



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901
<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Bulletin n° 29 – Janvier 2016

Edito : Liberté, Égalité, Fraternité

C'est sous le signe de la devise de notre République que la Ville de Villeurbanne, où siège notre association depuis sa création, a choisi de présenter ses vœux.

Au lieu d'insister avec lourdeur sur les événements tragiques qui ont meurtri notre pays en janvier et novembre 2015, son choix nous paraît particulièrement heureux.

C'est un choix d'espoir face aux difficultés de tous ordres, individuelles et collectives, auxquelles nous serons inévitablement confrontés en 2016, et auxquelles nous devons faire face avec courage et sérénité.

Notre époque et notre société ont leurs faiblesses. La folie des grandeurs en est une, qui est bien présente à Lyon : vouloir, à n'importe quel prix, un deuxième grand stade, ou vouloir la plus haute tour à la Part Dieu, en sont des exemples.

Mais elles ont aussi leurs forces. Sous l'impulsion des élus qui se sont succédé, des progrès significatifs ont ainsi été réalisés ces dernières décennies dans notre agglomération pour nos déplacements. Nous utilisons plus modérément nos voitures, et plus souvent les modes doux individuels (marche et vélo) et les transports en commun (voir page 2). Ce qui est à la fois bon pour notre santé, pour nos budgets, et face aux dangers du réchauffement climatique.

Les transports en commun sont également un élément fondamental de la qualité de vie et donc de l'attractivité des territoires les plus denses. Ils sont aussi un symbole de la mixité sociale, dans la mesure où ils ont vocation à être ouverts à tous, sans discrimination d'âge, de santé, de statuts sociaux ou d'origines. Et, si tout est loin d'y être parfait, ils sont le lieu de contacts et de rencontres qui peuvent favoriser, selon une formule à la mode, le « mieux vivre ensemble ». Noble ambition, jamais définitivement acquise, qui repose sur le respect par chacun des droits d'autrui et demande en permanence des efforts renouvelés.

Ils s'inscrivent donc tout à fait dans les valeurs de notre République.

Nous présentons à tous nos lecteurs nos vœux de bonheur pour 2016, pour eux mêmes, pour leurs proches et pour tout ce qui leur tient à cœur.

Et au-delà des espoirs de chacun, nous leur souhaitons d'être plus que jamais imprégnés de ces trois mots :

Liberté, Égalité, Fraternité ...

Jean Murard

Conférence sur le réchauffement climatique

Sous l'appellation de "COP 21", cette grande conférence internationale s'est tenue dans notre pays du 30 novembre au 12 décembre 2015.

Près de 200 pays, des plus petits aux plus grands, des plus pauvres aux plus puissants, avec la très grande diversité de leurs géographies, de leurs cultures et de leurs histoires, ont accepté de signer un texte commun.

Face aux risques majeurs du réchauffement climatique pour l'ensemble de notre planète, comment ne pas se réjouir de ce premier accord universel pour un combat de longue haleine ?

(suite page 2, en bas, à droite)

Avis défavorable de Déplacements Citoyens sur le projet de ZAC Part - Dieu Ouest

Ce projet de Zone d'Aménagement Concerté présenté au public jusqu'au 30 octobre 2015 couvre 38 ha, délimités à l'Est par la Gare et les voies ferrées (avec, en plus, l'avenue Pompidou entre Vivier Merle et Villette), au Sud par la rue Paul Bert, à l'Ouest par la rue Garibaldi, au Nord par le Bd Desruelle et le cours Lafayette.

Mais le périmètre dit "opérationnel" de 72 ha mentionné dans le dossier, est beaucoup plus vaste. Il englobe en outre :

- à l'Est tout le périmètre de la gare, jusqu'à la rue de la Villette, et tout un secteur délimité par l'avenue Lacassagne, l'avenue Félix Faure et la rue Jeanne Hachette

- au Sud le secteur situé entre la rue Paul Bert et la rue des Rancy

- à l'Ouest, un petit quadrilatère entre la rue Garibaldi, la rue de Bonnel, la rue Duguesclin et le cours Lafayette, qui englobe La Tour Incity et les Halles Paul Bocuse.

