

Sauvegarde et Embellissement de Lyon



BULLETIN DE LIASON N° 68 - SEPTEMBRE 2001

Association loi 1901. Agréée au titre L. 121-8 et L. 160-1 du Code de l'Urbanisme (Arr. préfectoral du 3 août 1984) - ISSN0750-1144

EDITORIAL

LE GRAND LYON VA-T-IL MONTER EN PREMIÈRE DIVISION ?

Le temps n'est-il pas venu d'apprécier, avec quelque recul, les actions des équipes municipales qui ont bouclé leurs mandats au printemps dernier ?

Que dire par exemple du nouvel équipement de transport en commun que notre ami Raymond Motte a testé, scrupuleusement, avec un vrai souci d'analyse ?

Quand se décidera-t-on à faire un bilan honnête de ce que certains pourraient appeler " le Tram de ma Ville " ?

Que dire également de l'évolution du cadre de vie de notre cité dans les années récentes ?

Quelle évolution dans la gestion des berges et de nos bas-ports ?

Quel progrès dans la maîtrise de l'affichage publicitaire ?...

Que de lenteurs, que de laxisme... dans des domaines où le rapport efficacité sur investissement pourrait être un des plus intéressants dans la palette des actions à la portée des élus... ?

Alors les nouveaux, quels projets pour changer de catégorie ?

Jacques BONNARD

L'HOMME DE LA LIBERTÉ EN COUR D'APPEL : REPORT DE L'AUDIENCE

Empêché, l'avocat de la Chaîne Thermale du Soleil, a sollicité et obtenu le report de l'audience au mercredi 5 décembre 2001 à 9 heures au Palais de Justice (1).

Les attendus de la décision du Juge des Référé ont retenu l'attention des autorités compétentes (2). Ainsi, l'Architecte des Bâtiments de France a informé la Mairie de Lyon, que la dépose de la statue de CÉSAR était soumise à autorisation sous réserve qu'elle soit revêtue de son avis conforme, comme prévu par l'Art. 71 de la loi n° 83-8 du 07 janvier 1983.

L'adjoint au maire de Lyon pour les Affaires juridiques, M. Étienne TÊTE, suit cette question.

Notre avocat, Maître Gilles DEVERS, nous a fait savoir qu'il prendrait des conclusions complémentaires.

R.M

(1) Palais de Justice à Saint-Jean

(2) Voir bulletin N° 67 de mai 2001.

AVIS

Les membres de SEL, sont priés de bien vouloir noter que la prochaine Assemblée générale a été fixée au : **jeudi 29 novembre 2001** à 18 heures précises. Au Centre d'information de LYON CONFLUENCE 28, rue Casimir Périer 69002. Une convocation individuelle leur parviendra ultérieurement.

SOMMAIRE.....page

Éditorial.....	1
La qualité du cadre de vie, un tout.....	2 et 3
Plaidoyer pour l'aménagement d'une berge.....	3 et 4
Le tram est revenu !	4, 5, 6 et 7
Nous avons écrit à nos Élus.....	7 et 8
Revue de presse (juin, juillet, août 2001).....	8

LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE : UN TOUT, À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION.

Un joli massif fleuri ne risque pas de cacher quelques affreux supports d'affichage publicitaire ou quelque médiocre édifice.

L'embellissement est un tout à l'échelle de n'importe quelle commune ; il l'est également à l'échelle d'une agglomération comme la nôtre.

Alors comment renforcer une approche communautaire dans le Grand Lyon ?



Caluire et Cuire, une "ville fleurie"...

Lorsqu'on entre à Caluire-et-Cuire en venant de nord (de Rilleux-la-Pape), on découvre que cette commune est reconnue comme « Ville Fleurie » par le Comité National pour le fleurissement de la France, avec le soutien de la Région Rhône-Alpes ; ce label est même associé à la signalisation d'entrée de la commune.

Une visite de cette cité du nord de l'agglomération lyonnaise permet en effet de trouver quelques réalisations remarquables en terme d'embellissement s'appuyant sur la matière végétale, en particulier dans les quartiers centraux.

Mais l'enthousiasme qui peut éventuellement en découler s'émousse vite à partir du moment où l'on peut constater que la même commune présente des contrastes des plus choquants, en particulier dans la qualité du cadre de certains sites.

Nous pensons par exemple à la place maréchal Foch, en haut de la Montée des Soldats, qui se présente comme une porte majeure et un pôle d'accueil de la commune.

L'ordonnancement et la qualité des composantes bâties qui en forment le cadre, montrent une certaine médiocrité, laissant une impression de chaos architectural et urbanistique.

