



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

Bulletin n°25– Janvier 2014

<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Edito : Esprit critique et travail constructif

Notre association n'est pas subventionnée par des fonds publics. Elle vit avec les cotisations de ses adhérents, et surtout par son travail. Travail enrichi par les nombreux contacts qu'elle noue avec d'autres associations, avec nos concitoyens et avec le monde économique et politique.

Son indépendance financière lui donne la liberté de critiquer des projets ou décisions prises sur les questions urbaines, routières et de transport concernant Lyon et la Région Urbaine de Lyon. Mais cela ne l'empêche pas de travailler dans un esprit constructif. Le présent bulletin en est un exemple, avec des propositions et avis qui sont le fruit du travail réalisé :

- lors du grand débat public sur le projet de Tronçon Ouest du Périphérique

- à partir des réponses à notre questionnaire de mars 2013 sur le renforcement des transports en commun lyonnais

- lors de nos échanges inter associations de l'automne 2013 sur les projets d'aménagements du pôle multimodal de la Part Dieu

- ou à propos d'autres sujets tels la rénovation du tunnel de la Croix-Rousse ou le projet d'un deuxième grand stade dans notre agglomération

Ces propositions ou avis (voir notamment pages 2 et 3) **ont vocation à nourrir les programmes des candidats aux prochaines élections municipales.** Mais ils s'inscrivent au-delà de la durée d'un mandat de 6 ans et des seules compétences communales. Ils sont au carrefour de décisions prises par toutes nos grandes collectivités territoriales, dont la Région, mais aussi au niveau de l'Etat.

Ils sont formulés dans un contexte difficile, marqué par la dépendance de notre pays en matière énergétique et par un endettement public qui a doublé depuis l'an 2000.

Ils visent à proposer des réponses efficaces aux besoins de nos concitoyens, sans ignorer le coût des solutions préconisées pour les finances publiques, et donc pour les contribuables.

Très bonne année 2014 à nos adhérents et lecteurs.

Tous nos vœux aussi aux équipes qui vont se présenter à nos suffrages lors des élections de ce printemps. Nous souhaitons qu'elles oeuvrent avec courage et sans démagogie. Qu'elles retrouvent aussi les réflexes de l'arithmétique de l'école primaire, dans la gestion de l'argent public qui leur sera confié, et les vertus de ce qu'on appelle le bon sens.

Jean Murard

Mot du Trésorier

Le montant de la cotisation de base pour 2014 est de 20 euros (montant inchangé depuis 2009).

Nous vous remercions d'avance de votre participation dès ce début d'année.

Merci aussi de nous faire connaître à vos amis et relations. Plus nous serons nombreux, plus nous serons écoutés.

Sylvain-Pierre Fuzelier

2 bis rue Saint Vincent de Paul – 69008 Lyon

Le nouveau tunnel de la Croix Rousse

Bravo pour ce qui est du tunnel « historique », la galerie réservée aux automobiles. C'est sans doute la section la plus confortable de notre voirie urbaine. : chaussée rectiligne, sans déclivité, gabarit généreux de ses 2 fois 2 voies, telles sont les qualités de l'ouvrage d'origine améliorées par une séparation robuste des flux opposés de circulation, un éclairage efficace, un revêtement parfait, l'absence de poids lourds, le respect effectif des 50 km/h grâce à un contrôle dissuasif des vitesses, enfin des installations pour la sécurité qui place l'ouvrage en pôle position dans l'enquête publiée par le **N°1324 d'Auto-Plus** du 17/01/2014.

Des interrogations en revanche concernant la galerie de sécurité percée pour répondre aux exigences imposées désormais à de tels ouvrages. Interrogations déjà exprimées dans notre bulletin de janvier 2011 :

1) Une galerie de 4 mètres de diamètre pour la sécurité n'aurait-elle pas été suffisante ? Galerie utilisée le reste du temps comme piste cyclable. Le très faible intérêt d'une traversée piétonne (§ 5) et le passage de 5 bus par heure justifiaient ils une excavation 6 fois supérieure à ce qui aurait été nécessaire (πR^2) ?

2) Trottoir piétons et piste cyclable insuffisamment isolés et mal identifiés.

3) Les animations visuelles révèlent deux inconvénients : le mauvais éclairage de la chaussée et la distraction qu'elles procurent à la vigilance des usagers (nous avons recueilli des témoignages de heurts et de collisions)

4) En cas de collision et d'agression, bien que théoriquement repérées par vidéo comment sont portés les secours ? Y-a-t-il des bornes d'appel ?

