



association loi de 1901

# DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

bulletin n° 13 – Avril 2008

## EDITO : DÉPLACEMENTS CITOYENS A 10 ANS

Notre Association, lancée au 2ème semestre 1997 par Rolland Massard, a 10 ans.

Elle s'est donnée un nom : « Déplacements Citoyens » et un but : celui « de traduire la volonté de tous d'agir ensemble pour un projet partagé et cohérent concernant toutes les questions urbaines, routières et de transport ».

L'un et l'autre sont étroitement liés, tant sont interdépendants les déplacements et les infrastructures qu'ils nécessitent.

Il s'agit là d'un des grands enjeux de notre Société, tant dans les pratiques quotidiennes des citoyens que dans les décisions prises par nos élus.

Depuis sa création, Déplacements Citoyens a pris position sur de nombreux sujets : transports en commun urbains de notre agglomération, transports périurbains, infrastructures routières et ferroviaires de notre Région Urbaine, gestion quotidienne des déplacements, de la circulation, du stationnement etc... Le présent bulletin d'information résume ainsi nos positions récentes sur le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération et sur le prolongement du métro B à Oullins.

Nous avons en permanence le souci de développement durable, qui passe notamment par la maîtrise de l'énergie, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre les pollutions de tous ordres.

Notre association ne demande pas de subventions. C'est la garantie d'une meilleure indépendance. Ses seules ressources financières sont les cotisations et dons de ses adhérents. Mais son principal atout est le temps consacré par ses membres, notamment pour la sortie de notre bulletin d'information, dans l'élaboration de nos prises de positions ou au sein de la Commission antipollution.

Elle entend continuer dans ce même état d'esprit et vous invite à venir fêter ses 10 ans lors de son assemblée générale du mercredi 21 mai 2008, à partir de 18 heures au Palais du Travail de Villeurbanne.

Par un hasard du calendrier, ce sera une semaine après la désignation du Président du Sytral ...

Jean Murard

## SOMMAIRE

	<b>Pages</b>
Oui au prolongement du métro B à Oullins :	2
Ces nuisances majeures apportées par les camions :	2
Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération lyonnaise (P.P.A.)	3
Des comités de secteurs aux TCL :	3
La bonne santé du SYTRAL :	4
Réalités et perspectives des transports en commun dans le Sud-Ouest lyonnais :	4
Capture et valorisation du CO2 :	5
Dates à retenir :	6
Les vélos à assistance électrique (VAE)	6

## TESTEZ VOS CONNAISSANCES :

**En consommant un litre de gazole avec un véhicule diesel, quel poids de gaz carbonique ( CO2 ), rejette-t-on dans l'atmosphère ?**

- A. moins de 100 grammes
- B. de 100 à 250 grammes
- C. de 250 à 500 grammes
- D. de 500 grammes à 1 kg
- E. de 1 à 2 kg
- F. plus de 2 kg

**Faites votre choix en cerclant une des 6 lettres ci-dessus, et allez vérifier au bas de la page 5 si votre réponse est bonne.**

## **OUI AU PROLONGEMENT DU MÉTRO B À OULLINS**

Dans le cadre de l'enquête publique, **Déplacements Citoyens a émis le 8 février un avis favorable au projet de prolongement de la ligne B de métro de Gerland jusqu'à Oullins.**

**En zone urbaine dense** (Oullins est, après Lyon et Villeurbanne, la commune de l'agglomération à la plus forte densité de population), **le métro, qui circule en site propre intégral, a des avantages décisifs**, avec des temps de parcours de :

- 8 mn entre la Gare d'Oullins et Jean Macé
- 10 mn entre la gare d'Oullins et Saxe Gambetta
- 13 mn entre la gare d'Oullins et La Part- Dieu
- 16 mn entre la gare d'Oullins et Charpennes.

Avec une correspondance avec la ligne D à Saxe-Gambetta, Bellecour sera à 15 mn de la gare d'Oullins.

En outre, **la création d'un pôle multimodal à la Gare d'Oullins, constituera un atout supplémentaire.**

Il permettra d'ouvrir aux usagers de la ligne SNCF St Etienne – Givors - Perrache, de nouvelles possibilités pour accéder à la Rive Gauche du Rhône.

Il permettra aussi, avec la création d'une gare routière, de restructurer les lignes de bus du Sud-Ouest de l'agglomération autour de la station de métro créée.

Certains objectent le coût élevé de ce tronçon (près de 200 millions pour 1850 mètres). Avec la traversée sous fluviale du Rhône, il comporte en effet des difficultés techniques beaucoup plus fortes que celles des tronçons précédemment ouverts entre Saxe Gambetta et Gerland, essentiellement en tranchée couverte.

