



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

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

Bulletin n°22– septembre 2012

EDITO : Le prix du carburant

Malgré une courte accalmie en 2009, le prix du précieux liquide (gazole ou essence) permettant de faire avancer nos voitures, a repris sa tendance générale à l'augmentation, ponctuée de fréquentes dents de scie. Le pétrole, on le sait, est un produit en voie d'épuisement progressif, ce qui rend son renchérissement inéluctable dans les décennies à venir.

Comment expliquer dès lors, dans un contexte d'énorme endettement de notre pays, cette demande à l'Etat de beaucoup d'entre nous de réduire les prélèvements fiscaux sur la précieuse denrée.

N'y a-t-il pas là un refus de voir les réalités en face ? N'y a-t-il pas aussi un manque d'imagination dans nos gestions individuelles et collectives ?

Les 3 centimes par litre récemment accordés par l'Etat ne représentent en réalité qu'environ 2 % du prix payé. Alors que des économies beaucoup plus substantielles sont à notre portée pour gérer nos budgets auto :

- en roulant moins vite : le gain est très supérieur à 10 %, lorsqu'on réduit sa vitesse de 90 à 70 km/h, ou de 130 à 110 km/h. La consommation au km d'une voiture moyenne est en effet multipliée par au moins 1,7 (+ 70 %) lorsqu'on passe de 70 km/h à 130 km/h.

- en utilisant davantage les transports en commun chaque fois que c'est possible

- en ayant recours plus souvent aux modes doux (marche, vélo), au covoiturage, à des véhicules moins lourds et moins puissants etc.

Gérer nos déplacements avec plus de réalisme et d'imagination, c'est faire d'une pierre deux coups : des économies dans nos budgets, et oeuvre utile pour la collectivité (réduction de la pollution, des émissions de CO2, de la dépendance de notre pays au pétrole etc.).

C'est beaucoup mieux que de tout attendre de l'Etat.

Jean Murard

A vos agendas !

mercredi 21 novembre à 18 h à Villeurbanne

Un débat public va être proposé de novembre 2012 à février 2013 sur le **Tronçon Ouest du Périphérique (le TOP)**, appelé pompeusement Anneau des Sciences par le Grand Lyon.

La commission du débat présidée par Philippe Marzolf est chargée de garantir l'équité entre citoyens, associations, acteurs économiques et maître d'ouvrage (le Grand Lyon en l'occurrence).

Pour préparer la contribution de notre association à ce débat, nous organisons le mercredi 21 novembre à Villeurbanne, 43, rue du Tonkin, dans les locaux de l'ALTT, une réunion d'échanges au cours de laquelle nous examinerons les trois scénarios proposés :

* TOP tracé court : de la Porte de Valvert à St Fons en passant par Oullins

* TOP tracé long : de la Porte de Valvert à l'autoroute A7 à hauteur d'Irigny, en passant par St Genis Laval (Hôpitaux Sud)

* Solution alternative de développement des Transports en commun sur le secteur concerné.

Anniversaire : Déplacements Citoyens a 15 ans !

C'est en effet le 22 août 1997 que l'association a été créée à l'initiative de Rolland Massard et de quelques uns de ses amis villeurbannais.

Automobile et bicyclette.

*Quat-Quat, la bien nommée,
Automobile, force puissance,
Vrombissait à grands souffles d'impatience
Au feu rouge en ville arrêtée.*

*Calandre agressive, pare buffle chromé,
Rondeurs noires rutilantes,
Echappement surchauffé,
Elle arbore ses qualités performantes.*

*A côté de ce mastodonte,
Avec presque honte,
Une bicyclette
Se tenait prête,
Petits yeux
Malicieux
Attentionnés
Sur les dangers.*

*Quat-Quat prenait plaisir à la toiser
Du haut de son pare brise,
Comptant la griller
Par l'accélération qui la grise.*

*Le sémaphore changea de couleur ;
Un fracas d'explosion, une bombe,
Marqua le démarrage en trombe
Du bolide hâbleur.*

*Et la frêle petite reine
N'a pas eu de peine
Pour partir dans la même direction,
Sans pollution.*

*Et puis elle dépasse le flot d'automobiles
Bloquées en leurs files,
Quat-Quat énervée,
Déconcertée.*

