

Contribution enquête publique BUE Saint Priest

Du 11 février au 12 mars 2008

Cette contribution est élaborée conjointement, et approuvée par :

DARLY

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

Comité des riverains du BUE Vaulx en Velin

12 Avenue Joliot Curie

69120 Vaulx en Velin

Vaulx Carré de Soie

186 Avenue Roger Salengro

69120 Vaulx en Velin

CAEL Collectif d'Associations de l'Est Lyonnais

Hôtel de Ville

Place Roger Salengro

69150 DECINES CHARPIEU

TRANS 2000, Mr COURBOULEIX

Maison des Sociétés Square Grimma BP n°15

69500 Bron



20, rue des Bergeronnettes

69680 Chassieu.

BiCéFAL
15 rue Chrysostome
69800 Saint Priest

Association d'Intérêt Local
de Manissieux – Mi-Plaine – La Fouillouse
SECTION ENVIRONNEMENT

Place Honoré de BALZAC 69800 ST-PRIEST

Site: <http://mafourni.free.fr> e-mail: marc.rea@wanadoo.fr ;

Vénissieux Ecologie
Chez Mr Vianney HARPET
7, rue de l'Esperanto
69200 VENISSIEUX



LYON-METRO
TRANSPORTS PUBLICS

Association affiliée à la FNAUT

Tel 04.72.77.19.88 Fax 04.72.77.19.89

Courriel : lyonmetro-tp@wanadoo.fr

Contribution enquête publique BUE Saint Priest

Le BUE est le Boulevard Urbain de l'Est de l'agglomération lyonnaise.

Une réserve foncière est faite depuis plus de 40 ans pour ce projet, un canal reliant le canal de Jonage au Rhône au sud de l'agglomération, a même été envisagé sur cette emprise.

Le projet de voiries, initialement prévu en 2x1 voie a évolué début des années 1990 lors des changements de POS de 1991 et 1992 pour passer en 2x2 voies, plus 2 voies réservées au TCSP sur certaines portions.

Malgré nos recherches auprès du Grand Lyon et le soutien de la CADA, nous n'avons pas retrouvé les traces des éventuelles enquêtes publiques concernant ce changement.

Les objectifs du BUE (validés lors du conseil municipal de Vaulx-en-Velin du 23 Octobre 2003 pour le tronçon de Vaulx en Velin) et affichés lors de la concertation préalable étaient :

- Faciliter les liaisons entre les pôles à travers l'Est et le Sud de l'agglomération
- Assurer le délestage des voies communales traversant les zones d'habitat
- Faciliter l'accès des zones d'activités
- Créer un espace urbain fédérateur

Nous acceptons ces objectifs, mais nous considérons que de faire une voirie publique de 2 x 2 voies pour atteindre ces objectifs est contraire à l'intérêt général.

Au début des années 1990, la problématique du réchauffement climatique, et les impacts de la pollution atmosphérique sur la santé humaine étaient méconnues du grand public et non pris en compte par les collectivités territoriales.

Le **Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)** a été créé en 1988, à la demande du G7 et compte des centaines d'experts du monde entier. Le GIEC a pour mandat d'évaluer, sans parti pris et de manière méthodique, claire et objective, les informations scientifiques, techniques et socio-économiques disponibles en rapport avec la question du changement climatique. Le GIEC préconise entre autres, dans son dernier rapport présenté à Bangkok en 2007, le passage du mode de transport routier au transport ferroviaire et aux systèmes de transport public, ainsi qu'aux modes de transport non motorisés (bicyclette, marche).

Aujourd'hui, les nuisances du transport routier sont scientifiquement prouvées, des réglementations imposent des précautions pour en limiter les effets, des alternatives au « tout routiers » sont à rechercher systématiquement.

Les projets doivent prendre en compte les besoins croissants de déplacements, tout en **intégrant les problèmes de la pollution urbaine et du réchauffement climatique lié au Gaz à Effets de Serre.**

Ces pollutions sont des pollutions globales que des contournements ou des péages n'amélioreront pas.