5) La fréquentation ? calculée électroniquement elle s'établit à 1500 / jour ouvrable dont 60% de cyclistes. Elle est 50 à 100% supérieure les samedis et dimanches en raison de l'attrait innovant de l'animation audiovisuelle. Comme nous l'avions pronostiquée, la fréquentation reste très faible : 25 piétons par heure et par sens! Le piéton tant soit peu pressé n'a-t-il pas avantage à attendre 10 mn le bus et s'épargner une marche fastidieuse de 25 minutes ?

Mr Joël Faure, chef de service des tunnels de l'agglomération, qui a une longue expérience de ce type d'ouvrages et très sensibilisé aux questions de sécurité a confirmé les observations que nous avons recueillies. Il nous a fait part des solutions qui sont ou seront apportées et a eu une oreille attentive à des suggestions que nous avons pu lui faire.

La suggestion qu'aurait à faire notre association serait de laisser le bus direction Vaise passer par la galerie principale et dédier l'autre tube entièrement aux modes doux (cf page 3).

Jean-Claude Reverchon

Propositions pour le renforcement des Transports en Commun du Grand Lyon

Au cours des dernières décennies l'offre des TCL et sa fréquentation ont beaucoup progressé : 262 millions de voyages en 2001, 424 millions en 2012(+ 62%).

Cela montre l'efficacité du réseau, et une progression de notre culture des transports en commun. Mais il existe encore une très forte marge de progression ; les **présentes propositions résument les priorités de Déplacements Citoyens.**

1 – RESEAU METRO :

Le métro assure près de la moitié des montées dans les transports en commun lyonnais. Aux heures de pointe, il est à la limite de la saturation. Les longueurs de quais permettent d'accueillir des rames de 4 voitures, au lieu de 3 (métros A et B) ou de 2 (métro D).

10. Métro B : prolongement d'Oullins-Gare aux Hôpitaux Sud : Le pôle hospitalier de Lyon Sud est en plein développement. Il fonctionne jour et nuit, 365 jours par an. Sa desserte est prioritaire. Elle nécessite environ 2 km d'infrastructure nouvelle depuis son terminus actuel, la Gare d'Oullins. Ainsi les Hôpitaux Sud seraient reliées directement à 3 gares : outre Oullins, La Part Dieu, Jean Macé.

11. Métro B : automatisation (sans conducteur) : Elle suppose l'acquisition de nouvelles rames et permettrait le renforcement des cadences (jusqu'à un passage toutes les 100 secondes en heure de pointe comme pour la ligne de métro D). Les rames ainsi rendues disponibles pourraient venir renforcer les capacités de la ligne A.

12. Métro D : rames portées de 2 à 3 ou 4 voitures : soit par l'ajout d'une voiture (sous réserve de faisabilité technique) suffisant dans un premier temps, soit par l'accouplement de deux rames de 2. En tout état de cause, de nouvelles acquisitions de matériels seront à programmer, en liaison avec les acquisitions des nouvelles rames sans conducteur de la ligne B, et en fonction de l'évolution des technologies depuis 30 ans.

13. Métro A : augmentation de capacité par adjonction sur la ligne A de rames devenues disponibles sur la ligne B (§ 11), Cela permettrait au choix d'augmenter la fréquence de passage en heures de pointe de 3 minutes à 2minutes 30, ou bien d'allonger les rames de 3 à 4 voitures. La combinaison des deux rendrait possible une augmentation de la capacité de 60 %.

Métro E (???) sur axe St Paul/Part Dieu/ Grandclément . Envisagé par certains, ce projet se situe sur l'axe de la ligne C3 (§ 30 infra), pose de sérieux problèmes de faisabilité techniques (gares St Paul et Part Dieu, Presqu'île, traversée des deux fleuves) D'où des coûts très élevés, probablement au delà du milliard. A noter que plus de la moitié des usagers des lignes bus et TER de l'Ouest Lyonnais convergeant vers St Paul descend à Gorge de Loup en correspondance directe avec le métro D. En l'état actuel des données, projet non retenu par Déplacements Citoyens.

