



association loi de 1901

DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

bulletin n° 16 – Septembre 2009

EDITO : l'O.L. doit rester à Gerland

Les présidents de l'O.L. et du Grand Lyon estiment que le stade historique de Gerland n'est pas assez grand et assez beau pour notre ville. Ils tentent de nous convaincre de l'intérêt de la construction par l'O.L. d'un stade de 60 000 places à Décines, à 12 km de Bellecour, sur des terrains agricoles bien moins chers qu'en centre ville. Le groupe O.L. deviendrait ainsi propriétaire du stade au lieu d'être le locataire de la Ville de Lyon.

Or, les infrastructures publiques à réaliser pour y accéder (plus de 300 millions pour un équipement qui ne serait utilisé qu'environ 30 jours par an) coûteraient presque aussi cher que le stade lui-même, ce qui serait au détriment d'autres projets bien plus utiles aux habitants de notre agglomération.

Malgré cela, l'accessibilité du stade resterait très médiocre en voiture et en transports en commun, ce qui nuirait à sa fréquentation. Selon l'O.L., il nécessiterait 17 000 places de parkings, dont 10 000 seraient implantées à plus de 5 km du stade, à Eurexpo et à Meyzieu. Alors que le stade de France, bien desservi par RER et métro, ne nécessite que 6 000 places de parking, pour 80 000 spectateurs.

Le bilan serait ainsi désastreux : énorme gaspillage de fonds publics au profit essentiel de l'O.L., forte augmentation de la circulation routière et des embouteillages, donc des pollutions sonores et atmosphériques et des émissions de CO₂.

Au nom de la sagesse lyonnaise, nous demandons donc que notre équipe de foot continue à jouer au stade historique de Gerland, éventuellement rénové et porté de 41 000 à 50 000 places.

Situé au terminus de la ligne B de métro, à 6 stations du métro Bellecour, il est en effet bien placé dans notre ville, et son accessibilité va être encore améliorée :

- par le prolongement en cours de la ligne B, de Gerland à la gare d'Oullins, avec parc relais et correspondance avec la ligne SNCF Lyon-Givors-St Etienne,
- par la mise en service fin 2009 de la nouvelle gare ferroviaire Jean Macé (à 3 stations de métro de Gerland) qui mettra les lignes SNCF Lyon-Grenoble et Macon-Lyon-Valence en correspondance avec le métro B.

Sans même parler du projet de tram Confluent-Gerland, et de celui d'automatisation de la ligne B, qui permettrait de faire circuler une rame toutes les 2 minutes, comme sur la ligne D, contre 3 minutes aujourd'hui.

Élus et responsables publics, renoncez à la sirène Décines, et confortez le stade historique de Gerland ! Citoyens, informez-vous et exprimez-vous !

Jean Murard

Comment apprendre à mieux utiliser les transports en commun ?

Nous avons décidé de consacrer à cette question notre débat d'automne (le mercredi 2 décembre à 18 heures).

Si l'utilisation des transports en commun est en effet relativement aisée pour les trajets qui nous sont familiers, nous sommes parfois malhabiles pour les tracés qui nous sont moins familiers et moins directs. Et la tentation est grande alors de prendre sa voiture.

Pour nous aider à préparer cette soirée, pour laquelle nous demanderons le concours d'associations amies, de représentants de Kéolis, du Sytral, du Grand Lyon, **pouvez-vous nous transmettre vos suggestions :**

- soit par courriel (à adresser à m.rovidati@free.fr)
- soit par courrier (à adresser à Monique Rovidati
Allée 5 – 63 bis rue Chazière – 69004 LYON)

D'avance, un grand merci.

Grèves aux TCL : courriers aux partenaires sociaux

Les organisations syndicales des TCL ont inauguré cette année une nouvelle forme de grève de 59 minutes avec des horaires variables, mais généralement aux heures de pointe, au moment où il y a le plus de monde.

