



CAHIER D'ACTEUR n°19

Contribution des associations environnementales au débat public



Arthropologia, FRAPNA, FNE, SERA

Nos associations ont pour objet l'étude, la protection et la sensibilisation aux thématiques environnementales. Elles réalisent par ce cahier d'acteur une analyse de ce projet de périphérique sur sa pertinence vis à vis des enjeux d'aménagement du territoire, notamment ceux liés à la conciliation entre besoins de transports et préservation des milieux naturels, du climat et de la qualité de l'air.

Contact :

Jean Paul Lhuillier

Référent Transport FRAPNA/FNE

22 rue Edouard Aynard

69100 VILLEURBANNE

Tél. : 04 37 47 88 50

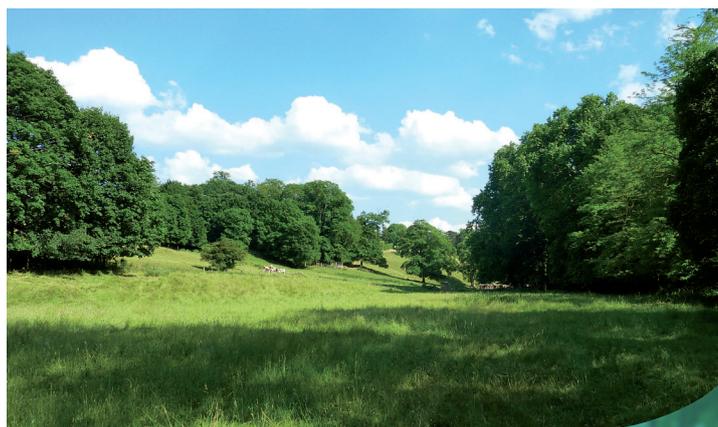
fne-tmd.jplhuillier@laposte.net

www.frapna.org

La question des déplacements et du transport des marchandises est cruciale pour l'aménagement du territoire de la métropole lyonnaise. Les infrastructures permettent des liens entre les personnes, l'accès pour chacun à son travail ou ses loisirs et les activités des entreprises. Le mode « voiture solo » est dominant et toujours favorisé, au détriment du développement des autres modes. En y ajoutant le quasi monopole du transport routier pour les marchandises dans les aires urbaines, on constate depuis des décennies l'explosion de l'offre routière, souvent au détriment des autres offres.

Les années 2000 marquent une prise de conscience des enjeux liés à l'énergie, au climat, aux pollutions et à la biodiversité. Il est indispensable de considérer ces éléments environnementaux comme des fondamentaux pour les projets d'aménagements. C'est l'objectif des Lois Grenelle.

Pour nos associations, la réalisation d'infrastructures doit répondre à la fois aux besoins humains et environnementaux, ceci dans une logique d'intérêt général et de projection à long terme. Les infrastructures d'aujourd'hui façonnent la ville de demain. Nous militons pour un aménagement du territoire qui anticipe les différents enjeux et assure à tous mobilité et santé dans un cadre de vie préservé qui donne sa place à des espaces naturels et agricoles de qualité.



Pour une agglomération qui concilie transports et environnement



Il est indispensable d'orienter l'aménagement du territoire pour répondre aux enjeux qui s'imposeront à l'agglomération parmi lesquels l'évolution du climat, la qualité de l'air et des milieux naturels sont des éléments incontournables.

Les besoins en offre déplacement / transport de l'ouest lyonnais sont réels. Les dessertes ferroviaires et par bus lorsqu'elles existent, sont encore peu utilisées par les populations qui préfèrent la voiture pour les différents trajets qu'elles sont amenées à effectuer. Des alternatives performantes peuvent influencer sur les habitudes de déplacement et inciter les automobilistes à d'autres modes plus respectueux de l'environnement.

Simultanément, pour les déplacements courts entre 0 et 5 km l'usage de la voiture est toujours majoritaire (51 % selon une étude de l'ENTD en 2008). Le taux des marchandises expédiées ou déposées en poids-lourds est aussi largement dominant.

La très forte artificialisation des sols dans l'agglomération lyonnaise, la situation d'urgence climatique à laquelle nous sommes confrontés à l'échelle mondiale et les dépassements réguliers des seuils de pollutions de l'air observés dans le Grand Lyon doivent nous amener à des changements radicaux dans notre manière de penser l'aménagement du territoire.

