

DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

bulletin n°20– Septembre 2011

Edito : ATOUBUS

Nous approuvons dans son principe l'initiative du Sytral d'avoir repensé l'ensemble du réseau de bus à compter du 29 août, avec son projet Atobus.

Elle était utile après 33 ans de lancements de lignes fortes : 4 lignes de métro en site propre intégral, 4 lignes de tramway, 3 lignes fortes de trolleybus, dont la dernière, C2, a été mise en service de La Part Dieu à Rillieux, le 29 août également.

Le risque était, depuis l'apparition du métro, qui était venu dès 1978 remplacer la plus importante ligne de bus entre la Presqu'île et Villeurbanne, de considérer le réseau de bus comme le parent pauvre des TCL. Or, il est indispensables pour irriguer l'agglomération de façon beaucoup plus fine que ne peuvent le réaliser des lignes de métro ou de trams.

Nous saluons aussi le professionnalisme avec lequel les hommes et les femmes de la Société Kéolis, en charge de la gestion quotidienne du réseau pour le compte du Sytral, ont mis en œuvre cette profonde mutation sans que l'on ait eu à observer le jour J de dysfonctionnements majeurs.

Le Sytral annonce qu'Atobus devrait entraîner une augmentation globale annuelle de l'ordre de 3 millions de kilomètres offerts aux usagers (soit environ + 8%). L'offre serait constante pendant toute l'année scolaire (du 29 août 2011 au 8 juillet 2012), sans réduction pour les petites vacances de la Toussaint, de Noël, de février et de Pâques.

Au delà d'un satisfecit de principe, nous regrettons cependant que certaines des observations unanimes des associations, formulées depuis 18 mois, n'aient eu aucune prise sur le Sytral. Or certaines amputations de lignes ou modifications d'itinéraires n'allaient manifestement pas dans le bon sens.

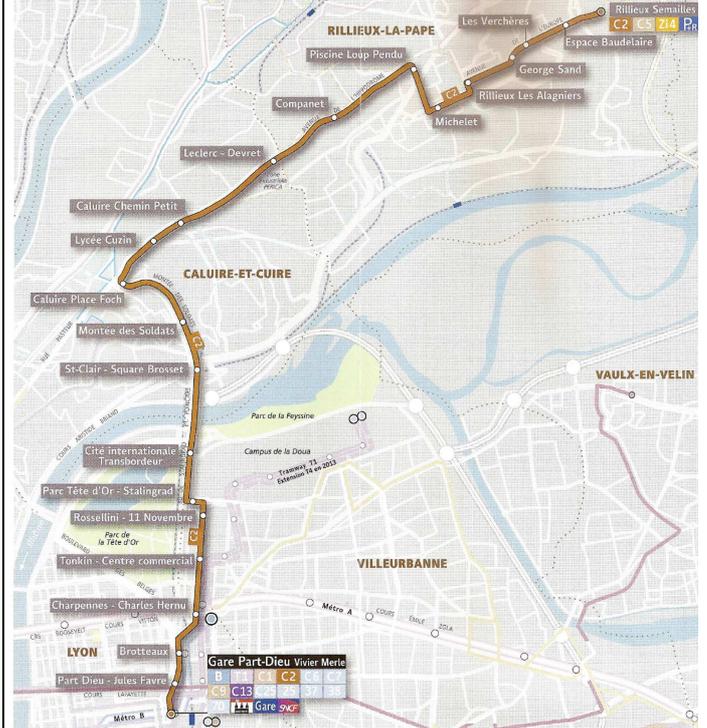
Nous observons en outre sur de nombreuses lignes des fréquences de passage plus espacées, des horaires non indiqués en milieu de journée, des ruptures de charges plus fréquentes, soit une régression du service aux usagers. Enfin, il conviendrait que le Sytral soit beaucoup plus ambitieux dans la création de sites protégés, à commencer par celui de la ligne C3 du cours Lafayette au boulevard Laurent Bonnevey.

Souhaitons, pour terminer, bon vent à notre réseau de bus et à ceux qui ont quotidiennement la charge de le faire fonctionner.... et invitons le Sytral à développer une culture du dialogue qui, pour l'instant, est insuffisante.

Jean Murard

Rillieux-la-Pape entre par la grande porte dans l'agglomération lyonnaise

Le 7 septembre 2011 fera date auprès des habitants de Rillieux. La nouvelle ligne de transport en commun C2, en trolleybus articulés, qui relie la Part-Dieu à Rillieux en 10,5 km et 35 minutes, a été officiellement inaugurée.



