



DARLY

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

Correspondance 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 Héléne, 69002 LYON)

Site= www.darly.org

Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine de Lyon (projet de septembre 2004)

Contribution de FNAUT / DARLY

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-dessous la contribution de la FNAUT et de DARLY représentant la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) sur le périmètre de l'aire métropolitaine lyonnaise défini par le CIADT du 18 mai 2000 sur lequel s'applique la DTA.

Cette contribution est faite en tant que "personne publique consultée"

Des représentants de FNAUT / DARLY,(affiliée à la FNAUT), étaient présents aux 2 groupes de travail ci-dessous :

- **Groupe de travail thématique "système de transports"**
- **Groupe de travail territorial Ouest lyonnais, avec la SCL (Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais), membre de DARLY.**

Ces représentants étaient :

**Gabriel EXBRAYAT, vice- président de la FNAUT Rhône Alpes,
Bernard THIERRY, président de DARLY,
Jean-Claude CHAUSSE, président de la FNAUT Rhône-Alpes,
Camille MORDELET, secrétaire général de la SCL**

La FNAUT et la coordination d'associations DARLY (se Déplacer Autrement en Région Lyonnaise) ont par ailleurs participé activement aux réunions de préparation des Schémas de Services collectifs des Transports de Voyageurs & de Marchandises.

Dans le texte qui suit l'expression "FNAUT / DARLY" inclura les associations membres de DARLY.

Considérations générales

Lors des réunions préparatoires, les contributions FNAUT, DARLY, SCL ont plaidé pour le développement prioritaire du fret ferroviaire, du transport collectif de voyageurs, en particulier pour le périurbain et l'interurbain, en prenant en compte les problèmes de pollution et d'environnement.

Depuis ces participations, des problèmes qui pouvaient encore être considérés alors comme des hypothèses, tel l'accroissement de la présence d'ozone, l'effet de serre ou les changements climatiques, ainsi que les rapports sur les conséquences des pollutions sur la santé et les morts prématurées se sont confirmés comme étant des certitudes et des évolutions reconnues contre lesquelles il fallait lutter.

C'est aussi depuis ces participations, que de nouveaux problèmes sont apparus, concernant les ressources énergétiques.

En effet, il est confirmé par les pétroliers eux-mêmes que :

- 1) depuis plus de 10 ans les découvertes de réserves prouvées sont de plus en plus inférieures aux consommations.
- 2) la croissance des pays en voie de développement entraîne un accroissement de la demande que l'offre a du mal à suivre.

D'autre part, les accords de Kyoto qui viennent d'être signés par la Russie entraînent désormais l'obligation de leur prise en compte.

En ce qui concerne les transports, il est de plus en plus évident que les solutions de remplacement des carburants fossiles ne peuvent être des panacées. Les PAC (piles à combustibles) utilisent l'éthanol ou l'hydrogène dont la provenance dépend encore à 96% des produits fossiles. La biomasse ne pourra au plus répondre qu'au maximum à 20% des besoins et sous réserves de son innocuité sur l'environnement. Quant aux véhicules électriques, ils sont encore à la merci des lents et laborieux progrès des batteries. Par ailleurs, les solutions PAC et batteries sont encore très dépendantes de la réduction du poids par unité d'énergie fournie. Enfin, la fourniture de courant électrique ou d'hydrogène à partir de centrales nucléaires pour faire rouler le parc routier français nécessiterait un doublement du nombre de ces centrales, ce qui n'est pas souhaitable !...

Au vu de ces considérations, il est permis de se demander si le document d'orientation que constitue ce projet de Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise n'est pas irréaliste et ne doit pas être entièrement repensé à la lumière des réalités ci-dessus et après une étude prospective, faite en toute indépendance, notamment du tout routier, et en intégrant les nouvelles exigences pour que la planète soit encore vivable pour les générations futures et que ces dernières n'aient pas à nous reprocher nos prises de décision d'aujourd'hui.

En effet, qui peut affirmer l'utilité publique d'une autoroute à construire, mise en service dans 10 ou 15 ans, avec une concession de 40 à 60 ans ?

Qui peut affirmer que nous ne manquerons pas de pétrole d'ici 10 à 15 ans, et, si nous n'en manquons pas, qui peut affirmer que le changement climatique et l'effet de serre n'engendreront pas des contraintes quant à leur utilisation ?

Qui peut garantir que nous aurons des solutions de remplacement des carburants actuels en quantité suffisante et à des prix abordables d'ici 10 ou 15 ans ?

