



JUILLET 2006

SAUVEGARDE DES COTEAUX DU LYONNAIS

“Penser globalement, agir localement”

Soucieuse de la limitation drastique des nuisances du niveau local au niveau planétaire, la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais Intercommunale (23 comités locaux et 11 associations adhérentes), créée en 1990, est avant tout une association de protection de l'environnement. Elle s'oppose au maillage autoroutier (A45 : Saint-Etienne – Lyon, COL : Contournement Ouest de Lyon, A89 : Balbigny – La Tour-de-Salvagny) qui menace l'Ouest Lyonnais où l'agriculture de proximité reste très performante.

Elle s'efforce de démontrer, en tant que membre actif du Collectif "Voie Durable", avec l'association de

109 communes ALCALY (ALternatives aux Contournements Autoroutiers de LYon) et au sein de la coordination DARLY (se Déplacer Autrement en Région LYonnaise), les dangers que représentent ces projets, non seulement pour l'environnement traversé, mais encore pour la ville de Lyon et son agglomération.

Elle refuse :

> les autoroutes A89 et A45

qui seraient des pénétrantes en totale contradiction avec les orientations du PDU (Plan de Déplacements Urbains), orientations prises en application du Plan Régional pour la Qualité de l'Air imposé par la Loi sur l'Air ;

> le COL

qui ne résoudrait pas la congestion des voies urbaines, essentiellement utilisées pour les trajets domicile / travail.

Elle préconise une réduction des déplacements ainsi qu'une répartition plus équilibrée des trafics des marchandises et des personnes entre les modes de transports, en favorisant le collectif et le ferroutage moins consommateurs d'énergie et moins polluants.

Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais



CONTACTS

E. LUCA
expert consultant
en transports publics

Tél. : 06 68 94 91 42
e.luca@wanadoo.fr

N. COLOMB
M. FISCH
co-présidents de l'ASCL
ContactSCLRhône@aol.com

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien

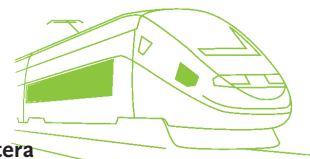


Au printemps 2005, pendant l'enquête publique relative au projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, elle a consigné, dans les registres officiels, près de 6000 signatures de citoyens refusant le projet articulé autour du maillage autoroutier. Début 2006, elle dénonce la scandaleuse

"manœuvre" des sénateurs et députés qui, afin de valider la concession de l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny, adoptent une loi dans l'urgence pour contourner l'avis du Conseil d'État.

Puis, de mars à juillet 2006, elle joue un rôle actif dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du

Rhône et l'arc languedocien.



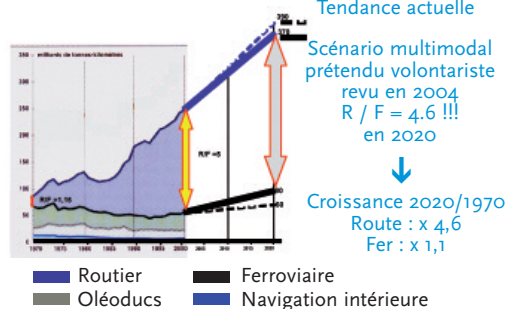
Et quand débutera l'enquête d'utilité publique de l'A45, elle mobilisera la population et démontrera la crédibilité des alternatives à ce projet.

Le choix du XXI^{ème} siècle : le routier à 80% ou la sauvegarde de la vie

ÉVOLUTION DU TRAFIC TERRESTRE DES BIENS ET DES PERSONNES EN FRANCE

En 30 ans (1970–2000), le **trafic routier** des marchandises a triplé avec une part qui est

TRAFIC ROUTIER DES MARCHANDISES



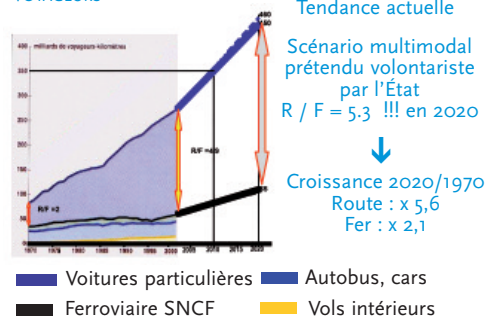
passée de 53 à 84% alors que le ferroviaire a décré de 30% avec une part décroissant de 47 à 16% ! La part du fluvial a diminué de 9 à 3%.