Alors que de nouvelles grèves sont annoncées, nous venons d'écrire aux partenaires sociaux pour leur demander de tout mettre en œuvre pour éviter des grèves préjudiciables aux usagers, particulièrement ceux qui n'ont pas d'alternative aux transports en commun, ainsi qu'à l'image et à la crédibilité des TCL et de leurs salariés.

Projet de 2^{ème} tunnel sous la Croix-Rousse

La concertation s'est engagée pour la percée d'un deuxième tunnel sous la Croix-Rousse à 20 ou 30 mètres au nord du premier, qui devrait commencer début 2010 et se terminer fin 2013.

Ce deuxième tube qui serait dédié aux transports en commun et aux modes doux aurait par ailleurs une vocation de sécurité avec l'ouverture de galeries tous les 150 mètres entre les deux tunnels.

La fréquentation du tunnel est aujourd'hui de l'ordre de 55 000 véhicules/jour, contre 85 000 avant l'ouverture de TEO. C'est beaucoup moins que le Tunnel de Fourvière (plus de 100 000 véhicules/jour).

Choix par l'Etat du Tracé Sud du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL)

Suite à notre courrier du 27 décembre 2008 à Mme Kosciusko-Morizet et à l'important travail réalisé avec la coordination associative CEDRUL nous avons transmis le 7 février 2009 notre avis sur le CFAL à M. Gérard, Préfet Rhône-Alpes.

Ce dernier nous en avait fait la demande dans le cadre d'une large concertation, en nous transmettant un dossier très complet, tant sur la partie Nord Ambérieu-St Exupéry dont le tracé était déjà décidé, que sur la partie Sud Saint Exupéry-Vallée du Rhône où étaient présentées 7 options de tracés entre lesquelles il faudrait choisir, quatre rejoignant la Vallée du Rhône au Nord de Vienne et trois au Sud de Vienne.

Nous estimions que l'accélération de la construction du CFAL était une nécessité impérieuse, tant dans sa partie nord (Ambérieu-Saint Exupéry) que dans sa partie sud (Saint Exupéry-Vallée du Rhône) afin de désengorger un noeud ferroviaire lyonnais de plus en plus saturé, notamment à La Part -Dieu. Nous marquons notre préférence pour le tracé Plaine d'Heyrieux - Sibelin Nord, qui présentait selon nous le meilleur bilan Avantages-Inconvénients, au regard des critères environnementaux (nombre de riverains concernés, terres agricoles à exproprier, nuisances sonores, gestion de l'eau etc.) et des critères de coûts et d'efficacité. Ce tracé permet notamment une meilleure liaison entre Saint-Étienne et Saint Exupéry, et un accès direct à la grande gare de triage de Sibelin (à Solaize), tout en passant à proximité de la Zone Industrielle Vénissieux-Corbas-Saint Priest et du nouveau marché gare de Corbas.

Suite à ces consultations, le Préfet Rhône-Alpes annonçait le 20 avril que le choix de l'Etat s'était porté sur le tracé Plaine d'Heyrieux-Sibelin Nord, celui pour lequel nous avons marqué notre préférence.

Il reste maintenant à espérer que l'avant projet sommaire de ce tracé verra rapidement le jour afin de viser une construction simultanée des branches nord et sud pour une mise en service vers 2017.

Invitation à l'étude de l'Etat sur le nœud ferroviaire lyonnais

Nous avons été invités à participer à cette réflexion qui a été ouverte lors d'une réunion du 10 juin 2009. Son objet est de trouver des solutions pour les 10, 20 ou 30 ans à venir, afin de faire face à l'augmentation du trafic de trains qui transitent à Lyon : TGV, trains grandes lignes, trains express régionaux (TER), et trains de fret.

Quelques éléments glanés lors de la réunion CEDRUL du 16 mai 2009 :

Émissions de CO2 (exposé de Charles Raux, directeur du Laboratoire d'Economie des Transports)

- Les transports représentent 20% de la consommation d'énergie toutes sources confondues.
- 95% de l'énergie consommée par les transports sont à base de pétrole. La route en représente les 4/5ème, l'aérien 1/10ème.
- Les ratios d'émission de CO2 sont respectivement de 0,008 kilo CO2/ tonne km transportée pour le fer, 0,04 pour le fluvial, 0,09 pour le camion.
- Mais la part de la route, pour le transport de marchandises, est passée de 65% à 80% entre 1984 et 2004, et de 30 à 15% pour le fer. Il faut sans aucun doute promouvoir les véhicules électriques, mais cela demandera plusieurs décennies.

