



# DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

Bulletin n°21 – janvier 2012

## EDITO : Vœux pour 2012

Très bonne année 2012 à nos adhérents, à nos amis associatifs et à tous les lecteurs de ce bulletin.

Que l'année qui s'ouvre réponde aux attentes personnelles de chacune et de chacun, mais réponde aussi aux attentes de notre société tout entière, dont on dit souvent aujourd'hui qu'elle est en perte de repères.

Que la croissance du "mieux pour tous" prenne le pas sur la croissance du "toujours plus" et du "chacun pour soi"

Qu'en cette crise de l'endettement de nos collectivités publiques, la gestion en "bon père de famille" retrouve tout son sens et écarte les gaspillages collectifs et individuels.

Que les élus informent honnêtement les citoyens et favorisent le débat démocratique au lieu de céder à la tentation d'une communication à sens unique.

Que l'espérance en une société meilleure prenne le pas sur le découragement et incite chacun à rester debout face aux difficultés

**Quant aux politiques de transports en commun**, qui concernent directement notre association,

- **que les projets utiles au plus grand nombre soient retenus et mis en oeuvre** : le renforcement de nos lignes de métro, à la limite de la saturation, le prolongement de la ligne B du Stade de Gerland à Oullins et aux Hôpitaux Sud, celui du tram T4 du Jet d'Eau à La Part Dieu, l'accélération de la construction du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) sur l'axe Ambérieu-Saint Exupéry- Vienne, la mise en oeuvre de lignes fortes sur les axes A7 (Confluent-Gerland-Hôpitaux Est- Campus de La Doua) et A8 (Vénissieux-St Priest- Sept Chemins-Vaulx en Velin), la création de sites protégés pour nos grandes lignes de bus, notamment la ligne C3, du cours Lafayette au boulevard Laurent Bonneval.

- **que les projets inutiles soient écartés**. Ce qui doit conduire à rejeter toutes les dépenses publiques liées au projet du "Stade de la Honte" à Décines, imprudemment et autoritairement lancé il y a cinq ans, alors que notre grand stade de Gerland, sous-utilisé, peut être rénové et, si besoin, agrandi.

Jean Murard

## L'endettement de nos collectivités locales :

Nos collectivités locales contribuent à l'endettement public de notre pays, qui était de 1152 milliards fin 2006, de 1591 milliards fin 2010 et de 1688 milliards au 30 septembre 2011

La dette des quatre principales collectivités du département du Rhône atteignait au 31 décembre 2010 :

- Ville de Lyon :	0,37 milliard
- Grand Lyon :	1,20 milliard
- Département du Rhône :	0,70 milliard
- Sytral :	1,19 milliard

soit au total, environ 3,5 milliards (0,2 % environ de l'endettement public de la France).

Contrairement à l'Etat dont l'endettement a progressé de façon très rapide ces 5 dernières années, l'endettement cumulé de nos quatre collectivités locales est resté dans le même temps relativement stable, aux alentours de 3,5 milliards.

## Un grand stade à Décines : une localisation aberrante Comparaison avec l'Allianz Arena de Munich

L'Allianz Arena de Munich est souvent donnée par l'OL comme le **modèle à suivre** !

Cette installation a une jauge du même ordre de grandeur que le projet de Décines (66 000 places, contre 60000 pour Décines) Elle est sensiblement autant excentrée que l'est Décines : à 11 km du Marienplatz, l'équivalent de Bellecour à Lyon ( 12 km à vol d'oiseau du Montout).

La similitude s'arrête là. L'Arena a été implantée au carrefour de **deux axes autoroutiers majeurs** : la grande radiale Berlin-Munich A9 qui pénètre jusqu'à la deuxième couronne de l'hyper-centre de la ville et la grande rocade A99 qui ceinture l'agglomération au Nord portée de 2 fois 3 voies à 2 fois 5 voies aux abords du stade ! **11 000 places de parking** ont été aménagées sur le site dont un « Parkhaus » de 9800 places. De plus 350 places ont été prévues pour les bus.