En 2001, un scénario volontariste devait, pour 2020, ramener la croissance du routier à 20% et multiplier le ferroviaire par 3.

En 2004, l'État redonne une croissance de 48% pour le routier au détriment du ferroviaire à 60% !

De même **pour les voyageurs**, en 30 ans, le trafic routier a plus que triplé alors que le ferroviaire a crû de 25%. À ce jour, les estimations pour 2020 sont une croissance de 45% pour la voiture contre 20% pour le train !

VOYAGEURS



POLITIQUE FRANÇAISE DU TRANSPORT

Alors que le réseau ferroviaire en exploitation est de 30 000 km dont 1 500 km de LGV contre 900 000 km de routes dont 11 000 km d'autoroutes, l'État prévoit, en prétendant une politique "volontariste de rééquilibrage

modal" (sic), encore la croissance du réseau routier (encore 2 500 km d'autoroutes en projet !) pour conserver à la route des parts très nettement prépondérantes (dossier DP p.44 et 45) de 75% pour les déplacements des

personnes et 80% pour le transport des biens.

À ce jour, chaque Français dispose de 40% de plus de longueur d'autoroute que la moyenne des Européens !

L'IMPOSSIBLE CONCILIATION ENTRE LA SAUVEGARDE DU CLIMAT ET LA NON DÉCROISSANCE DU TRANSPORT ROUTIER

Lors des accords de Kyoto en 1997, la France s'est engagée à ramener, en 2010, ses émissions de gaz à effet de serre (GES) à leur niveau de 1990 et à les diviser par 4 d'ici à 2050 ("facteur 4") afin de limiter le réchauffement moyen de la planète à la valeur

extrême admissible de 2°C. Les transports à propulsion thermique génèrent près de 30% des GES anthropiques dont plus de 90% par le routier avec une contribution de 56% des voitures, 28% des camions et 14% des véhicules utilitaires

légers. La croissance de leurs émissions de GES de 1990 à 2004 a été de 23%.

En 2000, le transport routier a émis 40 Mt éq. carbone soit 25% de plus de GES que la limite pour l'ensemble des émetteurs fixée pour 2050 à 32 Mt éq. C !

MISSIONS IMPOSSIBLES SANS POLITIQUE DE RUPTURE :

La poursuite à l'INFINI de la croissance économique sur une planète dont les ressources sont FINIES !

La poursuite de la croissance du trafic routier encore soutenue en France AUGMENTE les GES de 2% par an alors que le facteur 4 exige impérativement, d'ici à 2050, leur DECROISSANCE de 3% par an !



Routier R	Ferroviaire F	Impact écologiques et économiques F/R
	Débit possible	
2x2 voies 3500 véh./h/sens -> 4500 pass./h/sens	2 voies 14 TGV/h/sens -> 14000 pass./h/sens	même débit que 3 autoroutes à 2x2 voies
	Emprise	
Largeur min. 30 m + 2x300 m très pollués (AOC exclue !)	Largeur max. 15 m	à débit équivalent, emprise 6 fois < voire 126 fois < pour les AOC
	Énergie	
Voiture 500 Wh/pass.km	TER occupé à 50% 9 Wh/pass.km TGV à 85% 20Wh/pass.km	Voyageurs 24 à 60 fois moins d'énergie
Camion de 28 t utiles 4kWh/km	Pour 28t utiles : combiné : 1kWh/km - Remorque : 1,12 kWh/km - Rem.+ tract. : 1,47 kWh/km	Fret : 2,7 à 4 fois moins
	CO2	
Voiture 150 g/pass.km	TER 0,2 g/pass.km TGV 0,4g/pass.km	TER 750 fois moins TGV 370 fois moins
Camion de 28 t utiles 1200 g/km	Pour 28t utiles : combiné : 25g/km - Remorque : 28g/km - Rem.+ tract. : 37g/km	Fret 30 à 50 fois moins
	Coûts externes	
10 ct€/tkm ou pass.km	2 ct€/tkm ou pass.km	5 fois inférieurs
	Investissements	
2x2 voies : 8 à 32* M€/km *COL	2 voies : 6,5 à 25* M€/km *Contournement Ferrov. Lyon	1,25 fois inférieur 4 fois à débit identique

