



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

bulletin n°17- Janvier 2010

EDITO : L'Union fait la force

Le projet d'un deuxième grand stade dans notre agglomération, prôné par l'O.L. et le Grand Lyon, apparaît pour beaucoup un luxe incongru en ces temps de crise. Milan par exemple, au moins deux fois plus peuplée que Lyon, n'a qu'un grand stade pour deux équipes de foot de niveau international.

Mais de surcroît, le choix d'un site aussi mal placé et mal desservi que celui de Décines, ne pouvait que susciter réserves et critiques. Alors que notre grand stade de Gerland peut être modernisé et agrandi, qu'il est bien desservi en transports en commun, et le sera encore mieux dans l'avenir. Avec notamment le prolongement en cours de la ligne B de métro à Oullins, la construction d'une ligne de tram du Confluent à Gerland et l'augmentation des capacités du métro.

Malgré le tapage trompeur sur les soi-disant vertus du projet O.L. Land et sur son caractère prétendument irréversible, les critiques sont devenues de plus en plus nourries au fil des mois. Certaines émanant d'élus de tous bords, réagissant parfois contre les états majors de leurs partis; d'autres émanant du secteur associatif.

Ce sont des associations locales (à Gerland et dans l'Est Lyonnais) qui se sont mobilisées les premières, puis des associations de défense des contribuables et de l'environnement ou de promotion des transports durables de toute la Région Urbaine de Lyon. Sont dénoncés : le gaspillage d'espaces verts, les atteintes à la qualité de vie des riverains, le désintérêt pour notre stade historique qui fait partie de l'âme de Gerland et du patrimoine de notre ville, le niveau excessif des dépenses publiques à réaliser au profit d'un projet privé, les irrégularités juridiques. Avec en toile de fond une accessibilité très mauvaise en transports en commun, qui entraînerait une forte augmentation de la circulation automobile et des embouteillages, donc des nuisances atmosphériques et sonores, et des émissions de CO2.

Pour unir leurs forces et leurs complémentarités, **ces associations (plus de trente) ont constitué en septembre le collectif « Les Gones pour Gerland » pour dire NON au projet OL Land, mais surtout OUI à la rénovation de notre Stade de Gerland, et à son agrandissement éventuel.** Avec un comité de pilotage, une équipe juridique et une équipe communication, le collectif des «Gones» est devenu en quelques mois une force cohérente, compétente et efficace, proche des données de terrain. De réels atouts pour faire triompher le réalisme à la lyonnaise.

Notre association est fière d'y participer.

Jean Murard

Vœux pour 2010

Déplacements Citoyens souhaite une très bonne année 2010 à tous les lecteurs de ce bulletin, ainsi qu'à tous ceux qui leur sont chers....

Inauguration de la gare Jean Macé

Elle a eu lieu le 8 décembre, en grandes pompes, illuminations à l'appui, avec les présidents du Grand Lyon, de la Région Rhône-Alpes, de ceux de Réseau Ferré de France et de la SNCF et de celui du Sytral.

Cette gare que de nombreuses associations, dont Déplacements Citoyens, appelaient depuis longtemps de leurs vœux, sera la 6ème gare de la Ville de Lyon, après, dans l'ordre d'importance, La Part Dieu, Perrache, St Paul, Vaise et Gorge de Loup.

D'un coût d'environ 31 millions, elle aura été financée principalement par le Grand Lyon, la Région (près de 40 % chacun) et Réseau Ferré de France (près de 20 %).

Bien placée dans notre ville, en correspondance avec la ligne B de métro, la ligne de tram T2 et de nombreuses lignes de bus, elle est à 3 stations de métro de La Part Dieu et du Stade de Gerland.

Elle permet de recueillir les voyageurs des axes Mâcon-Villefranche-Vaise-Perrache-Vienne-Valence (ligne traversante du Réseau Réal) et ceux de l'axe Grenoble - Bourgoin - Vénissieux - Perrache.

Bravo à tous ceux qui ont oeuvré à cette réalisation.

Notre pétition pour que l'O.L. reste à Gerland

Au 12 janvier, 1362 signatures ont été retournées par courrier. Comme de nombreux signataires nous l'ont suggéré, nous allons poursuivre cette démarche.