Qui peut consciemment affirmer que les pays développés pourront continuer à consommer 3 planètes (6 à 7 pour les USA) alors que les pays non développés revendiquent à juste titre leur part du gâteau ?

Dans son dernier chapitre "une seule terre", le livre de géographie de seconde, édition Bordas, collection Jacques Berthemont, **Paris 1981, donc il y a bientôt un quart de siècle, écrivait déjà :**

« La mise en place d'une politique visant à limiter consommation et pollution... permettrait au contraire un ajustement difficile mais non catastrophique de la population et des ressources terrestres ainsi que de la biosphère. »

C'est déjà en ce sens que la coordination DARLY avait écrit au Ministre Monsieur Gilles de Robien en avril 2004. (**lettre jointe en annexe**)

Observations sur le chapitre 1 : Diagnostic

Page 7 : à l'horizon 2020, la métropole lyonnaise menacée dans son développement,

Sa place, "*modeste à l'échelle de l'Europe*", peut au contraire constituer un avantage en cas de crise qui atteindra prioritairement les mégalo-pôles.

Cohérence territoriale, planification, lutte contre le mitage des espaces, rééquilibrage entre les territoires n'en sont pas moins indispensables, mais dans un esprit de véritable Développement Durable non dévoyé par les ambitions économiques et financières, ou une culture routière unilatérale.

Dans cet esprit, il est certain que les développements autoroutiers ne sont pas une bonne réponse. Par contre, un ensemble de "règles du jeu" en matière d'urbanisme (SCOT) et de transports collectifs, via les AOTU regroupées en syndicat mixte, comme le propose la loi SRU, est indispensable et urgent.

L'expression "maîtrise des déplacements" doit être remplacée par "réduction des déplacements", tel que cela est inscrit dans le PDU de 1997.

Page 13 : à propos de la prégnance de l'axe Saône-Rhône,

Rappelons que la mise en service du viaduc de Millau devrait améliorer la situation grâce à une meilleure répartition des flux. La mise en service de la ligne TGV jusqu'à Marseille et son prolongement envisagé constitue aussi un élément de désengorgement de même que la rapide croissance du trafic du transport fluvial Lyon Marseille et un développement impératif du fret ferroviaire.

Précisons aussi que la circulation sur l'autoroute A6 n'est que de 56 000 véhicules/jour (dont 13 000 camions) là où l'A6 pénètre dans le département du Rhône, (au niveau de Thoissey), qu'elle devient 76 000 véhicules/jour (dont 14 600 camions) à Anse, qu'elle se partage environ à parts égales à Anse entre A46 Nord (38 000) et A6 (36 000) et que le 38 000 sur l'A46 Nord devient plus de 74 000 avant sa rencontre avec l'A42 et enfin que les 36 000 sur l'A6 avant Limonest deviennent plus de 116 000 sous le tunnel de Fourvière (chiffres arrondis issus de la carte de la DDE "trafics routiers 2002 dans le Rhône"). **Les trafics coté Fourvière sont donc constitués à plus de 70% par de la circulation locale, et, coté Rocade Est, à plus de 50%** (77 000 à 83 000 véhicules/jour.) **La prégnance est donc surtout locale !** Dès à présent il faut séparer le transit des flux internes en reportant la circulation poids lourds en transit sur l'A432 et continuer à développer et favoriser les transports collectifs périurbains.

Plusieurs fois les expressions "*satisfaire la demande de mobilité*" ou "*accroître la mobilité*" sont utilisées sans préciser que cela doit être **prioritairement** réalisé par les transports collectifs, et en orientant l'urbanisation pour faciliter cette démarche.

Pages 15-16 : développement urbain et système de transport,

Il est effectivement primordial de lutter contre l'étalement urbain, et donc contre tout développement routier susceptible de l'entraîner. (15km pour rejoindre un échangeur ou un diffuseur ne sont pas un problème pour les automobilistes). Il est aussi indispensable d'intervenir sur le prix du foncier pour qu'il ne soit pas un obstacle à la densification et qu'il ne soit pas la principale cause du développement en "tâche d'huile".

La "*fragmentation des espaces par les infrastructures*" est aussi due au fait que la Communauté Urbaine, dont l'étendue a été définie voici plus de 30 ans ne correspond plus à la réalité et, qu'au delà de son territoire, l'urbanisation et les implantations d'équipements et d'entreprises ne sont plus contrôlés et que des installations s'y implantent en toute impunité, pour, par exemple, échapper à la taxe professionnelle de la Communauté Urbaine. Exemple d'implantation non contrôlée : Le complexe cinématographique Méga-CGR de Brignais qui ne peut être desservi que par l'A450.