Comme le soulignait Renaud Gauquelin son maire, la demande de sa commune se concrétise après des années d'efforts. Bernard Rivalta et Gérard Collomb insistaient sur l'intérêt économique et social présenté par cette nouvelle ligne : permettre aux étudiants de se déplacer mieux et plus vite, aux salariés d'être plus rapidement en ville en gagnant du temps et avec moins de fatigue, enfin considérer que l'agglomération lyonnaise ne s'arrête pas au centre ville.

Avec la ligne C 1 qui rejoint le terminus du métro de la ligne C à Cuire, la ligne C2 s'inscrit dans cette volonté d'intégrer le plateau de Caluire-Rillieux à la ville centre. C'est un budget de 78 millions d'euros qui a été nécessaire pour réaliser les 15 kilomètres, en partie communes, d'infrastructures de ces deux lignes, qui bénéficient en partie de couloirs réservés et de priorités aux feux. Cette réalisation est le fait de la volonté de tous les acteurs, depuis les maraîchers qui ont accepté de vendre des parcelles de terrain jusqu'aux entreprises qui ont travaillé dans des conditions difficiles avec un planning serré, jusqu'aux structures administratives, qui ont toutes œuvré pour le bien commun.

Les premiers jours d'exploitation semblent plébisciter cette nouvelle ligne et nous nous en réjouissons. Démontrant ainsi que ce choix était judicieux.

Déplacements Citoyens restera vigilant et toujours présent pour apporter des idées constructives sur des projets qui amélioreront les conditions de vie et les déplacements des habitants de l'agglomération.

Paul Roche

Faut-il s'inspirer des méthodes de la mobilité à Singapour?

Cité-état d'Asie tropicale de 5 millions d'habitants (2M en 1970), Singapour occupe une île et quelques îlots entre la Malaisie et le Pacifique, sur une superficie proche de celle du Grand Lyon. C'est un port, aéroport, cité financière et technologique de toute première importance mondiale, en développement rapide depuis sa fondation il y a quarante ans.

" Démocratie autoritaire " de population à majorité Chinoise, Singapour s'obstine à l'efficacité, au développement économique et à l'harmonie sociale, sous le contrôle du gouvernement et avec un capitalisme teinté d'esprit confucianiste. Le PIB par habitant a progressivement rattrapé celui de la France, avec d'importants atouts pour le futur.

Alors que son espace disponible est limité, Singapour a choisi de spécialiser les différentes zones de son territoire (port, centre de la finance et des services, zones industrielles, parties résidentielles et d'habitation, espaces agricoles ou de loisirs...). Il en résulte des besoins maximum en déplacements de la population, que Singapour a su organiser de manière très efficace par une multi-modalité que l'on peut considérer comme assez exemplaire.

Les transports en commun y sont de tout premier niveau (métros, bus, mais aussi, de manière importante, taxis pour les déplacements atypiques, peu pratiques avec les lignes régulières). L'exploitation est bénéficiaire malgré des tarifs très accessibles, grâce à une gestion rigoureuse dans la continuité et à la maîtrise de la fluidité du trafic de l'agglomération.

L'automobile y est utilisée sans réticence pour ce qu'elle est : un mode de déplacement particulièrement confortable et rapide, mais un bien de luxe dont le coût social important rend nécessaire de limiter très strictement l'usage. Routes, autoroutes et parkings sont donc disponibles et de bonne qualité, et le trafic est maintenu fluide par un système sophistiqué de péages variables dans l'espace et dans le temps. Les taxes à l'achat et à l'utilisation d'un véhicule personnel sont telles que seuls sont en circulation les véhicules jugés indispensables aux déplacements ou au standing exceptionnel de leur propriétaire. Malgré le climat tropical, circulent des deux roues motorisés. Les taxis sont accessibles à tous par le niveau modéré de leurs tarifs, le nombre de taxis par habitant étant l'un des plus élevés parmi les villes du monde (5,2 / 1000 hab. à Singapour, contre 3,3 à Londres et 1,5 à NY).

