



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

bulletin n° 15 – Janvier 2009

Edito : Vœux pour temps de crise

La crise boursière, bancaire et financière qui s'est développée à l'automne a été le révélateur d'une crise plus profonde alimentée par des pratiques de surconsommations des énergies fossiles et des crédits, souvent au-dessus des moyens des Etats, des collectivités publiques, des entreprises et des particuliers.

L'envolée des cours du pétrole, de moins de 30 dollars le baril en 2003 à 150 dollars l'été 2008, a été un des symptômes aigus du dérèglement économique lié à cette fuite en avant consumériste.

Nous payons aujourd'hui le manque de clairvoyance (ou de courage) dans bon nombre de décisions prises à tous niveaux. Nous avons déjà eu dans ce journal l'occasion d'en critiquer certaines. Et la crise est là, bien présente. Crise non seulement financière, mais économique et sociale, avec ses lourdes conséquences humaines. De grands secteurs d'activité sont menacés, parmi lesquels les industries automobiles et aéronautiques, qui n'ont pas assez anticipé les évolutions à venir.

Devons-nous céder pour autant à la morosité ?

Les sujets traités dans ce numéro sont au contraire porteurs d'espoir.

Lorsque nous demandons à l'Etat d'accélérer le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, il s'agit d'une infrastructure qui sera génératrice d'emplois pour son lancement, sa construction et son fonctionnement, avec des trains à construire et à faire fonctionner, une logistique à développer etc.

Lorsque nous demandons le renforcement et l'amélioration des infrastructures ferroviaires, routières et autoroutières existantes entre Lyon et Saint-Etienne, et une gestion plus économe et plus sûre de la circulation des véhicules, des emplois sont encore à la clé.

Il en est de même quand nous prônons l'augmentation de la capacité de nos lignes de métro (page 3) ou quand nous militons pour un fort développement de petits véhicules propres (page 2), qui suppose la création de filières économiques nouvelles depuis le stade des études jusqu'à la mise au point de prototypes industriels, à la fabrication de série, à la commercialisation et aux services après-vente.

C'est donc un nouveau modèle de croissance que nous appelons de nos vœux dans le transport, avec des métiers plus économes que ceux d'aujourd'hui en matières premières, en pétrole et en émission de CO₂, et plus respectueux de l'environnement.

Dans cette perspective, souhaitons-nous les uns aux autres une très bonne année 2009.

Jean Murard

Courrier à Mme Kosciusko-Morizet

Nous avons transmis le 27 décembre à Mme Kosciusko-Morizet, secrétaire d'Etat au Développement Durable, une note de 6 pages sur la **nécessité d'accélérer le projet CFAL** (de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise), **de rénover et améliorer l'existant routier, autoroutier et ferroviaire entre Saint-Etienne et Lyon et de stopper le projet d'A 45** de deuxième autoroute entre les deux villes.

Cette note tire des enseignements de nos échanges et rencontres du 2^{ème} semestre avec le Ministère, avec le directeur régional et le directeur régional adjoint de l'Equipement et dans le cadre de la C.E.D.R.U.L. (Coordination inter associative pour l'Environnement et les Déplacements de la Région Urbaine de Lyon).

Après les tergiversations de 2006 et 2007, **l'accélération du projet CFAL, sur l'axe Ambérieu-Saint Exupéry-Vienne, est primordiale.** En offrant de nouvelles possibilités aux plus de 150 trains de fret qui passent aujourd'hui au centre de Lyon, le CFAL permettrait de désengorger les gares de la Part Dieu et de Perrache au profit de trains de voyageurs de plus en plus nombreux et fréquents.

Si le tracé a été choisi pour la partie Nord, (Ambérieu à Saint Exupéry), **sept hypothèses sont en discussion pour la partie Sud**, de Saint Exupéry à la Vallée du Rhône. Quatre rejoignent la rive droite du Rhône en amont de Vienne et trois en aval de Vienne.