Vous avez aussi la possibilité de signer sur internet : mettez vous dans Google, écrivez **pétition stade gerland lyon**, une page complète s'ouvre. Vous lisez le texte « Pour que l'OL reste à Gerland » puis vous cliquez sur « signer cette pétition ».

Parlez-en autour de vous.

Monique Rovidati

Le mot du trésorier

Vos cotisations (20 euros minimum en 2010 comme en 2009) sont notre unique ressource.

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

Nous comptons aussi sur vous pour faire connaître nos initiatives et notre travail plus nous serons nombreux plus nous pourrons nous faire entendre.

Sylvain-Pierre Fuzelier

Le Plan Vélo 2009 - 2014 du Grand Lyon

Le Grand Lyon dispose d'un réseau de transports en commun exemplaire par son étendue et son fonctionnement. Pourtant, l'essentiel des déplacements s'y fait encore en voitures. L'espace public (voiries, mais aussi stationnements) est encombré d'automobiles, au détriment des espaces verts ou piétonniers, de l'agrément de vie des Lyonnais et des déplacements doux (piétons et cyclistes).

La plupart des déplacements font moins de 3 à 5 Km et beaucoup font moins de 15 à 20. L'utilisation de l'automobile est-elle toujours nécessaire ? Depuis le doublement en quelques années de l'utilisation du vélo (Velo'V et cycles personnels), la part modale du cyclisme à Lyon est montée à 2,5% des déplacements totaux. C'est encore extrêmement faible par rapport à ce qui se fait dans d'autres villes françaises (Strasbourg, Bordeaux,...) et 5 à 10 fois plus faible que dans certaines villes européennes (Suisse, Hollande, Pays-Bas).

Pour des raisons économiques et écologiques impératives, il faudrait que certains automobilistes acceptent occasionnellement de troquer leur voiture pour une bicyclette ou un VAE (vélo à assistance électrique, moins fatigant, plus rapide et capable de monter les dénivelées du plateau Nord et de l'Ouest lyonnais). Ils ne le feront pas sans une solution alternative de déplacement convenable. Or, les transports en commun ne suffisent pas dans les banlieues excentrées, pour les horaires décalés ou les trajets complexes. De plus, ils coûtent cher à nos collectivités locales qui ne peuvent envisager sans limite l'extension du service qu'ils rendent.

Le Grand Lyon a donc décidé un **Plan des Déplacements Doux**, applicable de 2009 à 2014, qui prévoit principalement un nouveau développement de l'usage du cycle, afin d'en hausser la part modale à 5% en 2014 (x2), puis 7,5% en 2020 (x3). 90 millions d'euros sur 6 ans vont être affectés à ce projet.

Lyon restera très en deçà de beaucoup d'autres villes françaises et européennes, mais le retard pris ainsi que l'étroitesse de la voirie lyonnaise, rendraient peut être irréalistes des objectifs plus ambitieux.

Encore faut-il que le plan annoncé réussisse, et pour cela, il faut que l'utilisation de la bicyclette dans le Grand Lyon devienne suffisamment efficace, sécurisée et attractive.

Le réseau cyclable lyonnais représente à ce jour 320 Km au total, (13% des voiries de l'agglomération) et devrait atteindre 520 Km en 2014 (21%) puis 920 kilomètres en 2020 (37%). Des voies cyclables seront aménagées le long de 4 grands axes traversants l'agglomération, sur 4 passerelles, dans le second tube du tunnel de la Croix-Rousse, ainsi qu'à l'occasion des autres grands projets. Il faut d'abord réaménager les trop nombreuses discontinuités existant dans le réseau actuel, qui sont traumatisantes et accidentogènes.

Sur les voies secondaires, il faut que la cohabitation entre cycles et voitures soit harmonieuse. Pour cela et selon les cas, des voies suffisamment larges, un contrôle approprié des vitesses voitures, une bonne visibilité réciproque, un aménagement des croisements, une verbalisation intraitable des véhicules stationnant sur les portions réservées aux vélos...

Il faut rapidement mettre en double sens cyclable comme la loi l'exige (sauf exception justifiée par un vrai risque d'accidents), l'ensemble des zones limitées à 30 Km/h (une grande zone 30 existe en centre ville; il faudrait en créer dans les centres denses des communes périphériques).