**Mais la dépense ne doit pas être appréciée tronçon par tronçon, mais dans son ensemble, sachant que la ligne B n'a pas vocation à geler son terminus Sud à Oullins mais à être prolongée au moins au Pôle Hospitalier de Lyon-Sud.**

La ligne D avait également eu à supporter des coûts élevés pour certains de ses tronçons, notamment pour le franchissement du Rhône et de la Saône.

**Nous avons demandé** dans notre contribution **qu'une attention particulière soit portée à la restructuration prévue pour le réseau de surface**, avec un bon dimensionnement des voies d'accès des bus à la gare routière créée, et avec le maintien d'un service fréquent et régulier entre le Centre d'Oullins, la Mulatière et Perrache.

## **CES NUISANCES MAJEURES APORTEES PAR LES CAMIONS.**

### **Des perturbations directes et surtout indirectes très insupportables**

**De graves dangers directs et indirects sont partout engendrés** par les camions (irrégularités de conduite, pollutions, bruits, collisions, dégâts, blessures et décès). Autour de Lyon, un camion au moins se renverse chaque jour sur les points noirs, causant ainsi des dégâts considérables et actuellement en augmentation constante et des pollutions directes et surtout indirectes et prolongées, bien plus importantes que les pollutions directes. Tout cela sans émoi de la part de nos Responsables Préfectoraux et de l'Equipement.

**Les gros moteurs diesel sont davantage suspects** que les plus petits. Avec des puissances et températures accrues et des rejets d'effluents contenant des traces de produits plus lourds et plus dangereux que ceux des plus petits moteurs diesel. Les surfaces de territoires souillées par les camions reçoivent des polluants plus nocifs, davantage concentrés et moins répartis que celles souillées par les autos plus largement disséminées dans la nature. Et s'il est impossible de se passer des camions les plus lourds, leur place n'est plus ni en ville, ni sur de grandes distances sur autoroutes.

**Les assureurs déplorent les trop nombreux accidents** causés par les camions. Certains d'entre eux demandent des réductions minimales de vitesse de 20 à 30 km/h, des files indiennes sur les points noirs et contournements, et des comptes rendus écrits en fin de chaque trajet. Alors que nos Pouvoirs Publics restent timorés et très en retrait. Conclusion, il faut désormais ferrouter, merrouter, circuler davantage en files indiennes, organiser ces files sur des parkings de préparations et de délestages aux portes des villes et des destinations.

B. Agostini et R. Quagliaro

## PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE (P.P.A.)

En application de la loi du 30/12/1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, **un projet a été soumis à enquête publique fin 2007** par les préfets concernés, dans 89 communes du Rhône, 15 de l'Ain et une de l'Isère.

**Il rappelle que la circulation routière et automobile est la cause principale des nuisances observées dans notre atmosphère**, au regard des polluants chimiques classiques (oxydes de carbone, d'azote, micro particules etc... ).

**Dans notre avis du 8 janvier, nous avons approuvé certaines actions préconisées dans le projet.**

- Interdiction des véhicules utilitaires légers et poids lourds les plus polluants
- Réduction progressive de la vitesse
- Actions spécifiques sur les axes routiers les plus pollués
- Généralisation des Plans de déplacements d'entreprises
- Développement des transports en commun et meilleure organisation du stationnement

**Mais nous avons demandé aussi que le document final comporte d'autres préconisations absentes du projet :**

- généralisations de pots catalytiques efficaces pour les motorisations essence et de filtres à particules pour les motorisations diesel.

- élargissement des zones de stationnement payant et augmentation éventuelle du prix des stationnements (et opposition à la mise en place d'un péage urbain).

- promotion de véhicules urbains électriques ou hybrides de petite taille pour les particuliers.

- priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires, conformément à la loi programme du 13 juillet 2005, fixant les orientations de la politique énergétique. Ce qui implique le développement prioritaire du Réseau Express de l'Aire Urbaine de Lyon, l'accélération du projet de contournement fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise sur l'axe Ambérieu - Saint Exupéry – Vallée du Rhône et de celui de Lyon-Turin .... et le renoncement à une deuxième autoroute entre St Etienne et Lyon (*nous lui préférons un renforcement et une sécurisation de l'A 47*).

