

Analyse de la pertinence d'un nouveau tronçon périphérique sur le Grand Lyon vis à vis des enjeux politiques et climatiques

Bien qu'intervenant principalement sur les thématiques liées à la préservation des milieux naturels et de la biodiversité, la FRAPNA Rhône est également concernée par la préservation du climat et a souhaité rédiger un avis afin de d'étudier la cohérence d'un projet de périphérique à l'Ouest de Lyon vis à vis des enjeux que nous connaissons sur l'évolution du climat de l'Agglomération Lyonnaise et des différents accords concernant les réductions d'émissions de gaz à effet de serre.

Les enjeux liés à l'évolution du climat

Les émissions de gaz à effet de serre dû notamment aux activités humaines entraînent un dérèglement du climat. Ce constat aujourd'hui unanimement partagé a amené la France à s'engager à réduire de 75 % ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050¹. Cet objectif implique une réaction forte des décideurs à l'échelle locale.

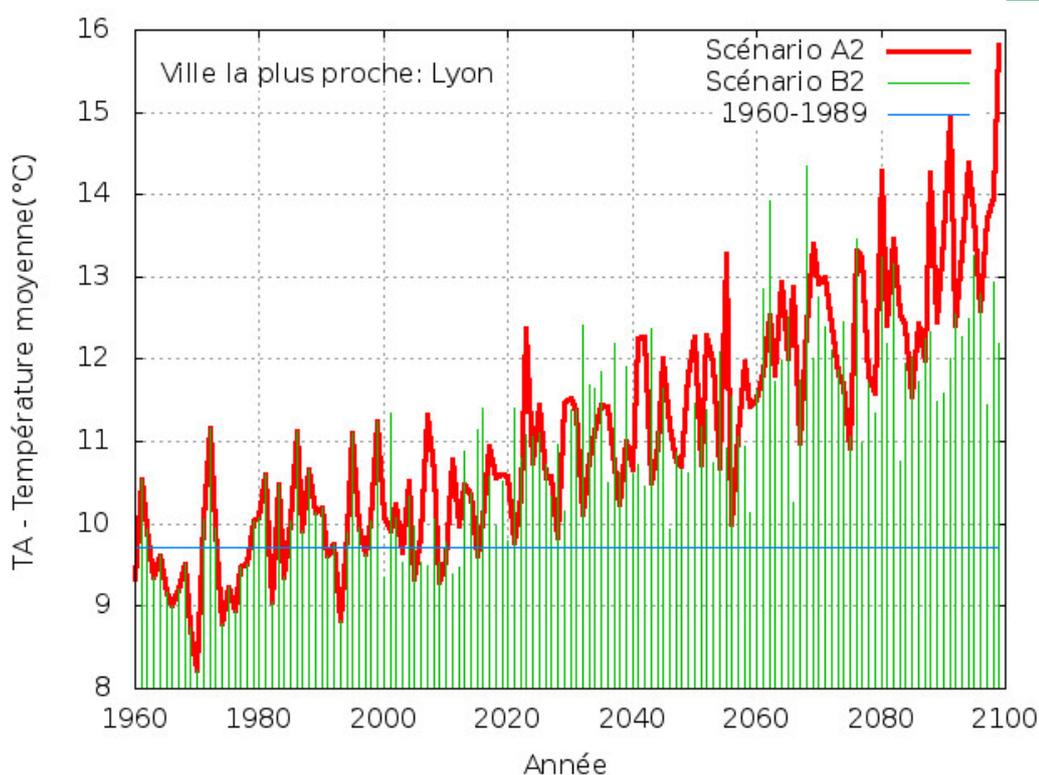
L'aménagement du territoire constitue une variable majeure dans la lutte contre le dérèglement climatique permettant d'agir sur nos productions de gaz à effet de serre et ainsi désamorcer l'augmentation globale des températures et la multiplication des phénomènes extrêmes auxquels nous assistons.

1 Loi POPE de juillet 2004, repris dans l'article 2 de la loi Grenelle 1 "La lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités. Dans cette perspective, est confirmé l'engagement pris par la France de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050."

La communauté scientifique dresse aujourd'hui un constat quasi-unanime concernant la situation climatique liée aux émissions de GES. Cet accroissement de la concentration en GES a provoqué une élévation de la température moyenne globale de 0,74°C entre 1906 et 2005 (GIEC 2007). En France, et en Rhône-Alpes où les effets du réchauffement climatique sont particulièrement importants, le réchauffement constaté est de 0,95°C au cours du XXe siècle.

Les projections de l'évolution du climat présentées dans le quatrième rapport d'évaluation du GIEC laissent supposer une augmentation de la température moyenne du globe en 2100 comprise entre +2°C et +6°C suivant le niveau d'ambition de la politique mise en œuvre au cours des décennies à venir. Des études récentes du GIEC démontrent qu'actuellement nous nous situons au-delà du pire scénario envisagé en 2007.