La Transalpine : (Exposé de Jean-Luc Guyot, directeur général)

- C'est désormais l'appellation consacrée pour ce que l'on appelait le Lyon-Turin
- La ligne nouvelle, sauf ses accès, sera dédiée au fret autant qu'aux voyageurs

C'est d'ailleurs pour le fret que cette percée alpine sera la plus pertinente.

Son intérêt sera pour les liaisons Europe du Nord Ouest (France, GB, Benelux) Europe Sud Est (Italie, Balkans) mais de plus en plus pour les liaisons Ouest Est : Péninsule Ibérique, Italie, Europe orientale.

- En effet si, sur le premier axe, la Transalpine sera fortement concurrencée par les nouvelles percées des Alpes suisses (le chemin le plus direct Allemagne Italie), en revanche il n'y a pas d'alternative dans le sens Ouest Est. En effet la ligne Côte d'Azur/Ligurie est désormais totalement saturée, notamment en raison de l'accroissement du trafic TER.

Notons de plus que la distance Barcelone Milan est identique que l'on passe par Lyon ou par Gênes

Jean Claude Reverchon
04 72 44 24 51

Rencontres de l'innovation organisées par Kéolis

Le Groupe Kéolis qui, sous l'autorité du Sytral, gère quotidiennement le réseau de transports en commun de Lyon, est implanté dans de nombreuses villes de l'hexagone, notamment Lille et Bordeaux, mais aussi dans plusieurs pays étrangers.

Il a organisé le 3 avril des rencontres de l'innovation sur la base d'enquêtes en France et à l'étranger sur les attentes des différentes catégories d'utilisateurs de transports en commun.

Ces enquêtes font apparaître la grande diversité des besoins, selon les âges et selon les motifs de déplacement.

Prospective : Avenir de la voiture propre

700 millions de véhicules automobiles sont en circulation dans le monde aujourd'hui. L'évolution actuelle laisse penser qu'il pourrait y en avoir 1,5 milliards d'ici 10 ou 15 ans, compte tenu de l'aspiration de millions de familles à acquérir une (première) voiture, en particulier dans les grands pays émergents. Il faut réussir à rendre le futur parc automobile mondial aussi propre écologiquement que possible.

Les efforts menés depuis quelques années ont permis d'améliorer les performances individuelles des véhicules en termes de consommation et de pollutions classiques (CO, NOX, particules...). Mais ces efforts ont été annihilés par le développement du parc et la montée en gamme des véhicules. Or, les énergies fossiles vont inéluctablement devenir de plus en plus chères et rares. Nous savons aussi désormais qu'il faut maîtriser et réduire nos rejets de CO2, gravement nuisibles à la santé de la planète.

Deux pistes peuvent permettre de rendre les véhicules plus propres : les améliorations techniques et la réduction moyenne de leur poids, de leur taille et de leur puissance.

Des progrès sont encore possibles sur la consommation des véhicules thermiques, qui, de plus en plus, seront aussi des hybrides électriques. Le véhicule électrique pur va faire enfin son apparition et pourrait représenter 10% des ventes mondiales en 2020. Tous les constructeurs s'y mettent, et la technologie, quasiment mûre, présente l'avantage de ne rejeter ni polluants ni CO2 si la production d'électricité est d'origine solaire, éolienne, nucléaire, hydraulique. L'hydrogène, qui est plus difficile à produire que l'électricité et pas plus facile à transporter n'est pas encore à ce jour une alternative.

