant le réseau de métro lyonnais actuel datent de la fin des années 50 quand le service des Ponts et Chaussées missionne un jeune ingénieur, René Waldmann, pour réfléchir à la faisabilité d'un tel équipement. A la fin des années 50 à Lyon, les crédits d'infrastructures sont exclusivement consacrés à la modernisation du réseau routier : les derniers tramways sont démantelés, la ville doit s'adapter à l'automobile. Pourtant, on observe très vite l'engorgement du réseau routier alors que le réseau OTL,¹ surchargé et peu compétitif, est englué dans le trafic².

L'urbanisation progresse très rapidement à cette époque. L'agglomération lyonnaise gagne 19% d'habitants en 8 ans. Les pouvoirs publics doivent considérer un moyen efficace de transports en commun, adaptés à une urbanisation rapide et massive. Avant la décentralisation, c'est l'Etat qui a un rôle prépondérant dans la mise en place des études et réalisations d'équipements de transports : les grands projets doivent être inscrits au Plan, du commissariat au Plan. En 1962, le 4^e plan de modernisation et d'équipement est présenté. Les transports urbains de province sont très faiblement abondés : 200 millions de F (toute « province » confondue !) contre 1300 millions pour Paris³. Cette faiblesse signifie implicitement la poursuite de modestes aménagements pour autobus dans les villes de province. Parallèlement, le plan d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise⁴, considère que le métro n'est pas nécessaire pour accompagner le développement de Lyon pour les vingt prochaines années. L'envergure de l'agglomération est et restera insuffisante pour justifier cet équipement.

Malgré ce contexte peu engageant, René Waldmann continue d'étudier les possibilités techniques pour réaliser un métro bien qu'il reste à convaincre...tout le monde. D'abord réalisées en interne par les services déconcentrés de l'Etat, les réflexions deviennent plus officielles quand le Syndicat des Transports en Commun de la Région Lyonnaise (STCRL) commande une étude au service des Ponts et Chaussées du Rhône concernant la modernisation du réseau.

Le rapport « Les transports de personnes dans l'agglomération lyonnaise » est publié le 31 décembre 1963⁵. C'est le véritable point de départ des réflexions autour du métro lyonnais. Cette étude démontre l'incapacité de la voirie à absorber les perspectives d'évolution du trafic automobile. Les transports en commun sont donc indispensables mais doivent pouvoir évoluer indépendamment de la circulation, d'où la nécessité du métropolitain.

L'idée de métro à Lyon fait petit à petit son chemin. La société civile puis le maire de Lyon s'investissent activement autour des différents projets. En février 1963, la conférence « Les états généraux de la ville de Lyon », est organisée par le maire Pradel. Un exposé présente le métro de Milan, inauguré en mai de cette même année. D'abord assez réticent, le maire se laisse convaincre de la nécessité d'un métro lyonnais au cours d'une séance « mémorable⁶ » de la jeune chambre économique et

¹ Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, ou OTL, qui devient en 1967 les Transports en Commun Lyonnais ou TCL

² Entre 1963 et 1966, l'OTL perd 30 millions de voyageurs (Libération, 28 avril 1978)

³ R Waldmann, La grande traboule, Editions Lyonnaises d'art et d'histoire, 1991

⁴ Plan du groupement d'urbanisme, 1962

⁵ R. Waldmann, La grande traboule, op. cit.

⁶ Entretien avec René Waldmann, 12/12/2007 : « *Le lobbying local a donc fonctionné, même si le maire s'en méfiait : il n'était pas tellement pour les CIL, pour lui ça doublait un peu les structures traditionnelles, les élus*

du comité d'intérêt local, en mai 1963. Ce meeting est organisé sous le patronage du préfet Ricard et du maire de Lyon. Paul Scherrer, Paul Cazenave et Guy Sanglerat démontrent l'utilité d'un métro à Lyon. Louis Pradel devient l'un des premiers défenseurs du projet qui deviendra vite « son métro ».

L'association Lyon-métro est créée quelques mois plus tard, sous l'impulsion des CIL et de la jeune chambre économique de Lyon. Paul Scherrer en est le président. L'association agit comme groupe de pression auprès des élus, décideurs et citoyens pour la promotion de ce mode de transport moderne. Dès sa création, l'association propose sa vision du nouvel équipement « le métro est indispensable à la desserte de l'agglomération et ne constitue nullement une opération de prestige⁷ ». « C'était une solution moderne, efficace, crédible, la seule susceptible de dissuader les gens d'utiliser la voiture ⁸ ».

En 1966 paraît un document de synthèse « Etude préliminaire du métropolitain de l'Agglomération lyonnaise ». Ce document établit l'assemblage des études de trafic et géotechniques de la DDE et les études de principes à la SOFRETU, la société d'engineering de la régie autonome des transports parisiens, la seule société en France à cette époque disposant de l'expertise nécessaire. Cette étude acte réellement le départ vers une démarche d'ingénierie organisationnelle, financière, technique et politique qui aboutira, 12 ans plus tard à l'inauguration de la première ligne. « Cette fois, le préfet m'a appelé et convoqué à la préfecture où il y avait la visite du ministre des transports à l'époque, Edgard Pisani qui m'a reçu à 18h dans son bureau. Le ministre m'a félicité ! Il m'a dit : c'est ça qu'il faut faire ! Bravo, etc. lier transports, urbanisme... donc là j'étais sûr du coup, l'idée était partie: il y avait le lobbying local, l'appui de Pradel, de l'Etat et du ministre, que voulez vous de plus !⁹ ». Les premiers crédits d'études pour le métro sont prévus en 1967. Cette décision officielle persuade René Waldmann de rester à Lyon, où il fera toute sa carrière en tant que directeur de la SEMALY.

Imaginer un métro pour une grande ville : exercice d'école, utopie et modernité

René Gimbert et Jacques Vergely, architectes-urbanistes, présentent leur diplôme en 1967. Il s'agit d'un projet de métro aérien traversant le site de Bron et comprenant trois stations produisant un développement urbain organisé. René Waldmann fait partie de l'auditoire. Parallèlement, une thèse en urbanisme est soutenue « Vers des systèmes structureurs de communications urbaines¹⁰ »

La presse de l'époque témoigne de l'impact du diplôme, au moins dans l'imaginaire, la station-centre fait figure de projet très futuriste, adaptée à une grande métropole. C'est le nœud d'un système complexe comprenant des équipements commerciaux et culturels. La grande banlieue Est de Bron (le site de l'aéroport) se voit donc aménagée autour de trois stations dont une est insérée dans un pôle d'équipements. Trois tours de 80 mètres de haut sont érigées où arrivent le métro aérien, l'autoroute et le parking de dissuasion. Contrairement aux projets de métro « classique », où la circulation prédomine, c'est autour de la station que vont se développer les idées des

d'arrondissements...mais comme il était très malin, il sentait quand le projet était porteur ou pas, pour se l'approprier ensuite ! »

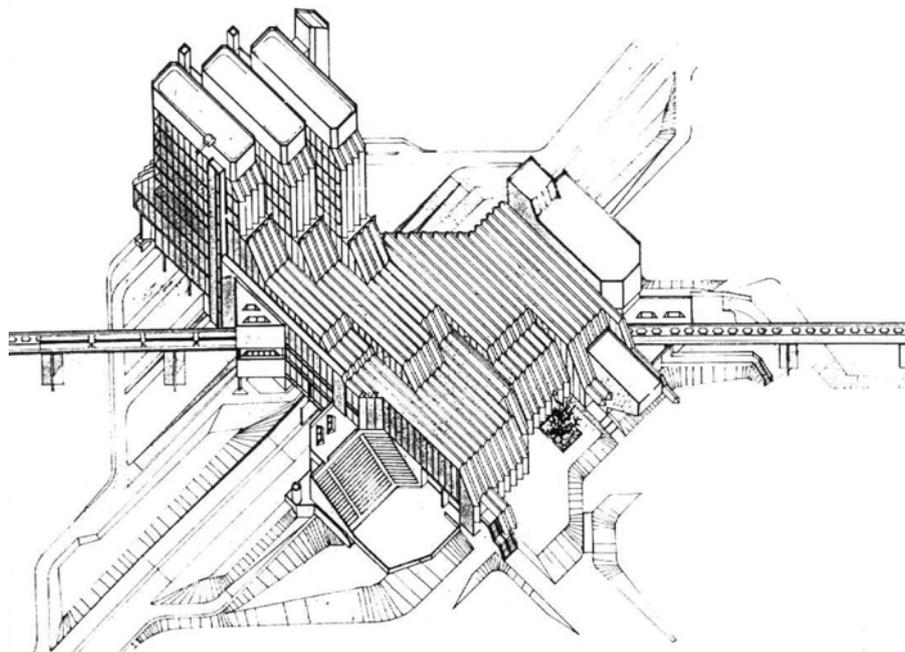
⁷ Paul Scherrer, cité dans Le Progrès de Lyon du 6 juin 1979

⁸ Paul Scherrer, cité dans Le Journal de Lyon du 6 janvier 1978

⁹ Entretien avec René Waldmann, 12 décembre 2007

¹⁰ Entretien avec René Gimbert, 11 janvier 2008

architectes. La station de métro pourrait être « autre chose qu'une fâcheuse nécessité ¹¹ » : passer de lieu de passage obligé à un centre d'attraction voire le but du déplacement...



*La « station centre » proposée par les architectes R. Gimbert et J. Vergely
Source : AUREA*

Voici comment la presse de l'époque¹² imagine le fonctionnement de cette « station-centre » :

La voiture glisse sur l'autoroute vers les trois tours monumentales qui semblent, là-bas, des orgues gigantesques de verre, de métal et de béton

"Tu ne sais pas ce qui me ferait plaisir ? lance soudain Marie-France.

- Quoi donc ?

- J'aimerais aller, ce soir, au "Métro-Cinérama". Nous pourrions dîner au drugstore du centre pour ne pas perdre de temps. Qu'en dis-tu ?

- Excellente idée, ma chérie. Seulement, j'ai peur d'être un peu en retard. Je dois terminer un travail urgent.

- Eh bien, je ferai un peu de lèche-vitrines en t'attendant. Rendez-vous à la Galerie des Arts ?

- Vers 7 heures, d'accord ?"

Quelques instants plus tard, Bernard Martin arrête la voiture devant l'entrée principale de la station "Porte de l'Est". Tandis qu'un escalator entraîne la jeune femme vers le quai du métro aérien, son mari s'insère dans la file de voitures qui vont au parking. Il stoppe bientôt devant une barrière mobile et saisit la fiche éjectée par la fente d'un dispositif automatique. Maintenant, il n'a plus à se soucier de son véhicule. Celui-ci est pris en charge. Grâce à l'électronique, il sera dirigé jusqu'à une case vide dans l'un des quatre niveaux en sous-sol du silo à automobiles. Ce soir, Bernard n'aura qu'à présenter la fiche pour que sa voiture soit, de même, ramenée devant la caisse.

¹¹ Le Figaro, « Les Lyonnaises iront faire leur marché dans le métro », 10 mai 1967

¹² Le Journal de Lyon, 13 mai 1967

Escalator, Moka-express dans la cafétéria située au-dessus de la station. C'est ainsi tous les matins. Bernard commence son travail une demi-heure plus tard que sa femme et il descend à la Part-Dieu alors qu'elle va jusqu'aux Terreaux. Comme il y a un métro toutes les trois minutes, il a vraiment tout le temps. En allumant une cigarette, Bernard songe, une fois de plus que ce "centre commercial et de loisirs" de la station "porte de l'Est" constitue une réalisation vraiment pratique et agréable pour ceux qui, comme Marie-France et lui, habitent à une trentaine de kilomètres du Grand Lyon et travaillent dans le centre de l'agglomération.

La thèse d'urbanisme est une réflexion sur la capacité des réseaux de métro à générer une urbanisation. Elle vient conforter le projet d'architecture. Pour étayer leurs hypothèses, les deux urbanistes étudient les différents métros en fonction dans le monde, des plus « strictement fonctionnels » comme ceux de Paris ou Tokyo à ceux, plus récents et intéressants sur le plan urbain comme Milan, Stockholm ou Montréal¹³. Le métro est abordé comme un élément « catalyseur, générateur de développement urbain ». Il organise l'urbanisation en la précédant. Cette urbanisation volontariste grâce à la présence des réseaux de transport en commun était novatrice à l'époque¹⁴, théorisée par l'urbaniste américain Christopher Alexander. Selon cet expert, la ville est une superposition et imbrication de réseaux.

Pour mettre ces concepts en application, René Gimbert et Jacques Vergely choisissent l'Est de Lyon, en fonction des nouvelles perspectives de développement de l'agglomération. Plus de 1000 hectares sont normalement bientôt libres après la décision de construire l'aéroport de Satolas. Le projet est baptisé « Porte de l'Est »

La proposition des deux architectes est de structurer l'urbanisation de la banlieue lyonnaise : « Il faut implanter un front de stabilisation de la banlieue par la création d'une armature linéaire de groupes d'habitation à forte densité. L'apport du métro offre d'autres possibilités que les concepts classiques de la cité massée autour d'un centre principal. Nous avons imaginé des quartiers échelonnés en chapelets et groupés autour de stations formant un centre d'équipements¹⁵ ».

Finalement, trente ans après ces travaux théoriques, on peut constater sur place que les équipements et activités de Bron : zones commerciales, industrielles, l'université Lumière, Eurexpo... se sont bien implantés mais sans effort d'organisation autour d'un axe de transport en commun performant, le tramway arrivant bien après ces équipements.

Une structure spécifique pour imaginer le métro lyonnais : la SEMALY

La SEMALY¹⁶ (Société d'Etudes du Métropolitain de l'Agglomération Lyonnaise) naît en août 1967, René Waldmann en prend la direction. C'est la grande époque des sociétés d'économie mixte qui aménagent le territoire national sous la direction de la SCET (Société Centrale d'Équipement du Territoire), filiale de la Caisse de dépôts et consignations. Dans la région lyonnaise, la SERL (Société d'Équipement de la Région Lyonnaise) est l'acteur majeur de la transformation et modernisation de l'agglomération.

¹³ Entretien avec René Gimbert, 11 janvier 2008

¹⁴ *ibid.*

¹⁵ Le Journal de Lyon, 13 mai 1967

¹⁶ En 1970, l'acronyme SEMALY reste mais signifie désormais Société d'Économie Mixte du Métropolitain de l'Agglomération Lyonnaise.