Enfin, il faut vite autoriser aux vélos les couloirs de bus, et ce, malgré la réticence du SYTRAL.

Les cyclistes veulent que leur bicyclette ne soit ni volée ni dégradée. Dans cet objectif, le Grand Lyon a prévu d'ajouter dans différents quartiers, 6.000 arceaux d'attache sécurisés (4.000 existent à ce jour), ainsi que d'aménager des parkings sécurisés pour les vélos (vélostations) dans les gares, les parkings autos, campus, zones d'activités, etc... Relativement peu onéreuse, cette mesure sera-t-elle suffisante ?

Le plan annonce enfin, pour faciliter l'accès des Lyonnais intéressés au cycle qui leur est nécessaire, la mise en place d'un système innovant de location longue durée de vélos. Il faudrait que le système soit assez souple pour permettre aussi la location-vente ou la simple prime à l'achat telle qu'elle est pratiquée dans certaines autres municipalités. Il est indispensable que soient admis dans le système, les VAE (vélos à assistance électrique) qui seront nécessaires pour les endroits en pente, les trajets plus longs et les personnes moins sportives.

Le projet de remonte-vélos vers la Croix-Rousse, trop cher, a été abandonné. Nous le pensons en effet inutile si se développe rapidement à Lyon l'utilisation importante des VAE que nous préconisons.

Dernière remarque : développer le vélo ne veut pas dire selon nous, nuire systématiquement aux voitures. Une agglomération de 30 Km ou plus de diamètre a besoin de pouvoir être irriguée de manière suffisante.

Nous souhaiterions donc une place appropriée pour l'automobile dans sa forme moderne : auto-partage (AUTOLIB), locations occasionnelles d'un véhicule, taxis, parkings souterrain et périphériques, fluidité et vitesse suffisantes sur les axes structurants, moins de voitures ventouses, développement de l'usage de petits véhicules propres, etc...

Olivier Billion - 06-89-33-89-74

Notre avis sur la Révision du P.L.U. de Décines

Suite à l'avis défavorable du commissaire enquêteur lors de la première enquête publique de mai et juin 2008, le Grand Lyon a présenté une deuxième fois en novembre et décembre 2009, son projet de révision du plan local d'urbanisme de Décines aux fins de réalisation du projet OL Land.

Comme en 2008, Déplacements Citoyens a émis le 15 décembre un avis défavorable sur ce projet.

L'avis de notre association rappelle d'abord qu'un stade de foot n'a qu'un faible taux d'utilisation, de moins de 200 heures par an, et qu'il est très discutable d'envisager un deuxième grand stade dans notre agglomération.

Il estime que la solution du stade de Gerland aurait dû être présentée alors qu'elle a été complètement ignorée. Alors que notre stade historique peut être rénové et éventuellement agrandi, bien que sa taille actuelle soit suffisante pour satisfaire aux exigences de l'U.E.F.A.... pour l'Euro 2016. Il précise que cet agrandissement pourrait se faire en valorisant l'architecture de Tony Garnier.

Il démontre ensuite que c'est le jour et la nuit entre Gerland et Décines :

- pour l'image de Lyon à l'extérieur
- pour l'équilibre du développement de l'agglomération
- pour la limitation de l'étalement urbain
- pour l'accessibilité en transports en commun et en voiture
- pour les temps de parcours à partir du Centre de l'agglomération
- pour les dépenses publiques engendrées
- pour les nuisances environnementales
- pour les émissions de CO2
- pour l'impact sur les terres agricoles

Il développe particulièrement les différences énormes entre les deux sites en terme d'accessibilité en transport en commun. Question fondamentale, car on ne peut avoir, pour un tel équipement, une diminution de la circulation automobile et des embouteillages, sans de bonnes performances à ce niveau.

Il dénonce les **financements publics** qui seraient à prévoir au service d'un projet privé, totalement **disproportionnés avec le service rendu**. Y compris la liaison tram Bron-Décines, leur total dépasserait 400 millions, soit autant que le stade !

Enfin, il met en lumière que le Groupe O.L. n'a pas aujourd'hui les moyens suffisants pour se lancer dans une aventure aussi risquée que ne le serait son projet O.L. Land.

Sa conclusion :

Nous n'avons pas besoin d'un deuxième grand stade, surtout aussi mal placé et mal desservi qu'à Décines.