Enfin, **le document passant sous silence les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise**, qui représentent pourtant environ 10 millions de tonnes par an, dont 3 millions pour le transport, **nous avons demandé instamment que le P.P.A. quantifie dans sa version finale les évolutions passées et fixe des objectifs de réduction des émissions pour l'avenir.**

Dans le secteur des transports, la situation s'est encore fortement dégradée depuis 1990 en matière de CO<sub>2</sub>, alors que nous avons fait des progrès significatifs dans la réduction des émissions de polluants chimiques classiques monoxyde de carbone, dioxydes d'azote, micro particules ).

Face aux risques majeurs du réchauffement climatique pour l'humanité, le devoir de chacun est donc de prendre en compte les émissions de CO<sub>2</sub>, pour protéger l'atmosphère de notre agglomération, qui est une partie de notre planète commune, la Terre.

## RESULTATS DE LA CONSULTATION POUR LA CREATION DE COMITES DE SECTEURS TCL

En janvier, nous vous avons consulté sur cette idée inspirée des comités de lignes SNCF décrits en préambule du questionnaire.

La complexité des questions et le manque de connaissances des organismes concernés ont rebuté sans doute nombre de répondants éventuels. Aussi nous n'avons reçu qu'une vingtaine de réponses.

On peut résumer ainsi les résultats :

- toutes les réponses sont favorables à la création de ces comités de secteurs.
- les découpages par unités de transport TCL ou par regroupement de communes ou d'arrondissements se partagent les préférences.
- Quant à la composition de ces Comités de Secteurs, les chiffres exprimés donnent la parité aux éventuels participants cités, SYTRAL – KEOLIS – Syndicats de salariés – élus et associations d'usagers etc...

Qu'en sera-t-il de ce projet après consultation de ces parties prenantes ? le processus sera certainement long et complexe.

**L'intérêt certain pour cette innovation démocratique montre qu'elle mérite d'être tentée.**

Robert DIOT

## LA BONNE SANTÉ DU SYTRAL

Le Sytral, autorité publique organisatrice des transports en commun de notre agglomération, vient d'approuver son compte administratif 2007. **Deux éléments positifs ressortent de ce document.**

**Le premier est une augmentation spectaculaire des recettes provenant des usagers** (+ 14,7 % entre 2006 et 2007). Jamais au cours des 20 dernières années, nous n'avions constaté une telle progression, qui provient certes en partie d'une majoration moyenne des tarifs de 2 % que notre association regrette, mais aussi d'au moins trois autres facteurs :

- le renforcement et le développement du réseau, avec notamment le lancement fin 2006 entre La Part Dieu et Meyzieu, sur l'emprise de l'ancien Chemin de fer de l'Est, de la ligne de tram T3 Lea, et courant 2007, le prolongement du métro A de Bonneville à La Soie, donc en correspondance avec Lea,
- l'augmentation de la fréquentation d'ensemble des lignes existantes, liée à la fois à une prise de conscience des dangers des émissions de CO2... et à l'augmentation des prix du gazole et de l'essence
- la diminution de la fraude, consécutive à la mise en place de portillons d'accès aux stations de métro, et à la montée porte avant dans les bus.

Les recettes provenant des usagers (144 millions) dépassent ainsi pour la première fois les recettes provenant des collectivités locales (134 millions dont 116 provenant de la Courly), le versement transport des entreprises publiques et privées, restant de loin avec 230 millions, le plus gros apporteur de recettes.

**Le deuxième élément positif est l'amélioration de la santé financière du Sytral avec :**

- le net renforcement de sa capacité d'autofinancement des investissements (recettes de fonctionnement moins dépenses de fonctionnement), qui représente 194 millions en 2007, dont 22 millions de réajustement exceptionnel de TVA sur les années antérieures et 172 millions d'autofinancement courant,
- la diminution de son endettement qui est passé de 1370 à 1313 millions entre fin 2006 et fin 2007, ce qui est raisonnable eu égard à son type d'activité, avec de lourds investissements.

C'est donc un Sytral en bonne santé qui va amorcer un nouveau mandat de 6 ans avec un Conseil Syndical partiellement renouvelé, suite aux dernières élections.

**Souhaitons qu'il poursuive à la fois le renforcement et le développement du réseau lyonnais, le deuxième de France, dans l'intérêt bien compris des usagers, des contribuables et des salariés qui ont la responsabilité quotidienne de son bon fonctionnement.**

Jean Murard

## REALITES ET PERSPECTIVES DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE SUD-OUEST LYONNAIS

Le SUD-OUEST LYONNAIS, et particulièrement LA MULATIERE, ont été délaissés par LA COURLY et le SYTRAL. Serait-ce les séquelles de querelles politiques d'un autre temps ?