*Moralité :
Moyens adaptés
Sont gage
De non gaspillage.*

*Hélas ! Trop souvent
L'homme songe autrement !*

Claude Ferrer

Echos des rencontres de l'Innovation de Kéolis

Avec 30 800 salariés en France en 2010, dont 4 100 à Lyon, le groupe Kéolis, qui gère le réseau TCL pour le compte du Sytral, est le deuxième opérateur français de transports en commun urbain en France, derrière la RATP (44 800 salariés). Il est également bien implanté à l'étranger : 16400 salariés. Il a organisé à Lyon le 25 mai 2012 pour la 3ème fois (après 2006 et 2009) ses "Rencontres de l'Innovation", qui ont mis en lumière :

- la forte fréquentation des transports en commun à Lyon : 300 voyages par habitant et par an, soit presque le double de celles de Lille et Marseille, agglomérations comparables (voyage = montée dans un véhicule)

- l'évolution des pratiques des usagers des transports : les voyages domicile-travail et domicile-études ne représentent plus que 28 % des voyages, l'utilisation des transports en commun par les seniors est de plus en plus forte, les besoins sont de plus en plus diversifiés, aussi bien chez les actifs que chez les non-actifs, la différence de fréquentation entre les besoins en heure de pointe du matin (7h à 9h) et du soir (16h à 19h) et les heures dites "creuses", est beaucoup moins marquée qu'elle ne l'était dans le passé

- la nécessité pour les gestionnaires des transports en commun d'affiner en permanence leur "offre de transport" en fonction des besoins : même avec ses défauts, la restructuration Atobus effectuée à Lyon sur le réseau de bus en 2011, avait cet objectif.

Création d'un collectif d'usagers de la ligne C3

La ligne C3 de trolleybus articulés qui relie la gare St Paul à Vaulx-en-Velin, via le cours Lafayette, est la plus fréquentée du réseau de bus. Avec plus de 55 000 voyages par jour fort de semaine, elle transporte nettement plus d'usagers que les lignes de tram T3 et T4. Elle est pénalisée depuis des années par l'absence de sites réservés sur une partie de son parcours, par le stationnement sauvage, par l'absence de priorité aux feux etc. qui entraînent de fréquentes irrégularités de fonctionnement.

Face à cette situation, un comité des usagers baptisé C3Ctrop s'est constitué le 15 mai 2012 avec pour objectif de peser sur le Sytral pour obtenir un service de qualité.

Cette initiative n'a pas été vaine : dès le 14 juin le Comité Syndical du Sytral votait le principe de la création d'un double site propre intégral entre le pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonneval. Avec cependant pour les usagers une désillusion sur le calendrier : la fin des travaux est annoncée pour 2017 !

Projet de bus tram innovant à Pékin

Pour lutter contre les embouteillages, la ville de Pékin va expérimenter un immense "bus volant" roulant sur rails qui enjambrera les voies de circulation, permettant ainsi aux voitures de moins de 2 mètres de haut de rouler en dessous de lui.

Ce nouvel engin pourrait transporter jusqu'à 1400 voyageurs par rame et fonctionnerait à l'énergie solaire. Il représenterait un investissement au kilomètre 10 fois inférieur à celui de la construction d'une ligne de métro.

OL Land à Décines ?

C'est le **plus lourd projet** concernant notre département, aussi bien en termes de dépenses publiques que de répercussions aux plans urbanistique et stratégique pour Lyon et sa région.

Face à la crise économique, sociale, écologique, morale que traverse notre pays nous avons rédigé, à l'occasion des dernières élections législatives, une série de questions que nous aurions souhaité voir poser par les électeurs à leurs candidats.

Nous y avons apporté nos propres réponses en pensant que c'était celles du bon sens et de l'honnêteté. Nous aurions souhaité que LE PROGRES, jamais avare pour ce qui est de l'OL, diffuse ce papier sous forme de lettre ouverte ; il s'y est refusé !

1) Redressement des comptes de la Nation ?

NON : 500 M€ de dépenses publiques dont 400M€ à imputer au projet lui-même, en raison de sa localisation excentrée, d'accès et de dessertes insuffisantes, et de l'absence de moyens de transports en commun, de type métro, en site propre intégral.

2) Création d'emplois ?

NON : Le groupe OL existe, donc les emplois existent. L'essentiel serait donc de simples transferts. Pour le reste en majorité des emplois intermittents et sous qualifiés.

3) Justice sociale ?

NON : les investissements publics au profit d'un projet privé fonctionnant 25/30 fois par an seraient au détriment d'investissements plus urgents et à utilisation quotidienne dans le domaine du social, de l'éducation et de la santé.

4) Soutien à la croissance ?