Mais c'est surtout la **préexistence d'une ligne de métro (U-Bahn)** qui assure à l'Arena une desserte en transport en commun absolument "kolossale". Jugeons-en plutôt : depuis le Marienplatz, dont la station a été agrandie, le temps de parcours annoncé est de 16 minutes par des rames en unités triples d'une capacité d'environ 1000 voyageurs. La ligne U6 qui dessert le stade est en correspondance sur son parcours avec les cinq autres lignes du métro de Munich, soit au total un **réseau de 103 km et 100 stations** ! A Marienplatz elle est en correspondance avec 7 lignes du RER local, **le S-Bahn et leurs 370 km de lignes** ! Deux des quatre voies à quai de la gare de Fröttmaning desservant le stade sont utilisées en direction du centre ville avec des rames de 1000 places, cadencées toutes les 2,5 minutes. C'est donc près de la moitié des spectateurs qui peut être évacuée en un peu plus d'une heure. Fröttmaning dispose en outre de ressources d'infrastructure impressionnantes : des longueurs de quais permettant la mise en station de deux rames sur chacune des voies et la présence, directement en amont d'un faisceau d'une dizaine de voies de garage permettant un stockage très important de rames.

**Peut-on imaginer cela à Lyon ?** Sauf les quelques privilégiés qui pourraient se garer sur le parking du stade, la grande majorité des 80% des spectateurs venus par un périphérique et une voirie saturés devraient rejoindre leur véhicule sur des parkings à 5 km au moins du stade.

En effet l'alternative transport en commun de Décines n'est pas crédible. T3 prolongé jusqu'au stade offre une capacité du 1/10ème de celle qui existe à Munich ! Sans parler de possibilités de correspondance réduites et malcommodes ; en particulier celles proposées au terminus, espace Million, des rames T3/stade à 8 minutes de la Gare Part Dieu, et à 15 minutes de la totalité des correspondances situées du côté Vivier Merle.

En résumé, des conditions qui ont totalement échappé aux promoteurs d'un projet dont la réalisation constituerait une faute urbanistique d'une ampleur inégalée dans notre agglomération.

Jean-Claude Reverchon

## Pour desserrer le Noeud Ferroviaire Lyonnais : Le CFAL

**Le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) est un projet de ligne nouvelle porté par Réseau Ferré de France (RFF) et visant à contourner l'agglomération lyonnaise. Initialement dédié au fret, cette nouvelle ligne pourra servir au transport de voyageurs, afin d'éviter le passage par la gare de la Part-Dieu, qui est saturée, et de renforcer la desserte de Saint Exupéry. Il s'inscrit dans le cadre du projet européen Eco-Fret de couloir européen entre la Grande Bretagne, le Bénélux et l'Allemagne au Nord, et la péninsule ibérique au Sud.**

**Ce projet est à l'échelle européenne, nationale, et régionale.**

Le CFAL a fait l'objet d'un débat public en 2001, en lien avec le contournement autoroutier de l'Ouest lyonnais (COL), dont le bilan a été publié le 25 mars 2002. Le projet a alors été divisé en 2 parties : Nord et Sud. Le cahier des charges a été approuvé le 16 mai 2003. De mai à juillet 2005, le Préfet Rhône-Alpes a conduit une consultation locale sur les fuseaux de passage de la partie Nord auprès des élus, des organismes consulaires et des associations. Le 26 décembre 2005, D. Perben, ministre des transports, a retenu le fuseau A en jumelage avec les infrastructures routières et ferroviaires existantes sur la partie Nord.

Le CFAL rejoindra la ligne classique au Sud de Lyon. Le tracé concerne les départements de l'Ain, Rhône, Isère, Drôme et Ardèche.

Pour la partie Nord, depuis Ambérieu, le fuseau A retenu longe l'A42 jusqu'à Dagneux. Le tracé rejoint ensuite l'A432 et la LGV Méditerranée, Saint Exupéry, puis reprend le réseau existant à Grenay.

Pour la partie Sud, sur 7 tracés en étude, le secrétaire d'État aux transports, D. Bussereau a choisi le 15 avril 2009 de retenir le fuseau Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord, après une large consultation initiée par le Préfet Gérauld fin 2008. Déplacements Citoyens a participé à cette consultation, et au terme d'une étude approfondie des 7 scénarios en présence, a marqué sa préférence pour la solution finalement retenue.

### Caractéristiques :

- **pour la partie Nord** : est prévue une ligne nouvelle mixte de 50 km à deux voies pour des trains fret à 120 km/h et voyageurs à 220 km/h à un coût estimé en janvier 2004 à 1300 M€

- **pour la partie Sud** : recherche de fuseaux de passage entre Grenay et la Vallée du Rhône sur un territoire de plus de 100 communes et pour un coût estimé de 1,4 milliard d'€.