RÉDUCTION DES NUISANCES DU TRANSPORT ROUTIER

Cette réduction peut être obtenue essentiellement par :

> la réduction du trafic par :

- la vérité des coûts (internalisation des coûts externes, suppression du remboursement partiel de la TIPP pour les camions, égalité des conditions de travail avec les cheminots, etc.)

- mesures incitatives pour le changement de comportement face à "l'instinct voiture", etc.
- la relocalisation des activités (production, consommation, habitat, enseignement, loisirs)

> l'accroissement de l'efficacité de ce transport par :

- Des améliorations technologiques

(propulsion hybride voire électrique en urbain, biocarburants, réduction des frottements par rapport au sol et à l'air, en contradiction avec les 4x4 !...)

- l'exploitation (limitation contrôlée des vitesses, conduite "paisible", covoiturage, autopartage, taux de remplissage des camions...)

POLITIQUE DE RUPTURE NÉCESSAIRE POUR DES TRANSPORTS RÉELLEMENT DURABLES

Les améliorations précitées, notamment les technologiques sont très loin, sauf soudaine découverte de procédés révolutionnaires, de permettre d'atteindre le facteur 4 !

Il est donc impératif de prendre toutes les décisions nécessaires pour mettre en œuvre, dans les plus courts délais, les procédés alternatifs aux 80% du mode routier qui, par

principes physiques, confirment depuis des décennies leur suprématie écologique (jusqu'à 60 fois moins d'énergie, 750 fois moins de CO2!)

EXEMPLES DES CAPACITÉS DES MODES ALTERNATIFS POUR LA VALLÉE DU RHÔNE

(trafic sur dossier DP p. 28)

*Rappels : 3 lignes dont 1 LGV. Trains de 1500m (Suisse en 2014) : 84 conteneurs ou remorques. Même capacité avec 240 trains de 750m répartis sur les 2lignes.

Fluvial : capacité de 30 doubles barges à 264 conteneurs par jour soit 7 920 conteneurs (80% du transit ou 130% du local).

Contrairement à ce qui est affirmé dans tous les rapports publics, les modes alternatifs

sont, techniquement, amplement capables d'absorber tout le trafic actuel de l'A7 donc, afortiori, sa croissance actuellement estimée à 40% en 2020 en l'absence de toute volonté de réduction.



Pour les voyageurs :

	Trafic routier/j en 2000 avec 80% de voitures (VL)	Transferts sur trains possibles
Transit	48000 véh. soit 38400 VL soit environ 54000 voy.	60 TGV (actuel : 100, possible >200/j)
Local	29900 véh. soit 24000 VL soit environ 29000 voy.	60 TER (possible >200/j)

Pour les marchandises :

	Trafic routier/j en 2000 avec 20% de camions	Transferts sur trains possibles
Transit	9600 camions	120 trains (possible >150/jour)

LE TRANSFERT MODAL EN AGGLOMÉRATION



La moitié du pétrole consacré aux transports routiers est consommée en agglomération dont près du tiers pour les déplacements en voiture ! Lorsqu'on sait que le passager d'un tram occupé à 50% consomme 24 fois

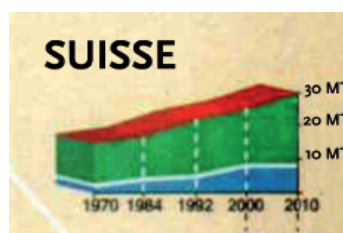
moins d'énergie qu'en voiture et que ce tram de 30 m remplace une file de plus de 1,5 km de voitures, il est évident qu'il est absolument nécessaire d'intensifier considérablement le transfert modal, notamment pour

le périurbain dont les déplacements sont réalisés à 90% en voiture avec une croissance durant cette dernière décennie de leur nombre de 30% et de leur longueur de 60% !