Notons enfin qu'une zone Sévéso en Communauté Urbaine, de part et d'autre de la "vallée de la chimie" vient compliquer la concentration urbaine souhaitée.

Pages 18-19 : conclusion du diagnostic,

Parmi les 3 actions fortes proposées, les 2 premières peuvent paraître en opposition ! En effet, une vision prospective, dans le cadre des "**considérations générales**" évoquées en page précédente, peut être en totale contradiction avec la réalisation envisagée de grands équipements tels que les voiries autoroutières A45, A89, A48, COL, TOP, ainsi que le doublement de l'aéroport St-Exupéry. **Il y a incompatibilité !**

Observations sur le chapitre 2 : Un projet partagé...

Pages 21 à 23 : métropole de dimension internationale,

"*Acquérir une taille critique suffisante*" ne ressort-il pas d'un sentiment un peu "mégalomane" et il est permis de s'interroger sur la validité de cet objectif. D'autres cités d'importance semblable ne souffrent pas d'un complexe d'infériorité !

Dans les multispécialisations, il ne faut pas oublier les spécialités agricoles : vignobles, petits fruits rouges, maraîchage, agriculture biologique de plus en plus prisée, etc.

En ce qui concerne l'enseignement supérieur, il faut là aussi préparer l'avenir en orientant les formations en fonction des besoins des décennies à venir : effet de serre, économies d'énergie, urbanisme HQE, énergies renouvelables, eau, biomasse, déchets, changements climatiques, etc.

Savoir être visionnaire comme on l'a été pour le réseau internet ou pour les TGV par exemple. Avoir un regard vers les pays non encore développés.

Avoir de l'intuition.

Les questions les plus importantes dans les 20 années à venir ne seront-elles pas :

- A quoi fera-t-on rouler les véhicules et voler les avions ?
- Comment va t-on se situer dans l'Europe élargie et par rapport aux besoins du Tiers-monde ?
- Comment préparer les citoyens à une moindre consommation et à moins de gaspillage ?

Pages 24-25 : organiser une métropole multipolaire,

Les Schémas multimodaux des Services Collectifs de transports des voyageurs et des marchandises demandent à être revus en fonction des évolutions depuis son établissement.

Pour la liaison Stelyrail entre St-Etienne et Lyon, une remise en service du tronçon Givors/ Brignais/ Gorge-de-Loup/ Gare St-Paul peut permettre un cadencement plus élevé en évitant la saturation du tronçon Givors/ Perrache qui doit aussi supporter le cadencement Villefranche/ Givors. Et, si une liaison nouvelle s'impose, elle doit être du type RER.

Une unification des vitesses autorisées sur l'A47, avec régulation imposée comme cela a été le cas sur l'autoroute A7 l'été dernier doit pouvoir améliorer la fluidité et diminuer l'accidentologie.

Vers Roanne, la priorité doit aussi être donnée à une desserte ferroviaire cadencée, du type RER.

Sur l'est lyonnais, depuis 30 ans, les développements vers l'est n'ont été qu'autoroutiers. Il est grand temps de développer aussi des liaisons ferroviaires cadencées de qualité. (prolongement de Leslys vers Pont-de-Chéruy et le Nord Isère, cadencement Bourgoin-Jallieu vers Part-Dieu (les autoroutes sont passées à 4 voies dans chaque sens et les voies ferrées sont restées à une voie dans chaque sens !...))

En périurbain, les autoroutes sont gratuites. Une des réunions du groupe thématique transports avait pour objet la comparaison tarifaire entre les transports collectifs périurbains payants de la SNCF et le prix de revient du déplacement en automobile. Il serait peut-être envisageable, **une fois l'offre de transport collectif périurbain assurée**, de réexaminer une perspective de péage urbain ou de vignette d'agglomération. Pour l'instant ce péage urbain n'existe qu'en axe non pénétrant sur le Périphérique Nord !

Pages 26-27 : liaisons hors aire métropolitaine et aéroportuaires,

Pour la liaison ferroviaire avec l'Italie, **existe-t-il une étude de sa rentabilité** qui prenne en compte la mise en service antérieure des 2 tunnels en cours de percement entre la Suisse et l'Italie ?

Pour l'aéroport St-Exupéry, la prospective de développement doit intégrer les données suivantes :

- 1) l'arrivée de gros porteurs qui, à nombre de voyageurs égal, doit réduire le nombre d'atterrissage.
- 2) l'arrivée de très longs courriers qui devraient réduire le nombre d'escales.
- 3) la réduction prévisible du pouvoir d'achat.

