



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

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

Bulletin n° 31 - Janvier 2017

Edito : Droits et devoirs

Le droit à la mobilité découle directement du droit de circuler librement, figurant à l'article 13 de la déclaration universelle des droits de l'homme adoptée en 1948.

S'il s'agit là d'un droit fondamental, chacun a aussi des devoirs envers la communauté dans laquelle il vit. Un des deux articles conclusifs de la déclaration universelle, l'article 29, nous le rappelle, et il nous en précise les raisons : "*en vue d'assurer la reconnaissance et le respect des droits et libertés d'autrui et afin de satisfaire aux exigences de la morale, de l'ordre public et du bien-être général dans une société démocratique*".

68 ans après, ces grands principes gardent toute leur force, mais dans un contexte qui a beaucoup changé. Le progrès technique a entraîné un développement très rapide de la circulation des personnes et des biens, particulièrement dans les transports terrestres et aériens. Développement synonyme de liberté et de dynamisme, mais avec son lot d'effets négatifs sur le "bien-être général dans une société démocratique".

La révision en cours, pour la période 2017 à 2030, du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Lyonnaise (*voir pages 2 et 3*) est au cœur de ces préoccupations.

Face aux forts besoins, ou envies, de mobilité, elle ne pourra ignorer les impératifs de notre époque :

- obligation d'économiser l'énergie et notamment celle issue des produits pétroliers dont les voitures sont gourmandes, et dont notre pays est dépourvu,
- préoccupation de l'amélioration de la santé publique par la limitation des nuisances atmosphériques et sonores
- obligation de participer à la lutte contre le réchauffement climatique, qui s'est accentué ces dernières décennies
- nécessité aussi, à tous les niveaux, de gérer de façon responsable les finances publiques.

Ce qui implique, dans l'exercice de ce droit à la mobilité, de la modération et de l'innovation dans l'usage de la voiture, et un développement corrélatif des modes alternatifs (transports en commun sous leurs diverses formes, et modes doux actifs).

Nous souhaitons que tous ceux qui brigueront nos suffrages pour les élections présidentielles et législatives 2017, n'esquivent pas ces questions, et soient soucieux d'un bon équilibre entre les droits et les devoirs dans l'exercice de la mobilité dans notre pays.

Jean Murard

Vœux pour 2017

En ce début d'année, nous présentons à tous nos lecteurs nos vœux les plus sincères pour tout ce qui leur tient à cœur.

Notre débat du 28 novembre : Quelles réponses aux besoins de mobilité de la région urbaine de Lyon, au delà des zones les plus denses de Lyon et Villeurbanne ?

Il a été éclairé par les interventions de **Philippe Bossuet**, Directeur de la Prospective au Sytral et de **Séverine Asselot-Hurez**, Responsable au Sytral de l'enquête déplacements 2015 effectuée sur 28 000 personnes de l'aire métropolitaine lyonnaise;

(voir page 4 les principales données de cette enquête)

Ces interventions ont mis en évidence :

- la progression spectaculaire de l'utilisation des transports en commun urbains dans l'agglomération lyonnaise (c'est aussi le cas dans la plupart des grandes villes françaises depuis à peu près deux décennies, à l'exception de Saint-Étienne) particulièrement sur Lyon et Villeurbanne; dont la densité de population est de l'ordre de 10 000 habitants au km²

- et, à l'opposé, la place essentielle de la voiture dans les territoires à faible densité de population et d'emplois, dans lesquels la réponse transports en commun sous sa forme classique est inadaptée à la plupart des besoins.