Pourquoi a-t-on laissé pourrir une situation au point que le quartier est un des plus encombrés et des plus pollués de l'agglomération ?

Pourquoi n'a-t-on jamais rien fait pour remédier à l'étranglement causé par les ponts de LA MULATIERE et PASTEUR ?

Pourquoi au contraire y a-t-on fait passer l'autoroute A7 ?

Pourquoi n'a-t-on jamais construit de pont entre OULLINS et GERLAND ?

Pourquoi a-t-on arrêté le métro A à PERRACHE ?

Pourquoi a-t-on arrêté le tram T1 à MONTROCHET ?

Pourquoi les habitants ainsi délaissés doivent-ils seulement emprunter des bus peu confortables et peu pratiques ?

Certes les Mulatins, qui pour la plupart habitent sur la colline, ont pour se rendre dans le centre, le choix entre 6 lignes, mais il leur faut alors descendre plus de 200 marches d'escalier et traverser des carrefours difficiles. Ils doivent cependant souvent attendre, car les dits bus passent "en rafale" comme si les horaires avaient été calculés exprès pour cela. Quant aux personnes âgées, malades ou à mobilité réduite, elles n'ont d'autre solution que d'emprunter la ligne n° 8 qui seule dessert le haut de la commune et qui est lente et irrégulière (surtout depuis la seule montée par l'avant). De plus ses véhicules, à suspension assez raide, doivent franchir des "casse-voitures" avant d'atteindre le bas. Pour revenir de "la ville", et en remontant, pour presque tout le monde il n'y a que ce dernier moyen et il faut se résoudre à rentrer tard chez soi en se "lentibardant"....

Cela est le tableau actuel, mais qu'advient-il après le prolongement du métro B à OULLINS et le rabattement des lignes de bus sur la gare d'OULLINS ?..

La plupart de ces lignes desserviront-elles encore LA MULATIERE ? L'avenir est bien sombre pour les Mulatins s'ils ne bénéficient pas de plus de considération que dans le passé !

Louis OGER, la Mulatière

## **CAPTURE ET VALORISATION DU CO<sub>2</sub> DE CERTAINS EFFLUENTS**

### **Des enjeux improbables pour les sources mobiles à teneurs diluées en CO<sub>2</sub>**

**Les opérations de capture et de valorisation du CO<sub>2</sub> formé** dans toutes les opérations de combustions et d'oxydations sont devenues un nouveau chapitre adjacent à ceux des économies d'énergie. Notre but dans les lignes qui suivent consiste à situer les domaines et limites de faisabilité des procédés correspondants. La nécessité absolue des économies et substitutions d'énergie s'affirme de plus en plus auprès des utilisateurs du monde entier pour au moins trois raisons complémentaires : les réserves fossiles ne sont pas inépuisables, et pourtant les consommations ne cessent d'augmenter; les effluents de combustion sont tous plus ou moins menaçants pour la santé publique ; les déchets énergétiques ne sont pas recyclables au contraire de ceux d'autres matériaux comme le verre, les aciers, les cartons et certains plastiques. Il n'est donc pas question de se laisser aller à l'insouciance collective actuelle, ni au contraire, à un quelconque état d'esprit de terrorisme paralysant.

**Des améliorations indispensables ont certes été apportées** aux géométries des foyers, carburateurs, chambres de combustion, pour améliorer les rendements énergétiques. Des traitements efficaces mais relativement fragiles permettent désormais de filtrer et de traiter les effluents les plus concernés (combustions et incinérations sur cheminées des postes fixes importants des centrales thermiques, cimenteries, etc.. et traitements des fumées sur les tuyaux d'échappement de nos divers véhicules). Par ailleurs des applications croissantes ont été trouvées aux propriétés du CO<sub>2</sub> supercritique (en autoclave sous pression suffisante et à températures tièdes, tous les corps organiques sont dissous en quelques minutes et bien des traitements de matériaux et de nombreuses réactions chimiques sont facilitées). Or ce sont là des ressources et répit provisoires, non applicables dans tous les domaines.

**Quels sont les domaines énergétiques permettant de développer** des applications intéressantes à la capture et à la valorisation du CO<sub>2</sub> ? Ce sont essentiellement les procédés sur postes fixes et volumineux de productions d'énergie, et de traitements physicochimiques industriels (fixités et teneurs en CO<sub>2</sub> importantes). Les sources mobiles, dont celles des moyens de transports et déplacements (autos, camions, avions,...) ne sont pas concernées (dilutions excessives, impossibilité d'embarquer un dispositif de récupération in situ). Le domaine des camions est pour nous le plus central, pour causes de nuisances indirectes bien plus considérables que celles des pollutions directes. En conséquence, pour les camions, les moteurs thermiques seront à moyen à terme condamnés. Ne faudrait-il pas, dès à présent, accélérer les recherches appliquées en faveur des nouveaux moteurs électriques, hybrides, et ceux avec piles à combustibles ? Veuillez bien répondre à nos questions.