En particulier, on trouve là, un bâtiment à usage commercial présentant une façade d'une agressivité visuelle digne des banlieues les plus laxistes, et ce à deux pas du centre du « bourg » (centre historique de la cité).

On n'y reconnaît alors difficilement l'image d'une ville couronnée pour sa politique d'embellissement.

La même Montée des Soldats offre également le spectacle affligeant d'une ponctuation très présente de son cadre, faite de panneaux d'affichage de mauvaise qualité, implantés de façon anarchique tant sur les murs des maisons que sur des supports discutables. Cette situation se retrouve d'ailleurs sur d'autres axes de la commune (le comble est que la pancarte que nous évoquions en introduction, qui vise à promouvoir une politique et une image esthétique de la ville de Caluire-et-Cuire, se perd visuellement dans un alignement de ces affreux panneaux...).

Suite page 3 ►



...sur fond de panneaux publicitaires...

Suite de la page 2 : << LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE... >>

Alors ces quelques remarques, que l'on pourrait aisément enrichir de nombreuses autres, laissent un sentiment plus que mitigé.

La politique de cette municipalité, en ce qui concerne le cadre de vie, montre une incohérence totale et les fleurs qu'elle s'envoie paraissent bien hypocrites.

On peut, au passage, douter également de la perspicacité de ces << Comités >> qui décernent ces labels sans quelques conditions de cohérence.

Mais, que l'on ne s'y trompe pas, si Caluire-et-Cuire nous sert aujourd'hui d'exemple et de souffre-douleur, le cas n'est nullement unique ni isolé dans notre agglomération, loin s'en faut.

La ville de Lyon, en particulier, qui est censée jouer le rôle de porte-drapeau, devrait s'inquiéter plus sérieusement des devoirs que lui impose logiquement ses titres en matière de qualité patrimoniale décernés par l'UNESCO.

Pour ne prendre qu'un exemple, la Montée de Choulans, qui permet d'accéder à certains points majeurs du site reconnu à un niveau << mondial >>, montre les mêmes défauts, les mêmes travers (si ce n'est pire) que la Montée des Soldats.



La place Maréchal Foch à Caluire et Cuire avec son monument et une enseigne à l'agressivité débridée...

Au-delà de l'analyse au cas par cas de ces différentes municipalités, il est nécessaire d'intégrer que l'image que peut retenir l'observateur-visiteur du Grand Lyon ignore certainement les limites administratives de toutes ces communes.

Aussi, une politique d'embellissement ne peut se montrer vraiment efficace que si l'agglomération montre une cohérence d'ensemble.

Alors, un << SMIC >> du cadre de vie ne devrait-il pas être exigé et soutenu dans l'ensemble des composantes de la Communauté Urbaine du Grand-Lyon, pour que cette entité puisse vraiment montrer sa différence ?

Pour cela, un débat communautaire devrait s'instaurer sur ce thème ; c'est dans ce sens que nous avons prôné par exemple, l'établissement d'un plan d'Occupation de la Publicité à l'échelle de l'ensemble du Grand Lyon.

Mais d'autres domaines nombreux (architecture, espaces verts, mobilier urbain,...) devraient être également encadrés avec un souci de cohérence nettement plus affirmé.

Il n'est pas acceptable que des quartiers ou des sites entiers servent de dépotoirs à quelques centre-villes bien léchés en matière d'environnement et de cadre de vie..., surtout si l'on peut démontrer que la qualité sociale d'un quartier ou d'une cité peut présenter quelques liens avec sa qualité environnementale !

Jacques BONNARD

PLAIDOYER POUR L'AMÉNAGEMENT D'UNE BERGE.

Au pied du quartier de l'Industrie la berge de la Saône se meurt. Il serait souhaitable que son aménagement s'inscrive dans la renaissance du quartier.

L'INDUSTRIE est en passe de retrouver l'activité qui lui a donné son nom. Ce quartier du 9ème arrondissement, situé entre le centre de Vaise et l'Île Barbe, s'étire telle une presqu'île entre la voie ferrée et les quais de Saône.

Longtemps en déclin après la fermeture de l'essentiel des activités qui lui ont valu son appellation, le quartier s'apprête à retrouver une seconde jeunesse.

INFOGRAMME vient d'achever la construction de son nouveau siège social. Les travaux de construction des futurs sièges CÉGID et D'UNITEX vont débiter dans les mois qui viennent. BOCUSE envisage l'implantation d'un restaurant et PATHÉ

souhaite construire un multiplex. La bretelle de raccordement au Périphérique Nord sera opérationnelle en fin d'année 2001. Le Jardin des Saules est esquissé. Un musée dévolu aux jeux vidéo pourrait voir le jour.