Dans ce contexte, les réponses à apporter aux besoins de mobilité sont forcément très différentes selon les territoires :

- ceux du Grand Lyon, hors Villeurbanne et Lyon; peu desservis en modes lourds de transports en commun, tels le secteur Tassin-Ste Foy les Lyon-Francheville
- ceux, qui, hors du Grand Lyon, sont situés à proximité de lignes ferroviaires convergeant vers Lyon (telles les lignes Lyon-St Étienne, Lyon-Brignais; Lyon-Sain Bel, Lyon-Roanne, Lyon-Paray le Monial, Lyon-Mâcon, Lyon-Bourg, Lyon-Ambérieu, Lyon-Saint Exupéry, Lyon-Chambéry, Lyon-Grenoble- Lyon-Valence
- ceux à faible densité de population et d'emplois, éloignés à la fois du Grand Lyon et des lignes de TER (tels les secteurs de Monsols, de Saint-Jean de Bournay et une partie de la Dombes)
- ceux de l'agglomération stéphanoise, avec les effets d'entraînement, sur la fréquentation des TER entre Lyon et Saint -Étienne, pouvant résulter des progrès réalisés dans les réseaux de TC urbains respectifs des deux villes.

Parmi les nombreuses interventions qui ont suivi les exposés, citons celles de l'association "PARFER Lyon-Crémieu" qui milite pour le prolongement de la ligne de tram T3 de Meyzieu Z.I. jusqu'à Pont de Chérury, voire même jusqu'à Crémieu, sur le tracé qui était utilisé dans le passé par la ligne du CFEL (Chemin de Fer de l'Est Lyonnais).

Il convient bien sûr de vérifier l'opportunité commerciale et financière de ce prolongement, au moins jusqu'à Pont de Chérury-Est (à 12 km de Meyzieu Z.I. et au cœur d'une agglomération d'environ 20 000 habitants). Il ne présenterait pas a priori de difficultés majeures sur le plan de la faisabilité technique. Il a en revanche l'inconvénient de se trouver à cheval sur deux départements (Rhône et Isère), ce qui a compliqué singulièrement jusqu'à ce jour les processus de décisions.

Présentation du projet de PDU 2017-2030 pour l'agglomération lyonnaise

Le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) voté par le Sytral en décembre 2016 couvre quatre secteurs géographiques : **Centre** (Lyon et Villeurbanne), **Nord** (Val de Saône Caluire Rillieux), **Ouest** (des Monts d'Or à Givors, **Est** (Vaulx-en-Velin à St-Exupéry et Solaize).

Il est élaboré dans une démarche d'échange avec les élus des communes, visant les enjeux de mobilité des différents secteurs et les conséquences sur l'environnement. Il sera soumis à enquête publique le 2^{ème} trimestre 2017.

Nous résumons ci-dessous la trame de ce document de 243 pages, qui peut être consulté sur le site du Sytral.

1 - Diagnostic :

- Le centre de l'agglomération est régulièrement exposé à une pollution atmosphérique ;
- Depuis 15 ans : développement important du réseau et de l'offre des transports collectifs ;
- Réseau routier dense générant des nuisances (embouteillages, pollution) ;
- Développement important du réseau pour augmenter l'usage du vélo (usage du vélo conforté) ;
- Stationnement et partage de l'espace public encore majoritairement dédié à la voiture alors qu'il est de plus en plus sollicité par d'autres usages ;
- Recul de l'automobile confirmé ;
- Progression des transports en commun et de la marche ;
- Transport de marchandises essentiellement routier, enjeux importants pour la qualité de l'air et l'occupation de l'espace public ;
- Problématiques hétérogènes selon les territoires.

2 - Des objectifs et 4 enjeux majeurs

▪ Objectifs de répartition modale pour 2030 :

	Marche	Vélos	Transports collectifs	Voitures particulières
Situation 1995	31,50%	1,30%	14,10%	53,10% (1)
Situation 2015	34,10%	2,20%	19,80%	43,90% (1)
Objectif 2030	35 %	8%	22%	35% (1)

(1) avec les 2 roues motorisés

▪ Enjeux de santé publique et de cadre de vie :

- Réduire d'au moins 5% les km parcourus par les voitures particulières et le transport routier de marchandises,
- Réduire de plus de 85% par rapport à 2007 les oxydes d'azote liés aux transports,
- Réduire de plus de 60% par rapport à 2007 les particules fines liés aux transports,
- Réduire de plus de 35% par rapport à 2005 les gaz à effet de serre,

Remarque : les 5% de réduction de km parcourus figurant au 1^{er} alinéa ci-dessus, nous paraissent incongrus au regard des objectifs ambitieux des alinéas suivants !..