Malgré la mobilisation croissante des pouvoirs publics, des professionnels et des consommateurs, les possibilités d'améliorations techniques des véhicules resteront limitées. Sachant que les automobiles de nos pays transportent dans nos villes en moyenne 1,3 personne seulement à une vitesse moyenne de moins de 20 Km/H, il convient d'urgence de mettre en circulation des petits véhicules légers modernes, équipés de moteurs 10 fois moins puissants que nos automobiles actuelles. Ces petits véhicules propres seraient très utiles pour les trajets courts ou moyens de 1 ou 2 personnes, et pourraient remplacer au cas par cas l'utilisation d'une automobile polyvalente traditionnelle, beaucoup plus consommatrice et polluante. Ils contribueraient efficacement à désencombrer et à dépolluer nos villes, en particulier sous forme d'auto-partage, de location courte durée ou de deuxième véhicule, pour éviter autant que possible l'utilisation trop fréquente de véhicules surdimensionnés par rapport au besoin.

Il ne sera vraisemblablement pas possible d'éradiquer l'automobile ni même de limiter son développement. Il serait possible par contre d'utiliser souvent des tricycles et des quadricycles super légers, mini-véhicules écologiques qui suffiraient pour certains déplacements. Il faudrait qu'un accueil politique et médiatique bienveillant favorise l'apparition de modèles innovants et leur acceptation par le public. Ils complèteraient utilement l'offre actuelle en moyens de déplacements publics et privés.

Olivier Billion - 04-78-23-33-87 - adc.lyon@gmail.com

Salon de l'automobile à Lyon du 3 au 11 octobre

Il doit se dérouler à Eurexpo (accessible par navette bus à partir de La Soie, station bien desservie par le métro A et le tram T3), avec une journée dit « verte » le jeudi 8 octobre.

Pour ceux qui croient à la nécessité d'accélérer le développement des voitures propres, ce peut être l'occasion de rencontrer et d'interpeller les constructeurs sur l'urgence dans ce domaine.

Inaugurations

Le printemps 2009 nous a donné l'occasion d'être invités à deux inaugurations dont on ne peut que se féliciter :

* la première était à Gerland, celle du **premier Technicentre de TGV hors Île de France**.

Cet impressionnant centre de maintenance ultra moderne aura, à terme, fort à faire dans la perspective du développement d'un réseau TGV qui va se développer dans les '0 à 20 ans à venir : la Transalpine (Lyon-Turin) et la Branche sud du TGV Rhin-Rhône, de Besançon à Lyon

* la deuxième était l'inauguration de la **ligne de tram T4 entre Vénissieux-Feyzin et le Jet d'Eau**, qui est à la jonction avenue Berthelot/Bd des Etats Unis.

Cette ligne sera dans les années à venir prolongée du Jet d'Eau à La Part Dieu et permettra une nouvelle jonction Vénissieux-Part Dieu-Campus La Doua. Elle aura le mérite de permettre enfin en périodes de pointe une réponse suffisante aux besoins entre Charpenne et La Doua.

Recettes du trafic TCL en hausse en 2008

Comme celui de 2007, le compte administratif du Sytral pour 2008 fait encore apparaître une hausse significative des recettes du trafic entre 2007 et 2008 : +6,3 %, ce qui est nettement supérieure aux augmentations des tarifs (+2% env.).

Cette hausse, qui provient à la fois de la lutte contre la fraude et de l'augmentation de la fréquentation, permet à la Société Kéolis de dépasser ses objectifs contractuels et par conséquent de percevoir un bonus sur les recettes.

« Quel stade de foot pour Lyon » : notre débat du 27 mai ... et suite donnée

Il s'est déroulé à l'issue de notre Assemblée Statutaire et avait pour objet de comparer l'intérêt respectif de 4 hypothèses d'implantation : Gerland, Décines, Le Puisseux et Eurexpo-Sud.

Nous avons présenté en introduction toute une série de cartes pour bien situer les enjeux géographiques, urbanistiques et environnementaux, puis nous avons travaillé sur la base d'une analyse multicritères élaborée, avec notre concours, par Joël Dubos, responsable de la coordination associative CEDRUL.

