



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

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

Bulletin n° 30 - septembre 2016

Edito : Transports des villes et transports des champs

La France, comme tous les pays du monde, est marquée par un phénomène d'urbanisation continue, avec des agglomérations de plus en plus étendues; et des campagnes qui ont tendance à se vider.

Les grandes villes, surtout dans leurs parties les plus denses en habitants, emplois et établissements scolaires ou universitaires, sont le domaine par excellence des transports en commun, de la marche et du vélo. Elles ont donc le devoir de déployer les moyens utiles au développement de ces modes vertueux. Elles se doivent parallèlement de modérer l'usage de la voiture, qui est un extraordinaire moyen de déplacement, mais qui, malgré les progrès technologiques réalisés, reste une machine énergivore, qui provoque des embouteillages, engendre des pollutions (oxydes d'azote, particules fines etc.) et émet du CO2.

Les territoires à faible densité, en revanche, se prêtent beaucoup plus difficilement à une mobilité vertueuse. Les transports en commun, sous leur forme classique, ne peuvent, sauf exception, constituer une bonne réponse aux besoins, et les distances à parcourir sont souvent trop importantes pour se prêter à un usage des modes doux actifs individuels que sont la marche et le vélo. Malgré une pratique plus fréquente du co-voiturage, la voiture y est donc reine.

Comment dès lors, progresser dans tous les territoires, pour les déplacements à l'intérieur de chacun d'eux, et aussi pour les déplacements entre ceux les moins denses et ceux les plus denses ?

Nous apporterons notre pierre à cette réflexion lors de notre **débat-échange du mercredi 30 novembre de 18h à 20h à Villeurbanne**, auquel nos lecteurs sont invités.

Nous nous appuyerons pour cela sur les résultats détaillés de l'enquête ménage/déplacements réalisée par le Sytral en 2015, qui ont été publiés début septembre. Cette enquête a eu le mérite de porter sur un territoire qui englobe non seulement l'agglomération lyonnaise, mais la totalité des communes du Rhône, et 276 communes du Nord Isère et du Sud de l'Ain. Elle représente donc un excellent outil pour faire émerger des pratiques meilleures, à partir des logiques respectives des transports des villes et des transports des champs.

Jean Murard

Navettes sans conducteur à la Confluence

Deux navettes électriques d'une capacité de 15 places chacune, circulent sans conducteur, depuis début septembre sur une longueur de 1300m du Confluent à l'Hôtel de Région, en passant par les quais de Saône et la Place Nautique (4 arrêts intermédiaires)

Elles sont gratuites pour les usagers, et ont à leur bord un agent chargé de veiller à leur bon fonctionnement et au confort des passagers.

Nous invitons nos lecteurs à les utiliser, et à nous faire part de leurs réactions sur cette expérience qui est à la pointe des innovations en matière de transport.

Une rame de 4 voitures sur le métro D

Fin juillet, une rame de 4 voitures (au lieu de deux) a circulé sur la ligne D, en conditions réelles, avec des passagers de la gare de Vaise à la gare de Vénissieux.

Il s'agissait d'essais, avec comme objectif, à terme, d'augmenter les capacités de la ligne la plus fréquentée du réseau, surchargée en heures de pointe entre Gorge de Loup et Grange Blanche.

Mettre des attelages de deux fois deux voitures, permet de doubler la capacité, si l'on maintient la même fréquence qu'aujourd'hui (un passage toutes les 1mn40s) Comme les besoins ne vont pas doubler d'un seul coup, le Sytral pourra réduire les fréquences de passage d'aujourd'hui, tout en augmentant la capacité globale.

Aujourd'hui des rames de deux voitures passant toutes les 1mn40s, représentent une capacité horaire de 350 places x 36 passages à l'heure = 12 600 passagers

Demain, par exemple, des rames de quatre voitures passant toutes les 2mn30s, représenteraient une capacité horaire de 700 places x 24 passages à l'heure = 16 800 passagers.

Déplacements Citoyens appelle de ses vœux une accélération de ce processus de renforcement des capacités de la ligne D.

Non à une deuxième autoroute entre St Étienne et Lyon

Bien qu'elle n'ait pas de compétence spécifique en matière de construction d'autoroutes, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a pris la décision de soutenir et de participer, à concurrence de 131 millions, au projet de construction de l'A 45, une deuxième autoroute entre Saint Étienne et Lyon. Ou plus exactement entre La Fouillouse et Brignais, distants respectivement de 7 km et 14 km des centres villes des deux agglomérations.