La SEMALY est donc créée par la SCET, sur un modèle comparable à celui de la SERL¹⁷. Les débuts de la société sont modestes, elle s'installe au palais de Flore puis au palais de la Foire. L'équipe est composée d'une dizaine de personnes, une équipe de dessinateurs de la DDE est employée sous contrat. René Waldmann engage progressivement les membres de son équipe dont Jean-Pierre Mollard, spécialiste des matériels roulants qui devient directeur technique. Le jeune architecte René Gimbert est engagé quasiment à plein temps dans l'équipe qui grandira jusqu'à atteindre 54 ingénieurs et techniciens¹⁸.

Par sa vocation à imaginer un réseau cohérent et évolutif « la SEMALY s'attribuait un rôle essentiel dans la préparation des grands choix urbanistiques lyonnais¹⁹ ». Cette société spécialisée va être « force de proposition » vis à vis des autres acteurs, en particulier la SOFRETU de la RATP, les différents services de l'Etat, des collectivités locales puis plus tard les équipes lauréates du concours²⁰. Cette spécificité lyonnaise explique pour une large part la liberté d'action des études puis les choix techniques innovants qui seront finalement mis en place. René Waldmann ne voulait pas se retrouver dans un rôle de simple exécutant de solutions techniques imposées par la SOFRETU, à l'époque la seule structure disposant d'une expérience complète dans ces domaines : « la RATP n'est pas jugée assez lyonnaise²¹ ». La SEMALY est présidée par Louis Pradel, maire de Lyon. Le Conseil d'administration de la SEMALY comprend la STCRL, le département du Rhône, la Communauté urbaine de Lyon, la Caisse des dépôts et consignations et sa filiale la SCET, la Chambre de commerce et la SNCF.

Les projets de tracés : des compromis à trouver pour concilier des missions contradictoires

L'évolution de la politique de l'État, sa vision stratégique des métropoles d'équilibre

Le commissariat général au Plan prend ses options pour le 5^e plan (1966-1970) : il faut prévoir à brève échéance des métros dans les grandes métropoles. La métropole Lyon – Saint Etienne doit se constituer. La réunion du CIAT (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) du 18 février 1965 a pour thème « Les grands équipements de la métropole Lyon-Saint-Etienne ». On décide de poursuivre les études des travaux du métro à Lyon. Elles doivent tenir compte du futur centre directionnel de la Part-Dieu et de l'extension du centre en rive gauche du Rhône.

Les négociations et arbitrages vont alors devenir incessants entre les différents projets des techniciens, les financiers de l'Etat ainsi que les élus des collectivités locales. Le service des affaires économiques et internationales du ministère des Transports reconnaît le problème de la circulation et du nécessaire développement des transports en commun mais critique le projet de métro, lui reprochant son « prestige ». Pour leur part, les économistes suggèrent un vaste plan d'aménagement de la voirie avec une liaison autoroutière Lyon-Villeurbanne²².

¹⁷ Entretien avec René Waldmann, 12 décembre 2007 : « C'est donc la Caisse des Dépôts et François Parfait (directeur de la SCET) qui a donné son accord avec le maire, qu'il connaissait bien. J'ai donc fais ce que disais la SCET : on va être en pilotage et eux feront la gestion du personnel, la comptabilité, etc. »

¹⁸ On peut citer également Jacques Pernot, ingénieur, qui passera 6 ans à la SEMALY à diriger le service matériel roulant et ateliers. Lors de son précédent poste, il travaillait sur le programme aéronautique Concorde à Toulouse (Le Journal de Lyon, 24 avril 1978)

¹⁹ R. Waldmann, La grande traboule, op. cit.

²⁰ La SEMALY est « pionnière de l'expertise [...] structure inféodée à l'Etat mais expertise locale, indépendante de la RATP » Christian Montès, Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon, Géocarrefour, 2003.

²¹ R. Waldmann, La grande traboule, op. cit.

²² R. Waldmann, La grande traboule, op. cit.

Ce sont des études locales étayées qui doivent convaincre les services de l'Etat de la pertinence du choix métro. Le métro étant toujours considéré par l'Etat comme un peu « du luxe » pour une ville de province, les contraintes budgétaires sont souvent les éléments qui modèlent le projet. Par exemple, le ministère n'accepte qu'une seule traversée du Rhône pour des raisons de coûts avec obligation pour le trajet de desservir la Part Dieu.

L'OREAM (Organisation d'Etudes d'Aménagement des Aires métropolitaines de la DATAR) en charge de préparer l'organisation de la métropole d'équilibre Lyon-St Etienne présente son avis qui est prééminent. L'organisme est mitigé, jugeant que d'autres investissements sont plus urgents et critiques que le métro. Il préconise des radiales en direction de l'Est, correspondant à un encouragement du développement urbain. Le raccordement avec le réseau des gares SNCF doit en outre être prévu.

Des réflexions complexes vont avoir lieu autour du tracé devant desservir à la fois la Part-Dieu et les Brotteaux. Le CIAT du 22 février 68 préconise la création d'une desserte par le métro qui devra comporter en priorité un tronçon irriguant le centre-ville, de Perrache à la Part-Dieu en passant par les Brotteaux. La DATAR (réunion du 17 octobre 1969) continue de trouver les projets de réseau trop axés sur le centre de l'agglomération et ne participant pas à la structuration de l'urbanisation périphérique. Parallèlement, le SDAU²³ de l'agglomération, à l'étude depuis la fin des années 60, préconise une desserte forte de l'est lyonnais par le métro. L'Etat va donc avoir une position « évolutive » ou à plusieurs voix sur la question du métro lyonnais. D'abord réticent, puis une fois convaincu cherchant à maîtriser les coûts de cet équipement...mais également ne le trouvant pas assez structurant dans le cadre d'une métropole élargie...

Les différentes propositions de réseau et le plan adopté : l'impossible compromis

Les études de la SEMALY débutent en 1968 et aboutissent en 1972 à la publication du Plan de transport en commun de l'agglomération lyonnaise. Il n'est pas question ici d'évoquer l'ensemble des propositions de réseaux qui ont été imaginées par les techniciens locaux, l'inventaire serait bien trop fastidieux. Plusieurs conceptions s'affrontent sur le choix de l'itinéraire « idéal ». Le plan de réseau adopté prévoyant l'ensemble des lignes construites pour 1985 est le fruit d'une série de compromis entre les acteurs et d'une évolution de la vision de l'équipement.

La SEMALY réalise les études d'urbanisme légitimant l'opportunité du tracé. Les critères retenus sont la densité de population desservie, les zones d'emplois, le calcul des zones d'attractivité autour des stations du métro...Une réflexion est également menée sur les terrains susceptibles de « muter », l'état du bâti, en majorité sur la rive gauche du Rhône. Pour ses promoteurs, le métro doit être « structurant », c'est-à-dire qu'il doit accompagner la transformation du tissu urbain sur son passage, son renouvellement. Ces travaux sont menés par les architectes René Gimbert et Jacques Vergely, architectes-conseils de la SEMALY.

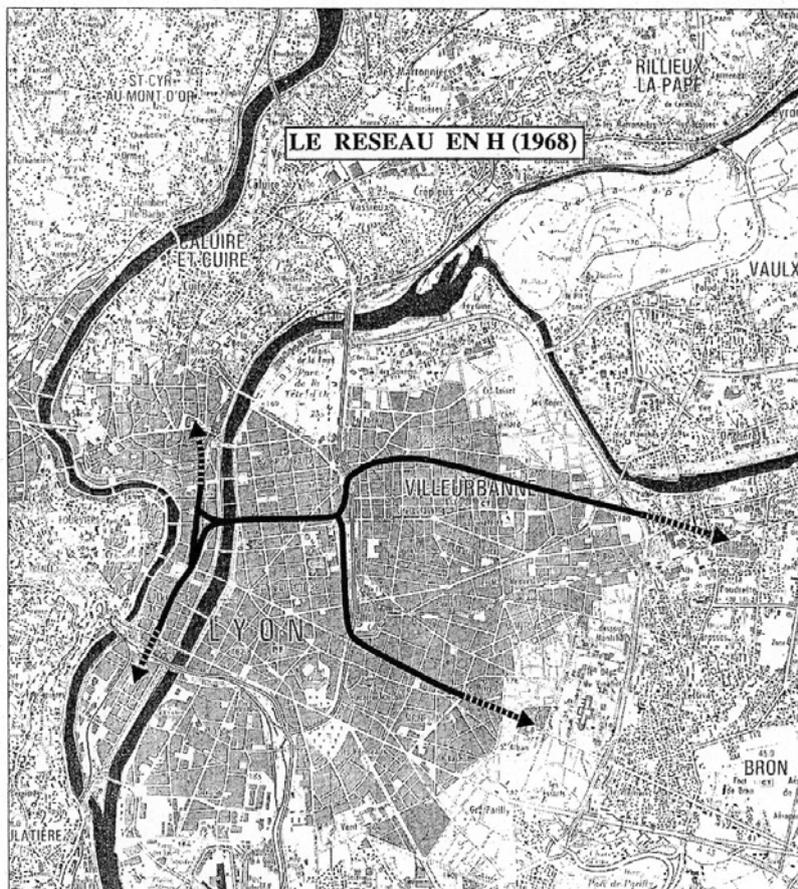
Le métro doit s'implanter à la fois là où les densités de population sont les plus élevées afin d'assurer sa rentabilité et là où il peut accompagner la croissance de l'agglomération : « il faut que le métro se dirige là où il y a des potentialités de développement ²⁴ ». C'est également à cette époque que le projet de centre

²³ Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme : document de planification intercommunal qui fixe à moyen et long termes les orientations de l'aménagement de l'espace. A sa création en 1967, il est réalisé par l'Etat.

²⁴ Entretien avec R. Gimbert, 11 janvier 2008

décisionnel de la Part-Dieu émerge. Il devient évident que le deuxième centre de la ville de Lyon doit être relié au centre historique de la Presqu'île par le métro.

Devant la prudence des décideurs de Paris,²⁵ la SEMALY prévoit la réalisation d'une seule ligne arrivant à desservir les points les plus importants grâce à une innovation technique, la réalisation d'un tube « tronc commun » où peuvent circuler deux trains allant dans des directions différentes, régulés par aiguillage. Ainsi, ce réseau, appelé « en H » permet de desservir à la fois la Presqu'île et la Part-Dieu. Il peut facilement être prolongé vers l'est. L'idée est de relier les deux centres, ancien et nouveau, avec un fort cadencement puis, avoir des ramifications à des fréquences moins élevées.



Le réseau « en H » - AUREA

Le maire de Lyon ne croit pas à cet itinéraire. Pour lui, le métro doit passer « où il y a du monde », ne doit pas forcément être un élément générateur, préfigurant le développement urbain : « Le métro doit passer par la ligne 7, c'est la vache à lait du réseau²⁶ ». La rue Bonnel n'est pas assez commerçante comparé au tracé de la ligne 7. De plus, les ingénieurs de la RATP sont réticents, affolés par les techniques novatrices mises en œuvre avec ce système. C'est donc la fin du réseau en H, la SEMALY retourne à ses plans et doit imaginer d'autres propositions.

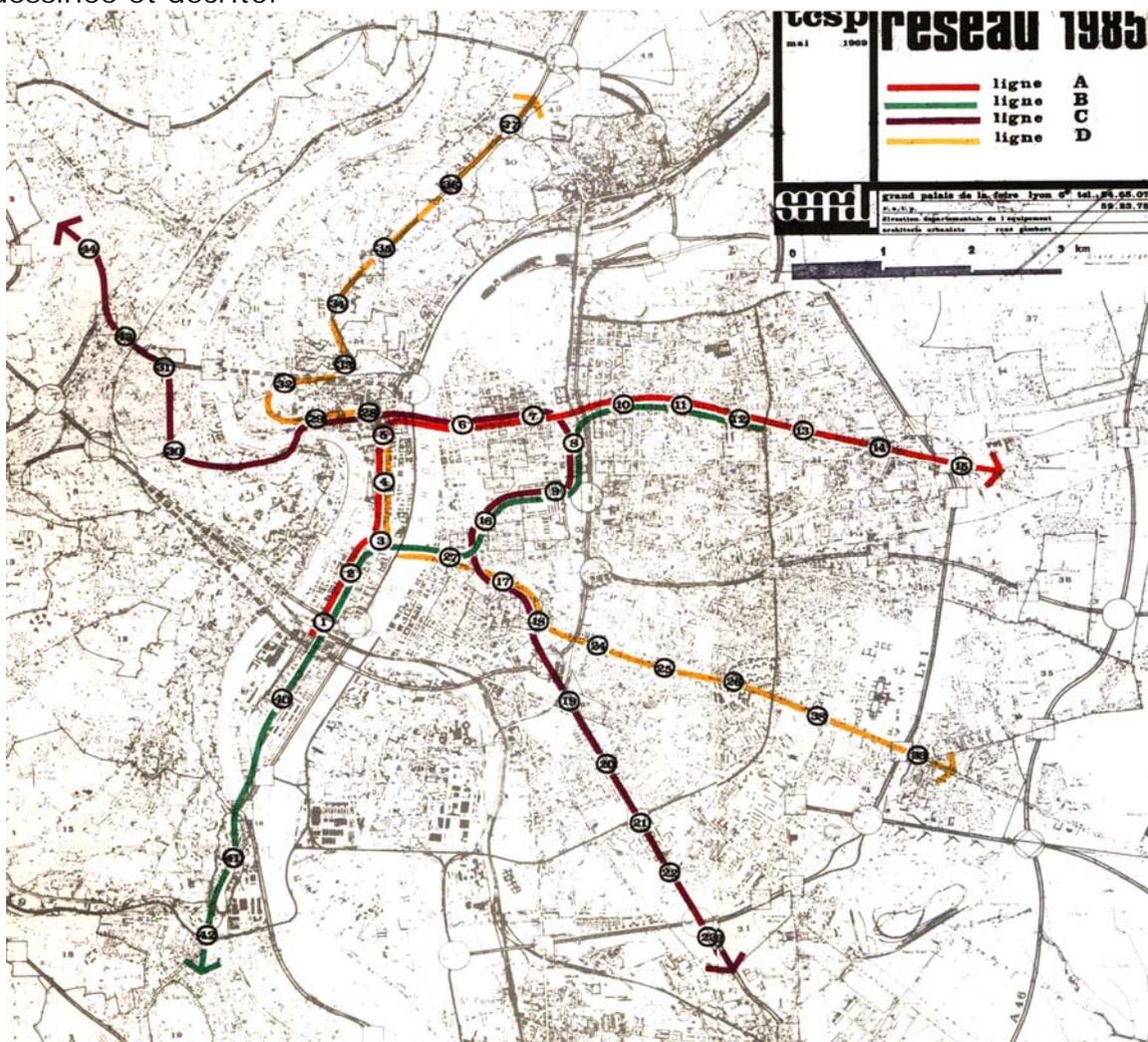
Le tracé du métro devient alors un enjeu prioritaire de la politique locale et de ses contradictions : il faut desservir la Presqu'île et ses commerces, la Part-Dieu et son nouveau centre ainsi que Villeurbanne, la deuxième ville de l'agglomération. « Pradel se rendait bien compte que la Part-Dieu c'était son œuvre et qu'il fallait y aller. Il