Les tracés les plus au Nord de Vienne nous paraissent présenter le meilleur bilan avantages/inconvénients. Moins longs, moins coûteux et concernant moins de riverains, ils permettraient aussi davantage de cohérence et d'efficacité entre les agglomérations stéphanoises et lyonnaises, avec une liaison améliorée entre Saint-Etienne et la gare ferroviaire et l'aéroport de Saint Exupéry, et avec un accès direct à la grande gare de triage de Sibelin (à Solaize). Ils seraient également plus proches de la Zone Industrielle Vénissieux-Corbas-Saint-Priest et du nouveau marché gare de Corbas.

Quant à l'amélioration et à la sécurisation de l'existant routier et autoroutier entre Saint Etienne et Lyon, de même que le renforcement et le développement du transport ferroviaire entre les deux villes, ils pourraient permettre à cet axe hautement symbolique de devenir une vitrine exemplaire d'une politique de transports véritablement durable.

Notre note au Ministère fait ressortir deux erreurs d'appréciation majeures dans le dossier qui avait été préparé par l'Etat pour justifier l'A 45 :

1. la part du trafic ferroviaire dans la vallée du Gier y était présentée comme négligeable : moins de 4 % du trafic routier, alors que la réalité est plus proche de 15 %

2. les fortes capacités potentielles de la ligne ferroviaire, en nombre de trains et en capacité de chaque train, y étaient minimisées dans de grandes proportions.

Conférence-débat du 26-11-2008 à la mairie du 2^o arrondissement : Quel développement pour les petits véhicules propres ?

Organisée avec l'aide du journal AUTOBIO par notre association, cette manifestation a été un franc succès : après une introduction rapide par Jean Murard et Olivier Billion, 10 intervenants passionnés nous ont présenté des vidéos abordant successivement différents aspects du sujet. En deux temps, le public, une quarantaine de personnes, a pu poser des questions et échanger avec les conférenciers, avant qu'un verre de l'amitié ne vienne clôturer la soirée. Merci à tous...

Se sont succédés au pupitre, Messieurs : ** **Frédéric BOUVIER - COPARLY** : la pollution atmosphérique de la Région Lyonnaise ** **Mathias COPY - ADEME Rhône-Alpes** : l'écologie des transports et le rôle de l'ADEME ** **Guillaume METIVIER - Ass. pour la Place de la Petite Voiture en Ville** : pourquoi des petites voitures ? ** **Gaëtan BAYLE - Ass. EXTRAENERGY** : types et utilisations des petits véhicules électriques à 2, 3 ou 4 roues ** **Jean Louis TOURAINE - Vice Président du GRAND-LYON** : actions et projets de la ville de LYON dans le domaine des transports ** **Philippe RASCLE - Soc. SWEET ' ELEC** : une gamme opérationnelle de vélos, 50 cm³ et 125 cm³ électriques ** **Amine MERAD - Soc. SEGWAYS COM-HIC** : présentation et utilisations du SEGWAY ** **Eddie VENDITELLI - Soc. STAR ELECTRIC CARS** : le MINIHUMMER électrique, en France un quadricycle léger ** **Frédéric BLANC - SMART CENTER LYON** : la SMART, écologique par sa construction, son usage et son recyclage ** **François GINDRE - LPA (Lyon Parc Auto) et AUTOLIB** : l'autopartage de la ville de LYON

DÉVELOPPER LES PETITS VÉHICULES PROPRES : NOS CONCLUSIONS : IL FAUT AGIR MAINTENANT

II - DES RAISONS POUR AGIR D'URGENCE : URBANISTIQUES, ÉNERGÉTIQUES, ÉCOLOGIQUES

la moitié de la population mondiale vit dans les villes !

le véhicule individuel restera de fait indispensable pour les agglomérations étendues et les zones péri-urbaines...

beaucoup trop d'automobiles de 1000 Kg ou plus roulent le plus souvent avec une seule personne à bord..

consommations, pollutions et CO₂ sont approximativement proportionnels au poids et à la puissance des véhicules...

CONCLUSION : entre bicyclette et automobile, il faut d'urgence explorer et développer toutes les solutions possibles...

