



association loi de 1901

# DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

bulletin n° 14 – Septembre 2008

## Edito : Métro, A45 et Grand Stade

Il se passe toujours quelque chose pendant la période estivale.

Fin juin se terminait l'enquête publique lancée par le Grand Lyon sur une révision du Plan Local d'Urbanisme de Décines permettant à l'O.L. de réaliser son projet de « Grand Stade » .....Mais en juillet, le Commissaire enquêteur désigné par le Tribunal administratif, émettait un avis défavorable à ce projet de révision.

Toujours en juillet, le Premier Ministre déclarait d'utilité publique le projet d'A 45 , deuxième autoroute entre Lyon et St Etienne, (en réalité, de La Fouillouse à Brignais). En donnant ainsi satisfaction à la Chambre de Commerce de St Etienne, qui milite pour cette infrastructure depuis 15 ans, il tournait ainsi résolument le dos au Grenelle de l'Environnement.

Au même moment, le Président du Sytral annonçait que pour faire face à la fréquentation croissante du métro, un projet d'aménagement des rames de la ligne D était à l'étude, avec des sièges qui seraient adossés à la carrosserie et non plus perpendiculaires à celle-ci. Cette modification permettrait, en réduisant le nombre de places assises de 88 à 72, de dégager de l'espace pour les places debout, et d'augmenter la capacité des rames de 15 à 18 %.

Les deux premiers projets (Grand Stade et A 45) ont en commun de se situer dans la logique routière des années 1990, à une époque où l'on fermait les yeux sur la raréfaction du pétrole, et où l'on vivait dans l'ignorance du réchauffement climatique. Ce manque de clairvoyance est particulièrement critiquable.

Le troisième projet, d'aménagement des rames de la ligne D, découle en revanche de la préoccupation louable de faire face à une fréquentation croissante de ce magnifique outil urbain qu'est notre métro. Nous estimons cependant qu'il faut aller beaucoup plus loin, pour ne pas être en retard sur la demande et éviter le risque d'une forte dégradation du service.

Afin de recueillir votre avis, nous vous remercions de nous retourner le questionnaire ci-joint sur la nécessaire augmentation de la capacité de nos 3 grandes lignes de métro.

Jean Murard

## Echos de notre 10<sup>ème</sup> anniversaire

En présence de plusieurs élus, dont Gilles Vesco, vice-président du Grand Lyon, en charge des déplacements, Béatrice Vessiller, 2<sup>ème</sup> adjointe au maire de Villeurbanne, Denis Broliquier, maire du 2<sup>ème</sup> arrdt, en présence aussi d'associations amies, nous avons fêté les 10 ans de Déplacements Citoyens lors de notre A.G. du 21 mai 2008.

Nous avons rappelé le rôle décisif de notre regretté Rolland Massard dans la création de notre Association, et les principales initiatives prises depuis :

- fréquentes consultations de nos adhérents,
- prises de position de l'Association sur de nombreux sujets,
- sujets spécifiques traités lors de nos assemblées statutaires et de nos assemblées débats d'automne
- lancement de notre bulletin d'information en 2003

Claude Ferrer, un de nos adhérents, a lu deux poèmes de Marie-Thérèse Lassinat, vice présidente de 1999 à 2005, dont l'un avait été composé spécialement pour notre anniversaire.

Nous tenons à la disposition de ceux qui ne l'ont pas, le dossier résumant ces 10 ans d'initiatives et de travail.

## Nouvelles instances du SYTRAL

Suite aux élections de mars, le Grand Lyon et le Département ont désigné respectivement 16 et 10 conseillers pour siéger au Sytral, l'autorité organisatrice des transports en commun urbains de notre agglomération.

Les 26 membres désignés, dont 15 retrouvent leur siège, ont élu leurs instances dirigeantes le 29 mai.

Bernard Rivalta et Georges Barriol ont été reconduits dans leurs fonctions de Président et Vice-Président

Les autres membres du bureau exécutif sont : Jean-Louis Touraine et Gilles Vesco, de Lyon , Martial Passi, de Givors, Michèle Vullien, de Dardilly, Odette Garbrecht, de Meyzieu, et Alain Jeannot, de Caluire.

Gérard Collomb Président du Grand Lyon et Michel Mercier, Président du Conseil Général du Rhône siègent au Sytral sans faire partie du Bureau exécutif, ce qui ne les empêche pas d'avoir un poids important en son sein.

### *Voir aussi dans ce n° 14 :*

page 2 : Déplacements Citoyens opposé au projet de Grand Stade à Décines

page 2 : L'autoroute A 45 sera-t-elle construite ?

page 3 : Considérations sur la capacité des lignes A,B et D du métro lyonnais.