²⁵ Entretien avec R. Gimbert, 11 janvier 2008 : « On n'allait jamais avoir de réseau (devant les réticences de Paris), donc le tronc commun du réseau en H permettait de démarrer... »

²⁶ Louis Pradel, cité par R. Gimbert, 11 janvier 2008

aurait voulu avoir à la fois l'Hôtel de Ville, la Part Dieu, Villeurbanne : ça faisait une ligne en zigzag, c'était infaisable !²⁷»

La SEMALY poursuit ses travaux, avançant ses arguments au gré des recommandations des différents services de l'Etat, des bureaux d'études, de la mairie...Le conseil d'administration de la SEMALY du 20 mai 1969 présente le projet de réseau de métro devant circuler en 1985. 4 lignes s'enlacent autour d'une boucle centrale. On prévoit 36 km de lignes avec 44 stations. On présente l'avant projet sommaire (APS) de la première tranche du réseau : l'axe central Perrache – Massena avec deux branches se dirigeant à la Part-Dieu et aux Gratte-Ciel de Villeurbanne. C'est sur cette base que va se réaliser la ligne A, l'embranchement de la ligne B jusqu'à la Part-Dieu ainsi que le début de la ligne C. Le refus de la ligne unique en H aboutit à un véritable réseau avec trois lignes, plus riche et complexe. « Le réseau en H, c'était bien tout de suite mais il ne permettait pas des développements ultérieurs aussi riches que ce réseau là²⁸ ». Au lieu de relier directement le centre ancien et le nouveau centre, il est prévu de les mailler en faisant une boucle, à la manière du « *loop* » du métro de Chicago : « sur cette boucle venaient se greffer des antennes dans différentes directions qui pouvaient se doubler, se mailler sur la *loop*, par l'intermédiaire des triangles à chacun des points de raccordement²⁹ ». Le schéma de la SEMALY comprend également les études d'urbanisme de quartier, chaque station est dessinée et décrite.



Plan du réseau complet du métro prévu pour l'agglomération lyonnaise en 1985 – AUREA

²⁷ Entretien avec R. Waldmann, 12 décembre 2007

²⁸ Entretien avec R. Gimbert, 11 janvier 2008

²⁹ *ibid.*

L'innovation, au cœur de la démarche de la SEMALY

Les expériences du monde entier agrémentent la réflexion du métro lyonnais

Dès sa création et tout au long de l'avancement du projet, la SEMALY cherche les solutions techniques les plus pertinentes, adaptées à la situation lyonnaise. Les exemples Français se limitant à Paris (métro et RER en gestation) et la SEMALY voulant conserver l'indépendance de ses choix, des voyages d'études aux quatre coins du monde sont organisés dans les villes « à métro ». Lors de ces voyages techniques, la SEMALY étudie les solutions des différents opérateurs : de la géologie du sol, du matériel roulant à la conception et vocation des stations. Le premier métro de référence est celui de Milan, inauguré en 1964. Lyon étant jumelé avec Milan, la comparaison est inévitable³⁰. La collaboration avec la capitale lombarde se poursuit régulièrement. En octobre 1974, une délégation de la ville de Lyon, du conseil Général et de la CCI est accueillie à Milan : « Quelques brèves rencontres dans la cité lombarde font cependant ressortir les différences : un budget de 5 milliards, 3 fois plus de monde, un rayonnement culturel et une place bancaire. Peut-être aussi un urbanisme et surtout une beauté architecturale sans commune mesure avec ce que nous connaissons. Milan ressemble à ce que Lyon serait sans doute devenue si Paris l'avait voulu : une capitale européenne³¹ ». Les études avançant, les comparaisons s'enchaînent : Rotterdam, Francfort, Stuttgart, Berlin, Hambourg, Munich, Oslo, Stockholm... En 1969, la SEMALY visite les pays de l'Est et étudie les métros de Moscou, Leningrad, Kiev et Prague puis c'est l'Amérique du nord en août. Les expériences de Stockholm, Vienne et Montréal sont les plus intéressantes d'un point de vue relations entre le métro et l'urbanisme³². La SEMALY agrmente ses propres réflexions avec ces expériences étrangères, l'expérience de la SOFRETU et sa propre expertise. Le métro lyonnais bénéficie donc d'une synthèse d'un ensemble très riche de solutions techniques, même si elle ne retient qu'une partie des innovations, pour des raisons de coûts, de faisabilité et de fiabilité³³.

Le réseau « en H » ou les aiguillages dans un métro

Pour René Gimbert, le tracé « en H » avait l'avantage de proposer un seul tracé qui pouvait ensuite se développer. C'est de plus une alternative économique intéressante à un vrai réseau constitué de plusieurs lignes... à une époque où l'Etat n'en voulait pas pour Lyon et donc encore moins d'un vrai réseau. En revanche, l'idée de « triangle » était compliquée à gérer, les automatismes n'étaient pas encore répandus à l'époque. René Waldmann précise : « Le projet en H aurait ménagé une partie dans la Presqu'île puis se baladait à la Croix Rousse et à Vaise. Il y avait aux Cordeliers un passage en direction de la Part-Dieu et en direction de Villeurbanne. Mon idée, fortement combattue par la RATP, c'était que dans un tube, on pouvait faire passer plusieurs lignes, avec des aiguillages. Un peu comme Stuttgart, qui a un réseau avec des troncs communs et des branches périphériques. Ceci a l'avantage de faciliter les correspondances avec le même quai à des fréquences plus fortes. « Horreur » pour la RATP, c'est un sacrilège : « il faut des lignes indépendantes ! » Jamais de fourche même... alors a fortiori deux lignes qui se mélangent sur un tronc commun ! C'était impensable pour eux !³⁴ »

³⁰ Entretien avec R. Waldmann, 12 décembre 2007

³¹ Le Progrès de Lyon, 12 octobre 1974

³² Entretien avec R. Gimbert, 11 janvier 2008

³³ Par exemple, le métro automatique de San Francisco et son manque de fiabilité, entretien avec R. Waldmann, 12/12/2007

³⁴ Entretien avec R. Waldmann, 12 décembre 2007

Le métro doit structurer l'urbanisation en organisant la croissance urbaine

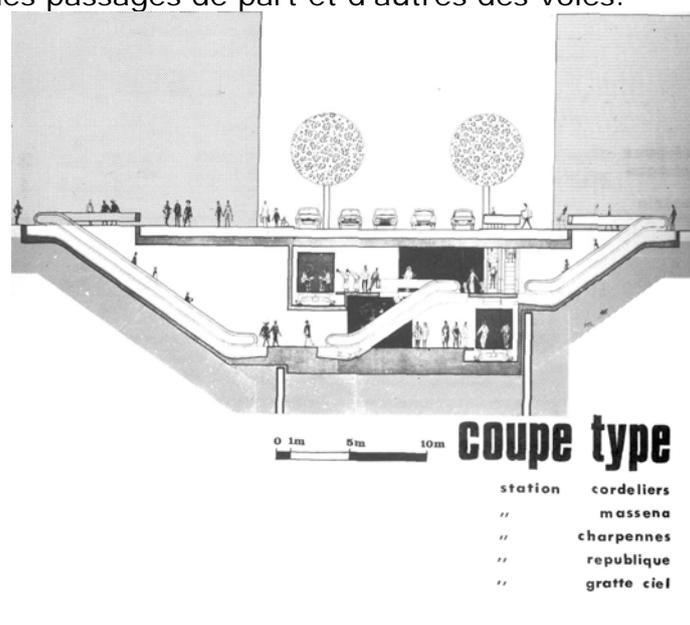
Il s'agit de positionner le tracé du métro de manière à ce qu'il précède l'urbanisation. Autrement dit, le métro est dit « structurant », on construit d'abord l'infrastructure de transport avant de réaliser la ville. La collectivité peut donc théoriquement orienter le développement urbain, maximiser les investissements publics, éviter le gaspillage d'espace, financier... D'après René Gimbert, ces théories d'urbanisation « par les réseaux d'infrastructures » étaient à l'époque nouvelles en France. Le métro lyonnais était l'occasion de mettre en pratique des idées mises en avant par l'urbaniste américain Christopher Alexander et mises en application dans les métros de Stockholm et Vienne. En adéquation avec le SDAU³⁵ de l'époque, la ligne de métro doit se développer vers l'Est et participer à une urbanisation maîtrisée autour de son axe.

Imaginer une ville souterraine : des stations de métro aux fonctions multiples associant services et loisirs

Les métros étrangers sont étudiés, on compare leur conception et le rôle des stations. Les deux modèles les plus intéressants sont le métro de Vienne et celui de Montréal. Ceux-ci sont équipés et participent activement à la vie urbaine : on trouve des commerces, services... Dès les premières esquisses réalisées pour la SEMALY, les architectes représentent une superposition de réseaux avec différentes activités imbriquées. C'est la station Hôtel de ville, la plus emblématique, qui sert d'exemple.

René Gimbert et Jacques Vergely continuent d'explorer les conclusions de leur thèse, à savoir un réseau de métro doit s'accompagner d'équipements, participant à la qualité de vie mais aussi à la rentabilité du réseau. Les plans des différentes stations sont dressés. Il s'agit de maximiser la taille des stations, de l'adapter au contexte urbain traversé. En effet, le métro étant superficiel, les stations ne peuvent pas s'étendre sous un îlot construit. Les places sont donc les rares lieux où le réseau souterrain peut s'étendre en superficie.

Parallèlement, des modèles « station-type » sont produits. Il s'agit du mode d'organisation idéal. Le métro étant réalisé sous une très faible profondeur, il constitue de fait une coupure : il faut choisir de quel côté on descend pour choisir le bon quai. La SEMALY imagine un système de station en duplex (les deux tubes ne sont pas au même niveau), ce qui permet de dégager de l'espace pour d'autres activités, de créer des passages de part et d'autres des voies.

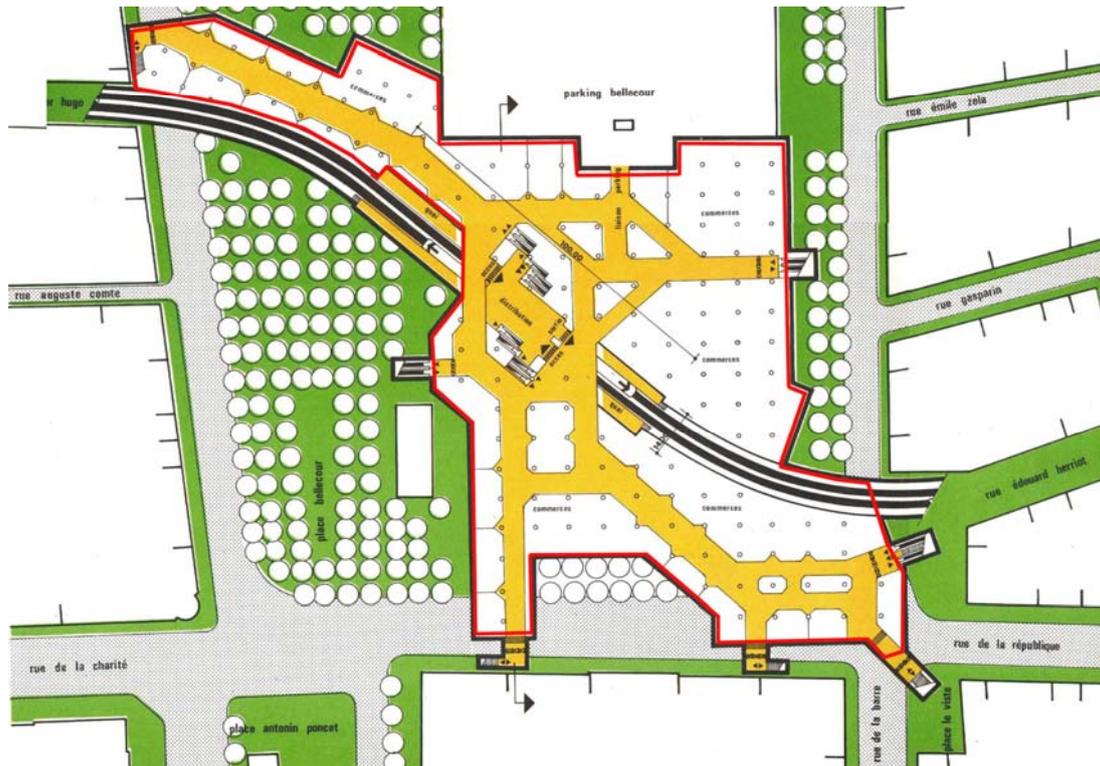


La « coupe-type » ; modèle d'organisation des stations –AUREA

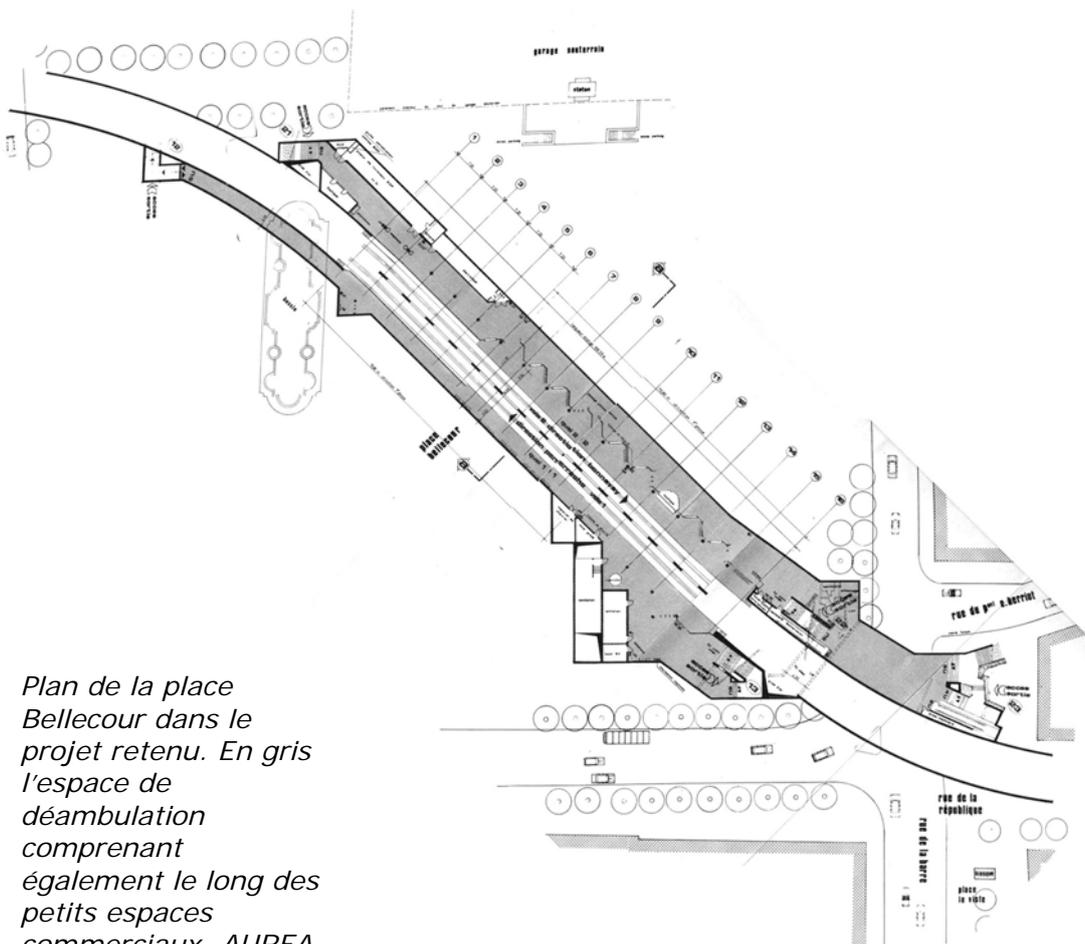
³⁵ Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