▪ Enjeux d'équité et de cohésion sociale :

Améliorer les conditions d'accès aux transports collectifs pour les personnes en situation difficile (Mobilité réduite, handicapés, public vulnérable...)

▪ Système de mobilité pensé pour l'usager et l'habitant :

Simplifier le vécu des habitants dans leur mobilité quotidienne.

▪ Système de mobilité au service de la construction d'une agglomération multipolaire et attractive :

- Organiser la multimodalité en lien avec les spécificités des territoires,
- Intégrer le transport de marchandises dans le système de mobilité en lien avec les politiques d'aménagement,
- Diminution de la place occupée par la voiture individuelle en circulation et en stationnement.

3 - Plan d'action :

Il est bâti dans le cadre de 8 axes stratégiques.

1. Une mobilité sans couture,

- Une information multimodale et accessible à tous,
- Billettique et tarifications favorisant la multi et inter mobilité,

2. Un espace public accueillant et facilitant les modes doux actifs,

- Faciliter et encourager les déplacements à pied,
- Encourager et rendre performants les déplacements à vélo.

(suite page 3)

- 3 Des transports collectifs performants et attractifs,**
 - Augmenter la capacité du réseau structurant et renforcer sa fiabilité,
 - Poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains,
 - Améliorer la performance du réseau de bus urbain,
 - Renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins,
 - Renforcer la sécurité sur le réseau TCL : voyager en toute tranquillité.
- 4 Une mobilité automobile régulée et raisonnée,**
 - Favoriser les usages partagés de la voiture
 - Politique de stationnement cohérente, favorisant la multi mobilité,
- 5 Susciter et accompagner le changement de comportements,**
- 6 Favoriser l'accès à la mobilité pour tous, aux plus vulnérables et dans tous les territoires,**
- 7 Des transports de marchandises intégrés,**
 - Améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements et équipements urbains
- 8 Modalités de mise en œuvre et financement.**

4 - Focus par secteur : Le PDU décline de façon détaillée par secteur le diagnostic et le plan d'actions.

Claude Ferrer

Périmètre du PDU

On peut se poser la question de la pertinence du choix qui en a été fait. C'est en fait le périmètre concédé actuellement à l'autorité du Sytral (et par dévolution à l'exploitant concessionnaire) augmenté de 14 communes contiguës, 8 à l'Est et 6 à l'Ouest. Proche par sa superficie de celui du SCOT (schéma de cohérence territoriale) ses limites n'en sont cependant pas identiques.

Pourquoi ne pas avoir été plus prospectif en prenant pour références des territoires plus vastes tels que ceux qui sont définis sous les appellations pôle ou aires :

LYON à dimensions variables				
Appellations/ Définitions	Nbre communes	km²	habitants	recensement
CŒUR d'agglomération : Lyon + Villeurbanne	2	62	654 000	2014
GRAND LYON = METROPOLE de Lyon	59	538	1 310 000	2014
PDU compétence SYTRAL : Grand Lyon +14 communes (8 à l'Est, 6 à l'ouest)	73	750	1 370 000	2014
SCOT	72	732	1 401 000	2014
Pôle métropolitain	173	2007	2 000 000	?
Aire Urbaine de Lyon	514	6029	2 120 000	?
Région métropolitaine lyonnaise	1000	12 300	3 200 00	?

De toute évidence les trafics actuels relevés dans le projet du PDU font la part d'autant plus belle au véhicule individuel, la voiture, que l'on est loin du cœur de l'agglomération ; cela faute d'une densité et d'une proximité de Transports en commun qui sera toujours inférieure à celle des zones les plus densément urbanisées.