Tout en laissant à chacun ses conclusions, comparons quelques chiffres des deux villes :

	Singapour	Grand Lyon	Source	G.Lyon / Singapour
Surface (Km2)	712	613	Sytral	86 %
Population (Millions hab.)	5,1	1,3	Sytral	25 %
Densité / Km2	7 162	2 120	Sytral	30 %
Part modale des transports publics	46%	18%	Estim. Déplacements Citoyens	39%
dont % en taxis publics	15 %	N.S.	//	N.S.
Km de lignes de métro	120	32	Sytral	27%
Km de mini-métros (ou tramways)	30	(48)	Sytral	160%
Nombre de lignes de bus + trolleybus	550	130	Sytral	24%
Nombre de bus + trolleybus	16 000	870+130	Sytral	6 %
Nombre de taxis	26 000	1 400	ZUPC	5 %
Nombre d'automobiles hors taxis	594 000	600 000	Estim. Déplacements Citoyens avec enquête ménages 2007	101 %
Nombre de motos et scooters	110 000	//	//	//

Merci aux lecteurs de nous faire part de leurs observations
Olivier Billon (06 89 33 89 74)

Alternative pour le Pont Schuman : Réflexions d'un adhérent

Le Grand Lyon vient de soumettre à enquête publique son projet de Pont Schuman, sur la Saône, à 200 mètres en amont du pont Masaryck, qui serait supprimé, et celui de l'île Barbe uniquement réservé aux piétons. Il n'y aurait plus entre le Pont de Collonges et le pont Schuman, distants de 5 km, aucun autre pont. Il n'y a donc aucun intérêt à construire ce pont à proximité du tunnel de la Croix-Rousse, il y a au contraire tout intérêt à le situer plus en amont.

Les travaux du doublement du tunnel de la Croix Rousse sont actuellement en voie d'achèvement, mais le 2° tunnel ne devrait voir passer que des bus et des vélos, de ce fait il ne devrait pas engendrer d'augmentation de trafic.

Un collectif local s'est par ailleurs constitué avec un motif réel de nuisances car des permis de construire ont été donnés il y a moins de 2 ans et les immeubles seraient fortement pénalisés si l'emplacement actuellement retenu était maintenu.

Quelles solutions possibles pour un emplacement plus au Nord que l'emplacement projeté par le Grand Lyon ?

On ne peut le situer au pied de la montée des Forts, à cause des immeubles et de la proximité de l'île Barbe. Il resterait donc toute la zone entre la montée de la Rochette et la rue d'Ypres, il s'agit certes d'une zone boisée classée (préfère-t-on les arbres aux hommes ???) Elle aurait l'avantage de se situer à l'aplomb de la porte de Rochemard à l'entrée du tunnel de TEO, et de rendre possible un raccordement, en traversant le plateau, avec la montée de la Boucle, dont le haut est distant de la Saône d'un kilomètre seulement.

Merci aux adhérents et amis de me faire part de leurs propres réflexions.

Philippe Mouterde (04 78 23 22 27 ou ph.mouterde@wanadoo.fr)

Enquêtes publiques sur le projet OL Land

Déplacements Citoyens s'est exprimé en juillet, dans le cadre des 9 enquêtes publiques concernant le projet OL Land de Décines, avec un dossier de synthèse de près de 40 pages, déposé à chacune des 9 enquêtes.

L'enquête la plus importante était celle concernant la révision du PLU de Décines, pour laquelle de nombreux adhérents se sont exprimés dans les registres des communes de tout le Grand Lyon. Les 8 autres enquêtes, plus locales, concernaient les accès routiers Nord, Sud et Est du site choisi pour le stade, la construction d'un nouvel échangeur sur la rocade Est, la construction d'un débranchement tram à partir de la ligne T3, le permis de construire proprement dit déposé par le groupe OL, et deux enquêtes sur l'Eau.

Nous avons constaté dans nos rencontres avec plusieurs des commissions d'enquête, qu'elles avaient été très mal informées par les maîtres d'ouvrage : Grand Lyon, État, Sytral, Groupe OL, du contexte général de l'opération. Aucune ne connaissait les engagements pris au profit de l'OL par l'Etat et les collectivités locales dans le protocole des "partenaires du projet OL Land" du 13 octobre 2008, aucune n'était informé correctement du montant de dépenses publiques entraînées par le projet, les questions fondamentales d'accessibilité en transports en commun étaient soit complètement escamotées, soit, dans la majorité des dossiers, pas traitées du tout, les avis défavorables des deux commissions d'enquête précédentes sur le PLU non mentionnés etc.