- 4) le problème des ressources énergétiques qui ne peut qu'entraîner une hausse permanente du prix des carburants aviation, lesquels comptent actuellement pour 20% dans le budget des compagnies aériennes et dont les récentes augmentations ont été amorties en Europe par la faiblesse du dollar.
- 5) la nécessité de réduire les émissions de CO₂, y compris sur les vols internationaux non comptabilisés à ce jour.

Pages 27 à 30 : métropole solidaire et développement durable,

Certes les habitants qui en ont la possibilité s'écartent des banlieues industrielles, ce qui crée une ségrégation sociale, mais ils s'en écartent aussi pour d'autres motifs : coût du foncier, recherche du calme, loin du bruit et de la pollution. Cela est valable tant au Sud (vallée de la Chimie, vallée du Gier,...) qu'à l'Est (riverains de la rocade est, riverains de l'aéroport,...) et qu'à l'ouest (riverains du couloir gris de l'A6 à Ecully, du boulevard de Valvert à Tassin,...).

Une densification est en effet souhaitable, mais il ne faut pas pour autant qu'elle rapproche la population du bruit et de la pollution, faute de quoi cette densification ne sera pas acceptée. Il ne faut pas non plus, de périphériques en rocades, et de rocades en contournements étendre les banlieues invivables que la population a tendance à fuir si elle en a les moyens. Cela ne ferait qu'accentuer les problèmes de ségrégation et de déplacements.

Cette densification ne va pas sans un réseau de lignes fortes de transports collectifs lisible et homogène, à l'échelle de l'aire urbaine, avec intermodalité, interconnexions, parcs relais dans la grande périphérie, etc.. ce qui ne peut se concevoir que si il y a une autorité unique à sa tête, ayant autorité sur le pouvoir de police des maires, via les SCOT et les PDU.

L'exemple récent du SYTRAL qui prévoit un entraxe de voie ne permettant la circulation que des rames de largeur maximale de 2,40m pour LEA et LESLYS alors que la Région et la SNCF envisagent des trams-trains de largeur 2,65m pour la desserte de l'ouest lyonnais montre bien l'impérieuse nécessité d'une autorité chapeautant les AOTU. Mauvaise coordination que l'on regrettera dans une décennie comme on regrette aujourd'hui le passage de l'autoroute par le tunnel de Fourvière, ou une "rocade des villages" qui fait office de contournement autoroutier.

La DTA dit, page 29, que « *le système de transport doit préciser le niveau de l'offre attendu pour les transports collectifs comme pour la desserte par routes...* » FNAUT / DARLY préférerait que soit évalué le niveau attendu de la demande de transport collectif compte tenu d'un moratoire nécessaire sur les investissements routiers, moratoire indispensable pour limiter la circulation, la pollution, l'ozone et le CO₂ à l'origine de l'effet de serre et des changements climatiques. Les niveaux de priorité seraient ensuite définis en appliquant la loi de Pareto.

Au paragraphe de conclusion, FNAUT / DARLY aimerait voir écrit : « **Donner la priorité à toutes les actions favorisant les économies d'énergie et favorisant la lutte contre l'effet de serre et les changements climatiques.** »

Observations sur le chapitre 3 : Orientations & objectifs de la DTA

Pages 34-35 : Autoroute A45 ; Desserte de Pont-de-Chéruy et du Nord Isère,

Compte tenu de tout ce qui a été dit précédemment, il est évident que, outre son coût, ses effets pervers et ses nuisances, l'A45 ne résoudrait pas les problèmes de perte d'activité des vallées du Gier et de l'Ondaine, favorisant seulement les migrations pendulaires et le mitage, quelles que soient les précautions prises. Son arrivée sur l'A7 à Pierre-Bénite en ferait une dangereuse pénétrante en totale contradiction avec les décisions du PDU et de surcroît en pleine zone Sévés.

La solution de revitalisation est plutôt à rechercher dans un RER à fort cadencement, favorisant le long de son axe fort l'implantation d'habitat et d'entreprises, ce que l'A45 ne permettrait pas.

Pourquoi ne prévoir qu'à long terme la desserte de Pont-de-Chéruy ! cela coûte quand même moins cher qu'une autoroute !

Pages 37-39 : Zones d'accueil,

A la fin du premier alinéa, préciser pour les bus et les trolley-bus : "**en site propre**". Même remarque pour les transports collectifs cités à la fin du deuxième passage en caractères gras.