Or c'est cette périphérie qui est une grande pourvoyeuse de ce trafic, et aussi celle qui connaîtra une forte croissance démographique malgré les freins à l'étalement urbain. L'extension d'infrastructures de transports en commun vers les périphéries bute sur des limites d'utilité et de rentabilité. Une des priorités est de multiplier les parcs relais à proximité des infrastructures existantes et cela pose alors certainement un problème d'investissement foncier et immobilier de grande ampleur.

Le chiffre relevé dans le projet de l'existant : 35 000 places actuelles rapportées à un trafic de 400 000 véhicules donne la mesure du problème.

Jean-Claude Reverchon

Autoroute et PDU

Le projet de PDU cite parmi les réalisations qui serait à entreprendre à l'horizon 2030 le tronçon ouest du périphérique routier (TOP), qu'il continue à gratifier de l'appellation Anneau des Sciences, terme flatteur et inadapté aux réalités qu'il recouvre.

Ce projet autoroutier de 15 km, dont 12 km enterrés, irait de la Porte de Valvert à Gerland, via l'Etoile d'Alaï, Francheville, les Hôpitaux Sud et Oullins.

Rien n'est dit sur le financement de cette infrastructure. Pourtant, son coût se situerait entre 2,5 milliards et 3 milliards et, même avec un péage pour l'utilisateur, il serait financé essentiellement par le contribuable local.

Comme tout projet autoroutier, il a vocation à drainer le maximum de circulation. Il va donc dans le sens du développement du trafic de voitures particulières et de camions. Ce qui va à l'encontre des objectifs affichés dans le projet de P.D.U.

Jean Murard

Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise

Principaux enseignements :

(Chiffres issus de l'enquête du Sytral et de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine de Lyon)

Périmètre d'enquête de 569 communes, de 2,3 millions d'habitants et 1 million de ménages disposant de 1,25 million de voitures

- 16400 ménages et 28200 personnes interrogées d'octobre 2014 à avril 2015
- 7,6 millions de déplacements quotidiens. Depuis 2006, diminution de 6 %.
- la distance moyenne parcourue par déplacement a augmenté de 2 km depuis 2006
- 62 minutes par jour pour se déplacer (6 mn de moins qu'en 2006).
- 53,5 % de déplacements en voiture, soit 6 points de moins qu'en 2006
- 13,4 % des déplacements en transports collectifs : augmentation de 3 points depuis 2006
- Les habitants effectuent 844 000 déplacements par jour en TC urbains.
- Sur le réseau TER, on compte 85 500 voyages par jour, soit une augmentation de 80 % depuis 2006.
- 35 000 voitures stationnées en parcs relais, soit 15 000 de plus qu'en 2006.
- 30,1 % des déplacements se font à pied et 1,3 % à vélo.



Le périmètre de l'Enquête déplacements 2015

Déplacements :

- Un chiffre : 32 % des 18-24 ans n'ont pas le permis
- Le diesel représente 63 % des véhicules contre 31 % pour le sans plomb (correspond à la moyenne nationale, source INSEE 2015)
- 7,6 millions de déplacements quotidiens dans le périmètre de l'enquête
- 70 % de ces déplacements sont mécanisés
- Près des deux tiers des habitants réalisent 1 à 4 déplacements par jour
- 74 % des conducteurs sont seuls dans la voiture et 96 % pour aller sur le lieu de travail
- Deux tiers des déplacements à destination du travail se font en voiture
- Covoiturage en fort développement
- 63 % des déplacements obligés se font entre 7h et 9h
- 44 millions de km parcourus chaque jour dans le périmètre en voiture et 23 millions de km parcourus en TC urbains et péri urbain
- Plus de la moitié des trajets font moins de 3 km
- Les TC représentent environ un tiers des km parcourus alors qu'ils correspondent à 13,4 % des déplacements.