Véhicule	Longueur M	Poids Kg	Vitesse maxi Km / H	Prix Euros	Places utilisées <i>(exemple)</i>	Kw moteur/personne transportée
Piéton	//	//	5	//	1	//
Vélo à assistance électrique (VAE)	1,70	25	25	2 000	1	0,250
Cyclomoteur électrique 50 cm ³	1,70	45	35	1 500	1	0,400
Scooter 125 cm ³	2,30	150	100	3 000	1,2	7,000
Scooter 3 roues 250 cm ³	2,20	200	125	7 000	1,4	12,800
Voiturette ou quadricycle léger	2,60	350	45 / 80	10 000	1,4	2,900
Voiture citadine essence	3,60	900	150	8 000	1,6	28,100
Voiture familiale monospace	4,50	1 400	180	22 000	2,0	45,000

- II - QUELLES ACTIONS PROMOUVOIR :

Développer l'usage des petits véhicules légers, existants, à améliorer ou à inventer : VAE (vélos à assistance électrique), cyclomoteurs, scooters 2 ou 3 roues, électriques ou hybrides avec ou sans toit, quads de ville, voiturettes...

Pour cela :

- a- généraliser selon possibilités les pistes et zones cyclables, y compris à contresens et dans les voies de bus
- b- élargir le système des bonus / malus aux 2 et 3 roues motorisés, mais renforcer leurs normes antipollution
- c- développer les parkings-relais en périphérie des centre-villes, en coordination avec les transports en commun
- d- aider à l'achat et à la location de longue durée des vélos (VAE) et petits cyclomoteurs électriques
- e- aider à la sélection et au choix par leurs utilisateurs (normes et labels...) de ces mêmes véhicules
- f- améliorer la circulation et la sécurité des vélos et petits véhicules motorisés (voirie, circulation, pratique)
- g- favoriser les locations automobile de courte et moyenne durées, en complément de la simple propriété d'un véhicule
- h- développer l'autopartage urbain dans les parkings municipaux, mais également sur la voirie des villes et périphéries
- i- créer des emplacements de stationnement pour les vélos, scooters à 2 ou 3 roues et mini voitures (voirie, immeubles)
- j- autoriser et promouvoir l'installation de prises électriques de recharge pour les véhicules électriques, gros et petits (parkings publics, entreprises, habitations locatives ou en copropriété, stations service et postes d'essence, voirie...)
- k- améliorer ou compléter les législations et la fiscalité des tricycles et quadricycles légers pour faciliter la mise au point et l'emploi de petits véhicules à 1, 2 ou 3 places, limités à 80 ou 90 Km/H etc....
- l- consacrer des budgets de recherche et développement beaucoup plus conséquents aux motorisations électriques et hybrides.

Synthèse des 42 réponses au questionnaire sur l'augmentation des capacités des lignes de métro A, B et D

I - Approbation des choix ci-dessous, du plus modeste au plus ambitieux

1. Aménagement intérieur, tel celui projeté par le Sytral pour la ligne D, avec une disposition des sièges parallèle à la carrosserie et non plus perpendiculaire.

Pour la ligne D, le nombre de places assises serait réduit de 88 à 72, pour dégager de l'espace pour les places debout, et augmenter la capacité des rames de 15 à 18 %. Ce choix, le moins coûteux, ne pourrait, seul, permettre de faire face à l'augmentation de la fréquentation que pendant 3 à 5 ans

- pour la ligne D : Vaise -Vénissieux	29 Oui	6 Non	7 non exp
- pour la ligne A : Perrache-La Soie	22 Oui	11 Non	9 non exp
- pour la ligne B : Charpennes-Gerland	21 Oui	12 Non	9 non exp

2. Accélération des fréquences de passage (ce qui suppose des achats de matériels supplémentaires, et, pour les lignes A et B, non automatiques, le recrutement de conducteurs)

- de 120 à 90 secondes pour la ligne D	28 Oui	10 Non	4 non exp
- de 160 à 150 secondes pour la ligne A	29 Oui	8 Non	5 non exp.
- de 180 à 150 secondes pour la ligne B	27 Oui	11 Non	4 non exp

3. Augmentation de la longueur des rames de 2 à 3 voitures pour la ligne D, de 3 à 4 voitures pour les lignes A et B

ce qui suppose des achats de matériels supplémentaires, et, de plus pour la ligne A, d'investir pour augmenter la longueur du terminus actuel de Perrache