## **Déplacements Citoyens opposé au projet de Grand Stade à Décines**

Nous l'avons fait savoir officiellement le 25 juin 2008 dans le cadre de l'enquête publique sur la révision du Plan Local d'Urbanisme de Décines, devant permettre à l'O.L. de construire « son Grand Stade », avec une aide substantielle des collectivités publiques.

Le projet, certes très séduisant pour les amateurs de football et pour l'image que les Lyonnais souhaitent donner de leur ville, présente de très grosses lacunes en matière d'accessibilité par voitures particulières et en transports en commun.

Sa réalisation contreviendrait aux orientations de notre politique énergétique définie dans la loi du 13 juillet 2005, face aux profondes mutations qui s'imposent pour lutter contre le réchauffement climatique et la raréfaction inexorable des ressources en pétrole.

Avec des infrastructures très coûteuses pour les finances publiques, alors que son taux d'utilisation serait faible, il porte aussi en lui les risques financiers liés aux aléas des résultats sportifs de l'O.L.

L'association, avec l'indépendance qui est la sienne, et sa préoccupation permanente de l'intérêt général, a donc estimé qu'il convenait de renoncer à ce projet.

En revanche, elle est très favorable à ce que soient étudiés de manière approfondie les aménagements, améliorations ou agrandissements susceptibles d'être réalisés au Stade de Gerland. A 300 mètres du métro B, Gerland offre en effet une accessibilité en transports en commun incomparablement meilleure que celle du site de Décines, accessibilité qui sera encore améliorée avec le prolongement de la ligne B à la gare d'Oullins et avec l'ouverture prochaine de la Halte SNCF Jean Macé, distante du stade de 3 stations de métro seulement.

P.S. La position de Déplacements Citoyens, de même que de nombreux autres avis émis dans le même sens lors de l'enquête publique, ont conduit le commissaire enquêteur à donner en juillet un avis défavorable à la modification du Plan Local d'Urbanisme de Décines.

### **Déplacements Citoyens membre de la Commission consultative des services publics du SYTRAL**

Nous avons été désignés par le Comité Syndical du Sytral du 12 juin pour siéger dans cette instance, qui comprend 17 membres : 9 élus du Sytral et 8 représentants d'associations.

Elle s'est réunie le 11 septembre avec principalement à son ordre du jour l'examen du rapport 2007 de Kéolis, la société à qui le Sytral délègue la gestion du réseau TCL.

Les bus et trolleybus des TCL étant souvent perturbés et ralentis par la circulation routière, nous avons demandé qu'ils bénéficient de plus de sites protégés ou réservés, et qu'il y ait plus de sévérité face aux infractions commises, notamment avec les stationnements en double file.

## **L'autoroute A45 sera-t-elle construite ?**

En juillet 2008, le Premier Ministre a déclaré d'utilité publique le projet A 45 de deuxième autoroute entre St Etienne et Lyon (plus précisément entre La Fouillouse et Les Sept Chemins, à Brignais).

Ignorant les conclusions du Grenelle de l'Environnement, il a donc donné satisfaction à la Chambre de Commerce et d'Industrie de St Etienne qui milite depuis 15 ans pour la construction de cette infrastructure.

La C.C.I. de St Etienne chantait du reste victoire le 21 juillet dans une publicité d'une page entière dans le journal Le Progrès intitulée : « Enfin l'A 45 ! .... ouverture programmée en 2015 » ..... « une liaison garantissant aux entreprises un temps de trajet compétitif ! ».....affirmation très irréaliste, avec les embouteillages à prévoir à Brignais, à la sortie de l'autoroute.

Faut-il en conclure que ce projet verra le jour ?

Rien ne permet aujourd'hui de l'affirmer.

Le courrier que nous avons reçu le 7 juillet du Secrétariat d'Etat à l'Ecologie, suite à notre contact du mois de mai avec Mme Kosciusko-Morizet, nous précise qu'il portera à notre dossier (critique) sur l'A 45 « toute l'attention qu'il mérite, et notamment lors de la revue des projets routiers qui viennent d'être initiés ». Un conseiller de M. Borloo nous a également contactés début septembre dans le même sens.

Il est vrai que tout est à revoir dans ce dossier, à commencer par les estimations de trafic qui reposent sur les niveaux de prix du pétrole observés en 2002, année au cours de laquelle le cours du pétrole (brent) a été de 25 dollars le baril en moyenne, alors qu'il est depuis mars 2008 au-dessus de 100 dollars.

Nous espérons donc que dans la revue des projets qui devrait être faite, l'Etat va enfin renoncer à un projet qui est de plus en plus déconnecté des enjeux énergétiques et environnementaux du XXIème siècle.