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.

Du 17 au 27 décembre 2007 et du 9 au 22 février 2008, des épisodes persistants de forte à très forte pollution ont été observés sur l'agglomération lyonnaise : cela confirme la non maîtrise des émissions de pollution, essentiellement dues au trafic routier, malgré les recommandations et alertes émises par la préfecture.

Les rapports annuels émis par COPARLY amènent tous à la même conclusion : des seuils critiques définis pour la protection de la santé sont déjà régulièrement dépassés à LYON (oxydes d'azote, poussières fines..).

Les normes à venir (dès 2010), indispensables pour préserver notre santé, seront encore plus restrictives. **Ces normes ne pourront pas être respectées si l'on construit encore des infrastructures routières qui incitent à l'usage de la voiture.**

Les préconisations émises au « Grenelle de l'environnement » conduisent toutes à des conclusions contraignantes visant à réduire le trafic automobile, mais ces mesures sont notoirement insuffisantes pour atteindre les objectifs « **Facteur 4** ».

Il est impératif de limiter la circulation routière en général, et également sur l'agglomération lyonnaise.

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

Malgré une volonté affichée par le Grand Lyon de **démocratie participative**, la concertation n'existe pas, et donc a fortiori la participation. Tout juste y a-t-il un soupçon de consultation uniquement dans les communes concernées par les travaux et uniquement sur la portion les concernant pour respecter le minimum légal, mais pas dans l'ensemble des communes concernées par le projet global.

« *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.

Dans les années 1970, le boulevard Laurent Bonnevey était un boulevard urbain, que l'on pouvait traverser à pied en toute sécurité.

Dans les années 1990, la nouvelle infrastructure, initialement appelée poétiquement « rocade des villages » par les communes à l'origine de cette voirie, s'est transformée en rocade Est. Le trafic de poids lourds en transit est insupportable pour les communes elles mêmes, pour les riverains et pour l'agglomération toute entière face à la pollution de fond générée.

A Lyon dans les années 2000, les quartiers en pleine modernisation revoient la place de la voiture dans la ville :

- L'avenue Marietton à Vaise, était en 2x2 voies, et a été transformée en 2x1 voie pour une meilleure qualité de vie des habitants.
- L'avenue Berthelot dans le 7^{ème}, était à 4 voies, et a été réduite à 2 voies pour faire de la place au tramway en site propre.

Le futur BUE, s'il devait voir le jour, ne doit pas devenir progressivement un nouvel axe majeur de transport de l'est lyonnais. Sa désignation même de "Boulevard Urbain" devrait prouver qu'il ne s'agit pas d'une rocade d'évitement ou de transit, mais d'une voie **urbaine**. Or, d'après le dossier soumis à enquête publique, « *le BUE s'inscrit dans le cadre d'un projet global de restructuration et de développement du maillage routier, le BUE est en complément du périphérique Nord et du contournement Est de Lyon* ».

Il ne doit pas se présenter comme une échappatoire à la rocade Est, ou au boulevard Laurent Bonnevey.

Il ne doit pas relier l'autoroute de Genève ou Paris au Nord à l'autoroute du Sud via le Boulevard Urbain Sud.

Nous demandons l'étude de solutions alternatives au projet actuel permettant de créer un réel « espace urbain fédérateur ».

Il faut réduire le trafic routier (pour garantir, (comme prévu à l'article 1 de la charte de l'environnement constitutionnalisées) à chacun le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

Il faut par ailleurs intégrer les problèmes du réchauffement climatique et prendre en compte les engagements de la France quant aux objectifs de pollution et de Gaz à Effet de Serre. (Plan climat, Facteur 4, Loi programme N° 2005-781 fixant les orientations de la politique énergétique).