Le quai Sedaillan sera requalifié d'ici 2004 et fera une place importante à la promenade à pied ou à vélo. La rue Joannès Carret va progressivement se transformer en boulevard urbain et soulager le quai d'une partie du trafic automobile actuel. Bref, un quartier en pleine renaissance.

Reste en suspens l'avenir des berges. Ce qui devrait permettre d'ouvrir le quartier

sur la Saône et constituer un havre de délasserment pour ses habitants semble avoir été oublié par ses aménageurs. Il existe pourtant, face au nouveau siège d'INFOGRAMME, une parcelle faisant office de berge.

Malheureusement, l'état du lieu n'incite guère à la promenade. Envahie par les arbres, les taillis et autres empêcheurs de tourner en rond, cet espace présente le désagrément de l'exiguïté et de la discontinuité. L'utilisation des déblais provenant des chantiers du quartier pour aménager un bas-port entre le quai du Commerce et l'Île Barbe vient immédiatement à l'esprit.

Suite page 4 ►

**Suite de la page 3 :
<< PLAIDOYER POUR
L'AMÉNAGEMENT
D'UNE BERGE >>**



La berge du quai Sedaillan vouée aux broussailles : un espace à reconquérir...

Renseignements pris auprès de la MISSION VAISE, le coordonnateur de l'aménagement du quartier, cette solution n'est pas retenue par Voies Navigables de France. Cet organisme, gestionnaire pour le compte de l'État des rives des rivières et fleuves français, se justifie en opposant une impossibilité technique. Un argument qui laisse dubitatif.

La berge a pourtant eu une existence dans le passé, comme en témoignent la présence d'escaliers donnant dans le vide et les vestiges de

ce qui fut vraisemblablement un lavoir.

Devant l'impossibilité de contester la décision de VNF, nous suggérons tout de même de procéder rapidement à la

transformation de l'existant.

Le défrichage, le remblaiement des parties détruites et la surélévation de la berge sont possibles sans générer des investissements pharaoniques.

La mise en place de bancs, d'aires de jeux ou la création d'un ponton pour bateaux seraient bienvenues, et ce pour qu'INDUSTRIE rime avec écologie.

Jean-Louis PAVY

LE TRAMWAY EST REVENU !

Deux lignes de tramway ouvertes, une ligne de métro prolongée et si l'on ajoute le Périphérique Nord ouvert récemment, les Lyonnais et Grands Lyonnais qui bougent pourraient s'estimer gâtés ! Et pourtant, à les voir englués dans la marée automobile, on devine leur déception...

Notre cité est dynamique et laborieuse ! Pour s'en convaincre, il suffit d'observer ses rues. Elles n'ont jamais été autant sollicitées et encombrées.

Parmi les conséquences de cette situation généralisée, figure la pollution qui menacerait notre planète et notre santé. Pour les protéger, la Convention internationale de KYOTO, nous impose de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, dont celui de nos chères voitures.

Notre Plan des Déplacements Urbains (P.D.U) découlait (ou découle encore) de cet engagement quasi universel... Le retour du tram résulte de ce plan alors

qu'un demi-siècle plus tôt, il fut chassé de nos rues pour laisser la place aux autos.

Puis vint le temps où elles furent trop nombreuses : on fit alors appel au métro.

Mais les économistes le trouvèrent bien cher : pour le prix d'un seul kilomètre on pouvait s'offrir quatre à cinq kilomètres de tram. Alors, furent lancées des études pour le réintroduire dans notre ville.

Des associations, dont la nôtre, tentèrent d'apporter leurs réflexions à ce projet. Elles ne furent pas entendues.

Les juges, saisis, attendirent la fin des travaux pour les débouter.

Ce long délai de réflexion souligna leur embarras...auquel n'était peut-être pas étranger celui de la rue, lorsque les autos, bus, taxis, camions furent sommés de déguerpir du macadam, pour faire place aux travaux.

Les deux lignes furent inaugurées et aucune annonce de la mise en chantier des autres ne fut entendue...

Les embarras de la rue persistent et appurent alors, ceux des candidats aux élections municipales.

Premier signe : l'image du tramway s'avéra ne plus être porteuse.

Suite page 5 ►

Suite de la page 4 : << LE TRAMWAY EST REVENU ... >>.

Second signe : l'absence du tramway dans le discours des candidats. Leur vision personnelle des déplacements avait pour seul horizon le bouclage du Périphérique. Avec ou sans péage, selon. L'un d'eux, cependant alla jusqu'à proposer, en sus, la reconversion de la ligne de Chemin de Fer de l'Est de Lyon en ligne de tramway. Le tram était sauvé !