Il conviendra en revanche d'accélérer la rénovation et le renforcement de la liaison ferroviaire entre St Etienne et Lyon, et d'améliorer rapidement l'existant sur l'A47, en matière de sécurité et en résorbant les goulots d'étranglement, notamment dans le secteur de Givors et Chasse.

### **Contacts avec la Préfecture de Région**

Suite à la transmission de nos prises de position sur le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération, sur l'A 45, sur le Contournement Ferroviaire Fret, sur le Grand Stade etc... nous avons été reçus en juin par les services de la Préfecture du Rhône.

L'échange a été ouvert et constructif. Il sera suivi fin septembre d'une rencontre avec la Direction Régionale de l'Equipement, qui sera axée plus précisément sur le projet de Contournement Ferroviaire Fret de l'agglomération et sur la question de l'A 45.

# Considérations sur la capacité des lignes A, B et D du métro lyonnais

La situation au 2 mai 2008, pour le 30ème anniversaire du métro de Lyon, fait apparaître une fréquentation de plus de 650 000 usagers par jour pour ses 3 principales lignes (à titre comparatif, Marseille 290 000, métro objet du même appel d'offres), soit la moitié du trafic total des TCL sur le Grand Lyon. Avec grosso modo la répartition suivante :

lignes A et D : plus de 250 000 chacune, ligne B : 150 000. Ceci avec une vitesse commerciale de 30 km/h, celle des transports de surface se situant entre 15 et 20 km/h.

Étant donné l'évolution des conditions économiques, la **demande, associée aux incitations, ne va que faire croître le trafic dans les années à venir**. La croissance actuelle est de l'ordre de 5 % l'an avec un transfert de clientèle qui se fait majoritairement à partir des utilisateurs de l'automobile individuelle plutôt qu'à partir de la clientèle captive traditionnelle.

**Face à ce défi, quels sont les paramètres sur lesquels on peut agir ?** Ils sont pratiquement au nombre de trois :

1. longueur des trains portée à 4 voitures
2. fréquence des trains
3. densité de voyageurs dans chaque train

Sachant que d'autres contraintes interviennent, en particulier le coût, essentiellement lié à l'âge du matériel roulant au moment de sa modification. La durée de vie théorique du matériel roulant en transport urbain est de 40 ans pour un métro, 20 ans pour un tramway, 15 ans pour un trolleybus, 10 ans pour un bus thermique. En fonction de ces données, les rames des lignes A et B ont dépassé la demie vie, alors que celles de la ligne D en sont proche.

## 1. Longueur des trains portée à 4 voitures :

Hormis le coût après une révision à demie vie, passer de 3 à 4 voitures est possible sur la B, mais ne l'est pas actuellement sur la A, car le terminus de Perrache est trop court. Il devrait n'être que provisoire dans l'esprit de ses concepteurs, et ne permet le retournement que de rames de trois voitures. Quant à la D, la solution consisterait à coupler deux rames de deux voitures, solution coûteuse, car chaque voiture est équipée de bogies moteurs. Il serait aussi possible de constituer des rames de trois voitures en intercalant une remorque entre les deux motrices. Reste à vérifier que la puissance des deux motrices est suffisante.

2. **Les fréquences** actuelles en heures de pointe sont, sur la A : 160 secondes, la B : 180 secondes, la D : 120 secondes. Pour la A et la B, elles correspondent au temps nécessaire au changement de cabine de conduite à chaque terminus. Ce temps accordé fait partie des conditions de travail des conducteurs. Pour la D automatique, on a vérifié que l'on peut descendre à 90 secondes, ce qui est d'ailleurs le standard des métros automatiques actuels.

3. **La densité** est assez facile à accroître car il suffit de privilégier le nombre de places debout vis à vis du nombre de places assises, avec un impact direct sur le confort. Une solution utilisée à Londres et à Paris est de transformer une demie rangée de sièges transversaux en sièges longitudinaux. Cette disposition, assez peu appréciée des clients, permet de gagner au maximum 10 % de places. De plus, les voitures n'ont pas été conçues pour cela.

On récolte aujourd'hui le fait, qu'hormis dans son projet initial, le métro n'a pas fait l'objet d'études stratégiques à long terme quant à son évolution. Les décisions sont prises à l'échéance d'une mandature pour un projet qui a une perspective d'usage d'un siècle minimum. Ce qui devait être la colonne vertébrale du réseau de transports en commun lyonnais est considéré comme « trop cher », car jamais ramené à l'utilisateur bénéficiaire.

Christian BENOIT

## Nouveau à LYON : l'autopartage AUTOLIB' de LYON PARC AUTO

Certains déplacements ne peuvent se faire commodément qu'en voiture. Mais pourquoi louer une voiture pour une journée entière si l'on n'en a besoin que pour une heure ? Pourquoi rester propriétaire d'un véhicule si l'on ne s'en sert que une à deux fois par semaine ?