Le Président de la République Jacques CHIRAC, a déclaré devant l'assemblée plénière du sommet mondial du développement durable à Johannesburg en Afrique du Sud le 2 septembre 2002 :

*Notre maison brûle et nous regardons ailleurs. La nature, mutilée, surexploitée, ne parvient plus à se reconstituer et nous refusons de l'admettre. ...
Nous ne pourrions pas dire que nous ne savions pas !*

Le Président de la République Nicolas Sarkozy a déclaré lors de la clôture du Grenelle de l'environnement le 25 octobre 2007 :

«Il faut avoir le courage de reconnaître que nous ne pouvons plus définir des politiques en ignorant le défi climatique, en ignorant que nous détruisons les conditions de notre survie.

Premier principe : tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour le climat, leur "coût en carbone". Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé.

Deuxième principe : renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions "non écologiques" devront être motivées et justifiées comme "dernier recours".

Nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports. Le Grenelle propose une rupture : je la fais mienne. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports. »

Le changement climatique est le seul domaine à propos duquel l'OCDE n'exprime pas d'avis positif pour les 22 années à venir, dans ses «Perspectives de l'environnement à l'horizon 2030». Elle reconnaît que l'efficacité énergétique s'améliore globalement, mais lance un signal d'alarme quant aux émissions de gaz à effet de serre (GES) mondiales et aux preuves flagrantes du changement climatique en cours.

Selon l'Agence européenne pour l'environnement, les pressions exercées par les transports sur l'environnement continuent de s'intensifier. Des améliorations en profondeur et la définition d'objectifs clairs sont préconisées. (Cf. Article publié par Agence Européenne de l'Environnement en annexe).

Il faut également faire une analyse prospective pour voir si les besoins actuellement croissants de déplacements le seront encore au vu de la crise pétrolière irréversible en cours. Rappelons que la croissance du trafic routier a été un doublement en 20 ans, mais que la croissance du prix du baril a été un quintuplement en 10 ans, **soit une augmentation 12,5 fois plus rapide !..**

Lors de l'enquête publique pour le PLU, fin 2006, la commission d'enquête avait conclu le 26 février 2007, pour le BUE : « *la commission propose à la communauté urbaine d'assurer une concertation avec les riverains et d'élaborer une étude spécifique prenant en compte les impacts habituels d'une infrastructure de ce type : paysage, dessertes communes riveraines, nuisances liées au bruit, environnement et du plan local de circulation.* »,

Analyse du dossier soumis à enquête publique du 11 février au 12 mars 2007

Le dossier soumis à enquête comprend plus de 100 pages, qui est disponible uniquement à la mairie de Saint Priest, ou au Grand Lyon : cela rend difficile son analyse et la participation du public.

D'après le dossier soumis à enquête publique, le projet de BUE s'inscrit dans le cadre d'un projet global de restructuration et de développement du maillage routier, le BUE est en complément du périphérique Nord et du contournement Est de Lyon pour assurer les déplacements de périphérie à périphérie (page 24).

Ce projet BUE, grosse infrastructure routière urbaine, ainsi que le projet global de restructuration et de développement du maillage routier, n'ont jamais fait l'objet d'une étude d'impact globale, ni d'enquête publique d'ensemble.

La concertation se fait uniquement par petits tronçons. Cette méthode de « saucissonnage » permet d'éviter des études approfondies et limite la perception des impacts environnementaux.

Une étude unique sur l'ensemble du projet, et sur la totalité de la zone concernée par le BUE (communes de Vaulx en Velin, Décines, Chassieu, Bron, Saint Priest, Vénissieux) permettrait d'avoir une estimation plus juste.

L'étude d'impact globale « air et santé » mettrait en évidence les effets réels sur la santé et la qualité de l'air de cette infrastructure.

Transport en commun

Les dessertes existantes de transport en commun (T3, ligne 94 et 53) ne sont que des dessertes radiales (du centre vers l'extérieur).