Le Président du Grand Lyon que nous avons invité avait l'excuse d'être en déplacement au Japon, mais il n'avait délégué aucun de ses 40 vice-présidents pour le représenter. Ceux, parmi eux, que nous avons contactés directement se sont déclarés indisponibles ou incompetents ou peu motivés. Aucun n'a eu envie de se mouiller à la place du chef, qui gère ce dossier directement, en collaboration avec le Président de l'O.L. Tout ceci n'est pas glorieux ni pour le Grand Lyon, ni pour la démocratie.

En revanche, Michel Forissier, maire de Meyzieu, a répondu positivement à notre invitation et a pu nous donner la vision d'un élu de proximité sur les aberrations de l'hypothèse Décines, ce en quoi il rejoignait nos propres analyses, et celles, unanimes, de toutes les associations qui étaient présentes.

Cette soirée a permis aux associations de mieux se connaître, ce qui nous a conduits à nous retrouver le 19 septembre pour mieux coordonner nos actions. Nous allons donc désormais travailler de concert non seulement au sein de la Coordination CEDRUL (dont nous faisons partie, et qui regroupe une vingtaine d'associations ou coordinations du Rhône, de la Loire Sud et du Nord Isère), mais aussi avec de nombreuses autres associations. Citons parmi elles tout un groupe d'associations de l'Est Lyonnais, très actives sur leur territoire, une association du 7^{ème} arrondissement militant pour que l'O.L. reste à Gerland, l'association Canol, de défense des contribuables, qui a réalisé une étude très approfondie et critique de l'hypothèse Décines etc....

Participation aux A.G. d'associations amies :

Au 1er trimestre, nous avons participé aux assemblées générales des Droits du Piéton, de Canol et de Lyon-Métro.

Quelles actions pour que l'O.L. reste à Gerland ?

Contrairement à ce que laissent entendre les présidents de l'O.L. et du Grand Lyon, de nombreux obstacles restent à franchir pour que le projet Décines voit le jour.

Une des conditions essentielles est la modification du Plan Local d'Urbanisme de Décines. Or, le Grand Lyon a déjà subi un échec en 2008 lorsqu'il a soumis à enquête publique cette révision, après que 92 % d'avis défavorables sur un total de 808 personnes aient été enregistrés sur les registres d'enquête et que le commissaire enquêteur ait rendu un avis défavorable Il doit donc revenir à la charge, ce qui devrait se concrétiser par une nouvelle enquête publique à partir de novembre 2009.

Il conviendra alors d'être nombreux à nous exprimer dans les registres d'enquête qui seront mis à la disposition du public dans les mairies.

Dans un premier temps nous vous proposons de faire signer le plus largement autour de vous une pétition défavorable à l'hypothèse d'un grand stade à Décines et favorable au maintien de l'O.L. à Gerland.

Vous trouverez en annexe au présent bulletin deux exemplaires de cette pétition.

Merci de retourner les pétitions signées à :

Monique Rovidati, 63 bis rue Chazière - Allée 5 - 69004 Lyon

Mot du trésorier

Vous êtes encore quelques uns à ne pas vous être acquittés de votre cotisation 2009 (20,00 €).

Merci d'avance de votre participation.

Merci aussi de faire connaître nos initiatives et notre travail.

Sylvain-Pierre Fuzelier

Notez sur vos agendas :

Débat du mercredi 2 décembre 2009 à 18 heures, sur le thème :

Comment apprendre à mieux utiliser les transports en commun ?

Siège	Palais du travail,
Adresse postale	: Jean MURARD, président, tél. 04 78 29 19 92
Commission anti-pollution	: Régis QUAGLIARO, tél. 04 78 53 21 89
Trésorier	: Sylvain-Pierre FUZELIER tél. 04 78 58 39 74
Rédaction	: Monique ROVIDATI Tél. 09 54 98 96 34

Villeurbanne
110 rue Hénon 69004 LYON
courriel : murard3735@wanadoo.fr
8, rue des Dahlias, 69007 LYON
courriel : quagliaro.regis@numericable.fr
2 bis rue Saint Vincent de Paul - 69008 Lyon
63 bis rue Chazière - Allée 5 - 69004 LYON
courriel : m.rovidati@free.fr