L'enquête publique menée du 26 avril au 3 juin 2011 dans les communes concernées par la partie Nord du CFAL a permis de conclure le 19 septembre 2011 à un avis favorable à la DUP (déclaration d'utilité publique) après quelques réserves (création du contournement de Bourg-en-Bresse et Ambérieu, création d'une commission de concertation, suppression du passage à niveau de Saint Denis-en-Bugey, courbe de Niévroz plus à l'Est, couverture de la sortie du tunnel de Grenay et 18 recommandations).

Le Conseil d'État doit se prononcer dans un délai de 18 mois. Le décret déclarant la DUP devrait intervenir avant fin 2012.

**La mise en service est prévue pour 2019 pour le tracé Nord et 2020 pour le tracé Sud...**

Comme dans de nombreux projets, il existe des contestataires...

Les Maires de Charnoz, Villieu-Loyes-Mollon, Miribel et de la Côtière insistent sur les nuisances sonores et d'environnement. Ils auraient souhaité un tracé plus à l'Est, dans la Plaine de l'Ain, et plus près de Saint Exupéry. A Charnoz, en mai 2010, les habitants ont lancé une pétition contre le projet actuel : 450 signatures pour 900 habitants.

D'autres évoquent la négation de la démocratie devant le refus des députés, sénateurs, maires, populations de l'Ain de voir aboutir un projet trop coûteux et mal adapté.

L'association Combette rappelle que le CFAL, c'est un train toutes les 4 minutes qui va traverser Ambérieu de part en part...

L'association Fracture (branche Sud) dénonce le coût du projet qui ne tient pas compte de dépenses indispensables (protection de nappes, bruit, ouvrages d'art...).

Vaste sujet... Mais qui nous concerne tous !

Pierre-Marie Serrand

## QUAI « K » à la Gare de La Part Dieu : une amélioration temporaire de la situation

En ce début d'année, l'ouverture du quai K sera-t-elle le ballon d'oxygène qui vient à point pour soulager la gare de la Part Dieu le temps d'une respiration ?

Nous devons nous réjouir des délais de réalisations de ces travaux qui n'ont duré que 10 mois, avec un minimum de gêne pour les usagers, bravo. Même si nous pouvons regretter la démolition de 2 kiosques pas très âgés du côté Est pour améliorer les accès et l'écoulement des voyageurs, **grâce à ce quai, la capacité de la gare sera accrue d'environ 10%. Mais ce sera encore insuffisant pour améliorer significativement la situation et le confort des usagers.**

**Alors quel avenir pour cette gare ?** en attendant la mise en service du Contournement Ferroviaire (voir ci-dessus) en 2019/2020, et une deuxième liaison TGV entre Paris et Lyon, au delà de 2030 ? (voir ci-après page 3).

La gare souterraine chère à certains, nous paraît utopique compte tenu des problèmes techniques, des délais de réalisation d'environ une vingtaine d'année et de son coût dans le contexte économique d'aujourd'hui. Alors que la création de 2 à 3 quais côté ouest devrait être encore possible, ce qui accroîtrait la capacité de la gare de plus de 20%. dans des délais raisonnables, malgré la démolition nécessaire de quelques immeubles.

**Une solution provisoire serait de faire passer en sous sol toute la circulation piétonnière qui transite d'Est en Ouest et vice versa**, depuis les tram T3 et T4 et la gare routière, côté Est, jusqu'au métro, aux bureaux et au centre commercial, côté Ouest. Ce qui permettrait ainsi de relier directement le métro sans passer par l'extérieur, avec la possibilité d'adjoindre des salles d'attente, voire une galerie marchande. Sachant que cette circulation de transit gêne actuellement énormément les voyageurs pour l'accès aux quais.

**Ces observations mettent en évidence que l'on ne fait souvent que du coup par coup** sans disposer au préalable d'un schéma directeur cohérent. Ce qui nous amène à du rapiéçage à base de rustines. Plus ou moins économiques pour l'usager ou la collectivité.

Paul Roche

## Le POCL, projet de LGV Paris Orléans Clermont Lyon : une opportunité historique de liaison rapide de LYON et Rhône-Alpes vers BORDEAUX et la façade atlantique

D'octobre 2011 à janvier 2012 est soumis à débat public le projet de cette ligne à grande vitesse. L'Etat a fixé quatre objectifs.