Régis QUAGLIARO

### **RÉPONSE TEST CONNAISSANCES PAGE 1**

**Lorsqu'un véhicule diesel consomme un litre de gazole, il émet environ 2,55 kg de gaz carbonique....**

Bravo donc à ceux qui ont donné la réponse F. « plus de 2 kg »

Voici, pour les autres, l'explication donnée par les chimistes de notre Association :

Dans la nature, rien ne se crée, rien ne se perd, tout se transforme.

La combustion d'un litre de gazole conduit à transformer un hydrocarbure de formule proche de CH<sub>2</sub> (d'un poids moléculaire de 12 + 2 fois 1 = 14 ) en gaz carbonique de formule CO<sub>2</sub> ( d'un poids moléculaire de 12 + 2 fois 16 = 44 ).

Le poids de CO<sub>2</sub> émis est donc de 44/14ème du poids du gazole consommé.

Ce dernier ayant une densité d'environ 0,81, un litre de gazole pèse 810 grammes, et sa combustion entraîne une émission de CO<sub>2</sub> de 810 x 44/14 ème = 2,55 kg.

P.S. : A moins de 10% près, les résultats sont identiques pour un véhicule qui consomme de l'essence

Encombres, pollutions, bruit, gaspillage d'énergies fossiles  
gaspillage de temps et d'énergies humaines, émission de gaz à effet de serre...

Pour la ville de demain  
LYON doit montrer l'exemple !

**DEPLACEMENTS CITOYENS organise une :**

**Soirée débat le mercredi 26 novembre 2008, de 18 H 00 à 21 H 00  
à 69100 Villeurbanne**

sur le thème :

**Développer l'usage des petits véhicules urbains écologiques**

**I - les 2, 3 et 4 roues légers, électriques, hybrides, etc... :**  
techniques, emplois, modèles, coût d'utilisation, réglementation

**II - l'environnement des villes et des périphéries :**  
voirie, habitudes, modèles économiques, législations, taxations

**Notez la date : nos intervenants spécialistes attendent vos remarques**  
(contact : Olivier BILLION – tél. 04 78 23 33 87 – courriel : [olivier.billion@gmail.com](mailto:olivier.billion@gmail.com))

**AUTRE DATE A RETENIR :**

Notre prochaine Assemblée Générale  
Statutaire aura lieu :

**le mercredi 21 mai à 18 heures au  
Palais du Travail à Villeurbanne**

**Nous fêterons ce soir là les 10 ans de  
Déplacements citoyens.**

**VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE DANS  
L'AGGLOMÉRATION ?**

Après le lancement réussi de VELO'V, que  
penseriez vous de la promotion dans notre agglomération  
de vélos à assistance électrique avec batteries  
rechargeables (VAE) ?

- soit sous forme de location de type VELO'V
- soit sous forme d'achats à titre personnel.

Pour un achat individuel, quel devrait en être à votre  
avis le prix maximum ? (les prix courants sur le marché  
vont de 800 à 2400 euros)

Merci de votre réponse, à Olivier BILLION  
11 Chemin de Boutary - 69300 - Caluire -  
Tel : 09.79.23.70.20 ou [olivier.billion@gmail.com](mailto:olivier.billion@gmail.com)

Fondateur : Rolland MASSARD  
Siège Palais du travail,

Adresse postale : Jean MURARD, président,  
tél. 04 78 29 19 92

Commission anti-pollution : Régis QUAGLIARO,  
tél. 04 78 53 21 89

Cotisation et Dons : Robert DIOT, trésorier,  
tél. 04 78 89 48 15

Rédaction : Monique ROVIDATI  
Tél. 09 54 98 96 34

9, place Lazare Goujon  
69100 Villeurbanne

110 rue Hénon 69004 LYON  
courriel : [murard3735@wanadoo.fr](mailto:murard3735@wanadoo.fr)

8, rue des Dahlias, 69007 LYON  
courriel : [quagliaro.regis@numericable.fr](mailto:quagliaro.regis@numericable.fr)  
22, avenue Condorcet 69100 VILLEURBANNE

63 bis rue Chazière – Allée 5 - 69004 LYON  
courriel : [m.rovidati@free.fr](mailto:m.rovidati@free.fr)