Cette campagne mit en évidence l'absence d'une vision globale des déplacements. La SNCF, le RFF(1), la Région, le Département, le Grand Lyon, chacun dans son giron, parcourt son petit bout de chemin.

Y a-t-il une entité, une autorité pour conduire une politique globale de nos déplacements ? Qui va faire bouger la SNCF et le RFF pour adapter l'extraordinaire réseau ferré lyonnais à nos besoins ?

Bientôt un an que le tramway est revenu. Pour découvrir ses qualités et le cas échéant ses défauts, il fallait le tester.

Vendredi 19 septembre 2001 : un beau ciel d'été est là pour nous accompagner.

Notre objectif : découvrir, à partir de Perrache, les deux lignes de tramway T1 et T2, surnommées par l'Association Déplacements Citoyens, TORTILLARD et MANIVELLE, en raison de la configuration de leur tracé sur le plan de la ville.

Les traminots nous apprendront un peu plus tard, qu'ils utilisent ces mêmes dénominations dans leur jargon !

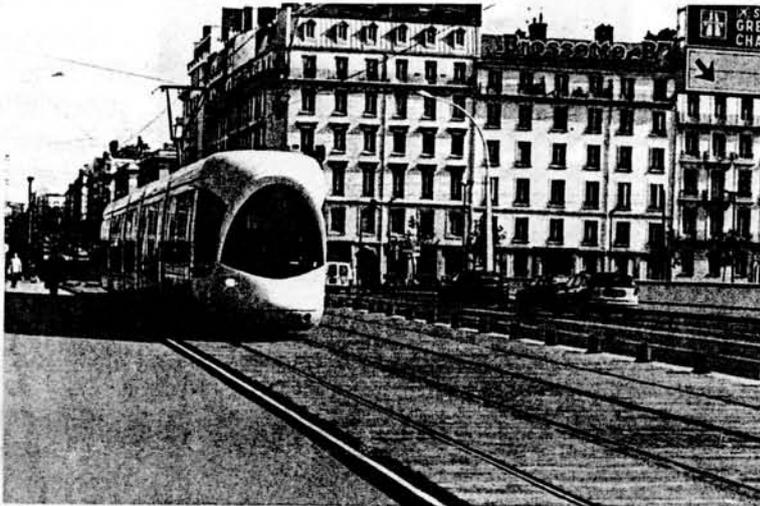
Ces traits sarcastiques ne doivent pas nous faire oublier que les deux lignes, 18,7 km au total, ont coûté à la collectivité 2,6 milliards de francs (0,4 milliard d'Euros) et pris aux automobilistes une part importante de la voirie qui leur était dévolue.

Venant d'Irigny, nous parquons la voiture près de l'arrêt de bus, pont Pasteur Rive Droite. Le 8 nous déposera au Centre d'Échanges de Perrache d'où part le tram. La logique aurait voulu que nous utilisions le train d'Irigny jusqu'à Perrache. Hélas !

(1) RFF : Réseau Ferré Français.

Pas de parc de stationnement à la halte d'Irigny et les trains sont rares.

Embarquement à bord du T2 après un instant d'hésitation pour trouver la plateforme de départ en raison d'une signalétique de couleur sombre et pas éclairée. Sur le quai, la plus grande vigilance est recommandée aux mal voyants ou distraits pour ne pas se tromper de tramway : le numéro de la ligne, porté à l'avant de la rame n'est répété qu'une seule fois sur le côté et n'apparaît qu'en très petits caractères lumineux.



Le tramway, ici sur le Pont Galliéni, a rendu à l'avenue Berthelot son lustre (photo SEL).

Le tramway s'avère être le mode de transport le plus accessible aux personnes handicapées, à mobilité réduite et même aux poussettes ou landaus. Nul besoin pour le tram, d'équipements tels que escaliers mécaniques ou ascenseurs, dont le coût de la maintenance doit peser lourd dans les comptes d'exploitation du métro, et qui ne sont pas à l'abri d'aléas de fonctionnement.

La décoration et l'aménagement intérieurs du tramway sont soignés. Le bleu électrique des sièges et des revêtements domine, éclairé par le jaune des accessoires comme les poignées et barres de maintien.

- 12 heures 29 - Départ du T2 : destination Porte des Alpes.

Le tram sort du Centre d'Échanges par une courbe. Nous avons constaté que certaines rames émettaient dans les courbes de très fortes nuisances sonores, remémorant celles de son ancêtre, et

susceptibles de gêner le voisinage. Pourtant, selon un agent des TCL, les roues du tramway comportent un système de lubrification qui réduit le bruit de frottement rails-roues dans les courbes.