Usage des déplacements :

- Un habitant réalise environ 1,9 déplacement en voiture par jour
- 34 % des usagers des TC urbains sont abonnés : 430 000 habitants sont abonnés
- 85 500 voyages par jour en trains et cars TER
- 44 % des habitants pensent être bien ou très bien desservis en TC
- 35 % des non usagers des TC trouvent l'offre inadaptée
- Près de la moitié des habitants proposent d'améliorer la fréquence, la rapidité et la fiabilité des TC
- La pratique de la marche a légèrement progressé de 2006 à 2015 : de 1,02 à 1,07 déplacement par habitant
- 97 000 déplacements par jour à vélo et 39 500 en deux-roues motorisées (stable depuis 2006)
- Chaque jour : 35 000 véhicules sont stationnés pour réaliser une correspondance
- Les déplacements intermodaux ont progressé de 40 % entre 2006 et 2015

Pierre-Marie Serrand

Quid des téléphériques et des télécabines urbains ?

Dans le Projet de PDU de l'agglomération lyonnaise (243 pages), on rencontre 50 à 200 fois les mots voiture, bus, métro, tram, train, vélo, mais aucun des mots téléphérique, télécabine, ou câble. Pourtant, dès les élections municipales de 2014, et alors que ce n'était encore ni vraiment à la mode, ni rendu possible par la législation française, plusieurs projets avaient été évoqués pour et autour de notre métropole. Prenons le peine de quelques considérations générales...

Franchir des obstacles à l'aide d'un câble aérien a toujours existé. Mais cette technique s'est beaucoup développée à partir du 19^e siècle, pour des emplois industriels, puis touristiques en montagne notamment. Dès 1934, Grenoble avait un téléphérique. Toulon, Barcelone, Coblenze, Bolzano, Londres, New-York, proposent aussi désormais un voyage aérien magnifique et sûr, qui permet de survoler la ville. Mais, à leur utilité touristique, généralisée par les sports d'hiver, les matériels de transport par câble aérien (TpC), qui sont de plus en plus performants et fiables, ajoutent désormais une utilisation nouvelle : ils sont devenu aussi des moyens de transport en commun (TC) modernes et pertinents pour les villes et les agglomérations.

Les Transports par câble aérien offrent en fait une famille très large de produits et de solutions, adaptables techniquement à de nombreuses situations géographiques (fleuves, montagnes...), mais désormais aussi, urbaines ou péri urbaines (survol ou franchissement de voies ferrées, de routes, d'autoroutes, de friches industrielles ou même de zones habitées...). Toutes les configurations méritent d'être étudiées : mono, bi ou tri-cables... cabines de 6 à 200 places qui peuvent s'arrêter aux stations... pylônes et stations en nombre, taille et dimensions variables... vitesses adaptables, continues ou non... Si le projet s'avère pertinent, une réalisation bien conçue sera parfaitement maîtrisée par le fabricant (Doppelmayr, Poma, etc...), ainsi que par l'exploitant, qui est souvent un gestionnaire public. Mais une fois construit, le système sera limité dans son évolution.

Téléphériques et télécabines peuvent donc désormais entrer en concurrence (ou en complémentarité) avec les autres TC, tels que Bus, BHNS, ou même tramways, avec des avantages et des inconvénients spécifiques : extraordinaire capacité de survol et de franchissement, qui leur permet de s'insérer en ligne droite dans les environnements les plus brouillés... limitation de leur emprise au sol le long du parcours, mais nécessité de choisir très attentivement l'emplacement des stations... raccourcissement important de certains temps de trajet... sobriété remarquable en énergie, émission de polluants et gaz à effet de serre... frais de fonctionnement et d'entretien réduits... montant d'investissement parfois très favorable par rapport aux solutions concurrentes. Selon les besoins et les contraintes existantes, la vitesse peut aller jusqu'à 25 km/h et le débit jusqu'à 5.000 personnes /H /sens. Calme, sécurité et confort des passagers urbains sont désormais garantis, ainsi qu'une vue agréable, occultée seulement lorsque nécessaire pour la tranquillité des riverains.

