



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

bulletin n° 18 – Septembre 2010

EDITO : Rejoindre le parti du bon sens

Depuis environ 4 ans les Présidents du Grand Lyon et de l'O.L. tentent, à marche forcée, de promouvoir leur projet décinois d'un **deuxième grand stade dans notre agglomération**.

Ils ont réussi jusqu'en 2009 à vendre cette ambition à de nombreux élus locaux, dont le président du Conseil Général, et aux représentants de l'Etat, tant sur le plan local que sur le plan gouvernemental. Ils ont réussi parallèlement à faire croire à la plupart des Lyonnais que le projet était irréversible.

Mais les temps ont changé. Suite à l'action de plus de 30 associations, qui depuis un an, travaillent ensemble dans le collectif "Les Gones pour Gerland", et suite à la pugnacité d'élus de toutes tendances, citoyens et élus sont aujourd'hui de plus en plus nombreux à ouvrir les yeux. Ils savent que le processus de révision du Plan Local d'Urbanisme de Décines, première étape indispensable du projet, a été annulé en décembre 2009 par la Cour administrative d'appel, et que rien aujourd'hui ne peut être encore décidé. Malgré la désinformation qui a régné sur le projet, ils prennent aussi conscience que **sa mise en œuvre serait l'erreur urbanistique la plus monumentale de notre agglomération depuis la construction de la "ligne Maginot" à Perrache**, sur le cours de Verdun.

Ses promoteurs n'ont en effet pas flairé que l'accessibilité en transports en commun d'un équipement de cette taille était une exigence incontournable. Et que l'on ne pouvait y répondre par des rafistolages sur deux lignes de tram, qui seraient aussi dispendieux qu'inefficaces.

Il serait également insensé, en cette période de rareté de nos ressources énergétiques et financières, de dépenser 400 à 500 millions de fonds publics au profit quasi exclusif d'un projet privé. Soit autant que le stade lui-même et ses annexes. Pour un équipement qui ne serait utilisé qu'environ 25 ou 30 fois par an et ne serait par conséquent qu'un vecteur illusoire de développement économique et de création d'emplois. L'éventualité de 3 ou 4 matches de plus pour l'Euro 2016 ne change rien au raisonnement. Ils pourraient se jouer au stade de Gerland aménagé et éventuellement agrandi.

Il est donc temps que se ressaisissent tous ceux qui se sont laissés embarquer dans cette aventure, parfois par discipline de parti ou de majorité. Il n'est en effet jamais trop tard pour mettre l'intérêt général de notre agglomération au-dessus de celui des partis.

Nous les invitons donc tous, et particulièrement le Président du Grand Lyon, à rejoindre un parti qui n'est ni de droite, ni de gauche, ni du centre. C'est le parti du bon sens.

Jean Murard

Déplacements Citoyens approuve

Ce n'est pas parce que notre association émet des critiques sur certains projets ou réalisations que rien ne va dans notre région urbaine.

Oui, nous portons un jugement très sévère sur le projet OL Land et toutes les infrastructures qui iraient avec. Oui, nous nous interrogeons sur l'argent public qui sera englouti pour le deuxième tunnel de la Croix-Rousse (voir en page 2 à ce sujet l'article de Jean-Claude Reverchon).

Mais, et c'est heureux, nous approuvons aussi de nombreuses réalisations en cours ou qui viennent d'être décidées, parmi lesquelles :

- les lignes fortes de trolleybus C1 et C2 qui vont bientôt relier Caluire et Rillieux à La Part Dieu, en passant par la montée des Soldats

- la construction du prolongement de la ligne B du métro du stade de Gerland à la gare SNCF d'Oullins (Claude Ferrer nous présente l'infrastructure en page 2)

- le prolongement de la ligne de tram T4 de l'avenue Berthelot vers la Part Dieu, ce qui donnera la possibilité de relier Vénissieux à La Part Dieu et à La Doua.