1° un temps de parcours Paris Clermont inférieur à 2 heures ;

2° relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;

3° améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre ;

4° doubler la LGV actuelle Paris Lyon qui arrive à sa saturation.

Des bénéfices secondaires sont à attendre de la liaison Rhône Alpes -Auvergne et des relations Rhône Alpes Atlantique.

La ligne projetée forme un grand arc de près de 500 kilomètres avec **quatre scénarios** suivant qu'il s'incurve plus ou moins vers l'ouest et/ou le sud. Les TGV qui l'emprunteraient partiraient pour la plupart d'Austerlitz et desserviraient comme ceux de la LGV actuelle Part-Dieu, Perrache et St Exupéry, quelque soit la variante retenue. Les variantes étant d'atteindre Lyon soit par Macon soit par Roanne. Lyon serait dans tous les cas à **moins de 2h de Paris** (1h45 dans les meilleurs cas) à 1h20 de Clermont et à 25 minutes de Roanne le cas échéant.

Très curieusement le dossier met très peu en valeur le fait que Lyon et Rhône Alpes se rapprocheraient spectaculairement de la façade atlantique. La contribution de la SNCF à l'enquête publique (cahier d'acteur N° 32) ne parle que de la « redynamisation » de la transversale Lyon Nantes par Bourges : une cinquantaine de minutes gagnées par rapport aux 4h47 meilleur temps actuel par Marne la Vallée. En revanche aucune mention sur le fait que **Lyon et Bordeaux seraient à environ 3 heures l'une de l'autre** (après l'achèvement de la LGV Tours Bordeaux) contre au mieux 6h23 aujourd'hui. Il ne serait plus nécessaire de passer par Paris, mais à 180 km plus au sud en empruntant la ligne classique Vierzon Tours sur environ 100 km.

Une sérieuse incertitude plane cependant sur ce projet séduisant : la **contrainte financière**, particulièrement en ces temps de disette monétaire. Le projet est estimé suivant les options entre 12,2 et 14 milliards d'euros. En regard de ce montant exorbitant la nécessité de remettre en état les lignes traditionnelles dont l'entretien a été négligé au profit du « tout TGV ». RFF a engagé un programme pluriannuel dans ce but qui immobilisera de très importants crédits au détriment de l'extension des TGV. Bien que très pessimiste sur la possibilité de financer une telle infrastructure, au dire de D Perben, président actuel de l'AFITF, la menace de totale **saturation de la LGV Paris Lyon actuelle** à l'horizon 2025 serait peut être le plus sûr levier de déclenchement du projet.

Ce serait alors un retour aux itinéraires ancestraux de Paris à Lyon qui joignaient les deux villes soit par la Bourgogne soit par le Bourbonnais, sur lesquelles ont été établies respectivement les Nationales 6 et 7 et dont les vestiges de leur arrivée sont dans le quartier de Vaise les rues encore existantes de Bourgogne et du Bourbonnais.

Jean-Claude Reverchon

### La fragilité financière du groupe OL

Aux sévères critiques que nous formulons sur le projet OL Land, avec notamment le choix d'un site dépourvu de métro, s'ajoute aujourd'hui la fragilité financière du groupe.

Début 2007, les investissements sportifs du projet (hors activités ludiques, commerciales, tertiaires, hôtelières) étaient estimés par l'OL entre 260 et 305 millions. En juillet 2011, l'OL a réévalué son estimation à 381 millions, hors frais financiers.

Dans le même temps, la trésorerie nette du Groupe OL est passée de +95 millions au 30 juin 2007 à -5 millions au 30 juin 2011. On comprend dès lors pourquoi le groupe n'est pas en mesure de garantir la bonne fin de son projet, ce qui constitue un risque supplémentaire énorme pour la collectivité.

## Fréquentation des TCL en 2010

Déplacements Citoyens participe à la Commission Consultative des Services Locaux du Sytral, qui s'est réunie le 9 novembre 2011 pour examiner le rapport de Kéolis sur la gestion du Réseau TCL en 2010.

Cet intéressant document met en évidence une augmentation de 7,4 % de la fréquentation du réseau entre 2009 et 2010, pour 3,3 % d'augmentation de l'offre kilométrique, soit une évolution très encourageante. Sachant que 2009 avait été perturbé par de nombreuses grèves, qui avaient entraîné une diminution de l'offre kilométrique de près de 3%.