Les conséquences globales du réchauffement climatique sont bien connues : augmentation du niveau de la mer, progression des épisodes de sécheresse... Il en résulte pour la région lyonnaise des changements majeurs **pour les productions agricoles** à fort besoin en eau (arboriculture, fourrages, céréales et oléo-protéagineux) remettant sérieusement en cause disponibilité de produits locaux non adaptés aux épisodes de sécheresses. Les conséquences pour **les milieux naturels et la biodiversité** impliqueraient la **disparition d'espèces liées aux milieux aquatiques** et au climat continental.

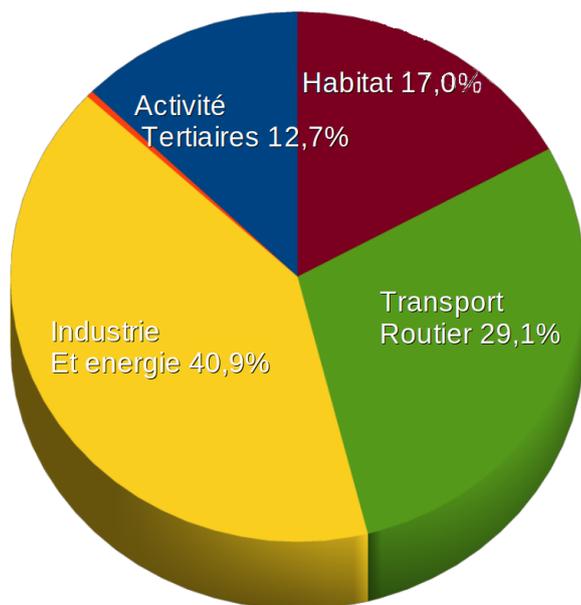


Simulateur ONERC pour l'évolution des températures moyennes à Lyon d'ici 2100
scénario A2 : intensif,
scénario B2 : modéré

Les transports, un secteur crucial sur lequel il est essentiel d'agir

Alors que certains secteurs (industrie, habitat...) ont connu depuis 1990 des baisses notables des émissions de CO₂, le transport routier n'a pas atteint les réductions d'émissions observées dans ces autres secteurs (- 11,4 % pour l'ensemble des secteurs entre 1990 et 2011), mais augmenté de 8,4%. (CGDD, 2012)

Situation Lyonnaise et plan climat



Répartition des émissions de CO₂ au sein du Grand Lyon par secteur en 2003 (COPARLY, 2006)

Par sa forte densité humaine, le territoire Grand Lyonnais génère une production majeure de Gaz à Effet de Serre à l'échelle nationale. Le territoire s'est doté en 2007 d'un plan climat visant à évaluer les émissions de GES sur l'agglomération et mettre en place une politique de réduction de ces émissions. L'objectif minimum retenu par le grand Lyon est une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et de 75 % d'ici 2050. Cette démarche ambitieuse est un atout pour le territoire, si les mesures qu'il préconise s'appliquent de manière concrète ! Notons que parmi les principaux secteurs de production de CO₂, les transports arrivent en deuxième position avec près d'un tiers des émissions qui y sont liées. Les déplacements

routiers en sont les principaux contributeurs en représentant 95% des émissions du secteur transport.

Selon le plan climat, on note sur le Grand Lyon un allongement des trajets lié à des lieux de résidence se situant de plus en plus loin. Si à l'échelle de l'hyper centre, les émissions diminuent, celles se situant en périphérie augmentent. Elles impliquent une production individuelle de CO₂ bien plus importante pour les habitants de la périphérie que ceux du centre.

Les prévisions du scénario de référence sur l'évolution des émissions liées au transport prévoient en effet une augmentation de 12,5% entre 2000 et 2020 dont les causes sont l'évolution de la démographie et l'allongement des distances !

Il conviendrait de mettre à disposition des grands lyonnais des première et deuxième couronnes des transports en commun performants afin de réduire l'utilisation de la voiture individuelle. Or mise en service d'une nouvelle voie rapide viendra inéluctablement renforcer l'utilisation de la voiture en périphérie ouest et ainsi accroître les disparités dans la production de CO₂ entre habitants du centre et du grand ouest lyonnais.

Le plan climat souligne la difficulté de réduire de 20% les émissions de CO₂ d'ici 2020, le seul développement des transports en commun ne permettant de réduire ces émissions que de 9%. Selon le plan climat cet objectif de -20% ne peut être envisageable qu'en réduisant l'usage de la voiture !

Les études fournies par les maîtres d'ouvrage défendent que le projet actuel n'occasionne pas d'émissions de gaz à effet de serre supplémentaire (hormis lors de la construction). Or rappelons que l'objectif du plan climat n'est pas de stabiliser les émissions mais bien de les réduire de manière significative. En réalisant ce projet, dont le coût est supérieur à 2 milliards d'euros, qui ne permet pas d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de CO₂

et qui au contraire favorise l'usage de la voiture dans l'ouest Lyonnais, nous sommes confrontés à une contradiction forte entre aménagement du territoire et climat dans le Grand Lyon. à une contradiction forte entre aménagement du territoire et climat dans le Grand Lyon.

"des mesures portant sur la densification et la limitation de l'usage de la voiture doivent être envisagées. Elles devront être suffisamment ambitieuses pour gagner les 11 % supplémentaires à l'atteinte des "3 x 20" d'ici 2020. Ces mesures seront de nature à modifier profondément les habitudes de déplacements et les comportements des Grands Lyonnais."