Page 39, à droite : A noter que les objectifs 2 et 3 (transports collectifs attractifs et report des marchandises sur le fer et la voie d'eau) constituent une manière de répondre à l'objectif 1 (fluidité du trafic de transit), tout en satisfaisant au mieux la lutte contre la pollution et l'effet de serre, ainsi que la vraisemblable prochaine pénurie de ressources énergétiques fossiles.

Pages 40 à 45 : Les infrastructures de transport,

Voir la lettre envoyée en avril 2004 par DARLY à Monsieur Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, en annexe.

Page 41 : TOP

DARLY a réalisé en 1998 une étude de Tram-Train reliant la voie ferrée de Brignais à celle de Pierre-Bénite, via les Hôpitaux Sud en empruntant une bande sur les terrains réservés depuis plus de 30 ans pour un Boulevard urbain ouest. (BUO = TOP en surface). En soulageant les voiries locales de plus de 35 000 voyageurs / jour, elles les rendent à nouveau suffisantes et le TOP devient inutile.

Ce projet de Tram-Train de Tassin à Gerland peut devenir un projet de petite ceinture de Gare St-Paul et Gorge –de-Loup à Gerland maintenant que la Région et la SNCF ont décidé de supprimer le point de rebroussement à Tassin sur la voie de Brignais à Gare St-Paul. A noter que ce projet assure à Valvert la correspondance avec les lignes SNCF de Lozanne et de St-Bel, et qu'il peut aussi l'assurer avec la ligne de Craponne / Vaugneray dont l'étude a été inscrite au PDU.

Grâce à des parcs relais, ce projet permet d'avoir moins de circulation automobile à l'intérieur de la petite ceinture qu'il constitue.

Ce projet fait actuellement l'objet d'une étude d'opportunité par le CETE (Mme Varnaison). Ce projet coûte 4 à 5 fois moins cher que le TOP pour le même nombre de voyageurs transportés. Il rentre parfaitement dans les objectifs de la DTA, exprimés page 41 à droite, et qui dit : « **Ceci doit se faire dans un souci permanent de complémentarité entre les modes, en donnant priorité aux modes alternatifs à la route** »

De même il faut rapidement étudier et réaliser le retour de la ligne de transport collectif Lyon/ Tassin/ Craponne/ Vaugneray en site propre demandée par nombre d'élus et d'associations et inscrite au PDU en cours d'examen.

Page 43, à droite : Interconnexions

Il faut non seulement "*rechercher prioritairement la connexion dans de bonne condition des transports ferroviaires régionaux avec les réseaux structurants urbains de transports urbains*", mais aussi leur interconnexion, en ce qui concerne les voies ferrées du tramway. Pour que ces interconnexions puissent se faire dans de bonnes conditions, **il faut aussi , non seulement connecter, mais aussi interconnecter les autorités organisatrices.**

Page 45, premier alinéa :

Le périmètre du PTU n'est plus adéquat.

Page 45, à gauche :

Autant FNAUT / DARLY souhaite ardemment la remise en service de la ligne voyageurs Lyon-Trévoux, seule solution non inondable de desserte de la rive gauche de la Saône, autant l'A45 n'a pas de pertinence pour améliorer la desserte de St-Etienne à Lyon. **Il n'y a aucune exception à faire au principe de non augmentation des axes routiers lorsqu'il existe un axe ferroviaire tel que l'exprime la DTA**, et ceci d'autant plus qu'un tronçon de cette desserte ferroviaire Givors – Brignais – Gare ST-Paul reste désespérément inexploité bien qu'il mériterait une remise en service en urgence!...

Pages 46 à 50 : Aménagement de l'espace,

Trop souvent, dans ce sous-chapitre, ainsi que dans le chapitre 4 concernant les territoires spécifiques, chaque décision est accompagnée d'un "sauf exception" ou d'un "néanmoins" ou d'un "toutefois" ou d'un "mais" qui sont autant de portes ouvertes à tous les lobbies et tous les abus.

Page 46 : Pour les cœurs verts, n'admettre aucune exception, même dûment justifiée. Dans les circonstances énergétiques et d'effet de serre attendues, l'A48 serait une autre "erreur du siècle" que l'on nous reprocherait et ce projet doit être annulé.

Page 49, § 11 : Territoires périurbains...

Supprimer l'alinéa « *Néanmoins...* » qui autoriserait trop de passe-droits dont la conséquence serait le "mitage" que l'on veut précisément éviter.

Observations sur le chapitre 4 : Les territoires spécifiques

Page 53 : «Les grandes infrastructures... projetées par l'Etat font peser des risques majeurs...»

Les risques évoqués ne sont d'ailleurs pas les seuls risques majeurs.