Outre les dégâts environnementaux directs qu'elle causerait dans les coteaux du Jarez et les coteaux du Lyonnais, l'A 45 serait une invitation à utiliser davantage l'outil automobile à la place des trains express régionaux, lesquels assurent environ 120 liaisons par jour entre les deux agglomérations et vont de centre ville (St Étienne Châteaureux) à centre ville (Part Dieu ou Perrache).

Alors que les institutions régionales ont compétence légale en matière de transports inter urbains et péri urbains, et ont le devoir de les soutenir et de les financer, ce soutien à une infrastructure ayant vocation à concurrencer le train, est incompréhensible.

Il se situe encore dans la philosophie de la deuxième partie du XXème siècle, et va à l'encontre des objectifs actuels visant à modérer l'usage de la voiture.

Ajoutons que, dans un contexte de fort endettement de l'Etat et des collectivités territoriales, le projet serait financé à raison d'au moins 800 millions par des fonds publics, soit au minimum pour les 2/3 de son coût prévisionnel.

Requalification de l'axe A6/A7 de Limonest à Pierre-Bénite, via le tunnel de Fourvière

Ce projet d'une grande actualité a fait l'objet du débat que notre association a pour coutume d'organiser à l'occasion de son assemblée générale annuelle

En dehors de notre contribution qui a fait l'objet de la projection d'un **diaporama accessible sur notre site**, nous avons eu les participations de Mr Bernard Girard de l'association DARLY, de MM. Labry et Chambe de la Métropole et de l'association Architecture et Urbanisme (présidée par M. Gachon).

L'objectif de cette requalification est la réappropriation par la métropole de Lyon de cet axe en tant que voirie urbaine afin de désenclaver la confluence et d'accentuer la tendance à réduire l'usage de la voiture au bénéfice des transports en commun ; cette tendance se traduit depuis 10 ans dans les chiffres révélés par l'enquête ménages/déplacements de 2015 ainsi que dans les statistiques des TCL. Ces dernières font état d'une spectaculaire progression de 67% depuis 2003 du nombre de voyageurs sur le réseau urbain lyonnais.

Le tunnel de Fourvière dont il a été montré sur un graphique le très grand nombre d'affluents et d'effluents du trafic qu'il recueille, se révèle le point le plus critique de cet axe. Son trafic se maintient à 115 000 véhicules/jours, une moyenne qui dissimule d'énormes variations journalières et saisonnières. Le trafic de transit (régional, national, international) intervient pour environ 15%, soit 20 000 v/j sur ce total.

Quels aménagements envisager pour parvenir aux objectifs que l'on se fixe ? tels ont été les éléments du débat : répartition de la largeur voirie en fonction des différents modes de déplacements, vitesses, aménagements spécifiques pour modes doux et transports en commun (avec des propositions, tronçon par tronçon, de Bernard Girard, de DARLY) etc.

Mais les recommandations recueillant l'unanimité sont celles relatives au déport du transit : aménagement des itinéraires évitant la traversée de la ville, en premier lieu le prolongement de l' A 432 et son raccordement à l'A46 au-delà de son aboutissement actuel sur l'A43 (autoroute vers Grenoble/Chambéry), au sud de Saint Exupéry. Ce projet en cours d'étude pose cependant le problème de l'acceptation d'un trafic supplémentaire possible de 20 000 véhicules sur la partie Sud de l'A46, et des modalités du raccordement, A46 /A6 à Chasse. Ce déport du transit à l'Est, compte tenu de l'augmentation qu'il entraîne en matière de distance, à défaut de temps de parcours, pour les usagers, implique en outre des mesures d'incitation : gratuité de l'A46 Nord, a contrario péages pour le passage du transit par le tunnel de Fourvière.

En conclusion, si l'Etat ne semble pas avoir mis d'entraves à la rétrocession de l'axe A6/A7 dans sa traversée urbaine, il devra être très attentif à ce que le bouchon lyonnais ne migre pas de Fourvière à un autre endroit. Il aura à en prendre la part qui lui revient pour les investissements qui seront à faire.

Il en va d'une quasi obligation, non seulement à l'égard de la région et de la France, mais aussi à l'égard des pays qui n'ont pas d'alternative dans certaines de leurs liaisons internationales que de passer par le couloir rhodanien, ainsi qu'il en est, par exemple, de l'Angleterre vers l'Italie ou de l'Allemagne vers l'Espagne.

Jean-Claude Reverchon

La Part-Dieu au futur.