NON : 1 Milliard d'euros (privé + public) pour un investissement dédié au loisir et au ludique, utilisé 30 fois / an n'est pas une réponse à la reconstruction industrielle du pays et à sa compétitivité économique.

5) Priorité à la jeunesse ?

NON : Le foot business n'est en aucun cas un vecteur de socialisation de la jeunesse et ses valeurs sont de plus en plus éloignées du football amateur, comme du sport populaire. On abuse la jeunesse avec le mirage trompeur du foot-business otage de l'argent roi.

6) Développement durable et transition écologique ?

NON : étalement urbain, destruction de 100 ha de terres agricoles et de zone verte préalablement destinées à être sauvegardées dans les plans d'aménagement du Grand Lyon. Accessibilité essentiellement en voiture et majorité des parkings à 5 /7 km du stade.

7) Garantie de bonne fin de l'OL ?

NON : Grand risque pour la collectivité d'avoir à prendre la relève d'un groupe privé, l'OL, dont la trésorerie est à sec, et qui, sans plan de financement, n'a pas fourni la preuve de trouver les fonds nécessaires à l'investissement ni des équipements sportifs (381M€), ni des équipements connexes (120/150 M€).

8) Le projet n'a-t-il pas déjà démarré ?

NON : Le groupe OL n'est toujours pas propriétaire des terrains. Seuls la Communauté Urbaine et le Sytral ont procédé, malgré les nombreuses incertitudes, à certains travaux préparatoires.

9) Une alternative ?

OUI : Le stade de Gerland, bien plus accessible et mieux desservi que Décines.

Rénové et éventuellement agrandi, il devient éligible aux rencontres de l'Euro 2016.

Jean-Claude Reverchon

Christian Benoit, adhérent de Déplacements Citoyens, nous a fait parvenir des propositions d'évolution à long terme de notre métro lyonnais. Nous les présentons ci-dessous.

Nous constatons en effet, surtout en heures de pointe, que nos lignes de métro, victimes de leur succès, sont de plus en plus chargées.

Il convient donc de se projeter au delà des solutions étudiées par le Sytral à l'horizon 2020, que notre association approuve (automatisation de la ligne B (Charpennes-Gerland-Oullins) pour en augmenter les fréquences, transfert du matériel roulant de la ligne B sur la ligne A (Perrache-Hôtel-de-Ville-La Soie) pour en porter les rames de 3 à 4 voitures, renforcement de la ligne D (gare de Vaise-Bellecour-gare de Vénissieux) en heures de pointe en portant les rames de 2 à 4 voitures)

Merci d'avance à nos lecteurs de leurs réflexions sur les propositions qui suivent :

Proposition d'évolution à long terme du Métro de Lyon

L'hyper centre de l'agglomération, avec ses contraintes (monuments, rues étroites, densité, site classé, commerces, tourisme etc.) doit être prioritairement dédié aux modes doux et aux piétons, toutefois maillé par un réseau dense et rapide de TC en site propre intégral, qui desservira en particulier, toutes les gares voyageurs du réseau TER et TGV.

On considérera, en priorité les points de saturation du réseau actuel, pour définir les priorités (Cours Lafayette, Confluence, Campus de La Doua)

Nous avons tenu compte du fait, qu'un quartier ne se développe économiquement que s'il est parfaitement irrigué par des TC efficaces (vitesse commerciale élevée, choix judicieux des emplacements des arrêts, suppression des culs de sacs, interconnexion totale des gares SNCF voyageurs avec le réseau Métro TCL etc.).

Nouvelle ligne Métro E : Reliant la gare St Paul à La Part Dieu et Grand Clément à Villeurbanne. Éliminant le blocage de la circulation Cours Lafayette et rue de La République, trajet actuel du C3 saturé aujourd'hui. Ce tracé améliore les échanges entre les deux plus grosses agglomérations du Rhône, Villeurbanne et Lyon. Un premier tronçon foré au tunnelier bitube avec les stations « St Paul, Cordelier (A, E), Saxe Lafayette ». Le second tronçon en tranchée couverte avec les stations « Halles P. Bocuse, Part Dieu Lafayette (B, E), Baraban, Totem, Tolstoï Louis Braille, Grand Clément ». La correspondance entre les lignes B et E réalisée par souterrain piétonnier avec tapis roulant (conséquence du développement anarchique du site de la gare de la Part Dieu). La longueur de la ligne E serait d'un peu moins de 6 km, un trafic espéré à la mise en service de 150 000 voyageurs/jour, avec un certain cannibalisme de la ligne A qui ne s'en plaindra pas. La durée de trajet terminus à terminus serait de 18 minutes environ.