Autre nuisance sonore constatée, le bruit des pneumatiques des automobiles lorsqu'elles franchissent les rails du tram aux carrefours. En cas de fort trafic, le bruit s'apparente de par son intensité et sa répétition à un martellement continu. Il peut s'avérer gênant pour le voisinage.

Pas d'arrêt à hauteur du lycée Récamier, donc pas de correspondance, ici, avec les lignes de bus qui desservent le sud de l'agglomération : Hôpitaux Lyon Sud, Oullins, St Genis, Pierre Bénite, Irigny, Vernaison.

- 12 heures 32 - Arrivée à l'arrêt Centre Berthelot.

Le tramway, contrairement au métro, offre durant son trajet un spectacle agréable : celui de la ville. La nouvelle avenue Berthelot présente des perspectives plus séduisantes que l'ancienne. Les arbres sont revenus, les trottoirs ont été élargis et les files de voitures

en stationnement, à perte de vue, ont disparu. Cependant quelques boutiques n'ont pas rouvert.

- 12 heures 34 - Arrivée place Jean Macé, ancien terminus de la ligne de métro B qui a été prolongée récemment jusqu'au stade de Gerland.

Dans la longue ligne droite de l'avenue Berthelot, le tramway semble avoir atteint sa vitesse de pointe... Un coup d'oeil par dessus l'épaule du conducteur permet de constater que l'aiguille du compteur est bloquée à 45 km/h. Le paysage défile lentement...Le tram est nonchalant.

Un conducteur de métro nous a affirmé que les rames de la ligne A, sur certains tronçons, pouvaient atteindre 80 km/h.

La vitesse du tramway est son point faible, ses accélérations et décélérations ne sont pas aussi performantes que celles

Suite page 6 ►

Suite de la page 5 : << LE TRAMWAY EST REVENU ... >>

de même que la procédure de fermeture des portes exige plus de temps que celle d'un autobus.

Cependant la progression du T2 ne semble pas gênée par les feux tricolores des carrefours, ceux-ci passant systématiquement au vert à son approche ou à son redémarrage.

- 12 heures 36 - Arrivée route de Vienne. Entre la route de Vienne et le boulevard des Tchécoslovaques, les nombreuses friches d'activités qui existaient déjà avant l'arrivée du tram, sont encore là.

La voie de chemin de fer qui nous accompagnait depuis le pont Pasteur, nous quitte peu avant l'arrêt Jet d'eau-Mendès France.

- 12 heures 40 - Arrêt à Bachut - Mairie du 8ème. Nous avons quitté Perrache depuis 11 minutes.

- 12 heures 44 - Arrêt à Grange Blanche. Ici, un groupe important de jeunes voyageurs, des étudiants, emprunte le tramway. Peut-être sont ils arrivés ici avec le métro de la ligne D ?

- 12 heures 51 - Arrivée à l'Hôtel de Ville de Bron. Nous avons quitté Perrache depuis 23 minutes.

- 12 heures 56 - Arrivée à Parilly Université. Les étudiants quittent le tram.

- 13 heures 01 - Le tram touche Porte des Alpes, son terminus. Les abords laissés à l'état brut de travaux de terrassement, sont envahis par les herbes folles. Premier symptôme du mal-vivre des banlieues ?

Durée du voyage : 32 minutes pour 10 kilomètres parcourus, soit une moyenne de 18,750 Km/h, fréquence 5 à 7 minutes.

À titre de comparaison, le bus n° 15 reliant Irigny à Bellecour parcourt la même distance en 27 minutes soit une moyenne de 22 km/h. Fréquence 12 à 18 mn.

Le métro de la ligne A parcourt la distance Perrache-Cusset, soit 8,2 kilomètres en 18 minutes soit à une moyenne de 27 km/h. Fréquence 5 mn.

- 13 heures 09 - Retour vers Perrache. Aux stations Europe Université et Parilly-Université, le tram refait le plein d'étudiants. Un plein relatif car il reste de nombreuses places assises vides. Cependant, par un conducteur de tramway

nous apprenons qu'à certaines heures, en raison de l'affluence, des tramway-navettes étaient mis en service entre Porte des Alpes et Grange-Blanche.

- 13 heures 41 - Arrivée à Perrache. Durée du retour identique à celle de l'aller.

Au même instant, arrive une rame de métro de la ligne A. Elle est pleine : apparaît alors la différence de fréquentation entre métro et tram. Le premier à l'évidence remporte tous les suffrages...



*Rue de Marseille : arrêt Saint-André.
Une rue à requalifier (photo SEL).*

Reste à tester la ligne T1, reliant Perrache à la Feysine. Ce que nous avons fait...

- 14 heures 05 - Départ de Perrache.