2 - RESEAU TRAM :

20. T1 : prolongement de Gerland aux Hôpitaux Est et à La Doua sur une dizaine de km depuis la station Debourg (ouverture en février 2014) desservant les hôpitaux Est, traversant Villeurbanne atteignant La Doua et se bouclant sur T1. Correspondances avec le métro D (Grange Blanche ou Laënnec) et métro A (Gratte-Ciel ou Flachet) Il se situe sur l'axe A7 du PDU (plan de déplacements urbains) voté par le Sytral en 1997 !

21. T2 : service prolongé de Perrache au Confluent (en renfort de T1) .Ne nécessite pas d'infrastructure nouvelle et renforcerait la capacité de T1 pour irriguer ce nouveau pôle d'activité en plein développement.

22. T6 : Nouvelle ligne entre le campus de Bron et La Soie, via Bron Terrailon sur environ 5 km, dont la moitié de l'infrastructure à construire, dans un secteur relativement dense. Plus utile que le prolongement envisagé au bénéfice du projet privé OL Land de Décines, d'Eurexpo jusqu'au Rond Point Cassin. Cette ligne se situe sur l'axe "A8" prévu au PDU voté par le Sytral en 1997.

3 – TROLLEYBUS et BUS en SITE PROTEGE

Il est proposé ici des renforcements de certaines lignes existantes et la création de lignes nouvelles le plus possible en sites protégés, avec priorités aux feux, afin de leur conférer un haut niveau de service (BHNS).

30. C3 (Gare St Paul / Part Dieu / Vaulx en Velin) mis en site protégé dans sa partie centrale. Cette ligne de 12 km, la plus chargée du réseau de bus et trolley est très perturbée par les aléas de la circulation automobile.

Le Sytral a enfin lancé une concertation sur la mise en site protégé du tronçon entre le Rhône et le Boulevard Laurent Bonnevey, via les cours Lafayette et Tolstoï. La régularité et la vitesse commerciale en devraient être améliorées. Il semble également indispensable d'augmenter les fréquences en heures de pointe, avec des passages cadencés à 3 minutes au lieu des 6, sa capacité pourrait être doublée en cas de besoin. De plus, la ligne C13, qui sera équipée de trolleybus standard au printemps 2014, empruntera aussi le cours Lafayette entre le Rhône et La Part Dieu, apportant une capacité supplémentaire sur ce tronçon.

P.S. Certains avancent, à tort, que la capacité de transport de C3 ne peut être augmentée. Ils en déduisent que cette ligne "mériterait" d'être transformée en mode tramway. Déplacements Citoyens rappelle que la réponse tram se heurterait à d'importants problèmes de faisabilité entre le Pont Lafayette et la gare Saint-Paul et ne retient pas cette hypothèse.

31. C20 (Bellecour / St Irénée / Francheville) Consolidation de la ligne par des sites protégés, partout où c'est utile.

32. C6 (Part Dieu / Tunnel Croix Rousse /Vaise / Duchère / Ecully) Amélioration de la ligne notamment pour le franchissement de l'autoroute A6 entre La Duchère et Le Pérollier.
Pour le tunnel de la Croix Rousse passage du bus dans le sens Est-Ouest par la galerie principale pour dédier entièrement la galerie secondaire aux modes doux.(cf ci-dessus page 1).

33. LIGNE NOUVELLE en rocade sur axe Gorge de Loup / Alaï / Beaunant / Gare d'Oullins. Longue d'environ 10 km, à créer a priori en trolleybus articulés, permettant la liaison entre le métro D et le métro B. Empruntant le site propre bus existant à partir de Gorge de Loup, elle passerait à l'Etoile d'Alaï, puis emprunterait la vallée de l'Yzeron, jusqu'à la Gare d'Oullins

34. LIGNE NOUVELLE Porte de Lyon / Tunnel Fourvière / La Mulatière / Oullins .Ligne de bus express de 15 km environ à concevoir dans le cadre de la requalification en boulevard urbain, des autoroutes A6 et A7 respectivement au Nord et au Sud du Tunnel de Fourvière. Création de sites protégés prioritaires en amont de la traversée du tunnel. Nombre restreint de stations, les plus excentrées devant être équipées de parcs relais.