Prolongement du Métro A au sud : Perrache jusqu'à Musée de la Confluence. La solution de multiplier les correspondances avec le tramway ne supprime pas le risque de « thrombose » qui menace ce nouveau quartier emblématique (Cf : départ de BEC). Cette situation va s'aggraver avec l'arrivée des facs catho (ex prisons), du nouvel habitat de la rive droite du Rhône, et la réactivation, probable, de la gare Perrache avec l'arrivée de la ligne TGV POCL (Paris Austerlitz, Orléans, Clermont, Lyon en 1 h 45 minutes). Ce nouveau tracé est une nécessité vitale pour RFF, face à la saturation de la LGV1. Devraient être créées trois stations « Ste Blandine, Montrochet, Confluence Musée » soit moins de 2 km. Trafic envisagé à l'ouverture + 15 000 à 20 000 voy/jour, partiellement au détriment du tramway. La rupture de charge à la gare de Perrache serait pratiquement supprimée.

Prolongement du Métro B au sud : En cours d'étude jusqu'aux Hôpitaux Sud

Prolongement du Métro B au nord : Ce projet ne doit pas cacher que la difficulté majeure est le coût de la reconstruction de la station « Charpennes ». Ceci posé, on a là une magistrale occasion de créer le « Métro des Universités » (La Doua, Facs quai du Rhône, ENS lettres, ENS sciences, P4, Lyon sud CHU etc.). Une perspective, après la Doua, est de traverser le Rhône jusqu'au Bvd de Strasbourg qui marquerait une entrée sur Lyon du trafic acheminé par les deux ex Nationales 83 et 84, en direction de Montluel et de la Dombes. Cet accès est problématique car sans solution autre que les célèbres TER (Toujours En Retard). Quatre ou cinq stations seraient à créer « Wilson, Salengro, Gaston Berger, (Bonnevay), Strasbourg Chemin de La Balme » soit environ 4 km, dont 1 500 m de traversée du Rhône. La fréquentation à l'ouverture atteindrait 35 000 voy/jour plus la cannibalisation des tram T1 et T4. On ouvrirait à plus long terme, l'accès au plateau de Rillieux, zone densément urbanisée, Cette ligne deviendrait à n'en pas douter la plus fréquentée du réseau.

Automatisation : Un préalable à ces projets est le choix technique du système de conduite automatique. Il doit être confié à un spécialiste du transport public ayant une expérience pratique dans ce domaine.

Conclusion : Il paraît évident que tous ces chantiers ne peuvent être lancés en une fois, ce serait hors de portée financière. Par contre l'Autorité Organisatrice des Transports devrait valider le projet à long terme, en fixant un ordre de priorité et un calendrier qui prendrait ainsi la forme d'un plan directeur évitant des aléas financièrement lourds.

Christian BENOIT

Actualités autoroutières dans la Région Urbaine de Lyon

L'inauguration, entre Balbigny et La Tour de Salvagny, de l'A89, dernier tronçon de l'autoroute Bordeaux-Lyon-Genève, doit avoir lieu d'ici la fin de l'année 2012. Même si son terminus à La Tour de Salvagny n'est guère satisfaisant, compte tenu de l'absence de raccordement direct avec l'A7 ou avec le contournement est de Lyon, ce tronçon permettra aux usagers (7 à 8000 par jour) qui font le trajet Lyon-Clermont Ferrand en passant par St Étienne, d'avoir une liaison directe leur économisant environ 40 km. Cette prochaine mise en service constitue une raison de plus de renoncer à la construction de l'A 45, deuxième autoroute entre Lyon et St Étienne, et de continuer à renforcer l'autoroute A 47 et les capacités de la liaison ferroviaire entre Lyon et St Étienne.

Assemblée 2012 et conférence sur l'auto partage

L'Assemblée Générale Ordinaire de l'association a eu lieu le 30 mai dernier à la mairie du 1^o arrdt. et les rapports d'activité, financier et moral, ont été approuvés à l'unanimité par les membres présents.

Elle a été suivie par un exposé passionnant de M François GINDRE, Président de L.P.A. (Lyon Parc Auto), qui gère le service **d'auto partage AUTOLIB** de la ville de LYON (36 stations, 100 véhicules, 1 500 clients). Après l'exposé, qui a été écouté par la salle avec beaucoup d'attention, les participants ont posé de nombreuses questions sur ce service d'auto partage qu'ils connaissaient peu, et qu'ils ont tous jugé particulièrement pertinent, mais malheureusement insuffisamment connu et publicisé, alors qu'il pourrait rendre service à de nombreux lyonnais tout en diminuant le nombre de voitures de la ville.