L'addition des surfaces commerciales prévues sur le réseau originel de la SEMALY aboutit au chiffre considérable de 50.000 m². A titre de comparaison, le centre commercial de la Part-Dieu compte actuellement 110.000 m² de surface de vente. Pour obtenir de telles surfaces, la plupart des stations arrivant au droit de places sont élargies au maximum afin de pouvoir proposer des locaux commerciaux. A Bellecour, sous la moitié de la place sont disposées des galeries commerciales, reliées aux rues piétonnes et à la station de métro. Les stations Part-Dieu et Perrache comprennent une intégration complète aux superstructures. Ces stations seront d'ailleurs réalisées dans un esprit proche de celui des concepteurs de la SEMALY. Quant au reste des stations, le programme prévu va être revu très largement à la baisse...d'autant que le maire Louis Pradel ne voit pas d'un bon œil ce développement qui va selon lui concurrencer les commerçants de la Presqu'île³⁶.

³⁶ Entretien avec R. Gimbert, 11 janvier 2008



Projet initial de la SEMALY pour la station Bellecour : vue en plan. En rouge le périmètre de l'espace souterrain réservé aux commerces. En jaune, les accès au métro et aux commerces et en blanc les espaces commerciaux. AUREA



Plan de la place Bellecour dans le projet retenu. En gris l'espace de déambulation comprenant également le long des petits espaces commerciaux. AUREA

Les rues piétonnes : reconsidérer l'espace public sans l'automobile

Le schéma global de la SEMALY prévoit un aménagement de surface réorganisé : les rues piétonnes. Les travaux du métro, effectués en tranchées et non en tunnels offrent une occasion unique de réaménager l'espace de la rue.

Louis Pradel est d'abord réticent à tout ce qui peut entraver la circulation automobile³⁷. La SEMALY renonce alors au réaménagement piétonnier. Le portage du projet se fera par les associations de commerçants, finalement convaincus de l'intérêt de l'aménagement. L'association Centre Presqu'île présente un projet de rues piétonnes³⁸. Pragmatique, le maire indique qu'un essai pourra être mené rue Victor Hugo. Pour la rue de la République « nous ne sommes pas contre les voies piétonnes mais il ne faut pas que ce soit une épidémie générale : si les automobilistes ne peuvent plus arriver dans la Presqu'île, ils se rendront dans la périphérie et les commerçants n'auront plus qu'à baisser leur rideau. Il faut étudier cela calmement et de façon très précise³⁹ ». En juillet 1974, le syndicat d'initiatives de la ville de Lyon remet à Louis Pradel une étude intitulée « Les sentiers de la Presqu'île » par Christian Remillieux. On propose un ensemble d'itinéraires piétonniers et cyclistes dans les rues Victor Hugo, Emile Zola, de Brest, Paul Chenavard reliés avec le Vieux Lyon. L'idée est de rétablir l'attractivité du vieux centre-ville commercial face au futur centre commercial de la Part-Dieu...lui aussi piéton.

En juin 1975, une étude de la SEMALY libère tout l'espace pour le piéton au sud de la rue de la République. Au nord la voie est semi-piétonne des Cordeliers à l'opéra et sur toute la rue Victor Hugo. Initialement, c'est la rue Edouard Herriot qui est jugée plus intéressante pour devenir piétonne. Finalement, les entreprises répondant au concours jugent qu'il est plus économique et pratique de mettre en place le matériel de chantier sur une artère large comme la rue de la République⁴⁰ (20 mètres contre 12 mètres).

Le 3 juillet 1975, les commerçants se déclarent favorables à la rue piétonne. Invités par le maire au palais des sports, il leur déclare qu'il va réaliser « le plus long cheminement piétonnier d'Europe » ; la mairie se réapproprie le projet. Le premier tronçon de la rue de la République est inauguré le 5 septembre 1975, trois jours avant le centre commercial de la Part-Dieu. Les aménagements de surface sont de facture modeste, leur réalisation a été faite dans l'urgence et à l'économie, le budget nécessaire est ponctionné sur celui global du métro, la ville de Lyon ne voulant pas payer un surcoût.

La rue Victor Hugo est composée de dessins en arabesques qui déterminent des vagues, on compte également des bancs, une fontaine sculpture et des jardinières. La rue de la République est réaménagée sur 600 mètres de long. Elle est composée d'un enrobé à chaud porphyrique, recoupé par des bandes de pavés mosaïques. Des bancs quadrangulaires sont installés ainsi qu'une importante décoration florale et arbustive et une fontaine en granit rose.

Introduire l'art contemporain dans les stations de métro

L'intégration d'œuvres d'art dans les stations de métro est une démarche proposée par la SEMALY. C'est une première en France pour un tel équipement⁴¹. Les œuvres furent choisies par un jury composé de la SEMALY, de personnalités du monde culturel et du ministère, sous la présidence de Mr Déroudille. Les œuvres d'art sont

³⁷ « Tant qu'il y aura un commerçant qui ne sera pas d'accord, on ne fera pas de rue piétonne ! », Louis Pradel, cité par R. Gimbert, entretien du 11 janvier 2008

³⁸ Le Progrès de Lyon, 1 juin 1974

³⁹ Louis Pradel, cité par Le Progrès de Lyon

⁴⁰ Entretien avec R. Gimbert, 11 janvier 2008

⁴¹ Entretien avec R. Gimbert ainsi que Le Journal de Lyon, 3 avril 1979

contextualisées à la géométrie de la station dans laquelle elles s'insèrent. A l'automne 1977, les stations terminées sont présentées aux Lyonnais. Quatre d'entre-elles sont agrémentées d'œuvres d'artistes contemporains : Bellecour : « Soleil » d'Avoscan ; Hôtel de Ville : « Les robots » de Dettinger et « La danse » de Jo Ciesla ; Gratte-ciel : Œuvres d'Avril et de Grandjean ; Charpennes : le « Signal » de Lovato. La presse souligne la démocratisation de l'art : « ...dès demain un regard, un coup d'œil viendra effleurer l'une ou l'autre de ces œuvres et cela, 1000 fois par jour. Chaque fois que le public aura le sentiment d'avoir rencontré, fut-ce l'espace d'un instant, quelque chose d'étonnant, d'insolite et de beau ». Les responsables du métro sont félicités pour cette innovation « (ils) ont su considérer autre chose que le pratique, le fonctionnel, ne se contentent pas d'affirmer, mais en font la preuve, que la culture n'est pas enfermée, à l'abri exclusif des musées⁴² ».



Station Bellecour, « Soleil » d'Avoscan. AUREA



Station Gratte-Ciel, direction Perrache – mai 1978 SEMALY - BUIRET

⁴² Le Journal de Lyon, « Quand l'art contemporain descend dans le métro », 3 avril 1979

L'organisation d'un concours international remet en question le projet lyonnais

En 1971, le gouvernement Français décide de lancer un concours international pour les métros de Lyon et Marseille. Les procédures de travaux, les solutions techniques proposées par la SEMALY sont remises en cause par l'Etat. La SEMALY vit cet événement comme une « mauvaise surprise » et doit s'adapter à ce nouveau contexte. Le concours du métro porte sur l'ensemble de l'aménagement c'est-à-dire le choix du tracé, le type de métro (aérien, souterrain), sa technologie (rail ou pneus) et donc son degré de raffinement technique ainsi que l'architecture des stations. Les ambitions locales sont alors largement revues à la baisse.

Le programme du concours précise aux candidats les choix techniques imposés par les collectivités (STCRL, SEMALY, les villes ainsi que l'Etat) : le futur métro doit être un système de transport en commun en site propre intégral, « fondé sur des matériels éprouvés », assurant un débit de 15.000 passagers à l'heure à une vitesse commerciale d'au moins 25 km/h. Le métro aérien est envisageable sauf dans la partie Presqu'île. Le tracé du réseau n'est pas précisément imposé, il faut cependant desservir la Presqu'île de Lyon, la Part-Dieu et Villeurbanne en reprenant le tracé du bus de surface n°7... ce qui limite les capacités d'initiative. Le confort fait aussi partie du cahier des charges : à l'intérieur des rames, trois voyageurs au maximum au mètre carré sont prévus. Les travaux du métro sont aussi l'occasion de réaliser des opérations d'urbanisme souterrain ou en surface. Les plus importantes sont la « piétonisation » des rues Victor Hugo et Edouard Herriot, l'opération « Tolozan-Martinière » ou encore la réalisation de carrefours dénivelés entre le cours Emile Zola et le boulevard Laurent Bonnevey, avec la construction d'un parking de dissuasion.



Les réponses des entreprises sont diverses, allant d'un « mini métro » au tube de 2,1 mètres et au tube large de 2,9 mètres. Un groupe de travail a étudié toutes les propositions en les notant selon leurs caractéristiques techniques, financières, la sécurité, le confort, l'aptitude à évoluer... C'est le groupe CGE qui est retenu. De plus, ce groupe dispose en son sein de la totalité des corps de métiers nécessaires à la fabrication d'un métro. La SEMALY se positionne en coordinateur général des travaux ; supervisant et assistant le groupement d'entreprises lauréates. Dès lors, le métro lyonnais devient une vitrine pour promouvoir à l'étranger le matériel et la technologie française.

Rue Victor Hugo. Mise en place de parois préfabriquées – SEMALY – CLC

Les travaux : l'un des plus grand chantier engagé dans l'agglomération lyonnaise

Les travaux du métro lyonnais démarrent officiellement le 1^{er} mai 1973 et se déroulent jusqu'en 1977. « Les quartiers centraux furent mis à feu et à sang [...] récriminations des riverains, curiosités des badauds, déclarations des élus [...] de loin le plus important investissement réalisé d'un seul coup dans l'agglomération lyonnaise »⁴³. La SEMALY est le maître d'ouvrage délégué du métro ainsi que le maître d'œuvre général. Elle emploie 40 personnes en 1973. Pendant la période de pointe du chantier, celui ci va mobiliser 2000 personnes.

La nappe phréatique est à un niveau de 4 à 5 mètres. Le coût de construction augmente beaucoup si les galeries sont creusées sous le niveau de l'eau. A l'époque, les techniques coûteuses du tunnelier ne sont pas au point. Elles auraient permis de creuser sous la nappe phréatique, dans les sables argileux. Ces considérations économiques mettent un terme au « schéma guide » pour les stations proposées par la SEMALY, avec deux niveaux permettant des commerces et activités en galeries.



*Rue de la République.
Construction du cadre,
terrassement de la nappe
phréatique –
septembre 1975 -
SEMALY - STUDIO
VILLEURBAINAIS*

⁴³ R. Waldmann dans La grande traboule, op. cit.



L'étage supérieur du sol comprend des remblais et alluvions où se trouvent tous les réseaux souterrains de services publics ainsi que les égouts. Cette limitation à l'étage superficiel va avoir des conséquences à la fois positives et négatives : une accessibilité et une ventilation très bonnes, une absence de longs couloirs, une utilisation que l'on souhaite rendre naturelle : le métro est le prolongement immédiat de la rue, l'usager ne descend pas dans d'interminables tubes pour atteindre le quai. En revanche, il n'y a pas de climat spécifique, on ressent plus directement l'influence directe de la température extérieure. Il faut également réaliser un métro silencieux si on ne veut pas l'entendre depuis l'extérieur.

Les travaux du métro sont l'occasion de restructurer le réseau téléphonique, de moderniser des égouts et de remplacer des canalisations d'eau en fonte par de l'acier. Des retards par rapport au calendrier établi par la SEMALY et autres inorganisations de travaux exaspèrent les associations de commerçants. Le chantier est surnommé « la guerre des tranchées ». Quatre associations de commerçants vont se créer pour revendiquer leurs droits et manifester leurs mécontentements pour les gênes occasionnées par les travaux : rue Victor Hugo, rue de la République, aux Brotteaux et à Villeurbanne. Rue de la République, le démarrage de l'installation des palplanches, prévu en décembre 1973 est retardé au 2 janvier par le maire Pradel...il s'agit de ne pas pénaliser davantage les commerçants pendant une période cruciale pour leur chiffre d'affaires. Ces commerçants, organisés en association se montrent impatients et agacés par les travaux : ils estiment à 50% la baisse de leurs recettes sur la rue de la République.

*De haut en bas :
Rue de la République. Construction du cadre, nappe phréatique et barque – avril 1975 – SEMALY – CLC
Vue du pont Morand mixte en construction – avril 1975 – SEMALY – CLC
Armement de la voie nouvelle équipée de traverses métalliques – février 1978 – SEMALY - BUIRET*

En guise de réparation à ce préjudice, ils exigent la suppression de trois impôts : la patente, la TVA et le droit de voirie. Le maire refuse le chantage, le bras de fer s'engage « s'il le faut, nous occuperons le cabinet du maire⁴⁴ ! » Les chambres syndicales patronales interviennent auprès de la mairie : il s'agit de mettre fin au « désordre qui règne sur les chantiers afin de réduire au maximum les privations de jouissance des commerçants. Les travaux doivent être menés plus rondement, les engins garés, les déblais enlevés, les trottoirs remis provisoirement en état de circulation chaque fois que cela est possible⁴⁵ ».