Face à la quasi saturation de la gare de La Part Dieu, nous avons approuvé fin 2013 plusieurs mesures qui nous paraissent aller dans le bon sens :

- la création d'une 12ème voie ferrée (la voie L),

- le projet de transfert sur les flancs Est et Ouest de la gare

des différents services qui encombrant la circulation piétonne en son sein,

- la démolition de l'immeuble situé au centre de la place Béraudier, dont on commence à découvrir les effets positifs, avec une vision mettant en valeur l'architecture d'ensemble de l'entrée de la gare, et le dégagement d'un espace plus agréable à vivre.

Aujourd'hui, en revanche, nous ne pouvons être favorables à des perspectives qui se caractérisent :

- par leur démesure (les 550 000 m2 de surfaces de bureaux en plus seraient l'équivalent de 13 tours Incity). Comme si Lyon voulait singer la Défense à Paris,

- par l'insuffisante prise en compte de la circulation des trains en gare,

- par les déséquilibres démographiques annoncés dans un quartier qui ne serait plus à l'horizon 2030 un quartier à vivre (6 habitants pour 100 actifs, salariés ou non, dans les projections avancées),

- par la destruction d'espaces verts au sol,

- par un réaménagement problématique des voies de circulation routière franchissant les voies ferrées au sud de la gare, avec le rétrécissement envisagé de 5 à 2 voies de l'avenue Pompidou et le percement de la rue Bouchut. Ce qui conduirait à remplacer la voie de circulation Pompidou - Vivier Merle - Servient par une voie Pompidou - Vivier Merle - Bouchut - Mazonod - André Philip - Servient. Parcours inadapté à la cohabitation entre des lignes prioritaires de transports en commun (C9 et C13), des voitures particulières ou véhicules utilitaires, et des deux roues, motorisés ou non.

Aussi, avons-nous émis un avis défavorable à cette ZAC, appelant de nos vœux une densification urbaine mieux maîtrisée, afin que la Part Dieu soit, véritablement, un quartier agréable à vivre et à circulation fluide, dans une ville humaine et multipolaire.

Évolution des besoins et des pratiques des citoyens dans les transports en commun urbains :

En quelques décennies, nous avons assisté à une évolution profonde des besoins et des pratiques des citoyens en matière de transports en commun. Pour y voir plus clair, Kéolis réalise de nombreuses études dans le Grand Lyon et en a fait une présentation en mars 2015 à un large public.

En voici quelques éléments (parfois surprenants) :

- Les **déplacements domicile-travail et domicile-études** ne représentent plus respectivement que 20 % et 12 % des déplacements en TC, soit à peine un tiers du total. Ceux pour d'autres raisons (loisirs, visites familiales ou amicales, démarches, courses etc.) progressent d'année en année.

- 38 % des journées de travail commencent et finissent hors des **heures de pointe du matin et du soir**, du fait des horaires variables qui touchent un nombre croissant de personnes.

- **Les plus de 75 ans** sont plus nombreux que le total collégiens + lycéens

- 14 % des **usagers du métro lyonnais** ne le prennent que pour une station (la distance moyenne entre 2 stations étant de 800 mètres pour les 4 lignes du métro de Lyon)

- Kéolis invite les citoyens à **penser à la marche à pied** pour les courtes distances (surtout en heure de pointe)

- Plus de la moitié des usagers des TC préfèrent prendre un bus de bout en bout sans **rupture de charge**, plutôt qu'un métro plus rapide qui les oblige à une rupture de charge

- L'information des voyageurs par des **plans et des fiches horaires** (soit par internet, soit en format papier) n'est pas comprise, ou mal comprise, par les deux tiers des usagers.