Il faut y ajouter les risques suivants :

- Risque de non opportunité par suite du renchérissement des produits pétroliers, conséquence d'une demande supérieure à l'offre maximale possible,
- Risque de faire des investissements en opposition avec un véritable développement durable (Effet de Serre, pollutions et leurs conséquences sur la santé et donc sur le budget de la Sécurité Sociale,
- Atteinte au maintien des unités paysagères et des continuités biologiques comme par exemple les Landes de Montagny,
- Drainage des crédits au détriment des liaisons ferrées et des transports collectifs.

Pages 55 à 57 : Territoire autour de St-Exupéry

En plus des observations déjà formulées en bas de la page 4, FNAUT / DARLY insiste sur le fait que la DTA ne prévoie que des mesures de précaution "**au cas où**"..., **mais ne demande pas le doublement lui-même.**

Pages 58-59 : Territoire autour de Mornant

Dans les prescriptions, supprimer les "toutefois" (au §1) et "mais" (au §2) qui introduisent des "possibilités d'ouverture à l'urbanisation" et des "créations de zones nouvelles destinées à l'activité industrielle, artisanale, commerciale ou de loisirs". Il y a assez de friches industrielles dans les vallées de l'Ondaine et du Gier pour ne pas aller gaspiller des terres encore agricoles ou végétalisées.

Le CETE, en juin 1998, disait que la construction de l'A45 enlèverait 27% de fréquentation à la voie ferrée Saint-Etienne / Lyon.

FNAUT / DARLY réitère son opposition à l'A45 et son souhait d'affectation des crédits à un RER.

Pages 60 à 62 : Territoire autour de l'Arbresle

Le dossier d'enquête publique de l'A89 parlait de réorientation du projet " *favorisant les échanges avec l'agglomération*" (l'A89 devient donc une pénétrante) et " *favorisant la création de lotissements et de zones d'activité le long de l'axe Lyon-Balbigny*". On voit une fois de plus les dérives déjà prévues, incontrôlables, d'un développement en tâche d'huile tributaire de la voiture !

En conséquence, FNAUT / DARLY réitère son opposition à l'A89.

Observations sur le chapitre 5 : Politique d'accompagnement

Page 65 : suivi de la mise en œuvre

FNAUT / DARLY se réjouit de la constitution d'une instance de débat et de concertation pérenne pour accompagner la mise en œuvre, à partir du comité de pilotage, et demande à en être membre.

Page 66 : §3 : mise en œuvre

Dans les obligations de respect mentionnées il faudrait aussi mentionner le **PRQA** (Plan Régional de la Qualité de l'Air), le **PPA** (Plan de Protection de l'Atmosphère) et le **Plan Climat**.

Autres remarques de FNAUT / DARLY :

Un tel document DTA mériterait :

- un chiffrage comparatif des grands équipements, afin de pouvoir juger de la répartition entre routier et ferroviaire,

- un échéancier avec une définition des priorités,
- un "*lien de compatibilité*" entre les actions prévues, tel qu'évoqué page 71.

Conclusion de FNAUT / DARLY

Cette Directive Territoriale n'est qu'une reprise non sélective, non chiffrée et sans échéancier de la totalité des projets de grandes infrastructures, en contradiction avec le discours rassurant sur le développement durable et la protection de l'environnement qui les accompagne.

Cette directive est basée essentiellement sur :

- 1) le CIADT de décembre 2003 et son suivi du 8-12-2004 (dossier d'avancement + conférence de presse) qui, tout en listant tous les projets, nous dit : « *l'idée d'un laisser faire, avec comme conséquence la prédominance excessive de la route n'est plus supportable par la société.* »

Le rapport des sénateurs Hubert Haenel et François Gerbaud sur lequel s'appuie le CIADT et intitulé : « Fret ferroviaire français, la nouvelle bataille du rail » souligne le déclin du fret ferroviaire français (46% des parts de marché en 1974, 20% en 2002) et constate qu' « *il n'est plus de mise aujourd'hui d'évoquer le doublement du trafic en 2010.* » !

- 2) le Plan Climat, dont les mesures sont toutes prises en considération pour le calcul des émissions de CO2, bien que certaines soient encore sujettes à débat, comme le Bonus-Malus par exemple, et qui ramène pour 2010 les émissions du secteur transports à 154,8 millions de tonnes de CO2 (soit +27,5% par rapport à 1990 (au lieu de 175,1 sans application du Plan Climat, soit + 44%), et qui table sur des gains des autres secteurs pour ramener le global des émissions de CO2 de 2010 au niveau de l'année 1990.