Gerland, éventuellement rénové et agrandi, doit rester, dans l'intérêt de tous, le Grand Stade de Lyon.

La révision du PLU de Décines doit être rejetée.

P.S. : Suite à un arrêt de la Cour Administrative d'Appel en date du 10 décembre 2009, tout le processus des enquêtes publiques de 2008 et 2009 se trouve remis en cause. Le Grand Lyon a donc décidé le 11 janvier de relancer une troisième enquête publique pour l'automne 2010 !! Alors que nous n'avons pas encore les conclusions des commissaires pour la deuxième enquête !

Prolongement ligne de tram T2 entre le Centre de Bron et Eurexpo ?

Ce projet, non prévu dans les plans des déplacements urbains de l'agglomération, a surgi des dossiers du Sytral fin 2008 et fait l'objet d'une concertation publique en octobre/novembre.

Présenté pour desservir Eurexpo à partir du Centre de Bron, son objectif final est de répondre au rêve des présidents de l'O.L. et du Grand Lyon, de desservir leur projet de grand stade de Décines par la construction d'une nouvelle ligne de tram d'environ 11 kms passant par Eurexpo et située en majeure partie dans des zones à très faible densité de population.

Or, ni Eurexpo, ni un grand stade, ne nécessitent de dessertes régulières.

Eurexpo n'a des besoins significatifs de desserte en transports en commun que 40 à 60 jours par an (pour la Foire de Lyon et quelques grands salons). Le reste du temps, soit environ 300 jours par an, les besoins sont faibles ou nuls.

Quant à un stade de foot de 60 000 places, il ne serait utilisé qu'environ 30 fois par an.

Dans ce contexte, Déplacements Citoyens a estimé dans sa contribution que cette ligne, d'un coût prévisionnel de 78 millions d'euros, et à une voie dans sa partie terminale, ne se justifiait pas jusqu'à Eurexpo et **qu'il convenait plutôt de conforter le service de navettes directes à partir de La Soie.**

Ces navettes, mises en service depuis 2007, parcourent en 10 minutes la distance de 5 km entre La Soie et Eurexpo (contre 20 minutes estimées entre Grange Blanche et Eurexpo par le tram) et constituent une réponse souple et adaptable aux besoins ponctuels d'Eurexpo. Elles accueillent à La Soie les voyageurs provenant de la Presqu'île par le métro A, ceux arrivant de La Part Dieu par la ligne T3, et, très prochainement, ceux en provenance de Saint Exupéry avec la mise en service de Rhonexpress entre La Part Dieu et l'aéroport.

Notre association s'est déclarée en revanche favorable à la création d'une ligne desservant, à partir de Bron-Centre, des quartiers, comme Bron-Terraillon, à fortes densités de populations. Cette ligne pourrait être prolongée au Nord jusqu'à la Soie par la rue de la Poudrette et pourrait ainsi constituer un tronçon de l'axe A8 Vénissieux-Vaulx-en-Velin prévu au Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération et être utilisé par les navettes entre La Soie et Eurexpo.

Notre débat du 2 décembre 2009

Il nous a d'abord permis d'échanger sur les actions menées au sein des « Gones pour Gerland » (voir Edito).

Joël Dubos, coordinateur de la CEDRUL, nous a présenté un diaporama rappelant les énormes lacunes du projet décanois et tous les atouts du stade de Gerland, notamment en matière de transports en commun. Etienne Tête, Conseiller régional et conseiller municipal à la Ville de Lyon, aux positions proches des nôtres, a apporté son point de vue d'élu vert, tant sur le fond que sur la régularité juridique des différentes étapes à franchir par les promoteurs d'O.L. Land.

En seconde partie, Yves Gascoin, Président de l'association « Les Droits du Piéton », a répondu de façon très concrète et imagée à la question « Comment apprendre à mieux utiliser les Transports en commun ? ». Sachant que la plupart de nos déplacements en milieu urbain dense peuvent être effectués par une combinaison de marche et de transports en commun. Il nous a notamment invités à comparer les coûts entre la voiture et les T en C, les temps de parcours entre les T en C et la marche, il nous a rappelé que le site <tcl.fr> pouvait nous aider efficacement à optimiser nos itinéraires en T en C, il nous a donné quelques principes simples pour bien choisir nos tarifs et pour privilégier la marche à la station debout immobile à un arrêt.