- de 2 à 3 voitures pour la ligne D	27 Oui	10 Non	5 non exp
- de 3 à 4 voitures pour la A	15 Oui	23 Non	4 non exp
- de 3 à 4 voitures pour la ligne B	27 Oui	10 Non	5 non exp

4. Automatisation de la conduite des lignes A et B à l'identique de la ligne D

Nécessite la modification a minima des infrastructures, le remplacement du matériel roulant et la reconversion des conducteurs. Elle permettrait d'accélérer nettement les fréquences de passage de 160 et 180 secondes aujourd'hui à 90 et 110 secondes.

28 Oui	11 Non	3 non exp
--------	--------	-----------

II - Ordre de priorité souhaité pour chacune des lignes :

Ligne D : Aménagement des rames	cité 16 fois en 1er et 8 fois en 2ème puis accélération des fréquences et augmentation longueur rames.
Ligne A : Accélération des fréquences	cité 14 fois en 1er et 7 fois en 2ème puis aménagement des rames et automatisation de la conduite.
Ligne B : Accélération des fréquences	cité 12 fois en 1er et 8 fois en 2ème puis automatisation de la conduite et aménagement des rames.

III - Lignes où le besoin paraît le plus urgent :

Nombre de citations : **ligne A : 16** **ligne D : 12** ligne B : 5

Commentaires :

Les différentes solutions proposées recueillent un avis largement favorable, sauf en ce qui concerne l'augmentation de la longueur des rames de la ligne A qui suppose des travaux assez conséquents à Perrache pour mettre les quais à dimension.

C'est sur la ligne A que le besoin d'augmentation de capacité est perçu comme le plus urgent, devant la ligne D.

Pour la ligne A, c'est l'accélération des fréquences qui est perçue comme prioritaire, mais les marges de manœuvre sont réduites dans ce domaine, sauf si la ligne est automatisée. Il est à noter que l'automatisation est une solution qui séduit 28 personnes sur les 39 qui ont émis un avis.

Pour la ligne D, c'est l'aménagement des rames qui est perçu comme prioritaire, devant l'augmentation des fréquences.

Enfin, **pour la ligne B**, c'est l'accélération des fréquences qui est perçue comme prioritaire, devant l'automatisation, qui est souhaitée par certains au moment de la mise en service du prolongement de la ligne à Oullins.

La ligne C du métro oubliée ? :

Plusieurs adhérents ont regretté que nous n'ayons pas traité la ligne C, très chargée en heures de pointe entre l'Hôtel de Ville et la place de la Croix-Rousse.

Notre choix a été motivé par les contraintes techniques très fortes pour augmenter la capacité de cette ligne (longueur des quais, partie en crémaillère, partie en voie unique)

Si certains ont cependant des idées, merci de nous les communiquer.

Provenance des 42 réponses :

- 31 adhérents, soit plus de 40 % des adhérents
- 2 élus, soit moins de 2 % des élus circularisés
- 1 journaliste et 8 amis non adhérents.

Origine géographique des 42 personnes ayant répondu :

Lyon : (8 arrondissements représentés sur 9) : 23 - Villeurbanne : 9
Caluire : 5 – Oullins, La Mulatière : 2 – Ecully : 1 – Pollionnay, Millery : 2

Tristes nouvelles :

Robert Diot, notre Trésorier, s'est éteint en novembre, après avoir lutté contre la maladie durant plusieurs années avec un étonnant courage.

Nous garderons le souvenir de son calme et de sa sérénité dans nos débats internes, de sa rigueur dans l'exercice de ses fonctions. Il nous a laissé une trésorerie saine et des comptes parfaitement à jour.

C'est lui qui a dépouillé méthodiquement une grande partie des réponses au questionnaire métro (voir page 3).

Un grand merci, Robert, pour ton travail au sein de l'Association. Nous te regrettons beaucoup. Et merci à Janine Diot, son épouse, d'avoir accepté d'intégrer notre C.A.

Alain Bellemin, vice-président de l'association, et qui nous représente au Conseil de Développement du Grand Lyon, a eu la douleur de perdre sa compagne, Claude, le 31 décembre.