Les concepteurs :

*La Part-Dieu, la vitrine au futur du Grand Lyon
Autour de vraies questions de qualité de vie
Une offre culturelle et de loisirs choisie
Bureaux et logements y sont à profusion
Piétons vélos bus trams vivent en harmonie
Au pied de tours de verre orgues en symphonie
La gare évidemment rythme la partition
Offrant à l'utilisateur libre circulation.*

Les lyonnais :

*Présentation bien embellie
L'aménageur sciemment oublie
Qu'à doubler l'aire des bureaux,
Les trains, bus et trams dans la ville
Ne suivant pas au même niveau,
Provoqueraient bouchons en file.
L'accès de gare supplémentaire
Ouvert avenue Pompidou
Embouteillera cette artère
Y compris pour les modes doux :
De ce projet nous prescrivons
Sans hésiter pur abandon.*

Les concepteurs :

*Un beau quartier à vivre, habiter, travailler ;
Commerces accueillants, activités, détente
Flâner, se déplacer, visiter, festoyer,
De grands espaces verts pour combler les attentes
Des piétons de passage avides de grand air,
Familles en besoin de s'esbaudir plein air.
Depuis la rue Bouchut, désormais prolongée,
L'horizon montrera belle ligne étudiée.*

Les lyonnais :

*Ces bâtiments grande-hauteur
Déséquilibrent le secteur
Tours plus hautes que les étoiles
Comme des mâts, bateaux sans voiles ;
Un grand espace engazonné,
Arboré, d'ambiance agréable,
Dans cette étude est amputé.
Cette ablation non acceptable
Voit disparaître un poumon vert.
Sa substitution sur toiture
Est un subterfuge pervers
Dont nous souhaitons réécriture.*

*Maître d'Ouvrage et concepteur
Tenez mieux compte des idées,
Aussi de l'utilisateur
Des erreurs seront évitées*

Claude Ferrer

Veut-on faire de Lyon une ville vraiment cyclable ?

A **Copenhague**, agglomération de 1,6 million d'habitants, plus de 30% des déplacements quotidiens sont effectués en vélo, et plus de 50 % dans le centre de la ville. Copenhague est en effet devenue au fil des années, la " capitale européenne du vélo " Quel est son secret ? Pourquoi y pratique-t-on autant le vélo ? Réponse des édiles : " Parce que **c'est le mode de déplacement le plus simple, le plus rapide, le moins cher et le plus sûr**. Copenhague est une ville au trafic apaisé ". Que le temps soit maussade, ensoleillé, enneigé ou venteux, dans tous les quartiers, des centaines de personnes de tous âges pédalent à bonne vitesse sur de larges pistes peintes en bleu, aussi droites que possible et sans discontinuité, pour que la sécurité soit assurée, une vitesse élevée d'au moins 20 km/h possible, et que l'on puisse s'y doubler ou s'y croiser facilement, éventuellement avec une petite roulotte pour son bébé ou ses paquets.

A **Amsterdam**, avec une voirie vélo plus sommaire, 60 % des 800.000 habitants de la ville enfourchent quotidiennement leur vélo pour foncer sur l'une des pistes cyclables parfois étroite ou tortueuse qui sillonnent la ville. Ils n'ont aucune pitié pour un éventuel piéton ou pour une automobile qui s'aventureraient à leur faire obstacle. Dans les quartiers excentrés, l'automobile reste toutefois plus présente...

A **Londres**, malgré le péage urbain, la circulation et la pollution sont devenues insupportables. Même les innombrables petits bus rouges ont parfois du mal à se faufiler, et faire du vélo est presque kamikaze. 2% toutefois de part modale pour ce mode de déplacement à l'utilité irremplaçable pour ses adeptes. Prise à la gorge, la mairie de Londres veut développer le vélo, et vient de lancer la construction d'une " **autoroute à vélos** " large de 4 mètres et longue de 35 km pour traverser la ville d'est en ouest et du nord au sud en passant par le centre. Une nouvelle méthode pour amener en centre ville une partie des 50% de Londoniens qui s'y rendent quotidiennement...

Paris aussi veut développer l'utilisation du vélo, visant à faire passer sa part modale de 5% à 15% en 2020. Pour cela, il faut améliorer la sécurité et l'efficacité des déplacements en vélo. Sont prévus de développer le réseau cyclable secondaire pour le porter de 700 à 1.400 kilomètres, mais aussi la construction d'un " **réseau express vélos** " dénommé " **REVE** " de 45 km, qui permettra de traverser Paris vite et en sécurité, nord sud, est ouest ou le long de la Seine. Cette **piste cyclable " king size "**, sera donc bien séparée des voitures et des bus, bidirectionnelle, et plus large que les autres couloirs vélos (deux fois 2 mètres). Sont aussi prévus, de continuer à promouvoir **l'usage du Vélib'**, de généraliser le " **tourner à droite** " et éventuellement le " **tourner à gauche** ", de créer 10.000 nouveaux **arceaux de stationnement**.