- **35% des ménages de Lyon-Villeurbanne n'ont pas de voiture**, mais ils sont moins de 10 % dans certaines zones périphériques du Grand Lyon

- **75 % des Lyonnais utilisent les TCL un jour ou l'autre**. 35 % les utilisent quotidiennement.

- 60 % des usagers des TCL sont des "**baroudeurs**", qui n'en restent pas à leur quartier, mais vont dans différentes zones de l'agglomération

Enquête ménages/déplacements 2015

Le Sytral vient de communiquer les premiers résultats de l'enquête ménages/déplacements effectuée d'octobre 2014 à avril 2015, à une échelle encore plus vaste que les enquêtes de 1995 et 2006.

28 000 personnes ont été questionnées sur l'intégralité du Rhône, et sur 276 communes de l'Ain et de l'Isère.

Concernant la seule Métropole de Lyon, voici quelques données :

	2006	2015
- Nombre de voitures pour 1000 habitants	495	459
- Nombre de déplacements par jour et par habitant	3,62	3,38

Part des déplacements effectués :

en voiture	48 %	42 %
en Transports en Commun urbains	15 %	19 %
en marche à pied	33 %	35 %
en vélo	2%	2 %
divers (dont TC péri urbains)	2%	2 %

Pour Lyon-Villeurbanne, les évolutions sont encore plus spectaculaires : presque autant de déplacements en Transports en Commun urbains qu'en voiture.

Part des déplacements effectués en voiture	35 %	26 %
en Transports en Commun urbains	20 %	25 %
en marche à pied	41 %	45 %
en vélo	2%	3 %

Toutes ces données confirment la progression rapide de la fréquentation des transports en commun, et une utilisation plus modérée de la voiture.

Fréquentation TCL : en progression soutenue

Elle est mesurée en nombre de voyages, c'est-à-dire en nombre de montées dans les véhicules de transport. Un déplacement peut donc comporter un ou plusieurs voyages: en moyenne 1,65 à Lyon en 2012

Voici les principaux chiffres 2014 en millions de voyages :

Métro A : Perrache- Vaulx en Velin La Soie	66,0	
Métro B : Charpennes-Stade de Gerland	44,8	
Métro C : Hôtel de Ville-Croix Rousse-Cuire	9,2	
Métro D : Gare de Vaise-Gare de Vénissieux	76,9	
Total métro	196,9	43,6 %
Tram T1 : Confluent- Part Dieu-IUT Feyssine	26,5	
Tram T2 : Perrache-Grange Blanche-St Priest	22,4	
Tram T3 : Part Dieu-La Soie- Meyzieu Z.I.	10,4	
Tram T4 : La Doua-Part Dieu-Feyzin	21,2	
Tram T5 : Grange Blanche-Eurexpo	2,0	
Total tramway	82,5	18,2 %
Bus C3 : St Paul-Vaulx en Velin	16,1	
Autres lignes de bus	151,9	
Total lignes de bus	168,0	37,2 %
Funiculaires : St-Just et Fourvière :	4,4	1,0 %
Total TCL	451,8	100,0 %

La fréquentation totale est passée de 270 millions de voyages (source Kéolis) en 2003 :

- à 382,4 millions de voyages en 2010,

- à 439,7 millions en 2013

- et à 451,8 millions en 2014, soit une progression de 2,8 % en un an; de 18,1 % en 4 ans et de 67 % en 10 ans, qui montre à la fois l'efficacité de notre réseau, et une progression de notre culture des transports en commun.

Elle représente 334 voyages par an et par habitant des communes desservies, soit environ le double de la moyenne des autres grandes villes françaises, Paris mis à part.

La progression a été cependant moins forte en 2014 que les années précédentes, notamment grâce au succès du prolongement de la ligne de tram T4 du Jet d'Eau à La Part Dieu. Cette ligne permet à de nombreux usagers du sud-est de l'agglomération d'atteindre sans rupture de charge tout le secteur qui va de La Part Dieu et plus au nord, au lieu de prendre tour à tour la ligne D de métro et la ligne B. Pour un seul déplacement, ils ne font dès lors qu'un voyage en tram au lieu de deux en métro.