35. LIGNE NOUVELLE Hôpitaux Sud / Brignais de 6 km environ à définir parallèlement à la construction du prolongement de la ligne B de métro aux Hôpitaux Sud (cf § 10)

Coût pour le Sytral des projets ci-dessus (réseaux métro, tram et bus)

Ils représenteraient environ (euros 2014) :

- métro (§ 10 à 13)	650 à 800 millions)
- tram (§ 20 à 22)	350 à 500 millions	(
- bus et trolley (§ 31 à 35)	200 à 300 millions)

soit un total de 1,2 milliard à 1,6 milliard €

A titre comparatif, le Sytral a réalisé près de **2 milliards €** d'investissements **en 11 ans** (2001 à 2012) Ceci globalement par **autofinancement**, son endettement ayant été réduit de 33 millions en fin de période. Le Sytral a donc dégagé une capacité d'autofinancement annuelle de 164 millions courants, 180 en euros de 2014.

Sur la période 72 % ont été des investissements de développement, 28 % des investissements "récurrents", (environ 45 millions €/an) parmi lesquels le renouvellement permanent d'une partie du parc de bus ou trolleybus, et la mise à niveau des investissements industriels (ateliers) et informatiques, etc

Comment les financer ?

Evolution passée du financement du Sytral	2001	2012	augmentation
Versement transport (entreprises et administrations)	168	260	55%
Usagers (tickets et abonnements)	104	200	92%
Contributions (Grand Lyon et département)	121	148	22%
TOTAL	393	608	55%

Le financement par les collectivités locales a ainsi très peu progressé depuis 2001. Il a été limité au niveau de l'inflation, sans accompagner le développement important du réseau, dont la fréquentation a progressé de 62% au cours de la même période.

Il est donc aujourd'hui anormalement bas, et l'anomalie doit être fortement corrigée dans l'avenir, si l'on veut donner de nouveaux atouts au Sytral pour notre politique de transports en commun.

Mais il faut pour cela que le Grand Lyon et le Conseil Général renoncent à toutes les dépenses qui concourent à réaliser des projets inutiles (tel un deuxième grand stade dans notre agglomération, au profit de l'OL), **ou au coût prohibitif**, tel le Tronçon Ouest du Périphérique (le TOP), qui devrait être payé en quasi totalité par le contribuable local, alors qu'il serait en grande partie utile pour le trafic national et international utilisant le couloir Rhône/Saône. Avec ses 15 km, cette nouvelle autoroute, à 80 % en tunnel, représenterait en effet près de 3 milliards d'euros.

Que proposent les candidats aux élections municipales ?

Plans piétons, vélos et vélos électriques

Des associations amies (Les Droits du Piéton, La Ville à vélo etc.) travaillent efficacement à l'amélioration des conditions de la circulation des piétons et cyclistes. Elles souhaitent leur donner un cadre sous forme de "plans vélos" ou de "plans piétons". Nous souscrivons pleinement à ce genre de propositions.

Déplacements Citoyens attire aussi l'attention depuis 5 ans sur l'utilité des vélos à assistance électrique (VAE) qui doublent ou triplent la puissance du cycliste, avec un moteur consommant moins de 1 % de l'énergie nécessaire au fonctionnement d'une voiture.

En septembre 2013 (cf. bulletin n°24), elle préconisait l'élargissement du système VELO'V à des vélos électriques. Si cette idée fait son chemin (le Grand Lyon en parle pour 2017), **l'association souhaite que soient reconduites d'ores et déjà les subventions aux grand-lyonnais pour l'achat d'un VAE neuf**, proposition qui avait permis d'accroître de 1500 VAE, le parc en circulation dans la ville.

Avenir de la gare de la Part Dieu et de son quartier

Déplacements Citoyens a organisé le 27 novembre dernier un débat sur ce sujet, avec notamment la participation d' Yves Gascoïn (Droits du Piéton), Bernard Girard (DARLY), et de l'architecte Eugène Gachon, qui a conçu la gare à son origine pour 35 000 voyageurs/jour, alors que, à la limite de ses possibilités, elle en reçoit aujourd'hui 130 000.

Le projet actuel, clairement présenté par les documents des opérateurs (RFF, SNCF et Grand Lyon), a rencontré l'approbation des participants, pour la plupart des mesures proposées, mais a aussi suscité des réactions critiques :

Ont été approuvés :

- 1- la création d'un nouvel accès, par le Sud, aux voies de la gare, à partir de l'Avenue Pompidou
- 2- la création d'une voie L supplémentaire pour faciliter le trafic ferroviaire
- 3- les démolitions et le réaménagement des places Béraudier et Francfort, etc
- 4- le déplacement sur les flancs Est et Ouest de la gare, des différents services, salles d'attente, etc... afin de faciliter les déplacements au centre de la gare.