Il était dès lors impératif que les associations, dont la nôtre, informent les commissions d'enquête, et indiquent les raisons de leur opposition au projet OL Land.

Pour motiver ses avis défavorables, Déplacements Citoyens a mis en avant les raisons essentielles suivantes :

1. Nous n'avons pas besoin d'un deuxième grand stade dans notre agglomération. Gerland, contrairement aux prétextes avancés, peut être rénové, et, si nécessaire, porté de 42 000 à 50/55000 places. Inspirons nous d'une ville comme Toulouse, où le grand stade va être porté à environ 40 000 places pour l'Euro 2016. Ce stade sert à la fois au club de foot de Toulouse et aux matches les plus prestigieux de l'équipe de rugby (qui vient de conquérir son 18ème titre de champion de France). En ces périodes de crise, cela permet de moins sous-utiliser l'équipement et de moins gaspiller d'argent.

2. Le site de Décines a un handicap considérable sur le site du stade de Gerland en matière d'accessibilité en transports en commun. **L'absence d'un moyen lourd comme le métro, en site propre intégral, conduirait à privilégier l'utilisation massive des voitures particulières** pour y accéder : Décines engendrerait un besoin de 16 000 places de parking pour automobiles, soit trois fois plus que le Stade de France ! dont 9 000 décentrées à 6 et 7 km du stade (Meysieu Z.I. et Eurexpo). Une telle utilisation de la voiture provoquerait d'énormes nuisances, particulièrement dans les communes directement impactées (Chassieu, Décines, Meysieu).

3. Un niveau de dépenses publiques particulièrement élevé. Les dépenses prévues dans les engagements pris le 13 octobre 2008 par les partenaires publics du projet OL Land dépassent 500 millions, dont plus de 400 millions sont à affecter à l'OL. Soit autant que le stade proprement dit : 381 millions annoncés récemment par l'OL (non compris les activités annexes hôtelières, commerciales et de loisirs prévues dans l'ensemble du projet).

4. Le groupe OL n'a pas les ressources nécessaires pour financer son projet. Les ambitions démesurées de son Président ces dernières années ont conduit le groupe à passer d'une situation financière brillante en 2007 et 2008 à une situation précaire aujourd'hui. Des près de 100 millions captés lors de son introduction en bourse de février 2007 pour réaliser son rêve décinois, il ne reste plus rien aujourd'hui à l'OL. La préoccupation première du groupe, face à des fins de mois difficiles, est d'alléger sa masse salariale, afin de rompre avec les énormes déficits des exercices comptables clos le 30 juin 2010 (35 millions de pertes, montant de loin le plus important des clubs français) et le 30 juin 2011 (la perte va être officialisée en octobre 2011, et devrait se situer à un niveau au moins aussi élevé qu'au 30 juin 2010).

5. L'argumentation sans fondement des promoteurs du projet : Le rayonnement international de notre équipe de foot n'a rien à voir avec le lieu d'implantation : ce sont les bons résultats de l'OL au stade de Gerland qui ont mieux fait connaître notre ville hors de l'Europe. Quant au développement de l'emploi, mis également en avant, comment peut-on faire croire qu'un équipement utilisé 25 ou 30 fois par an en soit un vecteur efficace ? d'autant plus qu'il ne s'agit pas d'une activité nouvelle mais d'un simple transfert. Et l'emploi engendré lors de la période d'investissement pourrait l'être aussi bien avec d'autres investissements autrement plus utiles à nos concitoyens.

Les différentes commissions d'enquête devraient rendre leur avis au mois d'octobre.

Si elles travaillent avec l'indépendance qui doit être la leur, nous voyons difficilement comment elles pourraient émettre des avis favorables.

Le TOP : Nécessité pour notre agglomération ? ou projet illusoire ?

Le 25 mai, à la Mairie du 1er ardt, nous avons traité de ce sujet à l'issue de notre Assemblée Générale annuelle statutaire

Le débat a été introduit par les résultats de la consultation effectuée auprès de nos adhérents et amis sur ce projet de TOP (Tronçon Ouest du Périphérique) qui serait construit entre la porte de Valvert, à Vaise, et le secteur Oullins/Pierre-Bénite/Irigny (via Tassin et Francheville le Bas) avec comme ambition de boucler le périphérique.