Conférence sur le réchauffement climatique

(suite de la page 1)

Après ce coup d'envoi historique, tout reste cependant à réaliser par chacun des pays signataires, pour impulser sur son propre territoire des efforts permettant de limiter les émissions de CO2 et des autres gaz à effet de serre.

Quelles décisions et quels efforts dans le domaine qui concerne notre association ? alors que le secteur des transports, gros consommateur de produits pétroliers, est en France le secteur le plus émetteur de CO2 ?

Les évolutions constatées à Lyon ces dernières années dans nos pratiques de déplacements vont dans le bon sens (cf. *ci-contre*). D'autant plus que nous bénéficions d'un réseau de transports en commun fortement électrifié : les voyages en métro, en tram, en trolleybus et en funiculaire représentant en 2014 environ 74% des voyages effectués.

Mais ce n'est pas une raison de relâcher nos efforts, si l'on veut continuer à apporter notre pierre à l'édifice d'un combat qui est mutualisé à l'échelle planétaire.

Lyon doit se mettre au " biberonnage " (par Olivier Billion)

Un bus électrique à biberonnage est un trolleybus qui se passe de l'habituel réseau de câbles suspendus, nécessaire aux trolleybus, car il est muni des dispositifs qui lui permettent de se recharger aux deux bouts de ligne pendant le repos du conducteur, et par recharge rapide à certains arrêts pendant que les passagers montent et descendent.

Contrairement aux bus électriques que l'on recharge seulement la nuit, les véhicules à biberonnage, qui se rechargent tout au long de la journée, n'ont pas de problème d'autonomie. Le poids de leurs batteries peut donc être réduit considérablement, allégeant d'autant le véhicule et sa consommation, au profit de la place pour les passagers.

Bien évidemment, un système de bus ou de BHNS (bus à haut niveau de service) à biberonnage offre sur les véhicules diesel les mêmes avantages que les bus ou les trolleybus électriques classiques : ni bruit ni d'émissions polluantes dans la ville, confort pour les passagers et le conducteur, entretien maîtrisé, etc...

Les coûts d'achat et d'entretien des câbles et des caténaires, ainsi que l'achat et le recyclage des batteries, peuvent être réduits par rapport aux systèmes électriques traditionnels, ce qui laisse présager à terme un coût d'exploitation global favorable.

Actuellement objet de recherches et de tests chez tous les grands constructeurs, le biberonnage est en outre susceptible d'être maîtrisé assez rapidement par les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité), lesquelles sont déjà très habituées à l'électrique. Mais où en est la mise au point de cette nouvelle technologie ? Sur quels constructeurs et fournisseurs peut-on s'appuyer pour d'éventuelles premières expérimentations à Lyon ? Listons quelques états d'avancement :

1- Système Primove EMIL, testé depuis 2013 par Bombardier à Brunswick en Allemagne : quelques bus à biberonnage, qui se rechargent par induction au sol (charges pas très rapides et relativement délicates...),

2- Système SRS de Alstom, annoncé en 2015, de recharge par contact avec des plaques électriques au sol,

3- Système de biberonnage e-BRT de Siemens qu'Amiens va prochainement tester avec 2 bus articulés 100% électriques sur une ligne de 6,5 km,

4- Système WATT de PVI : avec l'aide de l'ADEME et de Transdev, Lignedazur fait fonctionner depuis plusieurs années entre les 2 terminaux de l'aéroport de Nice un bus électrique qui se recharge à chaque arrêt 10 sec au moyen d'un bras articulé qui contacte une borne électrique. PVI passe à l'industrialisation du procédé,

5- Bolloré a mis en démonstration sur les Champs Elysée pendant la COP21 un bus, dont le biberonnage se fait grâce à un bras articulé de la station de recharge. Sans rails ni caténaires, il reviendrait " 5 à 10 fois " moins cher qu'un tramway,