- le renforcement de la ligne de chemin de fer de l'Ouest Lyonnais, qui, à partir des gares St Paul et Gorge de Loup, dessert les 3 branches de Brignais, L'Arbresle et Lozanne, et la mise en place sur cette ligne de nouveaux tram/trains performants à la place des matériels vétustes actuels.

- le prolongement de la ligne de tram T1 du Confluent à Gerland (en correspondance avec la station Debourg du métro B), qui a reçu une large approbation lors de la concertation publique de ce printemps

- la création de la ligne forte de bus LEOL (ligne express de l'Ouest Lyonnais) qui emprunterait une partie de l'ancienne ligne de chemin de fer de Vaugneray, sur les communes de Francheville et Craponne.

Venez manifester à Décines samedi 25 septembre 2010 à 10 h 00

L'association Carton Rouge organise une manifestation ce samedi 25 septembre, pour dire :

**NON à OL Land à Décines et
OUI à la rénovation du Stade de Gerland.**

Départ du défilé à 10 h de la Mairie de Décines (à 5 minutes de la station Décines-Centre du tram T3) pour se rendre sur le site du Montout, où les présidents de l'OL et du Grand Lyon souhaiteraient construire leur stade.

Venez nombreux pour montrer la détermination de toutes nos associations.

Prolongement Gerland-Oullins de la ligne B du métro

Le prolongement de la ligne B de métro à Oullins que nous appelions de nos vœux depuis de nombreuses années est aujourd'hui en phase opérationnelle. Claude Ferrer, administrateur de Déplacements Citoyens, présente ci-dessous cette infrastructure :

Objectifs

- Offrir à l'ensemble des habitants du sud-ouest de l'agglomération une liaison rapide vers la rive gauche du Rhône et le centre de Lyon.
- Desservir le sud Ouest lyonnais (Oullins) avec un mode de transport performant, le métro.
- Intégrer la station terminus de métro Oullins-Gare dans un pôle d'échange multimodal composé d'une gare bus, de 2 parcs relais, de la station de métro et de la gare SNCF.
- Envisager un prolongement ultérieur vers Oullins centre, le pôle hospitalier Lyon Sud et, éventuellement, le futur Tronçon Ouest du Périphérique (TOP) si celui-ci est construit.

Avantages

- Désengorger l'autoroute au droit de l'échangeur d'Oullins qui connaît à l'heure actuelle de gros embouteillages aux heures de pointe.
- Temps prévu de parcours Oullins-Gare ⇒ Part-Dieu : moins de 15 mn

Caractéristiques

- 1,8 Km de ligne entre la station de Gerland et la station de la gare d'Oullins (dont 300m sous le Rhône) + l'arrière gare de la station de la gare d'Oullins (zone de manœuvre et de stockage des rames de métro, environ 350m)
- Construction en souterrain et traversée du Rhône en sous-fluvial à 20 m au-dessous du lit du fleuve.
- Construction d'un pôle multimodal à Oullins-Gare : gare de bus de 4500 m², 450 places de stationnement, connexion directe à la gare TER.
- Construction conçue pour permettre un pilotage automatique sur toute la ligne B ; objectif : améliorer la vitesse, et éventuellement augmenter la fréquence des rames de métro à 2 mn.

Budget

Inscrit au PDU (Plan des Déplacements Urbains) le projet de prolongement du métro B a été officiellement lancé en décembre 2006. Budget d'investissement : 222 millions €.

Aspects technique

Entre le palais des sports et le parc de Gerland, construction en tranchée couverte.

Au-delà: percement d'une galerie unique par un tunnelier de 9,5 m de diamètre

Planning

- **Automne 2010** : Début creusement tunnel sous le Rhône et construction nouvelle station de métro « Oullins Gare ».
- **Été 2011** : Arrivée du tunnelier à Oullins Gare
Fin 2011 : sortie du tunnelier au puits Orsel
- **Mi-2012 > Fin 2013**
 - Installation des équipements dans le tunnel du métro (ventilation, voies ferrées...)
 - Aménagement de la station Oullins Gare.
 - Essais et marche à blanc
 - Mise en service

Un nouveau trou dans la Croix- Rousse ?