Les quartiers traversés sont bouleversés : dans la Presqu'île, les palplanches éventrent la rue qui se remplit d'eau à la manière d'un canal ; un paysage insolite est donc créé pendant la durée du chantier. Les travaux deviennent un véritable spectacle pour la foule de curieux qui se presse devant le ballet des pelleteuses.

Rue Victor Hugo, on utilise un tracteur avec un godet géant d'une capacité record de 8 mètres cube ! Des alignements de rues sont réalisées, par ex. angle Masséna et avenue Thiers. Le passage du métro agit comme un déclencheur d'opérations de rénovation urbaine. La statue de la place de la République est démontée et re dispatchée en plusieurs lieux. De nombreux arbres d'alignement sont abattus suscitant des polémiques relayées dans la presse locale même si la SEMALY s'engage à replanter davantage de spécimens⁴⁶. Des démolitions de bâtiments très anciens ont lieu (rue Puits Gaillot). Le patrimoine qu'il est possible de sauver (rampes et balcons en fer forgé, escaliers en pierre, boiseries du XVIIIe), est récupéré par le musée des arts décoratifs. Les travaux sont également confrontés à des découvertes archéologiques. De nombreux objets sont récupérés, on découvre une mosaïque gallo-romaine place Ampère. Les travaux engendrent la démolition d'immeubles vétustes comme à Villeurbanne, sur la pointe Charpennes – Emile Zola. Dans cette même commune, l'arrivée du métro est l'occasion de construire deux égouts latéraux de part et d'autre du tracé. Ces travaux titanesques ne se déroulent pas sans drames : quatre accidents mortels sont à déplorer sur le chantier de la ligne A.



Excavations et mise en place des parois préfabriquées sur l'îlot Servient-Boileau-Dunoir-Moncey – février 1980 – SEMALY - BASSET

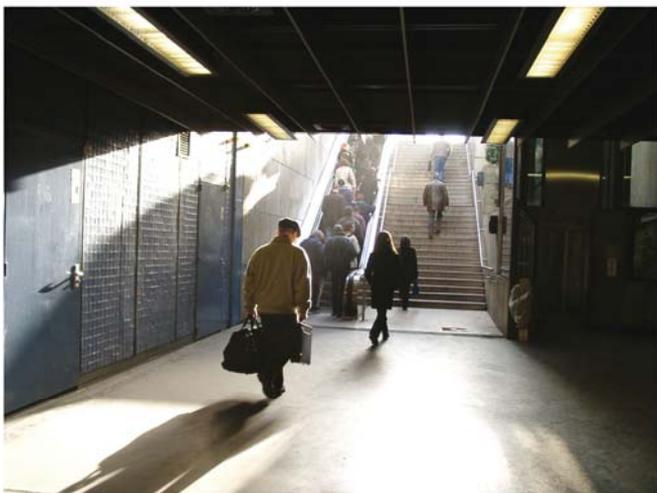
⁴⁴ Le Progrès de Lyon, 30 avril 1974

⁴⁵ Le Progrès de Lyon, « Les travaux du métro perturbent gravement la vie de notre cité », 7 juin 1974

⁴⁶ 168 platanes sont arrachés cours Emile Zola à Villeurbanne et 187 replantés, Le Progrès de Lyon, 10 mai 1974

Les caractéristiques du métro lyonnais : modernité et simplicité

Des stations accueillantes, en lien direct avec la rue



« *Transparence* » et lien direct avec la rue - AUREA

Les stations ne comprennent pas de personnels, le compostage des billets est fait par l'utilisateur et des contrôles « volants » seront pratiqués. La machine automatique de tickets est critiquée pour sa complexité d'utilisation mais « le temps des poinçonneurs de la porte des lilas, abrutis et mal payés est révolu⁴⁷ ». On préfère faire confiance à l'usager et aménager le moins d'obstacles possibles jusqu'aux voitures. « Pas de portillons comme à Paris ou à Marseille mais une simple oblitération, nous faisons confiance au public⁴⁸ ». Cette « générosité » va perdurer même si la lutte contre la fraude s'engage très vite⁴⁹.



Galerie marchande du centre d'échanges de Perrache – juin 1977 – BASSET TCL

Par rapport au projet initial mené par les architectes Gimbert et Vergely, les stations voient leurs aménagements se réduire considérablement une fois qu'elles sont comprises dans l'enveloppe globale du concours. Ce n'est manifestement pas le souci principal du groupement d'entreprises lauréat. Les architectes sont rappelés en tant que conseil pour améliorer ce qui peut l'être. Un traitement économique et sobre va être choisi, permettant de donner une identité et une unité à l'ensemble. Le parti de réaliser le sol en asphalté permet de dégager du budget pour les parois qui disposent de matériaux différents : parement, brique ou stratifié. Des lames transversales sont installées en guise de faux plafond ainsi que des miroirs pour donner une note chaleureuse⁵⁰.

Les stations Part-Dieu et Perrache sont entreprises avant même que la construction officielle du métro ne soit lancée afin d'anticiper les contraintes liées au centre commercial de la Part-Dieu et au centre d'échanges de Perrache. Ces deux stations sont particulières puisqu'elles s'insèrent dans des ouvrages en superstructure. En outre, la station Part-Dieu est la station

⁴⁷ Le Progrès de Lyon, 4 septembre 1978

⁴⁸ Jean Arrivetz, Le Progrès, 1977

⁴⁹ Lyon-Matin, 27 janvier 1982 : Recrutements aux TCL : nouveaux conducteurs et personnel de contrôle : « la chasse aux resquilleurs va s'intensifier ».

⁵⁰ Entretien avec R. Gimbert, 11 janvier 2008

expérimentale du réseau, les galeries sont construites en 1969-70 par la SEMALY pour tester plusieurs procédés comme les parois moulées et préfabriquées. La station Part-Dieu est réalisée à deux niveaux au-dessous du sol naturel. Son emprise totale en plan est de 104 x 32 m.



Rame de métro de Lyon à la station Perrache – mars 1979 – SEMALY - BASSET

Les autres stations ont les caractéristiques communes suivantes : les quais disposent d'une largeur de 3 mètres pour 70 mètres de long. On compte 21 rames à l'ouverture de la ligne, chaque rame dispose de trois voitures, deux motrices encadrant une remorque. La capacité d'une rame est de 164 places assises et 207 places debout. Ces exigences de confort : largeur, places assises et couloirs de circulation furent confirmées dans le programme du concours. Les quais réservent la possibilité d'accueillir des rames à 4 voitures, portant la capacité à 498

places. En optimisant la cadence entre les rames, on peut théoriquement arriver à un débit de 24 000 voyageurs par heure. Des extensions ultérieures plus ambitieuses sont prévues : les quais sont agrandissables jusqu'à 110 m, permettant des rames de 6 voitures. La distance entre les stations est faible (600 m) permettant une excellente desserte. L'accessibilité est optimale (sauf pour les personnes à mobilité réduite), les quais sont visibles depuis la voie publique, à l'exception des stations Brotteaux et Cusset (où il a été possible d'implanter une mezzanine de distribution). Les ateliers de Cusset sont situés après le terminus de Laurent Bonnefoy. Ils opèrent pour tout le réseau, ils comprennent différents ateliers de petites et grandes révisions, un tunnel de lavage, des garages pour les 32 rames de trois voitures. L'extension du métro est prévue en prolongeant l'axe de la ligne A vers l'Est. C'est dans ce secteur que



Accès station Massena – juin 1978 – SEMALY - BUIRET

l'agglomération absorbera les deux tiers de sa croissance, prévue à 1,7 millions d'habitants en 2000. L'axe prioritaire est celui de Décines-Meyzieu. Le réseau de 2000 prévoit les stations Atelier (Vaulx-en-Velin), Champ-Blanc (Décines), Meyzieu et Satolas. La SEMALY suggère de « placer une densité d'habitats et d'activités forte au voisinage immédiat des stations⁵¹ », en référence au métro de Stockholm, afin de favoriser la rentabilité des investissements publics.

L'entreprise Publicis travaille sur la signalétique, le choix de la typographie, sa clarté, sa modernité.

⁵¹ Le métro lyonnais, SEMALY, 1976

Les couleurs orangées reprennent celles des voitures. Le portique est l'objet de toutes les attentions, sa lisibilité doit être maximale pour éviter que l'utilisateur se trompe de quais.

Des coûts importants mais un budget maîtrisé



De haut en bas :

*- Rames devant les ateliers de Grande Révision à
Vaulx en Velin – juillet 1978 – RATP – BASSET*

*- Rame sur fosse aux ateliers de Grande Révision
à Vaulx en Velin : vérification des coffres sous
châssis – juillet 78 – RATP - BASSET*

Les coûts de cette première tranche : 1,3 milliard de F sont présentés comme maîtrisés, voire en deçà des prévisions. A titre de comparaison, le métro lyonnais a un coût quatre fois inférieur à celui de Vienne⁵². La subvention de l'Etat n'est que de 258 MF. La majorité de la dépense est supportée par un emprunt sur 30 ans, remboursé par le « versement transport », une taxe sur les entreprises de la COURLY de plus de 9 salariés. Les prévisions de 5000 à 6000 voyageurs par heure aux heures de pointe doivent permettre au métro de s'autofinancer. La faible participation de l'Etat dans le financement du projet suscite un début de polémique. C'est l'exemple parisien qui est montré du doigt : « l'Etat prend en charge le déficit de la RATP alors qu'il laisse à Lyon l'entière responsabilité du déficit d'exploitation des TCRL à la COURLY et au Conseil Général. En 1976, le déficit de la RATP a atteint la somme de 2392 MF contre 70 MF pour les TCL. La part de l'Etat dans le trou de

la RATP a été de 1284 MF. C'est à peu près ce que coûtera le métro de Lyon. « Les lyonnais pourraient construire 10 km de métro avec la somme versée par l'Etat à la RATP pour combler son déficit annuel⁵³ ».

Les innovations techniques de la première ligne de métro

La SEMALY s'engage dans un bras de fer avec la RATP à propos de la **largeur des tubes**. La société parisienne reste arrêtée sur la largeur de 2,5 m – gabarit imposé par les dimensions de ses tunnels au début du XXe siècle⁵⁴ - alors que la SEMALY démontre qu'il faut au moins 2,8 mètres de large pour être assis confortablement sans gêner l'allée centrale. Pour René Waldmann, il n'est pas question de réutiliser sans bonne raison des solutions techniques éprouvées mais dénuées d'intérêts techniques ou financiers. En effet, des tunnels plus larges à Lyon ne coûteraient pas nécessairement plus étant donné que le métro, superficiel, réalisé en tranchée ne

⁵² Le Monde, 28 avril 1978

⁵³ Le Progrès de Lyon, 21 février 1977

⁵⁴ R. Waldmann, La Grande Trébouche, op. cit.

nécessitera pas d'élargir les galeries avec un tunnelier : l'espace souterrain en tant que gabarit maximum correspond à 8 mètres de large, la largeur entre deux façades

Le **métro sur pneus** est également une volonté locale. Cette technique engendre un coût de fabrication double par rapport à la voie classique sur fer par contre il n'y a pratiquement aucune usure et aucun frais de maintenance. Cette technologie apporte un confort de roulement plus grand, un silence de fonctionnement (quasiment indispensable, un métro sur rail serait audible au niveau de la rue). C'est par contre davantage consommateur d'énergie. Cette fois-ci, la RATP préconise cette technologie, qu'elle vend avec succès à l'étranger (à Montréal, par exemple). L'adoption du pneu est toujours controversée : malgré ses avantages, elle a le lourd handicap de ne pouvoir utiliser les voies ferrées classiques pour s'interconnecter avec le réseau ferré régional...alors que le sens de circulation adopté le permettrait.

Les stations sont courtes : 75 m. On privilégie ainsi la fréquence et donc le confort avec des trains larges pour l'usager. Le **matériel roulant** est entièrement nouveau, fabriqué par Alsthom et intégrant des derniers perfectionnements techniques pour l'époque. L'ergonomie est particulièrement étudiée par un ingénieur spécialisé. La caisse est en alliage, réalisé par une nouvelle technique de soudure permettant un gain de poids. Les boggies à larges empattement permettent la mise en place d'un moteur unique pour un plus grand confort. Le système électronique de commande de courant, le « hacheur de courant » ou « hacheur à thyristors » vient d'être mis au point. Il permet des variations de vitesse en douceur et la récupération du courant lors du freinage. Des ventilateurs larges de type aviation sont installés dans les plafonds des voitures larges mais « bas de plafonds » pour des économies de génie civil. Le plancher plat, la suspension pneumatique à correcteur d'assiette ainsi que les sièges à appui tête complète témoignent d'une conception tournée vers le confort et l'innovation technique. En juin 1976, la rame d'essais a effectué 10.000 km sans problèmes, pendant que les 20 rames de série sont en cours de fabrication à la Rochelle. Ultramoderne, ce matériel est le premier à réunir autant de techniques nouvelles à la fois. Les 21 rames peuvent atteindre 72 km/h en pointe sur les 8 km de la ligne. La vitesse moyenne commerciale est de 30 km/h, réalisée dans un confort encore inédit à l'époque.



Vue générale du poste de commande centralisées (PCC) à la Part-Dieu – octobre 1979 – SEMALY-BASSET

Le PCC (Poste de Commandes Centralisées) est localisé à la Part-Dieu. C'est ici que se programment et se contrôlent tous les mouvements de trains, que les stations sont gérées et que l'énergie est répartie. Le métro bénéficie d'un système de pilotage automatique. Après avoir fermé les portes, le conducteur donne le signal de départ mais c'est le PCC qui se charge de la conduite du train en choisissant un programme d'exploitation. Le conducteur dispose cependant d'un système de freinage d'urgence. Prévu à l'origine pour être entièrement automatique, des difficultés de mise au point ont résigné la SEMALY à privilégier la fiabilité et à opter pour un pilotage semi-automatique.

Une communication étudiée : le métro lyonnais est connu et attendu avec impatience

La SEMALY met en place un service de communication, sous la direction de Jean Arrivet⁵⁵. Celui-ci est en contact avec la presse quotidienne et spécialisée, les radios et télévisions, des expositions sont réalisées dans les lieux publics... Les cahiers de doléances témoignent de l'enthousiasme global de la population à l'égard du métro. Six numéros de « Métro informations » paraissent de mars 1973 à fin 1976 ainsi qu'un hebdomadaire décrivant pendant trois ans les travaux et leurs conséquences sur l'environnement.

