

pour se **Déplacer Autrement** en **Région Lyonnaise**
Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE

Courrier à adresser : 6, Le mont Lory, 69230 St-Genis-Laval

Tél./Fax : 04 74 72 89 99, et Tél.04 78 56 34 82

(Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON)

E-mail= darly@orange.fr ; Site= www.darly.org

Assemblée générale de DARLY 2008 **Constats, perspectives et priorités**

Je voudrais tout d'abord vous dresser une prospective de l'avenir et, à partir de celle-ci, nous pourrons ensuite dresser une liste des actions à décider et des projets inadaptes à refuser, tenant compte des évolutions « lourdes » constatées à différentes échelles.

Au niveau mondial :

Que constatons-nous au niveau mondial ? La raréfaction et l'appauvrissement dans de nombreux domaines :

Les événements météorologiques extrêmes se multiplient : tempêtes, sécheresses, inondations,

Les nappes phréatiques baissent partout dans le monde : fonte des glaciers, etc..

Les productions agricoles diminuent : croissance des zones désertiques et semi-désertiques.

Les terres s'appauvrissent : surpâturage, cultures intensives, artificialisation des sols.

Les prix agricoles augmentent, pour partie à cause des éléments ci-dessus et pour partie à cause des surfaces de cultures consacrées à la production d'agrocarburants.

Les réserves des produits fossiles et des minerais baissent, alors que les pays en voie de développement sont de plus en plus demandeurs.

Les prix des produits fossiles augmentent, pour partie à cause de leur raréfaction et pour partie à cause de la demande croissante des pays émergents.

Les prévisions de réchauffement climatique sont revues à la hausse par les scientifiques.

Les évolutions sont très rapides :

Alors que le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussée "Démarche prospective transports 2050" de mars 2006 évaluait, dans ses 4 scénarios, un prix du baril en 2050, hors taxe carbone, entre 60 et 120 \$ le baril, nous sommes déjà à 100 \$ le baril !

Le trafic routier de marchandises, exprimé en MMt/km, a doublé en 20 ans, mais le prix en \$ du baril de pétrole a quintuplé ces 10 dernières années, **soit une croissance 12,5 fois plus rapide !**

(Lors d'une conférence ce mois-ci le président de l'IFP a indiqué une augmentation du coût de production passé de 22 à 60 \$ le baril entre 2000 et 2007)

Tout cela entraîne raréfaction, augmentation des prix et appauvrissement.

Jusqu'ici la faiblesse du dollar nous protège partiellement, mais pour combien de temps encore.

Au niveau national :

Les transports et déplacements vont être de plus en plus sévèrement affectés par :

- l'augmentation du prix de l'énergie
- la diminution des possibilités financières des ménages, et en particulier les plus modestes.
- L'intégration de taxes dans le coût des transports (taxe carbone, coûts externes,...)

A cela s'ajoute le Changement Climatique et l'Effet de Serre dont il faut de plus en plus tenir compte pour les transports.

Jusqu'ici l'effort demandé à la France était le maintien de ses émissions carbone au niveau de 1990. Mais le respect du Plan Climat, du Facteur 4 et de la Loi de Programme 2005-781 fixant les orientations de la politique énergétique nous oblige à une réduction de 3% par an de nos émissions pour atteindre une réduction des trois quarts d'ici 2050.

Le "Grenelle de l'environnement" a rappelé ces exigences au niveau national.

Autant la négociation peut s'envisager pour l'économie et le social, **autant il n'est pas possible de négocier avec la Nature, le Changement Climatique, l'épuisement des ressources et la biodiversité.**

Cela s'impose à nous avec d'autant plus d'acuité que nous prendrons tardivement des mesures.

Il ne faut pas raisonner à l'échelle d'une mandature, mais à l'échelle de plusieurs générations.

Au niveau local :

L'air atmosphérique ne s'améliore pas, au contraire !

- En décembre 2007, 12 jours de forte pollution essentiellement due aux poussières fines.
- En février 2008, 10 jours de pollution dont un très mauvais le 14 février 2008.
- Nicolas Lepelley du Coparly a exprimé son inquiétude.

De même en été, il y a des accroissements de pollution essentiellement dus à l'ozone.

Rappelons qu'une personne respire en moyenne 15 m³/jour et que le pot d'échappement d'une automobile relâche en moyenne 15m³ en 15 minutes, soit environ 100 fois plus.

La vision globale ci-dessus doit nous éclairer pour nos orientations locales.

Il ne faut pas que les lobbyings, l'intérêt immédiat ou les idées de grandeur soient plus forts qu'une vision à long terme.

Les décisions sur les extensions de réseau routier doivent aussi être prises à la lumière des évolutions mondiales exposées ci-avant. Il faut oser s'interroger sur l'utilité de nouvelles voiries à caractère autoroutier (A89, A45, TOP, COL, BUE, LY6, ...) dans un contexte de raréfaction de l'énergie et d'obligation de respect du facteur 4. A quoi serviront ces voiries, une fois construites, s'il faut réduire par 4 nos émissions et/ou si les prix pétroliers deviennent dissuasifs ?