À la sortie du pont Galliéni, courbe à gauche, et coup d'oeil vers le parking du bas-port : il est toujours plein. Le tramway n'a pas encore changé les habitudes des automobilistes...

Puis courbe à droite après l'arrêt Claude Bernard, suivie d'une autre à gauche, pour entrer rue de Marseille après l'arrêt Universités.

Cette rue, dans la portion empruntée par le tramway, offre un spectacle surréaliste : nombreuses boutiques mortes, taggage généralisé des façades, des devantures et des portes d'immeubles.

Le tramway, ici circule à environ 1,80 m des façades des immeubles. Compte-tenu de l'étroitesse des lieux, il n'a pas été

possible d'équiper l'arrêt Saint-André d'abris pour voyageurs.

- 14 heures 12 - Arrêt à la Guillotière, avec correspondance possible avec le métro D. Puis, le tram s'engage cours de la Liberté dont les transformations offrent une perspective séduisante. Cependant, quelques boutiques restent mortes.

Nouveau virage à droite et coup d'oeil sur le jardin de l'Hôtel du Département, transformé en parking. Les voitures sont toujours là. Le tram n'est pas parvenu, ici aussi à les aspirer...

- 14 heures 16 - Arrivée à Moncey-Mairie du 3ème. Nous sommes près de la station de métro Guichard. Les habitants du quartier sont gâtés : ils ont à leur porte tramway et métro, alors que beaucoup de Lyonnais n'ont ni l'un, ni l'autre...Le voyage se poursuit vers la Feysine.

- 14 heures 26 - Arrêt aux Charpennes avec correspondance possible avec les lignes de métro A et B.

- 14 heures 32 - Nous atteignons l'Université Lyon 1 et pénétrons dans le Campus de la Doua où le tram s'arrête à 2 reprises avant de s'immobiliser à 18 heures 37, au terminus IUT-la Feysine.

Les 8,7 km du parcours Perrache-La Feysine ont été couvert en 32 mn soit à la moyenne de 16,3 km/h.

Finalement TORTILLARD, s'en sort très bien, compte tenu, qu'il n'a pas été favorisé par la synchronisation des feux tricolores aux carrefours.

Le campus de la Doua renferme de nombreux parkings complets. La présence du tram, ici, avec pourtant quatre arrêts, semble être ignorée des étudiants.

Le terminus de la Feysine comporte une intéressante particularité : il suffira, à la descente du tram, de traverser le boulevard Laurent Bonnevey pour accéder au futur "Parc Naturel de la Feysine".

Pour le retour, nous nous embarquons au point de départ du T1, direction Perrache.

- Départ à 14 heures 50 -

Quelques étudiants, au fil des arrêts du

Suite page 7 ►

Suite de la page 6 : << LE TRAMWAY EST REVENU ... >>.

campus, s'installent dans le tramway ; à Lyon 1, un seul vient rejoindre ses pairs.
- 14 heures 57 - Arrêt à Condorcet. L'affluence grossit : toutes les places assises sont occupées et des voyageurs se tiennent debout. Au redémarrage le tramway s'immobilise brusquement. Une annonce inaudible parvient aux oreilles des voyageurs. Est-elle destinée à eux ou au conducteur ? Après 3 minutes d'immobilisation, le tramway repart.

- 15 heures 05 - Arrivée aux Charpennes. Presque tout le monde descend. Nous emboîtons le pas d'un groupe qui se dirige vers la bouche du Métro.

Nous continuerons le voyage avec le métro de la ligne A direction Perrache.

- 15 heures 09 - Départ du métro.

- 15 heures 18 - Arrivée à Perrache.

Soit 9 minutes de parcours alors qu'à l'aller, avec TORTILLARD (T1), le même parcours avait été couvert en 21 minutes. La Feysine-Perrache avec tram plus métro a demandé 25 minutes, déduction faite des 3 minutes d'arrêt inopiné, soit un gain de temps de 7 minutes sur le tram seul.

Si le confort des voyageurs a été recherché et obtenu à l'intérieur des voitures, leur confort extérieur a été également bien pensé.

Chaque arrêt de tram est équipé d'un abri (sauf Saint-André) constitué d'une marquise portée par quatre flèches verticales et comporte outre l'incontournable distributeur de titres de transport avec son bouton d'appel d'urgence :

- un affichage électronique (une nouveauté à Lyon) du temps d'attente du prochain tram et de son suivant, doublé d'un système acoustique d'annonce aux usagers ;
- des sièges ;
- un plan du quartier ;
- un téléphone public ;

- d'une horloge accolée à l'enseigne TCL.
- une sculpture sonore "Art et Tramway" que nous n'avons jamais entendue, oeuvre de Bill FONTANA, artiste américain. Cette sculpture nous a été révélée à l'arrêt Claude Bernard par une discrète plaque scellée au sol.
Les arrêts du tram sont mieux équipés que les stations de métro !