La SEMALY tourne plusieurs kilomètres de films. Deux sortent en 1976 : « Bientôt le métro » par la SETIC et « La réalisation du métro de Lyon » par la CLC⁵⁶. Un film sur l'inauguration de la rue piétonne est également tourné. C'est une campagne d'information et de mobilisation hors norme visant à faire connaître le nouvel équipement : « Une dizaine de journées portes ouvertes, autant de films, des centaines de milliers de dépliants⁵⁷, 400 articles de presse, 6 émissions de radio et 4 de télévision⁵⁸ ». L'implication des habitants, riverains et commerçants est très forte. Des dizaines de milliers de lyonnais participent aux festivités, 500 visites sont organisées pour des groupes ou associations et 400 pour les classes d'écoles. Cette colossale campagne de communication aura coûté à l'époque un million de Francs, soit moins du millième de la facture totale du métro⁵⁹.

Parmi les opérations visant à faire connaître l'équipement, on peut évoquer les portes-ouvertes des 16 et 17 octobre 1976. Le voyage est gratuit sur le trajet Cusset-Atelier de la poudrette. C'est la rame prototype qui effectue l'exercice : 8000 voyageurs s'y pressent. Simultanément, une exposition SEMALY est installée au centre commercial de la Part-Dieu avec des maquettes et des projections audiovisuelles⁶⁰.

Le 22 octobre et 5 novembre, c'est l'opération « à la découverte des stations » qui est proposée aux lyonnais. « Les lyonnais curieux et frileux testent les escalators, consultent les panneaux d'affichage, se donnent un instant l'illusion de vivre demain, à l'heure du métro, dans une métropole qui se veut internationale, et la capitale du tertiaire régional. Chacun a conscience que le métro changera la vie quotidienne comme elle a changé, il y a 77 ans, la vie des parisiens⁶¹ ». On peut noter également la date du 28 février 1978, où pour fêter les 10 ans de la SEMALY, deux heures de métro furent offertes aux Lyonnais.

⁵⁵ A fait les Beaux arts de Lyon, entre à l'OTL, attaché à la direction, responsable des problèmes d'information.

Passionné par les moyens de transport, métro, tramways, et trains. Il a écrit : « Histoires sur le rail » et « Histoire des transports à Lyon » Le Journal de Lyon, 12 janvier 1978

⁵⁶ Ce dernier a obtenu le 2^e prix au festival international du film industriel de Londres en 1976. Le Journal de Lyon, 28 avril 1978

⁵⁷ 1.200.000 documents, plans de réseau ont été distribués du premier janvier au deux mai 1978. Le Journal de Lyon, 28 avril 1978

⁵⁸ Le Journal de Lyon, 28 avril 1978

⁵⁹ Le Journal de Lyon, 28 avril 1978

⁶⁰ Le Progrès de Lyon, 14 octobre 1976

⁶¹ Le Journal de Lyon, 20 novembre 1977

L'inauguration, un véritable « événement » participant à l'affirmation de l'agglomération

Le 15 octobre 1976, les personnalités officielles et la SEMALY sont invitées au premier voyage de la rame prototype. Tout s'enchaîne ensuite très vite : en juin 1976, c'est l'inauguration du centre d'échanges et des jardins place Carnot, en septembre, de la place Ampère et le 8 décembre est organisée l'inauguration finale des rues piétonnes. Fin 1976, les travaux du métro s'achèvent. Louis Pradel devenu l'un des plus ardents promoteurs du métro décède le 6 décembre 1976, Francisque Collomb devient président de la SEMALY. L'inauguration du métro a lieu le 28 avril 1978 en présence du président Giscard d'Estaing, Raymond Barre, 1^e ministre, Mr Bonnet, ministre de l'Intérieur, Le Theule, des Transports, Mme Nicole Pasquier, secrétaire d'Etat auprès du ministre du Travail. Une menace de grève des agents TCL a pesé sur les préparatifs de l'événement mais finalement, celle-ci n'a pas lieu.

La presse, enthousiaste, rend compte de « l'effet métro » et de ses conséquences sur l'agglomération

La presse quotidienne régionale et nationale fait largement écho à l'inauguration du métro lyonnais, réalisée, « en grandes pompes » : 240 invités dont 40 journalistes⁶². Le cortège visite les points principaux du réseau : la gare routière et le centre d'échanges de Perrache où est installée une exposition sur les transports en commun à l'ELAC, la station Bellecour et ses vestiges archéologiques, la station Hôtel de Ville et son embranchement avec la ligne C à crémaillère et enfin le PCC de la Part-Dieu.

La réalisation, alliance de la technique et de l'esthétique, est saluée par la presse : « la présence permanente des œuvres d'art donne une âme à une réalisation qui, au premier chef, avait un objectif utilitaire...Il nous est permis de dire aussitôt combien nous paraît heureuse cette intégration de l'art à la vie quotidienne et de formuler le souhait que chacun trouve dans la brève attente d'une rame de métro, en prolongeant peut être cette attente pour le seul plaisir, la source d'une évasion salutaire dans le domaine du beau, diversement conçu et diversement exprimé⁶³ ». La presse nationale comme le Monde fait également un éloge du confort du métro, de ses qualités esthétiques et souligne la présence des œuvres d'art contemporain. Le métro fabrique « Une nouvelle image pour une ville ancienne⁶⁴ » : associé au centre d'échanges de Perrache, aux rues piétonnes - transformation majeure de la Presqu'île - aux Brotteaux et rejoignant la Part-Dieu, où les responsables du quartier l'attendent « avec impatience ». « La capitale de la région Rhône-Alpes a pleinement réussi et a su s'imposer sur le plan national. Le métro doit donc participer au rôle international de Lyon⁶⁵ ».

⁶² Le Journal de Lyon, 27 avril 1978

⁶³ Le Progrès de Lyon, 24 avril 1978

⁶⁴ Le Monde, 28 avril 1978

⁶⁵ Le Journal de Lyon, 27 avril 1978



De haut en bas :

- Voie piétonne rue de la République – septembre 1977 – SEMALY - BASSET

- Fontaine place de la République – juillet 1978 – BASSET

- Voie piétonne rue de la République – mars 1976 – SFMAI Y - BASSFT

On prévoit d'ores et déjà une hausse sensible du trafic des transports en commun et des impacts sur la ville et la vie des Lyonnais : « ...Le métro a déclenché et va intensifier des changements qualitatifs intéressant nombre de rues, de quartiers et d'habitants et de style de vie urbain⁶⁶ ». Parmi les rôles attribués au métro, on note tout d'abord la volonté de réanimation du quartier de la Presqu'île, menacé de paupérisation et de fuite des activités vers la Part-Dieu. Grâce aux 5 stations sur 2,2 km, la desserte de tout le quartier est assurée parfaitement. Aucun point de la Presqu'île ne sera éloigné de plus de 500 m d'une station. Le métro lyonnais doit mettre fin à plusieurs années de désaffection des transports publics par les citoyens, phénomène généralisé à l'échelle nationale. La reprise du trafic doit se faire pour les trajets directs mais aussi pour les correspondances avec le réseau de surface, réorganisé autour de la ligne de métro. L'usage de l'automobile doit être limité en ville, le métro doit participer à sa baisse d'utilisation. Les vœux formulés sur l'utilisation des parkings du centre d'échanges montrent tout de même une tendance à minimiser les problèmes de la circulation automobile : « Il faut espérer que la faculté de liaisons parking-métro incitera les automobilistes venant travailler de l'Ouest résidentiel dans le centre de la ville, à abandonner leur voiture au terminus de Perrache⁶⁷ ».

Les rues piétonnes sont également saluées comme le complément heureux du métro : « Grâce au métro, l'espace piéton⁶⁸ ». On souligne la qualité du réaménagement de surface, végétation, éclairage, œuvres d'art, aires de repos. « La construction du métro a rendu la rue aux piétons, a permis de créer des centres d'intérêt,

⁶⁶ Le Progrès de Lyon, 24 avril 1978

⁶⁷ Le métro lyonnais, SEMALY, 1976

⁶⁸ Le Progrès de Lyon, 24 avril 1978

de distraction et de loisirs offerts à tous ». Ces aménagements doivent favoriser « la rencontre et le délasserment ». Débarrassée de la circulation automobile, la rue devient un « véritable centre d'animation ». Ces rues piétonnes sont le début de la « reconquête » des espaces publics que l'agglomération engagera massivement au début des années 90. Après 15 mois d'utilisation, un sondage exprime l'adhésion presque unanime des habitants et des commerçants à cet aménagement. A l'époque, la suppression de la circulation rue de la République « apparaît comme une mesure d'une audace incroyable⁶⁹ ». Cette rue faisait transiter 50.000 véhicules par jour dans la Presqu'île.

La crise pétrolière de l'époque donne enfin une nouvelle légitimité au métro lyonnais : « La crise de l'énergie qui est devant nous (et non derrière comme on le pense quelque fois) remet en cause tout un système dans le domaine des transports : il n'est plus question de favoriser à tout prix l'automobile, mais au contraire de revenir aux transports collectifs pour résoudre les énormes problèmes posés par la multiplication des voitures⁷⁰ ».

Les réactions unanimes des élus locaux et du président de la République

Pour **Francisque Collomb**, maire de Lyon, le nouveau métro est « outil de développement », qui permet de donner « à notre communauté urbaine son visage d'un lendemain proche : celui d'une métropole européenne [...] En prenant la décision de créer le métro de Lyon, mon prédécesseur et ami, Louis Pradel, savait qu'il opérait un choix de grande importance pour l'avenir de l'agglomération. En effet, selon les orientations générales du SDAU, un réseau de transports urbains doit obéir à la nécessité de limiter l'accroissement du nombre des véhicules dans Lyon et Villeurbanne et de reporter sur les transports collectifs l'augmentation des déplacements.⁷¹ »

Francisque Collomb dresse un portrait du développement du réseau et prévoit des liaisons tentaculaires qui sont présentées comme devant alléger considérablement les circulations de surface et rendre le Lyon de l'an 2000 plus vivable encore qu'il ne l'est. Le souvenir est encore frais du maire Pradel « véritable promoteur du métro lyonnais » à qui il rend hommage.

« Nous voulons pour notre ville et notre communauté toujours plus d'ouverture pour une économie toujours plus vivante, prospère et de qualité⁷² ». Trois objectifs sont assignés au métro. Il s'agit tout d'abord de créer de meilleures conditions de vie pour ceux qui se déplacent quotidiennement dans l'agglomération : six millions d'heures de gagnées soit environ 60 millions de F, diminuer la fatigue et augmenter les loisirs. 44 millions de voyageurs sont prévus pour la ligne A, « On peut penser qu'il s'en suivra une réduction sensible de l'usage des voitures particulières, et, par la même une amélioration de la circulation urbaine ». La COURLY donne ensuite la priorité à la reconquête des centre-villes ainsi qu'au maintien des activités dans les tissus urbains. « Le métro...est la traduction, en terme de transport en commun, d'un véritable engagement du territoire à l'échelle des quartiers ». Enfin, les orientations du SDAU qui vise à « orienter l'extension des zones urbaines sur des axes résidentiels appuyés sur le réseau des TC en site propre ».

L'inauguration du métro coïncide avec la rue piétonne la plus longue d'Europe, 2,4 km. Lyon est bien décidé à tout faire pour achever son réseau...à condition que l'Etat

⁶⁹ R. Waldmann, La grande traboule, op.cit.

⁷⁰ Tout Lyon, 27 avril 1978

⁷¹ Le Monde, 28 avril 1978

⁷² Le Progrès de Lyon, 29 avril 1978

apporte son aide financière. Le métro, c'est du temps de gagné « un peu plus de temps pour soi-même et pour ceux qu'on aime⁷³ ». Quelques hypothèses du prolongement du réseau sont esquissées : « Imaginons un peu : l'actuelle ligne A se prolonge au sud pour desservir la pointe de la Presqu'île et rejoindre Gerland. A l'autre extrémité, elle continue en direction des zones résidentielles de Décines-Meyzieu. »



La fontaine de la place de la république - septembre-77 - SEMALY-BASSET

Selon **Charles Hernu**, maire de Villeurbanne : « La crise, les pollutions, les densifications de l'habitat, le service du public, les nécessités de garder à nos rues et à nos quartiers une dimension et une animation humaine, tout donne la priorité aux transports en commun [...] Entre 1955 et 1975, la circulation des voitures individuelles de la COURLY a été multipliée par 8. Le métro lyonnais parviendra-t-il à inverser la tendance ? C'est le vœu que nous formulons. [...] « En mai 1968, sur les murs de Paris s'étalait un slogan « métro, boulot, dodo ». Faisons en sorte que dans notre agglomération, le métro soit libération et non abrutissement⁷⁴ ».

Valéry Giscard d'Estaing, président de la République prononce son discours à la Part-Dieu, devant l'auditorium Maurice Ravel. Inaugurant le métro de Lyon « Le président de la République a mis en lumière le devenir national et international de la métropole Rhône-Alpes⁷⁵ ». Pour Valéry Giscard d'Estaing, le métro « fait franchir à la technique des transports urbains un nouveau pas en avant ». Le président de la République indique qu'il faut continuer sur cette lancée. L'Etat doit aider à la réalisation de la deuxième tranche. « Les moyens de transport rapides et confortables

⁷³ F. Collomb, discours d'inauguration, Le Journal de Lyon, 29 avril 1978

⁷⁴ Le Monde, 28 avril 1978

⁷⁵ Le Progrès de Lyon, 29 avril 1978

ne sont plus pour Mr Giscard d'Estaing " le privilège de la capitale "76 ». Le président promet que le gouvernement veut développer une nouvelle politique des transports en commun et « donner aux collectivités locales les moyens d'exercer leurs responsabilités ».

Le président Français exalte « les qualités de sérieux, d'audace mesurée et de résolution tenace, une réalisation exemplaire77 ». Le métro est apparu aux yeux du chef de l'Etat comme le symbole du développement harmonieux de l'agglomération lyonnaise mais aussi comme un exemple national et même international de l'avenir de la deuxième cité de France : « Votre démarche et votre méthode sont originales. Elle peuvent servir d'exemple à d'autres agglomérations ». Le président de la république a reconnu le métro lyonnais « équivalente en qualité à celle du métro express régional parisien, le RER ».