Près des deux tiers des 40 réponses reçues sont favorables au principe de l'infrastructure, qui serait longue de 12 à 15 km, selon les options, et dont le coût prévisionnel serait de l'ordre de 2 à 3 milliards, financés à parité entre le Grand Lyon et le Département. Si le TOP devait être construit, les deux tiers préféreraient un tracé plus au Sud (jonction avec l'autoroute A7 dans le secteur de Pierre-Bénite/Irigny) que celui proposé par le Grand Lyon (jonction avec le périphérique avec un pont sur le Rhône entre Oullins et Gerland).

Plus de 80 % des réponses souhaiteraient que le TOP soit financé majoritairement par les usagers. Près d'un tiers souhaitent même qu'il le soit intégralement et que le contribuable ne soit pas sollicité du tout.

Les élus qui sont intervenus ensuite ont mis en évidence des points de vue très différents :

- Jean-Charles Kohlhaas, conseiller régional, estime qu'une infrastructure de ce type serait, même avec un péage, très coûteuse à nos collectivités, et serait une incitation à utiliser encore davantage l'automobile, alors qu'il faut au contraire en modérer l'usage. Si l'ouvrage devait être financé majoritairement par l'usager, cela entraînerait un montant de péage tellement élevé qu'il en serait dissuasif. Il est opposé à ce projet d'infrastructure.

- Jean-Pierre Scapatticci, représentant François-Noël Buffet, sénateur-maire d'Oullins, estime le tracé proposé par le Grand Lyon, qui passerait par Oullins tout à fait inadapté à la situation. Sans être catégoriquement opposé au principe du TOP, il est très dubitatif quant à sa réalisation, même avec un tracé plus au Sud.

- Jean-Claude Desseigne, vice-président du Grand Lyon, mais aussi maire de Tassin, soutient le projet. Selon lui, il aurait le mérite de désengorger sa commune d'une partie de l'énorme circulation automobile qu'elle subit aujourd'hui.

Ont été soulignés dans les échanges qui ont suivi, l'impact du TOP pour réduire le trafic du tunnel de Fourvière, et "rendre à la ville" le quartier de la Confluence, et l'opportunité de rechercher d'autres financements au-delà de ceux des collectivités locales. Chacun est invité à poursuivre la réflexion en vue de participer au grand débat public qui devrait être organisé sur le sujet en 2012.

La mobilité dans les pays d'Asie

Le Certu a organisé en mai dernier une journée d'étude sur le thème « Mobilité de demain : Chine, Inde, Japon ... ». Nous avons découvert les différences énormes qui existent en matière de déplacements entre les grandes métropoles d'Asie. Pékin, Shanghai, Singapour, Bombay, Chonking, Tokyo, fonctionnent très différemment, sans ou avec des réseaux de transports en communs modernes et efficaces, et avec une mobilité automobile variée (50 automobiles pour cent habitants en France, mais moins de 10 automobiles par habitant dans la plupart des métropoles asiatiques). Olivier Billion nous présente page 2 ce qu'il a retenu d'une comparaison entre Lyon et Singapour, qui est une agglomération de superficie assez comparable, et où le système de mobilité résulte d'une politique gouvernementale volontariste de 40 ans .

Notez sur vos agendas

Notre débat d'automne, que nous organisons avec nos amis de Darly, aura lieu :

le mercredi 23 novembre à partir de 18 heures 30

à la Maison Rhodanienne de l'Environnement
sur le thème suivant :

Les Axes de transport en commun A7 et A8

Ces 2 axes ont vocation à devenir des lignes fortes, pour l'A7 entre Gerland, Grange Blanche, Villeurbanne Centre et La Doua, et pour l'A8 entre Vénissieux, St Priest, Bron et Vaulx-en-Velin.

Il y a 20 ans qu'on en parle, ils étaient déjà inscrits au PDU de 1997, mais les projets sont pour l'instant restés dans les tiroirs, alors qu'ils relient, surtout pour l'A7, des communes ou quartiers à forte densité de population. Ils seraient autrement plus utiles que des rafistolages sur les lignes de tram T2 et T3 pour les besoins du stade souhaité par l'OL.

Le mot du trésorier

Aux adhérents qui ne seraient pas à jour et aux amis qui voudraient nous rejoindre pour renforcer notre action, nous rappelons que **le montant de notre cotisation annuelle**, inchangé depuis plusieurs années, **est de 20 euros** (ou plus) .

Un grand merci pour votre soutien.

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 Hénou 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
courriel : m.rovidati@free.fr