6- Ce sont les TPG (Transports Publics de Genève) qui semblent actuellement, avec du matériel ABB, les plus avancés. Après avoir fait fonctionner deux ans un démonstrateur entre Palexpo et l'aéroport de Genève (8.000 km effectués et 4.000 charges), ils équipent pour une mise en service fin 2017 leur ligne périphérique N° 23 de 13 km avec du matériel ABB (11 bus articulés à biberonnage de 18 m et 140 passagers ; 2 recharges en fins de ligne, 9 dans le sens de la montée et 4 dans celui de la descente ; bras rétractable sur le toit qui se connecte à un rail des stations de recharge ; batteries lithium-oxyde de titanate d'une tonne acceptant une charge très rapide et prévues pour supporter le nombre de charges nécessaires à 10 ans d'exploitation...).

Dès les systèmes de biberonnage suffisamment industrialisés, le coût total de possession (investissement + exploitation) devrait devenir inférieur à celui d'une ligne de trolleybus classiques, le remplacement à terme des flottes de bus diesel devient donc possible, de même que l'équipement de nouvelles lignes en biberonnage et non plus en trolleys traditionnels.

Lyon prépare la création d'une ligne périphérique allant de Debourg aux Hôpitaux Est, avec prolongement souhaitable dès que possible jusqu'à La Doua à travers Bron et Villeurbanne. Une telle ligne circulaire de 12 km, avec correspondance aux 10 lignes fortes radiales de l'est lyonnais (métros, trams, C3) est réclamée sous le nom d' "axe fort A7" depuis les années 1990. Un équipement tramway est actuellement à l'étude pour la seule portion Debourg-Hopitaux, la traversée de Villeurbanne étant repoussée aux calendes grecques.

Mais ce projet de ligne forte périphérique ne serait-il pas pour la Métropole l'occasion de tester aux meilleures conditions, et en relation avec les meilleurs fournisseurs la technique nouvelle du biberonnage ? Sauf à prouver que l'intensité du trafic nécessite impérativement un tramway sur la portion Debourg-Hopitaux, peut-être une ligne de bus à biberonnage articulés pourrait-elle suffire pour desservir la totalité des 12 km envisagés, lesquels seraient plus faciles à traverser sur la voirie étroite de Villeurbanne avec un bus qu'avec un tramway ? Nous espérons que le Sytral prendra la peine d'évaluer au mieux, fonctionnalités, coûts et délais de réalisation des différentes solutions.

Part Dieu vu par les architectes et urbanistes (par Jean-Claude Reverchon)

L'Association Urbanisme et Architecture qui était invitée à la réunion d'échanges organisée par DC le 1^{er} décembre 2015 a exposé le contenu de sa contribution à la concertation relative à la ZAC Ouest ; Il en est repris ici quelques points marquants De leur avis il faut sortir du **périmètre trop restreint de la Part Dieu** et s'inscrire dans le cadre plus global de l'ensemble de l'agglomération.

Il convient aussi d'**établir une véritable concertation** avec toutes les parties concernées alors que certains projets sont déjà en phase d'études très avancée voire même commencée.

Plus fondamentalement ils posent la question de la **pertinence des tours**. Tout d'abord du point de vue économique sont-elles adaptées au marché de l'immobilier local ? Une grande tour convient au siège d'une très grande société de taille internationale pour réunir dans le même lieu ses organes de direction et donner une image de son renom et de sa puissance. Aucune grande société de taille mondiale ne déménagera son siège à Lyon ; tout au plus installera-t-elle au gré des opportunités, des services du siège ou des directions locales ; c'est le cas déjà de certaines administrations et d'entreprises du secteur publique pour lesquelles la gare offre un rapide accès depuis le siège parisien. Mais ces **implantations** sont **volatiles** et les exemples ne manquent pas de grands noms qui ont quitté une implantation lyonnaise. Les grandes entreprises lyonnaises ont, elles-mêmes, leur propre siège quelque part dans l'agglomération et ne voient sans doute pas l'intérêt d'en changer. Au plan économique les **charges très élevées** d'un immeuble de grande hauteur constituent en elles-mêmes un facteur dissuasif.