Il était prévu, au Plan de Déplacements Urbains de 1997, de réaliser un axe fort de transport en commun en site propre de périphérie à périphérie (axe A8), sur un tracé équivalent au tracé du BUE : **aucune allusion à cet axe fort n'est faite.**

Le BUE passera par la zone commerciale Portes des Alpes de Bron St Priest, une des plus importantes de l'agglomération, une desserte de qualité en transport collectif faciliterait son accès et éviterait d'augmenter le trafic automobile déjà saturé dans le secteur.

Dans son article de mars 2008, le magazine « Que Choisir » reconnaît le bon fonctionnement du réseau TCL, mais pointe malgré tout une augmentation de la circulation routière de 7%, dû notamment à l'allongement des trajets « domicile-travail ». La réalisation de l'axe A8 permettrait de limiter ces déplacements réguliers en voiture.

L'évaluation du PDU de 1997 fait le constat de la pollution subie (page 12) :

Concernant la pollution atmosphérique, les résultats sont mitigés :

- pour les oxydes d'azote, l'évolution des moyennes annuelles de 1992 à 2001 reflète la quasi-stagnation des émissions liées aux activités humaines pour les sites urbains et industriels. L'introduction progressive du pot catalytique et le renouvellement du parc automobile peuvent expliquer une partie de la baisse observée sur les sites de proximité automobile ;

- pour les poussières, plus particulièrement caractéristiques des véhicules diesel, l'évolution des moyennes annuelles de 1996 à 2001 montre une légère baisse sur les sites de fond (réduction des émissions liées à l'énergie et à l'industrie) mais pas de tendance nette pour les sites de proximité automobiles.

Mais pour ces deux polluants, on constate encore en site de proximité automobile, comme dans la plupart des agglomérations, des dépassements de l'objectif de qualité à atteindre à long terme.

Le PDU 2005 prévoit la réalisation de l'axe A8 :

Page 15 : La réalisation des lignes de rocade de transports collectifs A7 et A8, qui correspondent à un réel besoin des populations, demeure un enjeu fort pour l'Est de l'agglomération.

Page 31 : Il conviendra de poursuivre les études concernant les lignes fortes de rocade prévues à l'est de l'agglomération (A7 et A8), et en préfiguration de ces futures rocades, d'améliorer les lignes actuelles.

Page 41 : La population a compris les enjeux qui sous-tendent la question des déplacements. Elle est prête à modifier ses pratiques, dès lors qu'on lui propose des alternatives crédibles et qu'on l'accompagne dans ce changement.

Page 53 : Améliorer les liaisons en rocade, notamment la 38 et la 52 en préfiguration d'A7 et A8 : échéance PDU

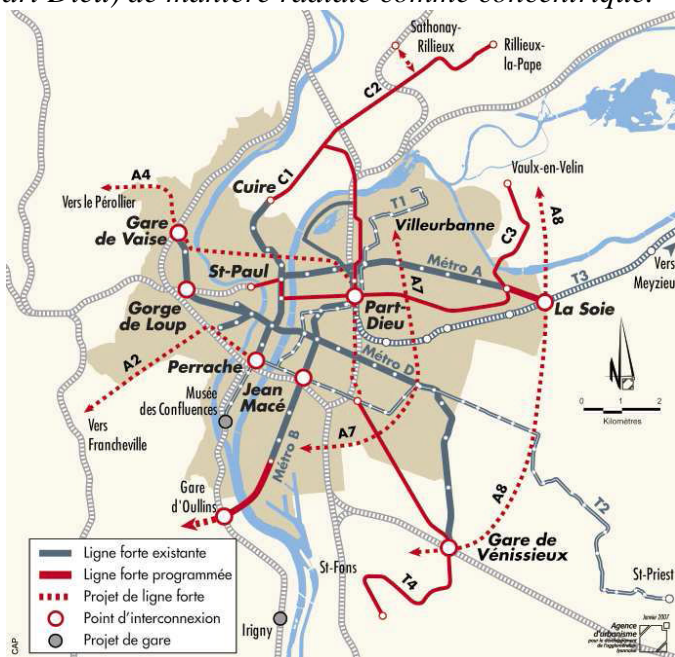
Le PDU de 2005, **comme celui de 1997**, prévoit l'axe A8, mais aucun tracé n'est arrêté.