La venue de Valéry Giscard d'Estaing est également l'occasion d'amorcer les prochaines étapes pour un rayonnement accru de l'agglomération lyonnaise : volonté d'accélérer et d'amplifier la décentralisation bancaire et financière, décision d'installer le service d'étude de Framatome à Lyon, évocation du prochain transfert de l'ENS, d'un service central de la SNCF, arrivant avec le TGV. Le président Giscard d'Estaing insiste également sur la nécessité pour Lyon de renforcer sa capacité à accueillir des sièges sociaux étrangers. « Lyon, capitale régionale, Lyon métropole nationale au rayonnement international, voilà une ambition à votre portée, voilà une ambition au service de la France78 ». Son discours rend également hommage au précédent maire de Lyon : Louis Pradel dont la station Hôtel de Ville portera son nom : « Hôtel de Ville – Louis Pradel ».

Valéry Giscard d'Estaing est accueilli à l'ELAC du nouveau centre d'échanges de Perrache par André Mure, adjoint à la Culture au maire de Lyon. Le cortège visite l'exposition « Autour des transports en commun », réalisée par la SEMALY. « La surprise du président fut à son comble lorsque ses hôtes le conduisirent sur les jardins suspendus où il découvrirait le pont autoroutier de la Saône et l'entrée du tunnel de Fourvière : vu sous cet angle, le centre d'échanges prend un autre aspect et une signification différente79 ». Le président pose un regard sur la transformation du quartier depuis l'arrivée du centre d'échanges et du métro : « eut-il le temps d'avoir une pensée pour ce qu'était autrefois ce quartier de province paisible et familier, symbole justement de la France profonde ? » A Bellecour, le décor est exceptionnel, la SEMALY a mis en scène dans l'aménagement les vestiges gallo romains témoignant des origines de la ville. Le maire Collomb explique au président que l'axe piétonnier « a revitalisé la Presqu'île ». Le Président acquiesce « C'est superbe ». Enfin, la visite se termine à la gare routière du terminus Laurent Bonnevey, l'un des éléments de la restructuration du réseau de surface. On présente les nouveaux trolleybus ER100 ; Mr Berliet est présent dans la foule des invités.

La mise en service du métro soulève une série d'interrogations

Le métro est « trop court », ne dessert pas les ZUP et le carnet de tickets hebdomadaire a augmenté de 45%. La veille de l'inauguration, une manifestation est organisée par des associations d'handicapés place Bellecour. On reproche la non

⁷⁶ Le Progrès de Lyon, 29 avril 1978

⁷⁷ Le Journal de Lyon, 29 avril 1978 : Valéry Giscard d'Estaing « Vous avez choisi le pari de l'avenir »

⁷⁸ Le Progrès de Lyon, 29 avril 1978

⁷⁹ Le Progrès de Lyon, 29 avril 1978

accessibilité du métro. Ces revendications, régulières, sont à chaque fois déboutées par la SEMALY qui se cache derrière le coût de tels aménagements.

Le choix du métro en tant que mode de transport en commun moderne est-il pertinent ?

La mise en service de ce nouveau mode de transport en commun lourd est l'occasion de faire émerger de nouveaux débats sur les modes de transport collectifs. Le tramway, matériel oublié, jugé obsolète est de nouveau évoqué. Le maire de Saint Fons essaie de le promouvoir pour desservir sa commune⁸⁰. Charles Hernu, maire de Villeurbanne est aussi intéressé par ce mode de transport, moins coûteux, plus rapide à entreprendre et plus souple que le métro. L'association Lyon-Métro et l'opposition préconisent le tramway...même si les élus communistes de Vénissieux réclament le métro pour avoir « le même standing que Villeurbanne ».

La mise en service du métro lyonnais ne calme pas les partisans du développement des transports en commun, bien au contraire. « Le succès du métro de Lyon confirme ce que nous avons soutenu dès 1963⁸¹ » affirme l'association Lyon-Métro : « le métro est indispensable à la desserte de l'agglomération lyonnaise et ne constitue nullement une opération de prestige » Pourtant, l'association dénonce la poursuite des projets de desserte routière « à l'heure où l'économie d'énergie est un impératif national ». On parle déjà de gaspillage d'énergie et de dégradation de l'environnement. « La création de voies rapides ne peut résoudre le problème des déplacements dans l'agglomération lyonnaise : en effet, une nouvelle infrastructure routière suscite toujours de nouveaux flux de véhicules qui entraînent la saturation de cette voie et aggravent finalement la congestion de Lyon⁸² ». Lyon-métro demande la poursuite et la refonte du réseau de surface : couloirs réservés au bus, trolleybus. L'association presse les pouvoirs publics de lancer les travaux de la ligne D, l'axe majeur du développement de l'agglomération. Celle-ci devra s'appuyer sur les correspondances nombreuses avec la SNCF (Gorge du Loup et Vénissieux). L'association promeut une meilleure complémentarité avec les différents modes de transport. L'association relève les insuffisances financières de la taxe transport et demande au Conseil Général et à la COURLY de participer aux investissements en transports en commun. « Les crédits destinés aux voies rapides et aux boulevards urbains doivent être reportés sur des investissements de transports collectifs en site propre ».

Le tracé du réseau présenté par la SEMALY est critiqué par l'opposition de gauche

On reproche au tracé de la ligne A de desservir en priorité les « beaux quartiers et les tours de « prestige » de la Part-Dieu ». Le projet de réseau de métro irrigue le nord de l'agglomération (Rillieux-la-pape) mais le sud se sent lésé⁸³ : le quartier des Hôpitaux, des Etats-Unis, Saint Fons, Vénissieux... La croissance de l'agglomération s'est faite largement avec les grands ensembles périphériques, le décalage entre la desserte de Lyon et celle des banlieues s'accroît : le centre a décliné de plus de 42.000 habitants entre 1962 et 1968 alors que l'Est a gagné 84.000 habitants. La question d'un véritable réseau de banlieue, prenant véritablement en compte les mouvements de flux nés de la construction des banlieues est posée⁸⁴. Sous couvert d'anonymat, un « responsable de l'urbanisme à la COURLY » juge que le métro n'est pas la panacée, coûte très cher et que c'est un choix irréversible donc il faudra « faire avec » !

⁸⁰ Le Monde, 28 avril 1978

⁸¹ Le Progrès de Lyon, « Lyon-Métro : l'avenir est aux transports en commun », 6 juin 1979

⁸² Le Progrès de Lyon, Lyon-Métro, 6 juin 1979

⁸³ Le Monde, 28 avril 1978

⁸⁴ Libération, « Le cadeau empoisonné », 28 avril 1978

L'Humanité brocarde à la fois l'attitude de l'Etat lors de la conception du métro « réticences du pouvoir central qui qualifia le projet lyonnais de " prestige " », la faiblesse des aides financières de l'Etat puis de la visite du président Français « Le président de la République qui parle du métro comme celui qui n'y descend qu'un jour par an, ignore trop la peine des hommes⁸⁵ ». Le métro est jugé trop central, bénéficiant aux plus privilégiés qui peuvent occuper le centre ville, alors qu'il serait « nécessaire et même vital de mieux desservir la banlieue lyonnaise » Ce scepticisme revient, confirmé par les élus communistes : « l'impératif social concernant la vie des gens n'a guère été pris en compte...On n'a pas privilégié les conditions de transports des salariés vers leurs lieux de travail et de logements ⁸⁶» Toute une catégorie de voyageurs est exclue du métro. On demande la réalisation de différentes lignes qui permettraient une desserte fine des ZUP et des quartiers populaires. « Il n'est guère normal que les travailleurs qui sont déjà victimes de l'exploitation capitaliste dans les entreprises subissent encore la fatigue supplémentaire en cours de trajet⁸⁷ ». Le métro lyonnais « a le mérite d'exister » mais il faut le développer et l'améliorer afin qu'il devienne « un vrai service public ».

Un manque d'anticipation des conséquences du métro sur les quartiers traversés

Etant donné la densité du bâti existant sur la majorité du trajet, la première tranche du métro de Lyon apparaît beaucoup plus comme accompagnant l'urbanisation que comme un facteur de développement. Le métro étant déclaré d'utilité publique, on peut néanmoins procéder aux expropriations sur son tracé. Des opérations majeures sont réalisées : restructuration des places Tolozan et Lyautey par la SEMALY puis l'atelier d'urbanisme, démolitions d'immeubles vétustes à la Part-Dieu... A Villeurbanne, la future place Charles Hernu fait l'objet d'opérations de rénovation urbaine, directement provoquées par l'arrivée du métro.

Des critiques s'élèvent contre le manque d'anticipation des pouvoirs publics sur les effets provoqués sur le tissu urbain par l'arrivée du métro. Une étude du CETE (Centre d'études technique de l'Equipement) pointe le manque d'anticipation des pouvoirs publics pour maîtriser l'urbanisation et profiter de l'effet du métro : « il devient un enjeu pour la localisation des opérations. Le capital immobilier cherche à s'approprier la rente de situation résultant de cet investissement public⁸⁸ ». Des ZAD (Zones d'Aménagement Différé) organisées par la puissance publique auraient pu préparer la transformation du tissu urbain. Au lieu de cela, les opérations privées se lancent au coup par coup, profitant de « l'effet métro » et sans contrepartie pour l'organisation générale des quartiers. La rénovation urbaine autour du cours E. Zola à Villeurbanne est directement liée au métro, une « très bonne aubaine pour les promoteurs⁸⁹ ». Les associations de défense craignent que le métro ne précipite la transformation du quartier par une restauration plus ou moins spéculative. On note le contraste entre la modernité du métro et les quartiers à l'aspect désuet que l'on trouve parfois cours E. Zola : « Une analyse plus fine permet de constater que cet ancien faubourg industriel est en train de changer d'image⁹⁰ ». Cette partie de Villeurbanne est en train de se transformer en « nouveau centre résidentiel » pour le journal Libération. Avec le recul, on peut très nettement affirmer que l'impact du métro sur la transformation du bâti et des activités des quartiers traversés de Lyon rive gauche et de Villeurbanne a été important. Démolitions d'immeubles vétustes, déménagements d'industries obsolètes, investissements immobiliers sur des friches... Les quartiers se sont

⁸⁵ L'Humanité, « Métro, boulot, démagog », 29 avril 1978

⁸⁶ L'Humanité, « Un métro trop limité : quelques ombres limitent l'optimisme officiel », 6 septembre 1978

⁸⁷ L'Humanité, 6 septembre 1978

⁸⁸ Extrait de l'étude CETE, cité par Libération, 28 avril 1978

⁸⁹ Libération, 28 avril 1978

⁹⁰ Le Monde, 28 avril 1978

métamorphosés en une vingtaine d'années. Peu encadrées, ces opérations sont largement le fait d'opérateurs privés, au coup par coup.

Autre élément marquant un décalage entre les ambitions initiales et la réalisation finale : l'on est passé d'un métro structurant l'urbain autour de ses stations « pôle d'attraction » à un métro plus classique qui évolue dans une ville déjà en grande partie construite. L'abandon de la ligne Décines-Meyzieu-Satolas constitue évidemment l'élément déterminant dans cette forme de renoncement d'ambition. La ligne A ne va pas être en mesure de satisfaire la desserte de la couronne Est lyonnaise.

Immédiatement adopté, le métro connaît une fréquentation dépassant les prévisions

Du pachyderme bus 7 au métro le plus moderne du monde

« La bêtaillère effectue ses derniers tours de roues, le mastodonte se déhanche » : voici comment un journaliste de Dernière Heure⁹¹ qui effectue un voyage dans le bus qualifie son périple. Volontairement caricatural, cet article montre bien les progrès gigantesques que le métro va amener à Lyon. Le journaliste effectue un « voyage quasi historique à bord de ce condamné à mort dont personne ne regrettera l'exécution ». Il expérimente de rester dans le bus 17 minutes (le temps de parcours du futur métro ligne A de terminus à terminus : Perrache/Bonnevay) et décrit ses impressions. Les qualificatifs du bus le plus fréquenté du réseau sont peu flatteurs : mastodonte, panier à salades, gros balourd, pachyderme métallique... « La carrosserie bringuebale, personne n'ose parler : il faudrait presque un porte voix [...] Un martyr se supporte en silence ». Les « tressautements de kangourous arthritiques » de l'embarcation, engluée dans le trafic, amènent notre journaliste parti place Bellecour à la station Brotteaux...la retraite définitive a sonné « les usagers l'ont bien méritée ».

Les déplacements dans le nouveau métro s'effectuent dans un confort encore inédit en France à l'époque. 17 minutes sont nécessaires pour relier les deux terminus contre minimum 40 minutes avec le bus 7. La presse locale et nationale de l'époque est unanime, elle loue la rapidité, le silence, l'esthétique, la modernité du nouveau métro lyonnais. Il est adopté immédiatement par les Lyonnais qui ont suivi ses travaux et ont été largement informés de l'évolution du projet par la SEMALY. Dès le 4 mai 1978, un article du Monde intitulé « Des voyageurs déjà blasés » montre bien que le métro est très vite rentré dans les habitudes. A part quelques mineurs dysfonctionnements des machines-automatiques distribuant les tickets de transport, les freins qui grincent et une ventilation trop bruyante, l'adaptation se passe plutôt bien. La montée en régime de la cadence des rames se déroule sans problème particulier.

La mise en service du métro est l'occasion de réorganiser intégralement le réseau de surface soit 27 lignes au total : prolongements de lignes de bus (vers le terminal L. Bonnevay par exemple), création de nouvelles lignes, rabattement, suppressions de certains trajets. La tarification change, le coût du trajet est en hausse mais il est compensé par un meilleur service et un usage uniformisé sur tout le réseau : « Le prix du ticket de métro-bus est fixé aujourd'hui par le préfet. Il sera de 2,8 F. L'actuel ticket ne coûte que 1,8 F mais le ticket unique bus-métro permet d'utiliser jusqu'à 4 lignes différentes dans l'espace d'une heure⁹². » Cette transformation sans précédent

⁹¹ « Derniers tours de roues », Dernière heure, 26 avril 1978

⁹² Le Journal de Lyon, 17 avril 1978

du réseau des TCL a un fort impact sur son mode d'utilisation puisqu'une personne sur huit utilisant les transports en commun a modifié son itinéraire pour prendre le métro, témoignant ainsi de sa rapidité et son confort⁹³. La nouvelle identité visuelle des transports en commun lyonnais s'affiche fièrement. Le métro est de couleur « corail », nuance choisie par le maire Louis Pradel. L'orange devient couleur des TCL. Les bus lyonnais sont repeints : de couleur rouge depuis 1913, on passe à un bas de caisse orange, un milieu de caisse et une toiture blanc, un encadrement des baies brun et un bandeau orange faisant le tour du véhicule⁹⁴.