Ont par contre été critiqués :

- 5- l'insuffisance de l'ajout d'un seul quai (L) pour anticiper le trafic ferroviaire futur. Il faut penser d'ores et déjà plutôt à 3 quais en plus (L,M,N) a priori côté Est de la gare, avec un prolongement suffisant des voies d'accès au nord et au sud (des restructurations urbaines seront inévitables, mais leur coût en serait très inférieur à celui d'une éventuelle gare souterraine...)
- 6- l'absence de traversée en sous-sol de la gare pour l'énorme flot des piétons et vélos qui transitent entre l'Est (côté Villette) et l'Ouest (côté Vivier Merle)
- 7- la diminution de la largeur de l'Avenue Pompidou, consécutive à la création du nouvel accès à la gare, avec un risque de thrombose pour le transit de bus, voitures, camions, entre les quartiers qui sont à l'Est et l'Ouest de la gare
- 8- Le densification excessive du quartier avec les projets de nouvelles tours, telle Two Lyon, au détriment de la qualité de vie pour les salariés et les habitants, Bureaux et tours peuvent être construits également dans d'autres quartiers de la ville.

En résumé, le projet semble timide et insuffisant quant au fonctionnement ferroviaire de la gare à la mobilité de tous, depuis celle des piétons jusqu'à celle des voyageurs en TGV, et quelque peu pharaonique quant à sa densification urbaine.

Si l'on veut que le quartier Part Dieu et son environnement restent fluides dans une ville humaine et multipolaire, les ambitions devront être rééquilibrées.

Renforcer les lignes ferroviaires partant de Saint-Paul

La fréquentation des lignes ferroviaires péri urbaines gérées sous l'autorité de la Région Rhône Alpes a doublé entre 1997 et 2010, ce qui représente un redressement spectaculaire, après plusieurs décennies de recul.

Des progrès significatifs restent cependant à réaliser, notamment sur les 3 lignes dites de l'Ouest Lyonnais qui desservent Sain Bel, Lozanne et Brignais à partir de la gare St Paul. Alors que leur fréquentation avait progressé de 13,6 % entre le 1er semestre 2012 et le 1er semestre 2013, suite à la mise en service du tram train fin 2012, un incident technique survenu sur une rame début décembre 2013 est venu brutalement stopper cet élan. Il a conduit les parties concernées (Région, SNCF et Alstom) à retirer provisoirement de la circulation, par sécurité, l'ensemble des rames de ce nouveau type.

Outre la résolution, en cours, de ce problème de matériel, il conviendrait, pour mieux sécuriser et faciliter le trafic, de **porter l'infrastructure d'une voie à deux voies sur toute la longueur du tronc commun, entre la gare Saint-Paul et Tassin**. Environ 1,3 km à voie unique sont concernés dans le secteur du tunnel des Deux Amants (entre Ecully et Gorge de Loup) et les travaux pourraient atteindre entre 50 et 60 millions.

Un deuxième grand stade dans le Grand Lyon ?

Suite aux recours déposés par Déplacements Citoyens, Carton Rouge et plusieurs particuliers, **l'annulation, par le Tribunal Administratif, de la déclaration d'utilité publique relative au prolongement du tram T3 vers le site du stade, a été confirmée en novembre 2013 par la Cour Administrative d' Appel de Lyon**. De nombreux autres recours ne sont pas purgés, notamment sur le permis de construire, sur la garantie de 40 millions accordée par le Conseil Général, sur les promesses de ventes par le Grand Lyon au groupe OL, de 32 hectares de terrains constructibles à 40 euros le m2, etc.

Une dizaine de grues ont cependant été installées sur le chantier au 4ème trimestre 2013 et les travaux ont pu avancer, suite aux apports exceptionnels qui ont dû être effectués pendant l'été par MM. J. Seydoux (42 millions) et J.M. Aulas (33 millions) principaux actionnaires.

La façon dont le président de l'OL compte rembourser les 248,5 millions de prêts qui lui ont été promis (à une échéance de 7 ans et un taux moyen de 7,2 %) pour financer la suite du chantier, reste toujours aussi opaque !

Sur quelles ressources nouvelles peut-il effectivement compter ?

Des candidats aux prochaines élections municipales, lui ont-ils promis, en cas d'élection, de voler une fois de plus à son secours, avec l'argent des contribuables ?

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
tél. 04 78 96 72 23
Rédaction : Monique ROVIDATI
tél. 09 54 98 96 34

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
63 bis rue Chazière – Allée 5 – 69004 Lyon