L'emprise foncière du BUE permettrait de réaliser dans le délai imparti (avant l'échéance du PDU) la réalisation de l'axe A8.

Extrait PADD 2005

Page 62 : Les polarités devront être reliées entre elles : la mise en place de lignes de rocade (type A8) s'avèrera particulièrement nécessaire.

Page 86 : Pour limiter l'usage de l'automobile, il convient d'envisager l'extension et l'optimisation des interconnexions du réseau de transports en commun en site propre. Pour cela, l'armature du secteur Centre doit être complétée par la mise en œuvre des lignes fortes projetées dans le PDU (A2, A4, A6, A7, A8, prolongement du métro vers Oullins et liaison St Paul-Part Dieu) de manière radiale comme concentrique.



Page 56 : La poursuite de la requalification et de la reconversion des sites actuels est une priorité (densification, offre de services), notamment dans l'Est lyonnais dont le paysage est fortement marqué par de grandes zones industrielles aux aménagements vieillissants. Le devenir de la ZI de la Soie – la Rize, dans un secteur en renouvellement par le biais du Carré de Soie et du projet du Boulevard Urbain Est, mérite une attention particulière,

Le TCSP A8 est cité de nombreuses fois dans le PADD, mais le BUE n'est cité qu'une fois, et n'est pas présenté comme un projet indispensable.

La réponse aux besoins réels de déplacements doit se faire prioritairement par des moyens propres (Transports collectifs, modes doux, ...), le mode routier ne devant être utilisé que lorsque les autres modes ne sont pas performants. Le développement des transports collectifs est donc prioritaire pour les rendre compétitifs par rapport à la voiture.

Le budget prévu pour la réalisation du BUE pourrait être transféré en partie sur la réalisation de l'axe A8, prioritaire par rapport à une extension du réseau routier.

Estimation du trafic

Page 20 : les estimations indiquent un trafic futur de l'ordre de **20 000** véhicules par jour en moyenne annuelle sur le BUE à l'horizon **2015**, pour une mise en service en 2011, alors que le projet ne sera pas encore réalisé dans sa totalité.

Page 73 : Les estimations sont faites avec un trafic de 20 000 véh/j.

Page 76 : le trafic pris en compte est de **25 000 véh/j** pour l'ambiance sonore.

Le rapport précise (page 75) que l'urbanisation très importante du secteur rend les calculs **d'estimations de trafic très difficiles**.

Cette urbanisation doit être accompagnée et même précédée de transports collectifs efficaces et de pistes modes doux et de commerces locaux, de manière à éviter l'usage quotidien de la voiture. En 2003, le Grand Lyon annonçait **28000 véh/j** sur le tronçon BUE de Vaulx en Velin (avant la prise en compte des grands projets d'urbanisation de l'Est Lyonnais et du grand stade.

Nous souhaitons avoir les éléments de calcul qui ont abouti à ces estimations : sont-elles faites en prenant en compte le report de voyageurs sur la ligne de TCSP A8 déjà prévu dans le PDU de 1997 et reconduit dans celui de 2005, mais toujours pas réalisée ni planifié, ainsi que le report sur la voie cyclable ? Sur quelle base de prix du carburant a-t-elle été calculée ? De quoi sont constitués ces 20 000 véhicules ? Quelle proportion de VL, de VUL, de PL. Quel impact sur les voiries existantes à 5, 10 et 20 ans pour tous les modes VP, PL, TC, vélo

L'objectif du PDU est de ne pas avoir une augmentation globale des VP + PL. le trafic estimé sur le BUE doit avoir une diminution équivalente sur les autres voiries. Des plans de circulation des secteurs concernés devrait permettre d'identifier les solutions retenues pour compenser le trafic du BUE. Ces plans de circulation ne sont pas soumis à l'enquête publique.