La fréquentation est mesurée en nombre de voyages, c'est-à-dire en nombre de montées dans les véhicules de transport. Un déplacement peut donc comporter plus d'un voyage, lorsque le trajet effectué par l'utilisateur l'oblige à prendre une ou plusieurs correspondances.

Voici les principaux chiffres pour l'année 2010, en millions de voyages :

Métro A : Perrache- Vaulx en Velin La Soie	61,8	
Métro B : Charpenne-Stade de Gerland	38,0	
Métro C : Hôtel de Ville-Croix Rousse-Cuire	8,9	
Métro D : Gare de Vaise- Gare de Vénissieux	<u>74,6</u>	
<b>Total métro</b>	<b>183,3</b>	48,0 %
Tram T1 : Confluent- Part Dieu-IUT Feysine	20,8	
Tram T2 : Perrache-Grange Blanche-St Priest	19,8	
Tram T3 : Part Dieu-La Soie- Meyzieu ZI	7,3	
Tram T4 : Jet d'Eau-Vénissieux-Feyzin	<u>9,6</u>	
<b>Total tramway</b>	<b>57,5</b>	15,0 %
Bus C3 : St Paul-Vaulx en Velin	14,8	
Bus 12 : Bellecour-Vénissieux-Feyzin	4,3	
Bus 28 : Part Dieu-Grange Blanche-Bonnevay	4,2	
Autres lignes inf. à 4 millions de voyages	<u>117,7</u>	
<b>Total lignes de bus</b>	<b>138,0</b>	36,1 %
<b>Funiculaires</b> Vieux Lyon à St-Just et à Fourvière	<b>3,5</b>	0,9 %
<b>Total TCL</b>	<b>382,3</b>	100,0 %

====

Le métro, avec 30 km de ligne, représente près de la moitié de la fréquentation du réseau. Les deux grandes lignes : la ligne D, avec ses 12,5 km et la ligne A, avec ses 9,2 km, ont, chacune, une fréquentation supérieure à l'ensemble des 4 lignes de tramways, qui totalisent 49 km.

Les 4 lignes de tram représentent 15 % de la fréquentation totale.

La ligne C3, équipée de trolleybus articulés, est de très loin la ligne de bus la plus fréquentée. Elle l'est davantage que les lignes de tram T3 et T4. Déplacements Citoyens demande, sans succès, depuis des années qu'elle circule en site protégé entre le Rhône et le boulevard Laurent Bonnevay.

La fréquentation ressort à environ 1 million de voyages par jour en moyenne sur l'année. Mais elle est plutôt de l'ordre de 1,5 million de voyages un jour de semaine hors vacances scolaires.

### Systèmes de transports intelligents Autopartage

Deux études approfondies seront prochainement publiées, l'une de Claude Ferrer sur les "systèmes de transports intelligents", l'autre d'Olivier Billion sur "Différentes formules d'autopartage"

La première met en évidence les progrès accomplis dans le domaine de la communication, de la géolocalisation, de l'informatique, de la miniaturisation, qui permettent de construire des véhicules entièrement automatisés, et ouvrent la voie à des pratiques de circulation complètement nouvelles.

La seconde compare différentes formules d'autopartage, celle existant jusqu'à ce jour à Lyon sous l'appellation Autolib et gérée par Lyon Parc Auto, celle lancée à Paris fin 2011 avec les voitures électriques Bluecar du groupe Bolloré, et une nouvelle innovation prévue à Lyon en 2012 avec de petits véhicules hybrides Smart Fortwo, qui serait gérée avec les groupes Daimler et Europcar.

## La ligne forte à créer sur l'axe A7 entre Gerland et La Doua doit-elle passer par l'avenue Henri Barbusse ?

### Un administrateur de Déplacements Citoyens donne son avis

Avec le concours de deux conseillers généraux, élus de terrain, Béatrice Vessiller conseillère municipale à Villeurbanne et Christian Coulomb, maire du 8ème arrondissement, Déplacements Citoyens a organisé le 23 novembre 2011 un débat sur deux axes de transports en commun A7 (Confluent-Gerland-Hôpitaux Est-La Doua) et A8 (Vénissieux-St Priest-Sept Chemins-Vaulx en Velin), dont on parle depuis près de 20 ans, mais qui ont jusqu'à ce jour été passés aux oubliettes par le Sytral.

Le débat a fait ressortir qu'un des grands enjeux de l'axe A7 est le tracé villeurbannais. Doit-il, oui ou non, passer par l'avenue Henri Barbusse ?