Notons qu'un deuxième service d'auto partage, différent de celui de AUTOLIB (prévu pour 300 SMART micro hybrides, à prendre puis stationner ou rendre partout dans LYON et VILLEURBANNE), a été lancé à LYON début 2012 par une filiale commune entre MERCEDES et EUROPCAR. Ce service du nom de CAR2GO est déjà en fonctionnement dans plusieurs autres villes du monde. Malheureusement, il vient d'être interdit à Lyon suite à un procès intenté par les détenteurs de la marque CARGO. CAR2GO semble vouloir défendre son nom et continuera certainement ses activités internationales, mais nous ne savons pas si il pourra reprendre ce service à LYON, sous son nom, ou éventuellement sous un autre.

Olivier Billion - 06 89 33 89 74 olivier.billion@gmail.com

Déplacements Citoyens également en ligne

Sont à votre disposition sur notre site : l'historique de l'association, l'intégralité des bulletins « Déplacements Citoyens avec vous », des informations sur nos avis et prises de position, notre agenda, des comptes-rendus sur nos événements, un formulaire d'adhésion et bien sûr nos contacts.

Retrouvez nous sur :

<http://deplacementscitoyens.free.fr>

Le mot du Trésorier

Condition essentielle de son **indépendance**, notre association repose en totalité sur les cotisations (et dons) de ses adhérents.

Pour lui donner plus de poids, nous invitons les lecteurs intéressés par nos actions à nous rejoindre, et les adhérents qui ne l'auraient pas encore fait, à s'acquitter de leur cotisation 2012 (20 euros ou plus).

L'union fait la force !

Visite Chantier tunnel de la Croix Rousse

Cette visite a pu être organisée le 25 janvier 2012 pour Déplacements Citoyens grâce à Mr Gérard Labrit qui assure la direction du service des tunnels du Grand Lyon. Ce service est en charge de la sécurité et de la rénovation des tunnels routiers de l'agglomération lyonnaise : au total 11 ouvrages, dont 3 trémies. Tous doivent être mis en conformité au plan sécurité avec la directive " Mont Blanc" élaborée après la catastrophe qui s'y est produite : un programme de 500 M € d'ici 2016

Le tunnel de la Croix Rousse en est la première étape pour un montant de 200 M€. Inauguré en 1952 après 13 ans de travaux, son trafic moyen est de 47 000 véhicules/jour à comparer aux 110 000 de celui de Fourvière

Ses caractéristiques : bidirectionnel, 4 voies de circulation, longueur 1800 m, diamètre 14 m. Sa mise en conformité avec la directive ci-dessus nécessite à minima la construction d'une galerie de sécurité parallèle et d'issues de secours tous les 150 m.

Le chantier de rénovation comprend non seulement le percement d'une galerie de sécurité de 10 mètres de diamètre mais toute une série de travaux annexes*.

Quelques questions se posent à propos de cette galerie de sécurité :

1^o) Pourquoi aussi large alors que 4m aurait été probablement suffisants ? Choix politique de la dédier, hors "événements trafic", aux modes doux, vélos et piétons et à un sens de bus.

2^o) Pourquoi ne pas l'avoir dédiée au trafic auto, au moins pendant la durée du chantier de rénovation de l'ancien tube ? Cela aurait permis de simplifier le chantier et réduire sa durée.

**le détail de tout ce qui a été entrepris pour ce chantier est à lire sur notre site*

Jean-Claude Reverchon

Humeur : Essence ou Diesel ?

Depuis plus de trente ans l'Etat subventionne le gazole pourtant plus coûteux que l'essence, pour rendre le différentiel entre le Diesel et l'essence, le plus favorable possible au Diesel. Peugeot, toujours bon élève, en a fait une stratégie d'entreprise. Or, le diesel n'a pas que des avantages (plus coûteux à l'achat et à l'entretien, mal adapté à l'usage urbain " temps de chauffe ", pollution difficilement maîtrisable par les filtres à particules).

Le parc français aujourd'hui est d'environ 78% de Diesel. La France est le pays où les villes sont le plus polluées par les particules fines que l'on ne sait pas éliminer. Bruxelles s'apprête à rappeler à l'ordre fermement la France sur ce point qui est un important enjeu de santé publique. Un autre problème potentiel pour Peugeot....

Christian Benoit

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. 09 81 84 69 74
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 : jcreverchon@club-internet.fr
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