Pour une voirie urbaine aux normes actuelles, on peut raisonnablement avoir entre 1200 et 1400 uvp en heure de pointe et par voie avec :

- uvp = unité véhicule particulier
- VP = véhicule particulier (voiture ordinaire + véhicule utilitaire + véhicule de livraison < 3,5 T)
- PL = Poids Lourd (> 3,5 T)
- 2RM = deux roues motorisées
- $nb\ uvp = nb\ VP + 2 \times nb\ PL + 0,5 \times nb\ 2RM$

Cela permet donc un trafic en jour moyen ouvrable (JMO) de $10 \times (1200 \text{ ou } 1400) = 12000 \text{ à } 14000$ uvp par voie donc, avec 1 voie par sens, cela fait 24000 à 28000 uvp pour une infrastructure bidirectionnelle à 1 voie par sens.

Pour assurer un trafic de 20 000 à 25 000 véh/j, une voirie 2x1voies est suffisante.

Climat, Pollution atmosphérique

Page 19 : les modifications potentielles liées au projet, n'auront pas d'impact significatif sur le climat.

Page 17 : le tableau donnant les mesures faites juillet 2007 pour les teneurs en NO₂/m³ en 5 points différents du tronçon étudié sont toutes identique (36) : comment était prévu le protocole de mesure pour les différents points, et où sont les procès verbaux de mesure correspondants.

Les mesures faites uniquement en juillet ne sont pas représentatives, compte tenu des variations saisonnières importantes. Des mesures des taux de particules (PM) sont nécessaires.

Page 21 : les émissions calculées, à l'horizon 2015 sont évidemment supérieures à zéro, mais aucune compensation n'est proposée. Le **plan de protection de l'atmosphère** préconise une **réduction** de ces émissions.

Page 84 : il est proposé de faire un calcul de concentrations, mais le tableau ne fournit que des quantités émises.

Les seuils à respecter, et mesurés par les capteurs ATMO sont basés sur des concentrations.

Les seuils réglementaires français de surveillance de la pollution par les particules PM (80 et 125 microg/m³) sont régulièrement dépassés. Ces seuils sont par ailleurs notoirement supérieurs aux préconisations de l'OMS faites en 2005 (50 microg/m³ au maximum 3 jours par an). (voir normes et mesures dans le document joint publié par ATMO).

Pour la période de décembre 2007 à février 2008, la station péri urbaine de Genas (page 17 - la plus proche du secteur d'étude) a mesuré 11 fois un taux supérieur à 80 microg/m³, avec une pointe à 146 microg/m³ le 14 février 2008. Cette même station a mesuré sur cette même période un taux de particules PM supérieure à 50 microg/m³ pendant 31 jours, soit **44 fois plus que les préconisations de l'OMS.**

Ce projet BUE aura pour conséquence d'augmenter les capacités du réseau routier et d'encombrer les voiries lyonnaises de véhicules en transit qui n'ont rien à y faire.

Le fait de faciliter l'efficacité du transport individuel favorise l'étalement urbain, et augmente les besoins de déplacements, justifiant à nouveau des voiries supplémentaires.

Le BUE ne fera qu'appeler davantage de circulation routière et donc **fera croître la pollution atmosphérique** et les **émissions de gaz à effets de serre** due à l'usage de l'automobile (voitures particulières et camions).

Ce projet va à l'encontre de la Loi de programme N°2005-781 exigeant une division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Ce projet est incompatible avec les orientations :

- *du plan des déplacements urbains,*
- *du plan de protection de l'atmosphère,*

Le projet se traduira par des impacts humains et environnementaux irréversibles sur le territoire communautaire.

L'objectif de toutes les lois et préconisations récentes est de réduire le trafic automobile (cf Plan de Protection de l'Atmosphère, ...) alors que la réalisation du BUE telle que prévue contribue à un objectif opposé.

Méthode d'appréhension d'un projet d'infrastructure de transport

Un rapport « Infrastructures de transport, mobilité et croissance - La Documentation française » est paru en aout 2007.