Les décisions sur les transports urbains doivent être prises en intégrant toutes les données exposées ci-avant. Les principaux problèmes existants sont les suivants :

► La Mobilité :

Doit-on encore parler de croissance de la mobilité ?

Comment doit-on envisager la réduction des temps de parcours ? Plus par réduction des distances de déplacement que par une réduction des temps de parcours ; par rapprochement, par densification, par lutte contre le mitage des grandes banlieues, par une politique de développement de l'habitat rendant le prix du foncier plus accessible en centre ville et proche banlieue. C'est par un habitat accessible à prix raisonnable que l'on réduira les déplacements locaux.

► La concertation :

Elle existe peu, et donc a fortiori la participation est très faible. Tout juste y a-t-il un soupçon de démarche de consultation uniquement dans les communes concernées par les travaux pour respecter le minimum légal, mais pas dans les communes concernées par le projet et/ou ses extensions futures éventuelles. La publicité est réduite elle aussi au minimum légal. Or les quotidiens locaux sont de moins en moins lus. « **La volonté d'associer davantage la population aux décisions** » (PDU, page 41) n'existe pas.

« **Le Comité consultatif des déplacements urbains est pérennisé... il se réunit au moins une fois par an** » (PDU, page 47) : Il n'a jamais été réuni durant cette mandature !..

► La grande priorité :

Il est absolument nécessaire d'avoir un **syndicat unique**, couvrant aussi les secteurs de l'Ain, l'Isère et la Loire qui font partie de l'aire urbaine de Lyon. Avoir sur la même ligne A9 par exemple 2 organismes différents amène à des situations sources de conflits, et de dépenses supplémentaires, et ceci bien que le Conseil Général, responsable de Leslys, soit membre du Sytral, responsable de LEA. De même, voir le Grand Lyon lancer un plan REAL essentiellement basé sur le réseau ferré RFF, alors que c'est le Conseil Régional qui est gérant de la SNCF et voir le Conseil Général étudier une desserte de Craponne et Vaugneray ne semble pas logique. Par ailleurs, une tarification multimodale dépend de plusieurs organismes qui ont du mal à s'entendre sur le partage des coûts, ce qui retarde son application. Enfin, des développements doivent être conjoints et prévus comme ceux des lignes métro D et Cristalis C3 (en attendant une meilleure connexion entre les gares de St-Paul et de la Part-Dieu) en fonction des dates de mises en service des lignes de l'ouest lyonnais.

► D'autres priorités :

- Il faut développer prioritairement les lignes de Transports collectifs qui ne favorisent pas l'étalement urbain. Les lignes fortes doivent être développées conjointement avec des programmes de densification de l'habitat et/ou des activités.

- une liaison est-ouest est à réaliser entre Gare St-Paul et Part-Dieu.
- Il faut développer prioritairement les transports fer/fer (roulement sur rails). Ils consomment 4 à 5 fois moins d'énergie que les transports pneus/bitume ou Béton. (rappelons que le métro lyonnais roule sur pneus.). C'est ainsi que les lignes A7 et A8 doivent être prévues en tramways.
- Il faut bâtir un réseau avec des troncs communs et non uniquement avec des lignes indépendantes.
- Le PDU de 1997 affichait un objectif ambitieux en agissant sur le stationnement et un partage de la voirie. Il prévoyait 11 lignes fortes. Six sont encore non réalisées 10 ans après !..(A1, A2, A5, A7, A8, et A10)
- Il faut accroître la dissuasion de venir en voiture en ville. Avant d'engager un plan coûteux de péage urbain, il faut généraliser le stationnement payant, augmenter sa tarification chaque année et multiplier les parcs relais.(par exemple, il n'existe aucun parc relais sur 1/3 de la périphérie de Lyon, entre Gorge-de-Loup et Gerland). Pour permettre la densification, les parcs relais peuvent être sous des bâtiments administratifs ou commerciaux sur pilotis.
- Il faut développer le réseau cyclable, relier les tronçons entre eux, accroître sa lisibilité et sa sécurité. Il faut prévoir des stationnements vélos abrités dans les entreprises et administrations ; cela doit être intégré dans les PDE.
- Il faut continuer à adapter non seulement la ville de Lyon, mais toute l'aire urbaine aux déplacements des piétons, des vélos et des personnes handicapées.
- Il faut assurer la sécurité de tous.

► Financement :

Le TOP risque d'être réalisé lorsqu'il ne sera plus justifié à cause de la baisse des revenus et de l'augmentation des prix des carburants ! L'investissement qu'il représente pour les collectivités territoriales, évalué à 2MM€, serait mieux utilisé pour le financement des transports collectifs et la mise en place prioritaire du « RER à la lyonnaise » : lignes de métro, tramway et TER interconnectées.

Par ailleurs un syndicat unique couvrant l'aire métropolitaine pourrait bénéficier de versements Transport sur une zone géographique plus étendue.

**Je n'ai évoqué que ce qui me paraît être les grandes lignes des actions souhaitées.
DARLY doit continuer à être vigilant grâce à son réseau d'associations et force de proposition pour la satisfaction de tous, à court, moyen et long terme.**

Je vous remercie.

Bernard THIERRY, président de DARLY