Ils s'inquiètent également des conditions de circulation routière dans un quartier qui deviendrait **surdensifié**, sans parler des conséquences qu'aurait un rétrécissement de l'avenue Pompidou.

Enfin une multiplication des tours, qui plus est sans cohérence spatiale, aurait, selon eux, un effet désastreux sur ce qui fait le caractère d'un **paysage urbain** marqué par son bâti mais plus encore par la topographie spécifique et si particulière de Lyon. Il ne faudrait pas négliger à ce propos le risque encouru par rapport aux exigences du **classement Unesco**. Le vaste secteur protégé de la ville, élu à cette distinction, serait impacté par des perspectives incongrues, comme c'est déjà le cas avec la tour Incity.

D'aucuns condamnent ce suivisme du modèle tours " fané et dépassé, incarnation fantasmée d'une affirmation de puissance et de modernité, incohérent avec la construction d'un avenir compatible avec le développement durable" (Laurent Dumas).

Notre débat du 1er décembre 2015 sur l'avenir des transports à la Part Dieu

Pour traiter ce sujet, nous nous sommes extraits des perspectives démesurées présentées par la Métropole dans son projet de ZAC Part Dieu Ouest (*voir page 1*) qui nous paraissent incompatibles avec l'état de quasi saturation de la Gare.

C'est donc à partir d'une hypothèse de densification plus réaliste du quartier, surtout en matière de surfaces de bureaux, que nous nous sommes interrogés en introduction :

- sur la capacité de nos infrastructures de transports à répondre à une augmentation des besoins,
- sur la capacité de la voirie à faire face à une circulation routière que nous souhaitons maîtrisée.

Mis à part quelques bémols, principalement sur la ligne de tram T3, le renforcement, existant ou programmé, de notre réseau TCL dans le secteur, nous donne des réserves de capacité significatives. Le cas le plus spectaculaire est la ligne de métro B, dont l'automatisation prochaine (sans conducteur) devrait permettre d'atteindre un cadencement d'une rame toutes les 1mn 40 au lieu de 3 mn aujourd'hui.

Pour la circulation routière, surtout celle Est-Ouest, le principal risque serait de voir se réaliser le rétrécissement de l'avenue Pompidou, et la déviation de la circulation sur un axe Pompidou-Servient passant par la rue Bouchut et son prolongement, la rue Mazonod, prévus dans le projet de ZAC (*voir page 1*)

C'est en réalité la circulation des trains dans la gare qui est la difficulté majeure, et qui a été au cœur des échanges fournis qui ont suivi notre introduction. Avec notamment la participation d'**Eugène Gachon**, président délégué d'Urbanisme et Architecture, et architecte de la construction de la gare actuelle, et de **Maurice Debrand**, responsable de la mission Nœud Ferroviaire Lyonnais à SNCF Réseau.

(*voir page 3 «Part Dieu vu par les architectes et urbanistes » et ci-dessous les réflexions sur le futur de la gare*).

Futur de la gare de la Part Dieu

A une époque où l'automobile était encore reine, les concepteurs de la gare de La Part Dieu ont manqué d'esprit prospectif. Elle a été conçue pour 35 000 voyageurs/jour et elle en est à près de 130 000 usagers/jour, y compris les accompagnants et les échanges est-ouest par la gare. Alors qu'elle est à la limite de la saturation, la création planifiée de la voie L sera juste en mesure d'améliorer un fonctionnement souvent perturbé. Comment dès lors faire face à des augmentations de trafic, qui seraient amplifiées par les densifications prévues au dossier de la ZAC (550 000 m2 de bureaux, soit environ 50 000 emplois) ?

C'est sans doute déjà aux voies M et N qu'il faudrait penser, mais au prix de quelles emprises foncières.

L'alternative d'une gare souterraine pour des voies supplémentaires apparaît utopique sur le plan technique, autant que sur le plan financier, et fonctionnalité.