L'autopartage répond à ces questions, car il permet de louer à un prix compétitif une voiture d'une dimension appropriée pour la seule durée de ses besoins, y compris pour de très courtes périodes.

Abonnement préalable, réservation par téléphone ou internet, carte magnétique pour prendre et laisser le véhicule après avoir rempli son carnet de suivi, facturation en fin de mois au nombre d'heures d'utilisation et aux km parcourus. Le système est simple, bien rodé et a déjà fait ses preuves dans de nombreuses villes d'Europe.

LPA (LYON PARC AUTO) a repris au 1<sup>er</sup> janvier pour développer l'activité d'autopartage de l'association La Voiture Autrement. D'ici quelques mois, 70 véhicules, capables de rendre service à environ 700 Lyonnais clients, seront à disposition dans 22 des parkings LPA.

Une voiture en autopartage peut remplacer plusieurs voitures individuelles peu utilisées. Pourquoi ne pas rêver d'un développement rapide de la formule, libérant ainsi sur la voirie de nombreuses places de stationnement pour les espaces verts et piétonniers ?

Déjà propriétaire de plusieurs Toyota Prius (à moteurs hybrides), LPA a une flotte composée majoritairement de véhicules à faible consommation.

Olivier BILLION

Contact LPA : Tel : 04 72 41 65 25 site : [www.autolib.fr](http://www.autolib.fr) email : [autopartage@lpa.fr](mailto:autopartage@lpa.fr)

## Notez sur vos agendas

Face aux encombrements, pollutions, bruit, gaspillages d'énergies fossiles, gaspillages de temps et d'énergies humaines, émissions de gaz à effet de serre .....

### QUELLES REPONSES ?

A côté de l'indispensable promotion des transports en commun, de celle de la marche à pied et du vélo, le développement des petits véhicules légers, électriques, hybrides à la place de nos voitures thermiques sur dimensionnées constitue une des solutions pour nos villes de demain.

Sur le thème :

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

**Déplacements Citoyens organise une soirée-débat :**

**le mercredi 26 novembre 2008,**

**de 18 h 00 à 21 h 00**

**(lieu à confirmer)**

*(contact : Olivier Billion – tél. 04 78 23 33 87 – courrier: adc.lyon@gmail.com)*

#### **Le mot du trésorier**

Vos cotisations et dons sont notre unique ressource....  
A ceux qui ne sont pas à jour, merci pour le règlement de votre cotisation 2008 (18 €).  
Et pour que nous soyons plus nombreux, merci à tous de faire connaître nos initiatives et notre travail.  
Robert DIOT

#### **Contacts inter associations**

Afin de mieux coordonner leurs actions et d'être mieux entendues des décideurs sur les questions d'infrastructures de transports et de déplacements, les associations oeuvrant dans ces domaines au sein de la Région Urbaine de Lyon, dont Déplacements Citoyens, se sont rencontrées le 14 juin.

#### **Trains express régionaux : pour un renforcement des infrastructures**

Le lancement fin 2007 du cadencement sur les T.E.R. de la région Rhône-Alpes a été une bonne décision. La mise en service d'une centaine de trains supplémentaires a permis la poursuite d'une forte croissance de leur fréquentation en 2008.

Mais cette révolution ne s'est pas faite sans difficultés, notamment à cause de l'insuffisance de certaines infrastructures face à l'augmentation du trafic.

La gare de la Part Dieu en est un exemple. Elle est à la limite de la saturation. Il est donc indispensable d'y construire au moins un quai supplémentaire et de lancer au plus vite la construction du Contournement Ferroviaire Fret de l'agglomération.

Fondateur	: Rolland MASSARD	
Siège	Palais du travail,	9, place Lazare Goujon 69100 Villeurbanne
Adresse postale	: Jean MURARD, président, tél. 04 78 29 19 92	110 rue Hénon 69004 LYON courriel : <a href="mailto:murard3735@wanadoo.fr">murard3735@wanadoo.fr</a>
Commission anti-pollution	: Régis QUAGLIARO, tél. 04 78 53 21 89	8, rue des Dahlias, 69007 LYON courriel : <a href="mailto:quagliaro.regis@numericable.fr">quagliaro.regis@numericable.fr</a>
Cotisation et Dons	: Robert DIOT, trésorier, tél. 04 78 89 48 15	22, avenue Condorcet 69100 VILLEURBANNE
Rédaction	: Monique ROVIDATI Tél. 09 54 98 96 34	63 bis rue Chazière – Allée 5 - 69004 LYON courriel : <a href="mailto:m.rovidati@free.fr">m.rovidati@free.fr</a>