En tout cas un trou dans les finances publiques dont les contribuables du Grand Lyon pourrait bien se passer par ces temps de disette : 222 millions d'euros ! (Le Progrès 12 Avril 2010).

Quant à la pertinence de cette dépense on est en droit de s'interroger. Est-ce bien une exigence en termes de sécurité ?

Des trois grands tunnels de l'agglomération, la Croix Rousse peut apparaître à l'usager comme étant aujourd'hui le plus sûr. La vitesse y est limitée à 50 km/h contre 70 pour Fourvière et 90 pour TEO. Ouvert à 4 voies de circulation il a la section la plus large des trois, son tracé est, contrairement aux deux autres, dénué de courbes et de déclivités. Le robuste mur de séparation entre les deux sens de circulation offre une protection suffisante pour des flux dont les poids lourds sont exclus. La sécurité serait parfaitement assurée si il y avait un contrôle effectif des vitesses et des espacements entre véhicules avec un système de rappels lumineux automatiques à l'attention des usagers.

Admettons que cela soit insuffisant au regard des exigences réglementaires et qu'il faille effectivement un tube d'évacuation en cas de sinistre. Une galerie dimensionnée à ce seul usage, de 2 à 3 mètres de diamètre ne serait-elle pas alors suffisante ? Pourquoi construire un ouvrage destiné à faire circuler des bus, aujourd'hui 5 par heure dans chaque sens, alors que la circulation est toujours très fluide dans le tunnel actuel ? De plus on veut augmenter encore la section de ce tunnel pour le déplacement des piétons. On peut douter que les promeneurs, même les plus « claustrophiles », hésiteront à renouveler l'expérience de près d'une demi heure dans un tunnel de presque 2 km ! L'agrémentation du parcours par quelques gadgets lumineux ou sonores suffira-t-elle pour les y encourager ! Et d'ailleurs cette traversée pour aller où ? A Vaise pour rejoindre la Grande Rue commerçante ? Aux Brotteaux pour rejoindre le Parc ? Dans un cas comme dans l'autre il faut encore près d'un quart d'heure de marche !

Nous posons ici plus des questions que des affirmations. Nous serions heureux que les auteurs de ce projet, devenu déjà chantier, puissent y répondre

**Aujourd'hui les usagers roulant sur file gauche dépassent allègrement la vitesse autorisée, quelquefois d'une manière extravagante. Le seul radar à la sortie côté Saône les conduit à donner un grand coup de frein au bout du tunnel, très perturbant et dangereux pour les autres automobilistes.*

Jean Claude Reverchon

Tél.: 04 72 44 24 51

06 84 16 00 85

jcreverchon@numericable.fr

Lancement du service de tram entre La Part Dieu et Saint Exupéry.

Il s'est fait discrètement le 9 août dans le cadre d'une concession de 30 ans entre le Conseil Général du Rhône et le groupement Rhonexpress, avec comme exploitant le Groupe Véolia.

Voici quelques informations empruntées à des adhérents de Déplacements Citoyens qui l'ont utilisé, et à un article du Progrès du 10 août :

Christian Benoit, adhérent :

J'ai essayé le Rhonexpress le vendredi 13 août à 14 h. Globalement, le service proposé est très satisfaisant, mieux que je ne l'attendais. La solution offerte me semble proche de l'optimum, dans le cadre d'un aéroport modeste, même si la perfection n'existe malheureusement pas.

Parmi les aspects positifs :

- Ponctualité : Trajet effectué en moins de 30 minutes garanties (avec deux arrêts intermédiaires à La Soie et à Meyzieu Z.I.).
- Amplitude : de 5 heures à 24 heures, 365 jours par an. Un service est assuré jusqu'au dernier avion.
- Confort dynamique assuré par l'usage de bogies traditionnels.
- Fréquence : départ toutes les 15 mn de 6h à 21h (toutes les 30 minutes avant 6h et après 21h).
- Présence à bord d'un agent anglophone, et signalétique bilingue efficace et bien lisible.
- Ticket combiné pour accéder au réseau TCL (avec un supplément de 1,10 euros).