LE ROUTIER COMPLÉMENTAIRE AU FERROVIAIRE

Le rééquilibrage et, à fortiori, l'inversion de la répartition modale sont considérés par l'État, absolument irréalistes sans jamais citer l'EXEMPLE SUISSE pratiqué depuis des décennies car la logique écologique, l'avis de la

population, etc., sont plus forts que les lobbies routiers indifférents au développement durable!



■ Routier
■ Ferroviaire

Ferroviaire = 3x routier
C'est possible en Suisse
Répartition modale des échanges et transits avec l'Allemagne et l'Italie

Gothard 2014 : 300 trains par jour (120 à 250 km/h) dont 225 trains fret de 1500 m (84 remorques ou 56 P.L.) soit

18 900 remorques ou 12 600 P.L. / jour (rappel trafic A7 : 16 000 P.L. / jour)

Fiabilité : jamais de perturbation d'exploitation lors de conflits sociaux.

FINANCEMENT DES SYSTÈMES ALTERNATIFS À LA ROUTE

L'internalisation de 1/6^{ème} (soit 1,7 ct €/ t.km) des coûts externes générés par le transport routier des marchandises (10 ct €/t.km) équivalant à la "RPLP" appliquée en Suisse depuis 2001 contribuerait au financement des alternatives pour le transport des marchandises avec 4,9 Md€/an (le contournement

ferroviaire de Lyon serait financé en 4 mois et le Lyon-Turin en 3 ans !).

Quelques paradoxes de l'État : À l'inverse de la Suisse, la France rembourse plus de 100 M€/an de TIPP aux transporteurs routiers!

En déc. 2003, le CIADT a décidé que 75% du

budget transport seraient attribués au ferroviaire mais les contrats État-Régions 2000-2006 sont de 5 Md€ pour la route contre 2,4 (32%) pour le ferroviaire ! En 2006 : 850 M€ pour la route contre 166 pour le ferroviaire (soit 16%) et 20 pour le fluvial !!

LA POSITION DES 3 RÉGIONS : RHÔNE- ALPES, LANGUEDOC-ROUSSILLON ET PACA SUR LE DÉBAT VRAL

• Le débat doit prendre en compte l'arc méditerranéen.

• L'État surestime le trafic routier pour 2020 et sous-estime très nettement les possibilités des

modes alternatifs à la route avec une politique volontariste.

• Il est nécessaire et possible d'augmenter considérablement le report modal pour, notamment, respecter Kyoto.

• Les 3 régions refusent catégoriquement l'accroissement de la capacité autoroutière dans la vallée du Rhône

La région Rhône-Alpes va même plus loin en s'interrogeant sur notre système économique et ses impacts sur les trafics.

Conclusion :

À l'heure du choix entre la poursuite du routier à 80% ou la sauvegarde du climat conditionnée par la division par 4 des émissions anthropiques de GES, il est évident que la politique française des transports doit désormais engager une démarche VOLONTARISTE de rupture par une réduction du trafic et un véritable transfert modal dont les performances sont seules capables de respecter les accords de Kyoto tout en permettant, de plus, de s'affranchir de la majeure partie de notre dépendance pétrolière, de réduire très sensiblement les autres importantes nuisances (accidentologie, pollution, artificialisation des sols, etc.)

Tout être conscient et RESPONSABLE ne peut admettre une croissance INFINIE sur une planète aux ressources FINIES !