De nombreuses villes du monde ont depuis quelques années su profiter des qualités particulières des transports publics aériens par câble, pour traverser un fleuve, gravir une montagne, ou désenclaver des quartiers éloignés du centre ville, peu accessibles par des routes encombrées. Medellin (6 lignes de télécabines, 1 à 2 millions de personnes transportées par mois), La Paz (3 lignes, 10 km, 11 stations, 440 cabines, et bientôt beaucoup plus), Saint Domingue (une ligne de 5 km desservant le quartier NE à raison de 3000 pers /H /sens), Rio de Janeiro (les favellas en 15 min au lieu d'une heure), Caracas, Portland, Alger, Ankara, Nizhni-Novgorod (Ru), Tchongking (Ch), construction d'une liaison internationale interurbaine au dessus du fleuve Amour... Des projets existent à New-York, Jérusalem, Chicago, Moscou, etc... Utilisé pour les villes, le transport par câble aérien n'a donc désormais plus rien d'expérimental...

Mais quelle pourrait être l'utilité pour nos propres villes ? Le Grenelle de l'environnement a compris les potentialités des transports urbains par câble aérien pour desservir d'une manière très écologique les zones excentrées, en faisant fi de la saturation des voies de communication existantes. Une loi du 17 août 2015 et ses décrets d'application permettent désormais le survol, par les installations déclarées d'utilité publique de transport par câble, de différents territoires (y compris habitations). En janvier 2015, RATP et Poma ont signé un accord de développement conjoint international. Le STIF (syndicat des transports de l'Île de France) étudie 11 projets de TpC sur son territoire, dont 4 ou 5 viendront vraisemblablement à terme. Le Téléval, projet le plus avancé, attendu avec impatience par la population, prévoit des cabines de 10 places pour franchir 4,5 km d'autoroutes, de voies ferrées et de rivière entre Créteil et Villeneuve-St-Georges afin de faciliter des déplacements actuellement très difficiles. Ce Téléval vient d'être renommé Câble A, laissant présager de futurs Câbles B, C, etc... Suite à la mise en service en novembre dernier du téléphérique de Brest, des projets sont aussi à l'étude à Grenoble, Toulouse, Orléans, Perpignan (enquête 1188 votants : 44% pour, 47% contre, pétition contre de 45 personnes).

Olivier Billion - 06 89 33 89 74

Saint-Étienne et Lyon

Deux villes ne sont jamais tout à fait comparables. Elles diffèrent les unes des autres par leur histoire, leur géographie, leur culture, leur économie, leur taille, leur urbanisme, leur densité de population etc. C'est bien sûr le cas de Saint-Étienne et de Lyon, deux villes très différentes, qui appartiennent à la même région urbaine.

Qu'il nous soit permis cependant de les comparer en ce qui concerne la dynamique "transports en commun".

En 17 ans, de 1997 à 2014, suite à la construction de nouvelles lignes fortes de métro, tram ou de bus, l'on a assisté à une progression spectaculaire de l'utilisation des transports en commun urbains dans la plupart des grandes villes françaises (sources : Certu/Cerema) :

Le nombre de déplacements en TC par habitant a ainsi progressé :

- de 98 % à Lille
- de 79 % à Bordeaux
- de 74 % à Strasbourg
- de 68 % à Montpellier et Rennes
- de 64 % à Lyon, qui partait pourtant d'un niveau déjà élevé en 1997 suite à la mise en service de nos 4 lignes de métro à partir de 1978
- de 59 % à Grenoble
- de 47 % à Toulouse
-
- de 14 % à Clermont
- de 9 % à Marseille, qui avait mis en service son métro dès la fin des années 1970, comme à Lyon.

Seule exception dans ce panorama, régression de 21 % pour le réseau de St Étienne, qui a vécu jusqu'en 2006 avec sa seule ligne historique de tram, traversant l'agglomération du Nord au Sud, et qui n'a commencé à réagir qu'en 2006 avec la construction de 2 km de ligne nouvelle pour desservir en tram la gare de Châteaureux .