Cependant , la page "Résumé des décideurs" du Plan Climat nous dit :

« A l'échelle mondiale, il nous faut avoir divisé par deux les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Cela suppose que les pays industrialisés, dont la France, parviennent à les diviser d'ici là par 4 à 5, c'est à dire réduisent leur émissions de 3% par an sur les 50 prochaines années. Il est temps d'agir, car il nous faudrait 3 planètes pour survivre si tous les habitants du monde consommaient comme ceux des pays industrialisés aujourd'hui... »

Les décisions du CIADT, reprises dans la DTA et dont les échéances de réalisations autoroutières et de mise en service sont bien au delà du 2010 des accords de Kyoto et du Plan Climat, doivent donc d'ores et déjà envisager l'avenir jusqu'en 2050, avec une division par 4 des émissions de CO2 et ce n'est pas l'amélioration du cycle des moteurs à explosion qui le permettra !

Dans ces conditions, c'est un véritable moratoire sur les voiries autoroutières qu'il faut envisager. Ne pas le faire serait criminel vis à vis des générations montantes.

Il faut que les responsables politiques, soumis d'une part à la pression des puissants lobbies routiers, pétroliers, constructeurs d'automobiles et travaux publics et d'autre part au verdict à court terme des électeurs, réagissent pour éviter des risques qui leur paraissent hypothétiques et lointains.

« La maison brûle et nous regardons ailleurs ! » (Jacques CHIRAC, président de la République)

FNAUT / DARLY, le 21 décembre 2004

Bernard THIERRY, président de DARLY

Annexe à la contribution de FNAUT / DARLY sur la DTA

DARLY

Lyon, le 26 avril 2004

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

Correspondance 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@wanadoo.fr ; Site= www.darly.org

à Monsieur Gilles de Robien,

ministre de l'Équipement, des Transports,

du Logement, du Tourisme et de la Mer

OBJET : Voiries autoroutières COL, A45, A89, A48

Référence : Votre courrier « Sec_E / 04003712 – GRD : 04001962 » du 5 avril 2004

Monsieur le Ministre,

DARLY est une coordination d'associations (voir liste en annexe) sur la Région Urbaine de Lyon, et à laquelle la Sauvegarde des coteaux du Lyonnais est adhérente et rattachée.

C'est avec grand étonnement que DARLY a pris connaissance de votre réponse à la SCL.

Certes, le CIADT du 18-12-03 a décidé de la réalisation des voiries autoroutières citées en objet, mais ces décisions ont toujours été considérées par DARLY comme non irréversibles pour les raisons suivantes :

-1) La pollution :

Malgré l'amélioration des motorisations, de la qualité des carburants et des traitements des gaz d'échappement, la pollution ne cesse de croître et de s'étendre. Comme vous le savez cela est dû à l'augmentation de la circulation des Poids Lourds et des Voitures Particuliers, à l'engouement pour les véhicules genre 4 x 4 gros émetteurs de CO₂, à l'alourdissement des véhicules du à tous les accessoires d'assistances, de sécurité, d'automatisme et de confort (climatisation).

Les rapports du COPARLY confirment cet état de chose, en particulier pour les NOX et les poussières fines. Ceci a de graves conséquences sur la santé des habitants : multiplication des allergies, des affections pulmonaires, des bronchiolites, etc...

-2) L'ozone :

Aussi bien les pics en agglomération que les moyennes mensuelles et annuelles, tant en ville qu'en zones rurales et de montagne sont en forte augmentation, atteignant une moyenne annuelle proche de 50µgr/m³ dans les monts du Beaujolais, avec des valeurs supérieures à 100µgr/m³, soit supérieures à 50ppb, alors qu'à partir de 30ppb l'ozone a un impact sur la végétation.

(voir ci-joint l'extrait du rapport de Jean-Félix Bernard, président du Conseil National de l'Air accompagné des commentaires de DARLY)

L'ozone troposphérique est un risque pour la santé et l'environnement. Il est source d'irritations nasales et oculaires. Il augmente la sensibilité aux pollens. Il provoque des nécroses des feuilles des végétaux et participe à l'acidification des pluies.

-3) La priorité pour les crédits :

L'aide de l'Etat aux Conseils Régionaux pour le développement des réseaux TER et périurbains a été réduite. De même les subventions accordées par l'Etat au SYTRAL pour le développement des lignes fortes de TCSP ont été supprimées.

Dans ces conditions de réductions et de suppressions d'aide aux investissements en faveur des Transports Collectifs, il est difficile d'admettre le maintien de réalisations autoroutières coûteuses.