Strasbourg est l'agglomération française où le vélo a pris la plus grande importance. Les 480.000 habitants de sa communauté urbaine la CUS, se partagent environ 600 kilomètres de pistes cyclables et 300.000 vélos, ce qui permet au vélo une part modale dans les déplacements de 8 %, et 15 % à Strasbourg même. Pour aller plus loin, Strasbourg a entamé dès 2013 son propre **projet REVE (réseau vélo express)**, qui vise à relier au centre ville les communes et quartiers périphériques par un réseau d'autoroutes à vélo nommé **Vélostras**, qui comportera 130 km de voies rapides praticables 24h sur 24 et 365 jours par an (croisements sécurisés, éclairage nocturne et enlèvement des feuilles mortes selon nécessités, pour qu'on puisse rouler vite et sans encombre...).

Bordeaux, Toulouse, Grenoble... se mettent aussi de plus en plus au vélo :

- La part modale du vélo à **Bordeaux** est de 8%, et de plus de 3% pour le Grand Bordeaux. Le plan 2012-2020 prévoit d'atteindre 15% sur les 28 communes. Un réseau express de 137 km et un réseau intercommunal de 247 km devraient être réalisés rapidement, les **Vcub publics** développés, et 8 **maisons du vélo** aménagées pour l'offre de services...

- **Toulouse** compte 750.000 habitants répartis sur 37 communes. Pour permettre une bonne cohabitation des voitures avec les piétons et les vélos, 443 kilomètres de l'hypercentre ont été mis en zone 30, les grands axes restant limités à 50 km/h. Dans la mesure où 90 % des déplacements de l'agglomération font moins de 15 km, et pour y diminuer encombrements et pollution, la municipalité envisage elle aussi de construire un **Réseau Express Vélo (REV)** qui relierait la plupart des communes périphériques en 30 minutes maximum au centre ville...

- **Grenoble** : le projet de ville actuellement à l'étude prévoit de multiplier par trois la part modale de 5% du vélo, afin de permettre une meilleure intermodalité en matière de transports. Le centre ville doit être rendu plus attractif et apaisé par une grande zone 30, et les axes structurants autour, réaménagés pour les TC les automobiles et les cycles.

La situation à Lyon est précisément connue, grâce à une enquête décennale publiée en janvier, et à l'adoption en mai dernier d'un " plan d'action pour les mobilités actives pour la période 2016-2020 " : **l'automobile représente encore en 2015, 42% des déplacements dans la métropole, contre 35% pour la marche à pied, 20% pour les bus, trams et métros, et 3% au plus pour le vélo. Malgré les efforts de nos édiles pour réduire la part de l'automobile, 71% des ménages du Grand Lyon ont encore une voiture, et même 61% à Lyon & Villeurbanne... Lyon s'enorgueillit de ses transports en commun et de faire marcher ses habitants... mais faute de développer vraiment l'usage des cycles, encombrements, pollutions et gaspillages financiers et pétroliers n'y seront jamais éradiqués. Rappelons qu'un vélo ou un VAE électrique pèse et coûte au plus 20 kg pour le déplacement d'une personne, mais une automobile souvent une tonne... et que les transports en commun ne peuvent pas desservir finement tout le territoire...**

Le plan qui a été annoncé promet des investissements favorisant la marche à pied et le vélo : aménagements divers pour les piétons, passage de 600 à 1.000 km du réseau cyclable, traitement des discontinuités des deux types de voirie, poursuite du développement du service public Vélo'v, subvention à l'achat de vélos électriques... Malgré ses points positifs, ce plan semble loin de prendre la mesure de la situation et de ce qu'il serait indispensable de réaliser :

- 1- **un vrai réseau vélos de type REVE, avec des pistes larges**, reliant les différents quartiers et communes extérieures
- 2- **électrification partielle du parc public et privé des vélos de l'agglomération**, pour accroître le nombre de cyclistes et les distances parcourues (les publics âgés, ou accros à la bagnole ne changeront jamais pour un vélo simple...)
- 3- **généralisation des parcs publics à vélos, et des garages à vélos dans les habitations et les entreprises...**

Olivier Billion - 06 89 33 89 74

Ratification par la Chine et les USA. de l'accord COP 21 sur le réchauffement climatique. A quand la signature d'autres gros émetteurs de gaz à effet de serre ?