Une grande partie des élus de l'agglomération stéphanoise n'a eu de cesse depuis environ 30 ans de réclamer une deuxième autoroute entre St Étienne et Lyon (en réalité de La Fouillouse à Brignais) mais ils ont été, parallèlement, très timides au niveau de la restructuration et du développement des transports en commun.

Et la part modale de la voiture a encore fortement progressé entre 2001 et 2010, dates des deux dernières enquêtes déplacements réalisées sur le bassin stéphanois.

Il y a donc lieu de se féliciter du projet en cours, de prolongement de 4,3 km de la ligne de tram T3, qui relie actuellement le sud de la ville à la gare de Châteaureux, de la dite gare à La Terrasse (au nord de la ville); pour atteindre près de 9 km. La mise en service est prévue fin 2019.

En revanche, nous restons très critiques sur le projet d'une deuxième autoroute entre les deux villes, qui serait une invitation à moins utiliser les T.E.R. Et qui, par ailleurs, engendrerait de gros prélèvements sur des terres agricoles, tout en étant financée principalement par le contribuable.

Part modale des voitures selon les territoires

Globalement, l'enquête déplacements réalisée en 2015 a mis en évidence une part modale des voitures de 53,5% du nombre de déplacements effectués (voir page 4)

Cette moyenne recouvre de gros écarts :

26 % pour Lyon Villeurbaine (environ 650 000 habitants),
61 % environ pour le reste du Grand Lyon, plus 8 communes de l'Est Lyonnais, et 6 des Monts du Lyonnais, (environ 720 000 habitants).

67 % environ pour les autres territoires peu denses et beaucoup plus excentrés (environ 960 000 habitants).

Ces pourcentages illustrent les problématiques de déplacements très différentes selon les territoires.

Développer la fréquentation des T.E.R.

Plusieurs indicateurs mettent en évidence la progression des deux dernières décennies

1. La fréquentation des T.E.R. (trains ou cars) sur l'ensemble de l'ex Région Rhône-Alpes, mesurée en voyages/km, a plus que doublé entre 1997 et 2013.

2. Malgré la régression constatée en 2014, dont une des causes est la concurrence du co-voiturage, le nombre de voyages/jour a progressé ainsi en 10 ans, de 2004 à 2014 :

	2004	2014	Variation
Lyon-St Étienne	13 700	17 703	+ 29 %
Lyon-Roanne	4 900	8 115	+ 68 %
Lyon-Villefranche-Mâcon	9 400	17 610	+ 87 %
Lyon-Bourg	5 700	7 730	+ 36 %
Lyon-Ambérieu-Culoz	7 700	9 591	+ 25 %
Lyon-Bourgoin-Grenoble	18 700	25 280	+ 35 %
Lyon-Vienne-Valence	13 300	17 731	+ 33 %
Total des 7 destinations :	73 400	103 760	+ 41 %

3. 85 500 voyages par jour auraient été effectués en T.E.R. sur le périmètre de l'enquête déplacements réalisée en 2015 sur l'aire métropolitaine lyonnaise (cf page 4). Ce qui représenterait 80 % de plus qu'en 2006.

Pour continuer sur ces bonnes trajectoires, c'est à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité organisatrice légale, et à son principal opérateur, la SNCF, d'agir. En mettant les moyens permettant d'apporter une réponse efficace aux besoins de tous les utilisateurs, ceux d'aujourd'hui et les utilisateurs potentiels.

Mot du Trésorier

Le financement de notre association repose exclusivement sur les cotisations et dons de ses adhérents.

Pour nous permettre de nous exprimer plus librement auprès des décideurs politiques et économiques, nous vous remercions de nous soutenir et de nous faire connaître. Plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés.

Le montant de la cotisation de base pour 2017 est de 20 euros (inchangé depuis 2009)

Sylvain-Pierre Fuzelier

15 rue Frédéric Mistral – 69300 Caluire

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
15 rue Frédéric Mistral - 69300 Caluire - 06 50 54 28 44
09 54 98 96 34 - courriel : m.rovidati@free.fr