La révision du PDU (projet arrêté au 11 mars 04) avoue d'ailleurs : « *Les ressources financières des collectivités ne permettent pas aujourd'hui de financer l'ensemble des projets prévus* »

Vu l'endettement actuel de l'Etat, il ne serait pas raisonnable de prévoir de nouveaux emprunts, qu'ils soient nationaux, territoriaux ou privés et de reporter ainsi sur les générations suivantes les problèmes que nous ne pouvons résoudre. Il faut réserver et affecter la faible quantité des crédits qui nous restent aux transports collectifs et au fret ferroviaire, fluvial et maritime.

-4) La péri-urbanisation et le non gel des pénétrantes :

Le PDU de 1997 prévoyait le gel des pénétrantes. Or, le tronçon existant de l'A45, qui constitue bel et bien une pénétrante, est en cours d'élargissement, suite à sa saturation et à la demande insistante des Syndicats Patronaux du secteur et de la Chambre de Commerce.

Il en serait de même pour le tronçon du projet d'A89 se dirigeant vers La-Tour-de-Salvagny, donc vers l'A6 et Lyon et non vers l'A46 Nord et Genève, s'il se réalisait.

En effet, pour ce tronçon d'A89, le texte qui a été soumis à enquête publique fin 2001 précisait : « *un développement économique est prévu le long de cet axe.* » Comment dans ces conditions voulez-vous que l'on croit au COL réservé soit-disant au trafic international, alors qu'il serait relié par des échangeurs avec l'A45 et l'A89 et, pour ce dernier, à moins de 12km de Fourvière !...

Dans ces conditions, la coordination DARLY voit mal comment ces voiries autoroutières ne favoriseraient pas l'étalement urbain et la péri-urbanisation.

-5) L'Effet de Serre :

Toute augmentation de la mise à disposition de voiries a toujours engendré une augmentation du trafic, elle-même génératrice d'émission de gaz carbonique, donc d'augmentation de l'Effet de Serre.

La solution n'est pas d'essayer de décongestionner le nœud lyonnais par de nouvelles voiries autoroutières, mais de rechercher d'autres solutions compatibles avec le Développement Durable et n'augmentant pas l'Effet de Serre.

Ces solutions existent ; certaines sont déjà en application dans d'autres pays : majoration de la TIPP pour les transports routiers ; RPLP (redevance fonction du tonnage et des kilomètres parcourus) comme en Suisse ; déconnexion des croissances économiques et des transports ; développement des frets ferroviaire et fluvial ; étalement des congés ; modulation des péages, etc.

Le premier objectif doit quand même être d'essayer de sauver la planète et les humains qui l'habitent !...

-6) Les ressources fossiles et leurs substituts :

Les ressources de produits fossiles s'épuisent et leur prix va croître avec leur rareté et leur coût de production.

Il faut se rappeler que :

-la courbe d'épuisement n'est pas une courbe carrée (40 ans de production au niveau actuel, puis plus rien), mais une courbe en chapeau de gendarme dont nous avons quasiment atteint le maximum,

- depuis 10 ans les nouvelles découvertes ne représentent que le quart de la consommation mondiale,

-cette consommation mondiale est en forte augmentation,

-les deux tiers de nos importations de pétrole le sont pour les transports.

Il faut aussi tenir compte de ce que :

-les piles à combustible ont besoin de méthanol ou d'hydrogène et que pour l'instant 96% de l'hydrogène vient du pétrole.

-s'il fallait faire rouler les transports en France à partir de l'hydrogène nucléaire, il faudrait doubler le nombre de centrales nucléaires ce qui n'est pas acceptable.

-s'il fallait faire rouler les transports en France à partir de la biomasse, il faudrait que toutes les terres cultivées en France ne servent qu'à faire de la biomasse, ce qui est aussi une impasse,

En conclusion,

DARLY s'interroge donc sur le bien-fondé de décisions de réalisations pour lesquelles :

- **les inconvénients semblent bien supérieurs aux avantages**
- **les certitudes d'utilisation et de possibilité d'amortissement sont loin d'être acquises, bien au contraire.**

DARLY aimerait donc vous lire **sur tous ces points** et vous en remercie à l'avance.

DARLY envoie copie de ce courrier à Monsieur Serge Lepeltier, Ministre de l'Energie et du Développement Durable, ainsi qu'à Monsieur Jean-Jack Queyranne, Président du Conseil Régional Rhône-Alpes.

DARLY vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de sa très haute considération.

Bernard THIERRY, président de DARLY
(Ingénieur ICAM)