Plan climat du Grand Lyon, 2009

Enjeux énergétiques

De tous bords, les énergéticiens tirent la sonnette d'alarme sur la disponibilité et l'évolution du prix de la ressource en pétrole.

Le secteur du transport en France, est fortement dépendant du pétrole, à plus de 95 %. En 2010, l'INSEE nous rapporte qu'un ménage paie 1300 € de carburant par an. Le prix de ce carburant augmente d'année en année, de 5 % /an en moyenne (source DGEC). Ce renchérissement du prix de l'énergie fossile conduit à un accroissement du taux de précarité énergétique : on compte aujourd'hui en France 9 millions de personnes déclarées en situation de précarité énergétique.

Quelle serait la situation en 2025, lorsque les travaux du périphérique ouest lyonnais seront terminés ? Si la tendance se poursuit, 5 % d'augmentation du prix des carburants amène le prix du litre d'essence à 2,85 €, la facture de combustible d'un ménage qui effectuerait les mêmes déplacements qu'aujourd'hui passerait alors à plus de 2700 €/an. Dans un tel contexte le modèle de la voiture individuelle pour les déplacements au quotidien sera de moins en moins adapté pour les foyers aux ressources modestes.

L'investissement dans les infrastructures de transport doit prendre en compte cette mutation de la mobilité qui touche avant tout les populations fragiles. Or les projets routiers qui seront réalisés dans les décennies à venir bénéficieront vraisemblablement avant tout aux ménages les plus aisés.

Comment parvenir au facteur 4 en 2050 ?

L'ensemble des acteurs de l'énergie sont aujourd'hui d'accord avec ce principe : la meilleure énergie est celle que l'on ne consomme pas. Ainsi l'économie d'énergie est un principe fondamental à appliquer dans l'ensemble des secteurs qui en consomment. Le souhait partagé de réduire d'ici 2050 de 75% nos émissions implique des mesures fortes sur l'ensemble des secteurs : dans le bâtiment, l'agriculture, l'industrie et les transports.

Le Grenelle de l'environnement a acté que le "paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières" doit laisser désormais place au modèle de "développement intégré, multimodal", dans lequel la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours.

Avec 1/3 d'émissions de CO₂ liées aux transports sur le Grand Lyon, il est indispensable de repenser totalement la circulation automobile dans la ville et sa périphérie afin d'assurer un report modal vers les transports en commun, le vélo et la marche.

Pour cela, le reclassement des autoroutes urbaines en boulevards urbains et le développement des transports en commun et du ferroviaire sont impératifs afin de réduire l'attractivité automobile au profit des autres modes. Au delà des enjeux climatiques la fin des autoroutes en ville permettra de retrouver un air sain et un cadre de vie restauré pour les riverains dans une situation où l'on peut estimer à plusieurs dizaines de milliers les maladies et décès liés aux pollutions atmosphériques sur l'agglomération.

Par ailleurs, la mise en place de nouveaux transports en commun (lignes express, tram train, bus à haut niveau de services) contribuent à renforcer l'image durable et innovante de l'agglomération et permet aux populations de tous niveaux de revenus de se déplacer sans les contraintes de l'automobile.

Rappelons enfin que la situation ferroviaire autour de Lyon est fortement dégradée avec une saturation des TER, l'impossibilité d'accueillir de nouveaux trains en gare de la Part-Dieu, un dimensionnement insuffisant des gares lyonnaises pour les voyageurs, l'isolement de la gare Saint Paul avec le reste du réseau ferroviaire...

La résolution du nœud ferroviaire lyonnais est une priorité pour assurer la mobilité durable dans et autour de l'agglomération.

Conclusion

Il est évident que la construction d'un nouveau périphérique dédié avant tout à l'automobile ne permettra en rien de réduire nos émissions de CO₂. Par effet d'éviction, ce projet au coût supérieur à 2 milliards vient en substitution d'autres projets de transports susceptibles de réduire les émissions du territoire. Pire, en permettant de se déplacer plus rapidement, il augmentera les distances de trajets et contribuera ainsi à renforcer l'étalement urbain.

Afin de concilier transport et climat nous proposons :

- d'étudier le déclassement des autoroutes urbaines sans proposer de "nouvelles voiries compensatoires"
- maîtriser l'usage de la voiture en ville en dimensionnant les voiries et les stationnements pour des niveaux de pollution, de bruit et de cadre de vie acceptables pour les riverains
- résoudre le nœud ferroviaire lyonnais afin de faciliter les trajets domicile-travail depuis l'extérieur et la périphérie de l'agglomération
- développer des transports en commun performants (prolongement des lignes de métro, multiplication des lignes express, tram-train, mise en service des bus à haut niveau de services...) avec des horaires de services prolongés
- mettre en place des itinéraires cyclables et piétons continus et sécurisés depuis l'Ouest Lyonnais jusque dans le cœur de l'agglomération

Retrouvez ce document sur notre site www.frapna-rhone.org