Bénédicte Guenot, directrice commerciale de Kéolis, devait nous donner le point de vue du gestionnaire du réseau TCL. Elle a dû renoncer au dernier moment suite à un nouvel ordre de grève pour les 5, 6, 7 et 8 décembre. La priorité et l'urgence étaient pour elle en ce 2 décembre, la réorganisation des services aux usagers en fonction du nombre de grévistes qui venaient de se déclarer

Échos des principaux axes de travail du groupe anti-pollution en 2009

Il s'est préoccupé des entretiens et améliorations de nos tunnels.

Il a réagi sur les dépassements constatés par Coparly des taux d'oxyde d'azote et micropoussières noires dans l'air ambiant, liés à la prédominance des motorisations diesel.

Il dénonce les avantages dont les camionneurs bénéficient de la part des pouvoirs publics : coûts des combustibles, des péages, des assurances, de la fiscalité TIPP (0,60 euros le litre de diesel, contre 0,80 le litre d'essence), indulgences excessives pour les excès de vitesse etc...

Il estime que les petites autos électriques ou hybrides sont les seules acceptables en dessous de 50 km/h pour causes de pollutions accrues et bien davantage dangereuses.

Il est d'accord pour limiter davantage la vitesse sur certains tronçons d'autoroutes.

Il a critiqué (avant que ne se prononce le Conseil constitutionnel !) «la plus mauvaise des taxes carbone, celle qui frappe le plus de monde possible, y compris ceux qui, se trouvant en bout de chaînes, ne peuvent entreprendre des économies d'énergie». (voir suite colonne de droite)

Il souhaite que les conventions entre les Régions et la SNCF prévoient de lourdes pénalités pour les grèves lancées sans négociation(s) préalable(s) ... mais aussi que les élus jouent davantage les médiateurs.

Il regrette que l'extension du métro B à Oullins n'ait pas précédé le transfert de certains services de l'hôpital Édouard Herriot vers l'hôpital Jules Courmont.

(pour plus de détails, voir en bas de la page les coordonnées de Régis Quagliaro, animateur du groupe)

Initiative lors des grèves de fin septembre aux TCL

Les transports sont le secteur économique de notre pays le plus touché par les grèves. Lyon n'échappe pas à la règle, bien au contraire, et les TCL se sont à nouveau distingués depuis septembre par des arrêts de travail, préjudiciable aux usagers, mais aussi à l'image et à la crédibilité des transports en commun et de leurs salariés

Comment trouver d'autres méthodes que la grève pour régler les inévitables conflits d'intérêts susceptibles de surgir dans les rapports sociaux ?

Face à cette contradiction entre l'excellente qualité de notre réseau lyonnais et les déficiences de la relation sociale, nous avons, de concert avec l'Association « les Droits du Piéton », écrit à la direction générale de Kéolis (qui gère le réseau pour le compte du Sytral) et à chacune des organisations syndicales de salariés, pour leur demander de les rencontrer.

Nous appelons de nos voeux :

« un échange sans langue de bois, afin de :

- vous confirmer directement l'insatisfaction de nos adhérents;

- mais aussi comprendre, à partir des 17 points de désaccord qui sont avancés dans le préavis de grève, pourquoi on en arrive, à nouveau, à une telle situation de blocage

- tenter d'en tirer, si possible, quelques conclusions concrètes pour l'avenir ».

Et nous terminions en exprimant «notre conviction qu'un dialogue peut être utile, dans l'intérêt de toutes les parties concernées. Les usagers ne doivent pas en effet être systématiquement ignorés.»

Notre démarche n'a été suivie d'aucune réponse formelle. Les échos que nous avons eus depuis, nous laissent penser qu'il serait préférable de commencer par rencontrer séparément les partenaires sociaux avant de les rencontrer ensemble, mais aussi de le faire en dehors d'une phase aiguë de conflit.

Compte tenu de nos bons rapports avec les uns et avec les autres, nous devrions pouvoir avancer dans cette voie.

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	8, rue des Dahlias, 69007 LYON 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	63 bis rue Chazière – Allée 5 - 69004 LYON courriel : m.rovidati@free.fr