Aspects négatifs :

- Signalétique insuffisante à la gare de La Part Dieu. Jeu de pistes pour initiés.
- Désignation "Rhonexpress" sans signification fonctionnelle.
- Gabarit tramway relativement étroit, avec comme conséquences : une assise inconfortable pour deux adultes côte à côte, et des difficultés à caser des bagages encombrants ainsi que les poussettes d'enfant.
- Accès aux terminaux pénible avec des bagages, du fait de l'éloignement important (caddies recommandés) qui demande 10 minutes de marche.
- Tarif perçu comme élevé par certains usagers, mais pourtant compétitif avec les solutions alternatives (taxis ou véhicules individuels).

Marie-Dominique et Félix Martin, adhérents :

Nous avons eu l'occasion ce 1er septembre après-midi de faire un aller retour à l'aéroport et avons inauguré le tram à la Part-Dieu. Temps total aller : 1h30 au départ de notre domicile (Lyon 4ème). Au retour, nous avons eu l'idée de quitter le tram à Vaulx en Velin/La Soie pour prendre la ligne A jusqu'à l'Hôtel de Ville, ce qui raccourcit la distance et évite la longue traversée de la gare de la Part-Dieu. La connexion tram/métro à Vaulx en Velin se jouxte ! Temps total du retour 55 minutes. Le tram était plein, autant d'usagers de la ligne que de clients de l'aéroport. Nous trouvons cette formule excellente, non polluante (cars supprimés) et rapide !

Si vous devez un jour aller à St Exupéry, à partir de la Croix-Rousse ou de la Presqu'île, prenez le métro A et privilégiez l'accès tram à la Soie et non à la Part-Dieu.

Nicolas Ballet, journaliste au Progrès, dans son article du 10 août, reprend la plupart des points évoqués par nos adhérents. Il cite en outre, notamment :

en positif :

- la bonne accessibilité pour les poussettes et les fauteuils roulants (avec des planchers bas dans la partie centrale des rames)
- la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans
- la possibilité d'acheter les tickets aux agents qui sont à bord

en négatif :

- le prix de 13 euros l'aller, plus élevé que celui de Satobus (8,90)
- la disparition de l'arrêt Satobus "Grange Blanche", qui lèse certains usagers
- moins de place pour les bagages qu'avec Satobus, qui disposait de soutes de 12m3

Développer les double sens cyclables

En application de la nouvelle législation nationale, Lyon a commencé à installer une signalétique adaptée aux double sens cyclables, destinés à permettre, dans les voies de largeur suffisante, la circulation d'un vélo à contre sens du flux des voitures.

Cette utilisation de la voirie a prouvé depuis des années à l'étranger qu'elle était efficace et sans danger, car voitures et vélos se voient réciproquement.

Il faut que les automobilistes s'habituent au nouveau système, mais aussi que la municipalité généralise aussi vite que possible cette pratique, la loi lui demandant seulement d'interdire les cas dangereux.

Olivier Billion

Tél. : 04 78 23 33 87 06 89 33 89 74

Kéolis reconduit pour gérer le réseau TCL

Kéolis a été à nouveau désigné par le Sytral le 6 juillet 2010 pour gérer pendant 6 ans (jusqu'à fin 2016), le réseau TCL, qui est le deuxième de France, avec une offre de transport presque deux fois supérieure à celles de Lille et Marseille.

Ce groupe, dans laquelle la SNCF détient près de 50 % du capital, était en concurrence avec les groupes TRANSDEV et VEOLIA.