L'objet de ce rapport est d'éclairer les autorités et le public sur les relations entre les choix d'infrastructures de transport et la croissance économique.

Ce rapport préconise fortement l'application systématique du calcul économique, spécialement de l'Analyse Coûts Avantages (ACA), aux décisions publiques relatives aux transports. Il s'agit alors d'une ACA ambitieuse parce que généralisée, prenant en compte non seulement les éléments économiques habituels, mais aussi l'environnement et l'effet de serre, l'aménagement du territoire...

Dans le dossier soumis à enquête publique, aucune ACA (ou équivalent) n'est proposée.

Une telle ACA appliquée au projet global du BUE permettrait de prendre de meilleures décisions, dans l'intérêt général de tous.

Dans les études prospectives du Grand Lyon, l'agglomération devrait accueillir dans les prochaines décennies environ 300 000 habitants supplémentaires, une bonne part de ces habitants serait installée dans l'Est lyonnais.

Des études sérieuses sur leur installation, et leur moyen de se déplacer doit se faire en prenant en compte l'expérience du passé et les résultats d'une prospective sur l'avenir, afin d'anticiper la réalisation des infrastructures de transport adaptées et durables.

Conclusions

A l'issue de l'analyse du dossier soumis à l'enquête publique, nous constatons :

- Qu'une étude d'impact globale, couvrant l'ensemble du projet n'est pas réalisée
- Qu'un plan de circulation des secteurs concernés n'est pas proposé
- Que les calculs des estimations de trafic ne sont pas fournis
- Que les estimations en concentrations de pollution ne sont pas fournies
- Qu'aucune mesure de compensations n'est proposée (transport en commun, réduction de voiries, ...) vis-à-vis des émissions calculées
- Qu'une Analyse Coûts Avantages (ACA) n'est pas faite pour éclairer les décisions
- Que l'arrivée d'habitants supplémentaires en quantité très importante n'est pas prise en compte
- Que les problèmes du réchauffement climatique lié au Gaz à Effets de Serre et de la pollution urbaine ne sont pas pris en compte dans la réflexion.
- Que des alternatives au « tout routier » ne sont pas recherchées pour répondre aux besoins de déplacement sur la première couronne Est
- Qu'aucune allusion n'est faite au projet TCSP A8 (malgré PDU 2005 et PADD 2005)
- Que la population n'a pas été associée aux décisions
- Que Le Comité consultatif des déplacements urbains n'a pas été consulté
- ...

Nous demandons donc qu'un groupe de travail local type « Grenelle de l'environnement » composé de collèges complémentaires (collectivités territoriales, ONG, associations locales, employeurs et salariés) soit créé pour adapter les objectifs du projet initial à l'intérêt général prenant en compte la réglementation vis-à-vis de la pollution, ainsi que les engagements de la France quant aux émissions de Gaz à Effets de Serre.

Ce groupe (au nom de la charte de l'environnement introduite dans la constitution) doit être accepté par le Grand Lyon qui a la maîtrise d'ouvrage du BUE

Les résultats de ce groupe de travail ne valideront probablement que la nécessité de réalisation sur toute la longueur du « BUE », de Vénissieux à Vaulx en Velin Village, d'une voirie au profil constant : 2x1 voies pour les véhicules routiers + modes doux + 2x1 voies TCSP (Axe A8)

Nous ne pourrons pas dire que nous ne savions pas !

Pièces jointes :

Pollution atmosphériques par les particules – ATMO mars 2008

Normes françaises et recommandation OMS, et Mesures ATMO de 12/2007 à 02/2008

Doc PPA Remarques sur les transports E.Luca Expert Consultant en Ingénierie des Transports

Poursuite du tout routier - E.Luca Expert Consultant en Ingénierie des Transports

Effets de serre et ressources énergétiques (DARLY novembre 2007)

Extrait bilan COPARLY 2004/2006

Article publié par Agence Européenne de l'Environnement sur les émissions du secteur des transports