En marge du G20 de septembre 2016, États-Unis et Chine viennent de ratifier l'accord COP21 signé à Paris en décembre 2015. Ces deux pays sont les plus gros pollueurs de la planète, et représentent à eux seuls près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre mondiaux. Voici un excellent signal adressé à l'ensemble de la communauté internationale pour l'inciter à entamer sérieusement sa lutte contre le réchauffement climatique.

Jusqu'alors, seule une vingtaine de petits pays, ainsi que la France, l'Autriche et la Hongrie avaient approuvé l'accord, qui doit réunir au minimum 55 États et 55% des émissions mondiales pour entrer en vigueur....

Il reste à souhaiter que d'autres gros émetteurs vont rapidement le signer : l'Inde, la Russie, le Japon, et surtout l'Union Européenne qui doit pour cela trouver un terrain d'entente entre ses membres, sur un objectif de réduction de 40% de ses émissions par rapport à leur niveau de 1990

Alors que l'année 2015 a été la plus chaude de l'histoire moderne, il est urgent que se mobilisent tous les pays de notre "maison commune", la Terre.

Travaux sur la mise en site réservé aux transports en commun de la ligne C 3

Qu'il s'agisse de métro, de tramway ou de bus, les constructions ou restructurations de lignes entraînent d'importantes perturbations pour les riverains, dans la circulation automobile et dans le fonctionnement du réseau TCL. Surtout si elles se situent en centre ville.

La mise en place d'un site réservé du Pont Lafayette à Laurent Bonnevey, sur la ligne de trolleybus C3, la ligne de bus la plus fréquentée du réseau TCL, n'échappe pas à la règle.

La ligne, certes, continue à fonctionner avec des bus articulés thermiques à la place des trolleybus de la gare St Paul à Bonnevey, mais elle est fortement perturbée dans son parcours, et, de même que la circulation automobile, elle doit être détournée en fonction du phasage des travaux.

Les usagers des transports en commun et les riverains prennent dans l'ensemble leur mal en patience, sachant que ces perturbations sont un mal pour un bien.

Le site réservé devrait en effet améliorer de façon significative la régularité et la rapidité de cette ligne.

Prolonger le service du tram T2 de Perrache à l'Hôtel de Région

Le choix effectué à l'origine d'irriguer le quartier de la Confluence par un tram et non par le prolongement de la ligne A du métro entraîne un déséquilibre important entre les capacités de transport en commun au nord et au sud de Perrache.

Actuellement, au nord de Perrache, la presqu'île est desservie par le métro A, qui, avec des rames de plus de 400 places toutes les 2mn30, peut offrir en heure de pointe une capacité de l'ordre de 10 000 places par heure et par sens.

Au sud de Perrache, la ligne de tram T1, avec des rames de 200 places toutes les 5mn, ne peut offrir en heure de pointe qu'une capacité de l'ordre de 2 400 places par heure et par sens. C'est à dire le quart de celle du métro A, plus au Nord, dans sa configuration actuelle.

Or, le développement rapide de ce quartier entraîne une surcharge de la ligne T1 de plus en plus forte en heure de pointe entre Perrache et l'Hôtel de Région.

Il serait donc judicieux de prolonger le service de T2 non pas d'un peu plus de 300 mètres jusqu'à Suchet comme envisagé par le Grand Lyon et le Sytral, mais au moins d'environ 1 200 m, jusqu'à l'Hôtel de Région. Dans la mesure où les voies ferrées existent, l'investissement serait du même ordre dans les deux hypothèses.

C'est ce que nous avons écrit, une nouvelle fois, lors de la concertation sur le projet "Ouvrons Perrache" qui s'est déroulée au début de l'été.

Régime minceur pour les Cars du Rhône

Le Conseil Départemental du Nouveau Rhône, amputé des trois quarts de sa population, a pris conscience que certaines lignes de cars sillonnant les routes semaine et week-end étaient très peu fréquentées.

Malgré l'opposition, parfois justifiée, qui s'est manifestée sur la suppression de certains services, un compromis a été trouvé entre les nécessités de l'irrigation des territoires et celle de ne pas gaspiller l'argent public.

Si les lignes ont été quasiment toutes maintenues, elles assureront un moins grand nombre de services qu'auparavant, particulièrement les week ends.

Ce régime minceur a pris effet à partir du 29 août 2016

Mot du Trésorier :

Aux adhérents qui ne seraient pas à jour de leur cotisation 2015, et à tous ceux qui souhaitent nous rejoindre, **nous rappelons que notre cotisation de base est 20 euros.**

Nous vous remercions d'avance de votre soutien.

Sylvain-Pierre Fuzelier
(voir coordonnées ci-dessous)

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.rovidati@free.fr