Sous l'impulsion de Bernard Tabary, son directeur général, Kéolis Lyon a su créer depuis deux ou trois ans un dialogue fructueux avec les associations comme la nôtre. Nous souhaitons bien entendu la poursuite de ces échanges, avec comme objectif pour les uns et les autres l'amélioration du service rendu aux usagers. Nous souhaitons aussi que le dialogue entre les partenaires sociaux puisse être constructif, dans l'intérêt bien compris de toutes les parties prenantes.

Accélérer certains projets

Déplacements Citoyens demande au Sytral l'accélération de certains projets qui sont dans les cartons depuis de nombreuses années et qui ont insuffisamment avancé, ou pas avancé du tout, parmi lesquels les lignes fortes dites A 7 et A 8, figurant au Plan des Déplacements Urbains depuis 1997. A7 devrait relier le Confluent et le campus de La Doua en passant par Gerland, Grange Blanche et le centre de Villeurbanne. A8 devrait relier Vénissieux et Vaulx en Velin en passant par St Priest et Bron.

Notez sur vos agendas

Notre débat d'automne aura lieu :

Le mercredi 24 novembre à partir de 18 heures

à la Maison Rhodanienne de l'Environnement
32 rue Sainte-Hélène – 69002 Lyon
sur le thème des **Gares de Lyon**

(la Part Dieu, Perrache St Paul, Gorges de Loup, Vaise, Jean-Macé).

Mot du Trésorier

L'Association fait appel aux adhérents qui ne se sont pas encore acquittés de leur cotisation 2010 (20 euros).

Les cotisations (élargies pour ceux qui le souhaitent) sont en effet notre seule ressource.

Merci d'avance de votre soutien.

Echos de notre A.G. du 26 mai 2010

Une quarantaine d'adhérents étaient présents ou représentés à notre Assemblée Générale statutaire du 26 mai, qui s'est tenue à la Mairie du 1er arrondissement, et a adopté à l'unanimité le rapport d'activités présenté par Olivier Billion, le rapport financier présenté par Sylvain-Pierre Fuzelier et le rapport moral présenté par Jean Murard.

A l'issue de notre Assemblée Statutaire, Nathalie Perrin-Gilbert, maire socialiste de cet arrondissement, nous a fait part de son opposition au projet décinois d'un deuxième grand stade dans notre agglomération. Sans se désolidariser de la plupart des actions initiées par le maire de Lyon, elle a le courage de prendre position ouvertement sur ce dossier, au nom de la liberté de parole qui doit exister dans le débat démocratique.

Plusieurs associations amies : l'Ardhil 7 de Gerland, Canol, Chassieu Environnement, Darly, Les Droits du Piéton ont ensuite présenté leurs objectifs et leurs activités, ce qui nous a permis de faire davantage connaissance.

Deux nouvelles enquêtes publiques défavorables au projet de grand stade à Décines

Vous aviez été nombreux à vous exprimer dans les mairies lors de la deuxième enquête publique concernant le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme de Décines en vue de la réalisation d'un grand stade.

Certains parmi vous ont encore pris la peine de s'exprimer en juin et juillet 2010, dans le cadre de l'enquête publique sur le projet du Sytral de prolongement de la ligne T2 de Bron Centre à Eurexpo, premier tronçon pour aller à Décines.

Ces actions de fourmis n'ont pas été vaines, puisque l'une et l'autre de ces enquêtes se sont traduites par des avis défavorables des commissaires enquêteurs, rendus le 19 avril 2010 sur la révision du Plan Local d'Urbanisme de Décines et le 7 septembre sur le prolongement de T2 à Eurexpo.

Nous nous félicitons de la compétence et de l'indépendance d'esprit dont ont fait preuve les commissaires enquêteurs dans les 2 cas.

Jean-Claude Reverchon (04 72 44 24 51) a fait une synthèse rigoureuse de l'avis très sévère des 3 commissaires enquêteurs sur la révision du PLU de Décines. Nous la tenons à votre disposition.

Fondateur : : Rolland MASSARD
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. 09 81 84 69 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