Les lyonnais et le métro, la SEMALY mène l'enquête

En avril 1975 et 1978, la SEMALY missionne l'Ecole supérieure de commerce de Lyon pour apprécier la connaissance du métro par les habitants de l'agglomération lyonnaise⁹⁵. En 1975, l'enquête se déroule alors que les travaux du métro battent leur plein. « Les travaux d'une telle ampleur dépassent l'imagination de la majorité de ceux qui les vivent comme spectateurs. Ce n'est pas à notre échelle ». La fin de la date du chantier n'est pas ou peu connue, tout comme le coût de l'équipement, « difficilement imaginable par le Lyonnais moyen », qui équivaut à un million de fois le salaire mensuel d'un smicard ou encore le double de la portion d'autoroute Ecully – Pierre Bénite. L'enquête souligne « le problème de l'inscription des hommes dans l'espace urbain ». Les personnes interrogées ne perçoivent que l'espace très restreint autour de leur domicile, autour de leur lieu de travail et le parcours qui mène de l'un à l'autre et ont donc beaucoup de mal avec les notions d'agglomération, ses caractéristiques et évolutions. L'enquête souligne les approximations concernant le nombre et le lieu des stations de la première ligne même si une personne sur deux connaissait les deux terminus. L'arrivée du métro est tout de même attendu avec impatience ou curiosité : quatre lyonnais sur cinq estiment le métro indispensable pour une grande ville. Sept sur dix estiment que le métro rendra le centre-ville plus agréable et que les avantages à venir compenseront les inconvénients des travaux. Pour le tiers des interrogés, le métro est une invitation à venir plus souvent au centre-ville. Un sondé sur deux estime que malgré le métro, les automobilistes préféreraient continuer d'utiliser leur voiture. Le métro est plébiscité avant tout pour sa rapidité. En 1978, avant l'inauguration, la perception n'avait guère évolué, la notion de réseau unifié de transport en commun fait son apparition : « il faudra s'habituer ». Les rues piétonnes sont par contre très appréciées, on reconnaît l'effort esthétique des places et des rues. Ce « espace de liberté » retrouvé fait l'unanimité chez les sondés qui apprécient de « pouvoir flâner en ville sans risquer de se faire écraser ».

Une fois la mise en service effectuée, la SEMALY réalise une enquête pour dresser un premier portrait des utilisateurs du métro⁹⁶. L'objectif est d'observer des modifications de comportements dans les déplacements des lyonnais, six mois après l'ouverture du métro. Il y a déjà 30.000 usagers quotidiens du métro et 24.000 usagers occasionnels. Le métro assure 5% des déplacements domicile/travail dans l'agglomération⁹⁷. La proportion de trajets autres que le domicile-travail est en accroissement. L'usage du métro apparaît donc moins contraint, il offre une alternative par rapport à la voiture individuelle. Le métro est générateur de mobilité et accroît les reports modaux (rabattement des autres lignes, bus et trolleys) qui représentent le tiers du trafic. Les déplacements pour les achats représentent 40% des déplacements pour les stations Bellecour-Cordeliers et Hôtel de Ville et 25% pour la station Part-Dieu. Le métro assure 3% de l'ensemble des déplacements, les anciens

⁹³ Tiré de l'enquête sur les usagers du métro, SEMALY, 1979

⁹⁴ Le Journal de Lyon, 12 juin 1977

⁹⁵ Etude confiée par la SEMALY au CAREC : Centre d'Application et de Recherche Economiques et Commerciales de l'Ecole supérieure de commerce de Lyon

⁹⁶ Réalisation par interview dans les stations, au hasard, auprès de 700 personnes, SEMALY, 1979

⁹⁷ L'enquête ménage estime le nombre de déplacements domicile-travail à 740.000 par jour.

automobilistes représentent 10% des usagers du métro. L'accroissement total du trafic sur l'ensemble du réseau des transports en commun est dû aux deux tiers par de nouveaux utilisateurs, séduits à la fois par le métro et la réorganisation du réseau de surface.

Un succès populaire immédiat et grandissant

Le succès populaire de l'équipement est immédiat. Le Progrès de Lyon titre le 1^{er} mars 1978 « Métro de Lyon : le coup de foudre des Lyonnais ». Avant la mise en service du métro, on comptait 475.000 voyageurs par jour sur le réseau des transports en commun. Ce chiffre passe à 600.000 dès la mise en service⁹⁸. On comptabilise 107.000 voyageurs sur la ligne A du métro en une semaine. Les disparités sont grandes entre les stations, de 14.300 entrées par jour à Bellecour contre 2.400 aux Brotteaux. Enfin, on note une augmentation de la part des abonnements dans la facturation.

Le 10 millionième voyageur est fêté quatre mois après l'inauguration. Le succès du métro dépasse toutes les espérances. Les abonnements aux TCL sont en augmentation de 65%. Un transfert progressif de la voiture individuelle au profit des transports en commun semble être relevé à l'époque...Ce qui est sûr c'est que la mobilité des Lyonnais a augmenté « La ligne 7 trimballait 27.000 personnes par jour, la ligne A 137.000. Laurent Bonnevey et ses 11 lignes de rabattement attire 45.000 personnes par jour⁹⁹ ».

*Voie piétonne rue de la
République – octobre
1976 – SEMALY -
BASSET*



⁹⁸ Le Progrès de Lyon, 31 juillet 1978

⁹⁹ Dernière heure, « Le métro quatre mois après », 4 septembre 1978

Les prévisions de trafics montrent que le métro lyonnais atteint déjà le vingtième de celui de Paris qui a 78 ans et 14 lignes. Il atteint également le double de celui de Marseille¹⁰⁰. La fréquentation a atteint un niveau jugé « normal » par l'exploitant dès le premier mois. Le gain de temps par rapport au bus atteint par exemple 1h30 pour un habitant de Vaulx-en-Velin qui travaille à Bellecour. Il faut déjà envisager l'adjonction de nouvelles voitures aux 21 rames en circulation¹⁰¹.

Le Progrès du 30 avril 1979 réalise une interview de René Waldmann. La SEMALY célèbre le premier anniversaire du métro. Le directeur est satisfait de son bébé : « L'opération a été achevée dans les coûts prévus et presque dans les délais ». Les futurs plans du réseau sont en gestation. Devant l'engouement engendré par la première ligne René Waldmann se montre confiant quant à l'impact du métro : « Si les moyens de transport en commun sont plus rapides que la voiture individuelle, les Lyonnais laisseront celle-ci au garage ».

La montée en régime du métro se poursuit : on fête le 50 millionième voyageur le 25 juillet 1979 et le 100 millionième en octobre 1980, le 200 millionième fin janvier 1982. Le trafic du métro progresse de 10% entre 1978 et 1979, dépassant les prévisions. La moyenne mensuelle est de trois millions de voyageurs. Le métro transporte entre 4000 à 5000 personnes aux heures de pointe. Les capacités de l'équipement sont encore largement dimensionnées, le métro peut transporter 8000 personnes par heure avec un cadencement toutes les 3 minutes. Ces exigences doivent répondre aux besoins du réseau de 1985¹⁰².

Le 8 décembre 1979 fait office de test en grandeur nature pour le métro lyonnais : 300.000 voyageurs sont comptabilisés durant cette journée, soit le double d'une journée ordinaire. La fréquence maximale d'une rame toute les trois minutes a été tenue huit heures d'affilée sans incident. Les TCL sont fiers de leur prestation : « Le 8 décembre restera dans les annales des transports en commun lyonnais comme un jour tout à fait exceptionnel qui a définitivement consacré la puissance, la capacité et la fiabilité du métro de Lyon » « C'est une démonstration brillante de la qualité du matériel et de la haute compétence des hommes chargés de l'entretien et de l'exploitation du métro lyonnais...les possibilités de ce réseau sont loin d'être épuisées¹⁰³ ».

En 1980, 60.000 personnes utilisent le métro chaque jour. Le taux de remplissage est plus élevé que celui de Paris !¹⁰⁴ En 1982, la presse dresse un bilan des quatre années d'exploitation du métro. Le trafic est en progression constante, en comparaison, le réseau Parisien ou Marseillais progresse moins vite ou stagne¹⁰⁵. On compte 140.000 voyageurs par jour sur la ligne A soit le double de celui de la période inaugurale. La durée d'attente entre deux rames est diminuée jusqu'à atteindre deux minutes trente aux heures de pointe. 120.000 personnes sont abonnées aux TCL soit une hausse de 100% en deux ans.

¹⁰⁰ Le Progrès de Lyon, 4 septembre 1978

¹⁰¹ Le Journal de Lyon, 30 novembre 1978

¹⁰² Le Journal de Lyon, « Les prévisions sont largement dépassées », 28 août 1979

¹⁰³ Le Progrès de Lyon, 20 décembre 1979

¹⁰⁴ Le Journal de Lyon, « Métro : 100 millions de passagers », 9 octobre 1980

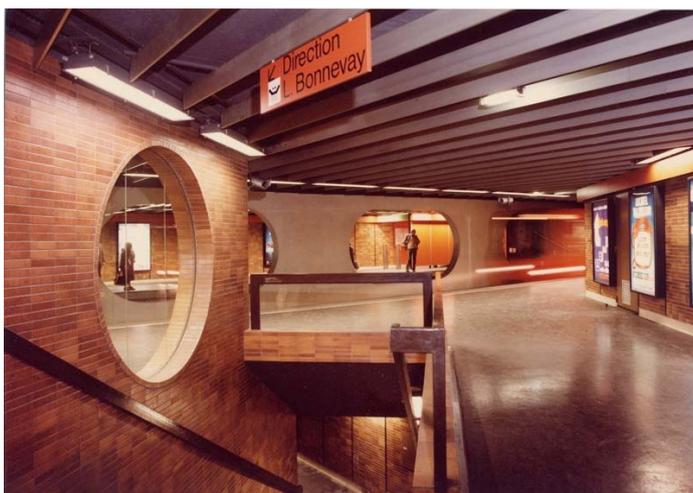
¹⁰⁵ Lyon-Matin, « On va fêter le 200 millionième voyageur », 27 janvier 1982

Le métro fait partie du paysage lyonnais...



*Accès station Bellecour –
juin 1978 – SEMALY
BUIRET*

Imaginé à ses débuts par une équipe très restreinte, le métro lyonnais connaît l'évolution classique des grands projets d'urbanisme, se transformant au gré de la conjoncture économique, législative et politique. Des premiers plans généreux, dressés en pleine croissance économique et urbaine par un Etat fort, le métro est réalisé alors que la crise met un frein à ses grands desseins. Entre les études, réalisées à toutes les échelles par la SEMALY – du choix du tracé dans la ville, jusqu'à l'architecture des stations en passant par la technique du matériel roulant – et la phase de construction, ce n'est plus la même époque...la décentralisation est bientôt lancée, la Communauté urbaine de Lyon et le SYTRAL s'affirment comme acteurs majeurs de l'aménagement urbain.



Station Cordeliers – janvier 1982 - RUTTER

La vocation de l'équipement change progressivement. Son rôle devient peut-être moins ambitieux : imaginé comme un « petit RER¹⁰⁶ », sa modernité et ses capacités techniques sont toujours d'actualité alors même que sa capacité à structurer l'urbanisation a été largement débordée par de multiples raisons. La recherche permanente du meilleur choix technique par la SEMALY fait que le métro lyonnais conserve toute sa singularité, presque trente ans après son inauguration. Cette aventure montre également l'abnégation de la structure à se remettre continuellement en question et à trouver des réponses techniques aux évolutions conjoncturelles et politiques.

Comme à son habitude, l'agglomération lyonnaise reste discrète et modeste alors que son métro constitue un élément de fierté indiscutable, une « grande traboule » comme le dit René Waldmann. Chaque jour des délégations de techniciens du monde entier viennent étudier notre réseau¹⁰⁷. Le 18 mai 1978, la SEMALY reçoit le comité international des métropolitains « où l'on convint de façon assez explicite que le métro de Lyon était bien le plus beau du monde ». ¹⁰⁸ « Ce métro de Lyon, qui, techniquement est le plus en avance, le monde entier nous l'envie. Des ingénieurs brésiliens venus le visiter, il y a quelques jours, ne cachaient pas leur admiration " avec ce métro, les Français sont en avance de 10 ans ! Quel dommage qu'ils le fassent si mal connaître " ¹⁰⁹ ».

¹⁰⁶ Entretien avec R. Waldmann, 12 décembre 2007

¹⁰⁷ Le Progrès de Lyon, 4 septembre 1978

¹⁰⁸ René Waldmann, La grande traboule, op. cit.

¹⁰⁹ Lyon-Matin, 27 janvier 1982

La constitution puis la cohésion de la métropole lyonnaise sont en partie redevables de son réseau de transport en commun dont le métro constitue l'armature principale. « Le but premier de la ligne A de métro fut de redonner un cœur à l'agglomération en le rendant accessible face à la péri-urbanisation et à l'éclatement de son cadre. Un tel recentrage a néanmoins eu pour résultat de permettre l'intégration économique de l'agglomération, grâce à l'émergence d'un sentiment d'appartenance, conséquence d'une meilleure connaissance de la ville¹¹⁰ ». A défaut de structurer la croissance urbaine, donner un sentiment d'appartenance d'agglomération aux habitants n'est pas la moindre des ambitions. Le réseau s'étoffera progressivement par les lignes B, C, D, des prolongements et l'arrivée des tramways et des nouveaux trolleybus. D'autres contraintes techniques apparaîtront, dans un nouveau contexte local, mais ceci est une autre histoire...

¹¹⁰ Christian Montès, Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon, op. cit. p 88.

Bibliographie :

- Documentation technique SEMALY, années 60 et 70
- La grande traboule, R. Waldmann, Editions lyonnaises d'art et d'histoire, 1991
- Presse quotidienne régionale et nationale, 1967-1980
- Les transports dans l'aménagement urbain à Lyon, Christian Montès, Géocarrefour, 2003
- Entretien avec René Waldmann, 12 décembre 2007
- Entretien avec René Gimbert, 11 janvier 2008
- Revue Technica 394 janv-fev 1977 « Le métro lyonnais et la qualité de vie » : plusieurs articles
- Revue Technica 407 mars-avril 1979 « Les transports urbains à Lyon » : plusieurs articles
- « Revue Lyon 1978 : Le métro dans la ville », article de J. Arrivetz
- Etude SEMALY, 1979 : « Les usagers du métro lyonnais »
- Etude de l'Ecole supérieure de commerce pour le compte de la SEMALY, « Apprécier la connaissance du métro par les habitants de l'agglomération lyonnaise », 1979