L'architecture des stations est d'une simplicité recherchée à l'extrême, ce qui lui confère une image sage, équilibrée, de bon goût et élégante.

Si les voitures du tramway avec leurs couleurs vives véhiculent la gaieté, la couleur du mobilier au sol est plutôt triste.

Une couleur unique a été adoptée : un gris très sombre.

Lorsque ce mobilier est implanté dans un espace réduit (rue étroite comme la rue Rolland à Villeurbanne par exemple), sa présence prend une ampleur qui révèle davantage sa masse grise dans le paysage. L'harmonie disparaît et on retrouve l'impression de grisaille et d'ennui qu'on percevait, jadis dans nos rues.

Impression accentuée par le même gris du très abondant du mobilier urbain de notre cité (caténaïres du tram, pylônes d'éclairage, signalisation et autres).

Le gris est bien utile pour ne pas révéler la salissure mais il existe maintes nuances de gris pour éviter l'uniformité.

Ne pouvait-on pas faire jouer la lumière sur des états de surface différents ou opposer différentes nuances entre elles ?

Le retour du tramway ne doit pas être celui de Lyon la Grise!

Aurait-on oublié le Plan Lumière, le Plan Couleur, le Plan Bleu et le Plan Vert ?

Concernant la sécurité à bord du tramway, nous avons observé que le signal d'alarme

à l'intérieur des voitures était plutôt difficile à localiser et son pictogramme peu explicite.

Sur le pont Galliéni, le tram circule à environ 3,50 mètres du parapet. Aucune glissière n'a été prévue pour le maintenir sur sa voie en cas d'accident.

Le garde-corps du pont s'avèrera-t-il suffisant pour l'arrêter... ?

Cette visite au tramway ne nous a pas apporté de réponse sur le silence qui entoure ses premiers résultats et son avenir. Il est évident qu'il est actuellement sous-utilisé. Insuffisamment attractif ou parce que nous refusons de changer nos habitudes ?

Apprendre à réduire le nombre et la longueur de nos déplacements motorisés serait peut-être un remède à notre mal-vivre au volant.

Il est non moins évident que le tram apporte un plus à l'esthétique à la ville, excepté rue de Marseille qui doit être regardée comme une erreur de jeunesse, qu'un peu de concertation pouvait éviter.

Quant à affirmer comme nous l'avons lu dans une lettre des TCL en date du 19-12-2000 que le tram est "un véritable métro de surface", c'est travestir la vérité !

Il serait intéressant de savoir si la réintroduction du tramway a entraîné une diminution de la pollution atmosphérique...

Quant à ceux qui pensent qu'un bouclage du Périphérique serait le remède aux maux dont souffre nos déplacements urbains, nous leur citerons le cas de Bordeaux.

Son périphérique a fait d'elle un véritable camp retranché d'où les voitures ne peuvent que difficilement y entrer, ou en sortir...et bien sûr, y circuler intra- muros !

Raymond MOTTE

NOUS AVONS ÉCRIT**À NOS NOUVEAUX ÉLUS...****ILS NOUS ONT RÉPONDU !**

Voir suite et fin en page 8

LA CITÉ INTERNATIONALE... Nous avons relancé l'idée d'un développement plus soutenu de la Cité internationale et de son environnement, afin d'en faire un pôle digne de ce nom.

Nous avons rappelé notre suggestion de faire du site de la Grande Croisée (Poincaré-Stalingrad / Bonneville - Charles de Gaulle et le vis-à-vis à Caluire), le siège d'organismes ou d'institutions représentatifs de la position de notre cité sur l'Echiquier International.

Nous avons remémoré l'intérêt que présenterait l'installation de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, ou l'établissement de l'Institution Régionale.

Suite de la page 7 :

<< NOUS AVONS ÉCRIT À NOS NOUVEAUX ÉLUS... >>

LE MUSÉE DES CONFLUENCES... Le projet architectural retenu par le Conseil Régional, à la suite d'un concours international, nous est apparu d'une teneur suffisamment forte pour nous convaincre de l'intérêt de l'implantation envisagée, à la pointe du Confluent.

Toutefois, nous avons tenu, une fois encore, à mettre en garde nos Élus, quant aux risques encourus du fait de l'excentration de ce projet.

Aussi, avons nous défendu l'idée que sa réalisation devait, impérativement, être liée à la remise en cause de l'autopont actuel de l'autoroute, en le remplaçant par des trémies. Ceci devrait permettre une valorisation optimum de cette oeuvre originale, et de favoriser le lien entre cet établissement et le quartier qui doit l'accueillir..