Part-Dieu se prétend la plus grande gare de correspondances de France ; comment pourraient se réaliser rationnellement et confortablement les échanges entre le

niveau actuel des quais et un niveau 25 à 30 mètres plus bas.

C'est sous la voirie existante qu'il faudrait se placer mais depuis quel point et sur quelle distance devrait-on faire descendre et enterrer ces voies supplémentaires ? Au nord, probablement dès la sortie du pont sur le Rhône. A titre accessoire, une réflexion pourrait être conduite sur l'usage de l'espace ferroviaire de l'ancienne gare des Brotteaux qui n'est utilisé que pour le stockage de rames voyageurs en temps plus ou moins limité avant leur mise à quai.

Aux contraintes spécifiques de l'infrastructure des voies, s'ajoutent les problèmes générés par la circulation piétonne dans la gare, à commencer par les voyageurs eux-mêmes ; les quais sont trop étroits. Leur élargissement par la suppression des quais de service, (quasiment inutiles dans une gare où les trains ne se forment pas et donc n'ont pas à y être avitaillés), posent de très gros problèmes en raison de la conception des sous-bassements de l'édifice.

Si l'élargissement du hall niveau zéro est judicieux (suppression ou réimplantation ailleurs de certains espaces commerciaux y compris billetterie), en revanche l'idée d'aménager une entrée voyageurs sous le pont ferroviaire Georges Pompidou est très critiquable : perte de repère par rapport au hall central (lieu de rendez vous et d'accueil à l'arrivée des voyageurs), empiètement sur une voirie déjà insuffisante entre est et ouest de la gare, inévitables stationnements de voitures pour des déposes sauvages...

D'autres questions restent posées telle la facilitation des correspondances côté Vivier Merle point central des TC desservant la gare depuis le côté Vilette point des arrivées aéroportuaires, mais aussi des usagers de cars. Seul ce côté offre les ressources d'espaces nécessaires à l'augmentation du trafic de cars souhaité par la loi Macron.

Il faudrait également envisager l'amélioration de l'accès au métro depuis le hall de la Gare.

Au plan architectural reste le problème de la lisibilité que devrait avoir la gare, tel qu'était autrefois le souci, souvent ostentatoire, qui présidait à une telle implantation dans le tissu urbain, (quelque fois même au mépris de destructions regrettables). Ici, un côté enserré dans un bâti d'une nature et de fonctions différentes ; l'autre côté pris sur une voie de circulation. Comment redonner à la gare de la deuxième agglomération française, le statut architectural et la visibilité qu'elle devrait avoir ?

Jean-Claude Reverchon

Mot du Trésorier

Le financement de notre association repose exclusivement sur les cotisations et dons de nos adhérents. Ce qui est un facteur de plus grande liberté pour nous exprimer de façon à la fois critique et constructive, auprès des pouvoirs politiques et économiques.

Nous comptons donc sur votre soutien, et vous remercions aussi de nous faire connaître à vos amis et relations. Plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés.

Le montant de la cotisation de base pour 2016 est de 20 euros (inchangé depuis 2009).

Sylvain-Pierre Fuzelier

Fondateur : Rolland MASSARD
Siège : Palais du travail
Adresse postale : Jean MURARD, président,
tél. 04 78 29 19 92
Vice-Présidents : Jean-Claude REVERCHON
Pierre-Marie SERRAND
Trésorier : Sylvain-Pierre FUZELIER
Rédaction : Monique ROVIDATI

Villeurbanne
110 rue Hénon 69004 LYON
courriel : murard3735@wanadoo.fr
04 72 44 24 51 - courriel : jeanclaudereverchon@gmail.com
06 82 01 25 17 - courriel : pmserran@club-internet.fr
2 bis rue Saint Vincent de Paul – 69008 Lyon
tél. 04 78 96 72 23 – 06 50 54 28 44
tél. 09 54 98 96 34 - courriel : m.roidati@free.fr