Claude, malgré sa santé fragile, venait parfois avec Alain, en renfort, pour les mises sous enveloppe des bulletins d'information ou autres courriers.

Dans cette épreuve, nous t'assurons, Alain, de toute notre amitié

NOTEZ SUR VOS AGENDAS

Notre Assemblée Générale Statutaire est programmée pour le :

mercredi 27 mai à 18 heures

LE MOT DU TRESORIER

Vos cotisations (20 euros en 2009) et dons sont notre unique ressource

Merci d'avance de votre participation dès ce début d'année.

Merci aussi de faire connaître nos initiatives et notre travail..... plus nous serons nombreux plus nous serons forts.

Sylvain-Pierre Fuzelier

Plan de mandat du Sytral 2008/2014

Il a été voté le 30 octobre avec 21 voix pour et 4 abstentions.

L'ombre du Grand Stade de Décines, qui a suscité plus de réserves que d'approbations explicites, a pesé sur les débats. On ne sait d'ailleurs pas combien la desserte de cet équipement, environ 30 jours par an seulement, représenterait au total dans le budget du Sytral. Outre le prolongement de la ligne de tram T2 de Bron à Eurexpo, et une bretelle d'accès à Décines à partir de la ligne de tram T3, estimés déjà à plus de 100 millions d'euros, il faudrait en effet rajouter des acquisitions de bus, des allongements de rames de tram etc. Ce qui conduirait à un budget très lourd, pour obtenir au final une accessibilité en transports en commun qui resterait bien moins bonne que celle du stade de Gerland.

Le plan comprend surtout des investissements déjà décidés : lignes fortes de trolleybus devant emprunter la montée des Soldats : C1 (Cité Internationale-Cuire) et C2 (Part-Dieu-Tonkin-Rillieux), prolongements de la ligne B de métro de Gerland à Oullins et de la ligne de tram T4 du Jet d'Eau (avenue Berthelot/Boulevard des Etats-Unis) à La Part Dieu, aménagements de voirie pour des sites protégés de bus ou trolleybus.

En plus des infrastructures Grand Stade, citons comme **nouveautés** le prolongement de la ligne de tram T1 du Confluent jusqu'à la station Debourg de la ligne B du métro (Gerland), et, ce qui répond à nos objectifs d'augmentation des capacités du métro, de nouvelles dispositions des sièges et des études prospectives pour d'autres solutions.

En renonçant aux coûteux projets liés au Grand Stade, le Sytral pourrait faire beaucoup mieux.

Echos de la réunion CEDRUL du 6 décembre 2008

Cette réunion de la C.E.D.R.U.L. (Coordination inter associative pour l'Environnement et les Déplacements de la Région Urbaine de Lyon) avait pour but de travailler sur le projet CFAL (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise).

Après les exposés d'Olivier Klein, du Laboratoire d'Economie des Transports, sur les enjeux logistiques, d'Edmond Luca, sur les comparaisons rail/route, de Christian Maisonnier, de la Direction Régionale de l'Équipement, sur l'historique du CFAL, et de Denis Cuvillier et Guillaume Bouvier de Réseau Ferré de France, sur l'état d'avancement du projet, un échange nourri a eu lieu avec les associations présentes (plus de 20).

Le dialogue a fait apparaître le clivage habituel entre associations de riverains, qui défendent en premier des intérêts locaux, et les associations "généralistes" dont nous faisons partie, qui sont soucieuses d'abord d'intérêt général.

Siège	Palais du travail,	Villeurbanne
Adresse postale	: Jean MURARD, président, tél. 04 78 29 19 92	110 rue Hénon - 69004 Lyon courriel : murard3735@wanadoo.fr
Commission anti-pollution	: Régis QUAGLIARO, tél. 04 78 53 21 89	courriel : quagliaro.regis@numericable.fr
Trésorier :	: Sylvain-Pierre FUZELIER tél. 04 78 58 39 74	2 bis rue Saint Vincent de Paul – 69008 Lyon
Rédaction	: Monique ROVIDATI Tél. 09 54 98 96 34	courriel : m.rovidati@free.fr