BAS-PORTS DU RHÔNE... Le nouveau Maire de Lyon semble vouloir évoquer le principe de dégager les bas-ports du Rhône de la présence d'automobiles.

Nous rappelons que cette évolution nous paraît essentielle, pour l'image de notre cité et surtout pour le bien-être des Lyonnais.

Cette transformation, qui nécessite la réalisation d'équipements alternatifs, doit permettre à notre cité un changement de catégorie dans le domaine de la qualité du cadre de vie.

Alors que la Ville de Bordeaux est en train de réaliser un projet de réhabilitation de ses quais, Lyon ne peut éviter trop longtemps cette évolution.

Aussi, nous souhaitons que ces premières allusions, qui n'ont pas manqué de susciter notre intérêt, seront suivies d'effets.

Ce serait là une action de premier ordre pour cette nouvelle Municipalité.

Jacques BONNARD

LA REVUE DE PRESSE (juin - juillet - août 2001).

- URBANISME -

- " **Vaise : le quartier de l'industrie refait surface** ". S'étirant entre la Saône et les voies ferrées, ce quartier proche du centre est en train de changer de visage. Les friches industrielles laissent peu à peu place à de nouveaux projets et la Communauté urbaine de Lyon réaménage des espaces publics et restructure des voies de circulation.....P. 27-06-2001.

- GRANDS PROJETS -

- " **Chemin de fer de l'Est de Lyon : des aménagements sur toute la ligne** ". Réalisé par la SEMALY et l'atelier d'architectes AABD, l'étude de faisabilité sur l'aménagement de l'ancien chemin de fer en ligne de tramway propose la préservation d'une partie du patrimoine.P. 03-07-2001.

- ENVIRONNEMENT -

- " **La renaissance du jardin de la Grande Côte** ". Deux ans après le début des travaux, l'aménagement du jardin dans le 1^{er} arrondissement touche à sa fin; les derniers détails réglés durant l'été permettent aux passants d'en profiter à nouveau pleinement..... P. 03-09-2001.

- " **Inauguration de Belvédère de l'Abbé Larue** ". situé dans le quartier Saint Just, ce jardin a été dessiné par des Montréalais..... P. 05-07-2001.

- PATRIMOINE -

- " **Le muséum d'histoire naturelle s'offre une cure de jeunesse** ". L'ancien musée Guimet va faire l'objet d'une réhabilitation pour être transformé en Musée des cultures du monde..... P. 28-07-2001.

-TOURISME -

- " **Les ambitions de l'office de tourisme pour faire << rayonner Lyon >>** ". Le nouveau président de l'Office de tourisme et l'adjoint en charge de ce domaine ont présenté les orientations de l'institution dans les prochaines années. Utiliser Lyon et ses richesses comme produits de marketing et développer les manifestations internationales, représentent les deux axes principaux de leur stratégie d'entreprise..... P. 28-07-2001.

- ASSOCIATIONS -

- " **Les associations ont cent ans** ". C'était le 1^{er} juillet 1901. Une liberté fondamentale était enfin reconnue : des personnes pouvaient s'unir volontairement et librement autour d'un projet commun. On estime aujourd'hui à 880 000 le nombre d'associations vivantes et actives sur le territoire national.....P. 01-07-2001.

- " **<< L'espace associatif du Rhône >> dans ses nouveaux locaux** ". Installé dans 150 m², au 2 de la rue de la Part Dieu à Lyon 3^{ème}, le succès de ce centre de ressources créé par le département ne se dément pas.....P. 02-07-2001.

N.D.L.R : la lettre, "P". précédant la date, indique la source de l'information donnée : LE PROGRÈS.

Bernard FOUCHER

SAUVEGARDE & EMBELLISSEMENT DE LYON			Adhérez à :  SAUVEGARDE ET EMBELLISSEMENT DE LYON	COTISATIONS : Membre ADHÉRENT : 150F - Euros : 22,87 Membre BIENFAITEUR ou PERSONNE MORALE : 700F - Euros : 106,71 JEUNE - ÉTUDIANT : 70F - Euros : 10,67
Président Jacques BONNARD 34, rue Marc Sangnier 69300 CALUIRE TEL : 04 78 08 24 23	Secrétaire Général Raymond MOTTE 32, imp. de Grange-Haute 69540 IRIGNY TEL : 04 78 46 07 47	Trésorier Jacqueline SAPIN 16, montée Soeur Vially 69300 CALUIRE TEL : 04 78 23 26 49		Siège : MAISON RHODANIENNE DE L'ENVIRONNEMENT 32, rue Sainte-Hélène. 69002 LYON.