Alors que ce projet de ligne forte, a priori une ligne de tram, est considéré par les utilisateurs et les élus, comme cohérent dans a partie Sud, de Gerland aux Hôpitaux Est, va-t-il passer à la trappe à cause d'élus villeurbannais qui exigeraient un tracé en plein centre ville, inadapté à sa vocation ?

L'objectif étant de desservir un maximum d'usagers avec un tracé simple rendant service à la collectivité et surtout le plus rapide possible, la réponse est celle d'un tracé en périphérie évitant le centre de la ville.

Ni l'avenue Henri Barbusse, ni la rue Paul Verlaine ne sont adaptées pour accueillir cette ligne forte. L'une devrait être une avenue piétonne l'autre est déjà fortement étranglée par de nombreuses lignes existantes. Par ailleurs la ligne arriverait sur des terrains industriels avant de rejoindre l'avenue Roger Salengro.

Alors que depuis la place Grandclément le tracé le plus logique et rationnel est de passer par l'avenue Blanqui pour aboutir sur l'avenue l'Herminier et rejoindre, par la rue des Bienvenues, le campus de la Doua. Cette solution a de plus l'avantage de faire passer la ligne à proximité de la station Gratte Ciel du métro A.

Pour nourrir le débat, merci aux adhérents et lecteurs de nous faire part de leurs réactions à ces propositions, qui n'ont d'autre but que de répondre efficacement aux besoins des usagers.

Paul Roche

## Feuilleton A 45

Le projet A 45, d'une deuxième autoroute entre St Étienne et Lyon, continue à faire couler de l'encre.

Le Président de la République a annoncé aux milieux économiques de la Loire en septembre 2011 " Cet équipement se fera". Il l'a confirmé le 19 janvier 2012 lors d'une réunion publique à Lyon. Ses déclarations vont à l'encontre des positions des élus du département du Rhône et du Grand Lyon et prennent également à contre-pied le Préfet Rhône-Alpes, représentant de l'Etat, qui avait estimé début janvier 2012 que le projet n'était pas satisfaisant.

Notre association a toujours soutenu que les existants routier, autoroutier et ferroviaire entre Lyon et St Étienne peuvent et doivent être améliorés et que le projet d'A 45, ne se justifie pas et doit être abandonné.

Par ailleurs, la mise en service de l'autoroute A 89 entre La Tour de Salvagny et Balbigny, annoncée pour fin 2012 est une raison de plus pour renoncer à l'A 45, même si la question de la liaison entre La Tour de Salvagny et l'autoroute A7 n'est pas encore résolue. L'A 89 permettra en effet à de nombreux véhicules qui vont de Lyon à Clermont en passant par St Étienne, d'avoir une liaison directe qui leur fera économiser environ 40 km. Elle contribuera ainsi à l'allègement d'environ 10 % du trafic de l'A47 dans la vallée du Gier.

## Nouvelles du projet de TOP (Tronçon Ouest du Périphérique)

Lors du débat sur le TOP qui a suivi notre AG du mois de mai 2011, nous avons entendu ceux qui refusent le principe même d'une nouvelle infrastructure routière très coûteuse et génératrice d'augmentation de trafic, et ceux qui y sont favorables.

Parmi ces derniers, deux grandes options :

- le tracé dit court d'environ 12 km qui irait de la Porte de Valvert au boulevard périphérique à la hauteur de St Fons en passant par Oullins

- le tracé dit long, d'environ 15 km, qui éviterait Oullins et rejoindrait l'autoroute A 7 à la hauteur d'Irigny.

Une troisième option vient d'être mise à l'étude, celle d'un tracé hyper court, d'environ 8 km qui irait en ligne droite et essentiellement en tunnel, de Valvert à St Fons.

Cette option serait a priori moins coûteuse que les deux premières, mais serait-elle satisfaisante pour autant ?

Il serait souhaitable qu'elle soit présentée lors du grand débat sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public qui doit être saisie prochainement par les présidents du Grand Lyon et du Conseil Général.

## Notez sur vos agendas :

Notre Assemblée Générale statutaire aura lieu :

**le mercredi 30 mai à partir de 18h.**

Elle sera suivie d'un débat sur un thème d'actualité.  
Le lieu vous sera précisé ultérieurement.

## Le Mot du Trésorier

Le montant de la cotisation de base pour 2012 est de 20 euro (montant inchangé depuis 2009).

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

Sylvain-Pierre Fuzelier

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 Hénon 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