L'ARTIFICIALISATION DES SOLS AU DÉTRIMENT DE L'AGRICULTURE, DES PAYSAGES ET DE LA BIODIVERSITÉ

L'aménagement de l'espace est aujourd'hui basé sur une expansion constante des milieux urbains qu'il est urgent de modérer. Le Grand Lyon présente un taux d'artificialisation des

plus importants avec plus de 130 ha d'espaces naturels et agricoles disparaissant chaque année. Cette situation prive l'agglomération de ses espaces agricoles de proximité et détériore le cadre de vie des populations. Elle entraîne de plus la disparition de nombreuses espèces d'oiseaux, mammifères, plantes, insectes pour lesquels les effectifs sont en forte chute. A titre d'exemple, le blaireau, espèce commune en France est en voie de disparition de nombreux secteurs du Grand Lyon en raison de la disparition de son habitat et de la dégradation des corridors écologiques

Il est dans cette perspective essentiel de promouvoir des projets peu consommateurs d'espaces aussi bien dans leur emprise directe que par les conséquences qu'ils peuvent générer sur les espaces annexes.

Le développement d'une socio-économie facilitant plus de proximité dans nos échanges permet de maintenir des territoires dynamiques sans imposer la création de voiries destructrices de l'environnement.

LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE, UNE SITUATION BIEN RÉELLE POUR LAQUELLE IL EST URGENT D'AGIR

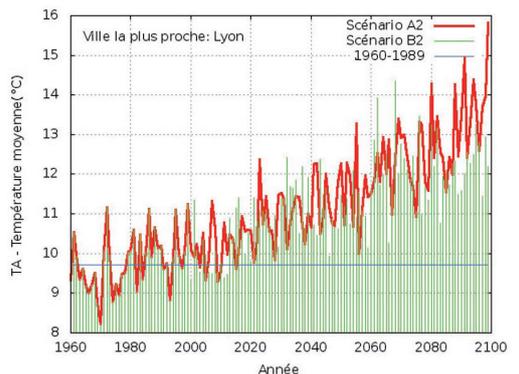
Les projections de l'évolution du climat laissent supposer une augmentation des températures moyennes en 2100 de 2 à 6°C selon les scénarios en France. Des études récentes démontrent qu'actuellement nous nous situons au-delà du pire scénario envisagé par le GIEC.

L'union européenne et ses états membres se sont engagés à une réduction de 20% d'émissions de GES (gaz à effets de serre) d'ici 2020 (objectif 3 x 20) et de 80% d'ici 2050. Afin de parvenir à ces objectifs, le Grand Lyon s'est doté d'un plan climat.

Ainsi, sur ce territoire, 29% des émis-

sions de CO₂ sont actuellement produits par les transports et très majoritairement par la voiture individuelle. Le plan climat du Grand Lyon 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 !

Dans le Rhône, les conséquences de ce réchauffement est déjà ressenti avec des épisodes de sécheresse estivale de plus en plus réguliers et l'arrivée de certaines espèces méditerranéennes.



■ Simulateur ONERC pour l'évolution des températures moyennes à Lyon d'ici 2100
Scénario A2 : intensif - Scénario B2 : modéré

INSATISFAISANTE SUR LYON

Les forts épisodes de pollution atmosphériques sont réguliers dans l'agglomération et entraînent un contentieux avec l'Europe pour le dépassement des seuils d'émissions de microparticules principalement celles liées aux émissions des véhicules Diesel. Alors que le Centre International de Recherche sur le Cancer et l'Organisation Mondiale de la Santé ont récemment pointer la dangerosité et le caractère cancérigène des particules fines issues des moteurs Diesel et que 42 000 décès prématurés par an sont imputés en France aux pollutions atmosphériques, la construction de nouvelles voiries représente un risque non négligeable pour la santé des riverains.

Non à la construction de nouvelles voies rapides, oui à l'optimisation de l'existant et au développement des offres alternatives

Alors que les TER sont saturés, que les lignes de la Gare Saint Paul souffrent de leur isolement avec le reste du réseau ferroviaire lyonnais et que les potentiels de développement des lignes de Bus (BHNS ou Omnibus) et d'autres modes doux (vélo, marche...) sont multiples, la mise en place d'une nouvelle infrastructure à caractéristiques autoroutières fait reculer à plus tard les alternatives qui permettraient de rendre moins captives de l'automobile les populations de l'Ouest Lyonnais.

L'accentuation des problématiques environnementales est d'autant plus importante puisque le TOP est conditionné à la création d'un contournement autoroutier de Lyon !

LES VOIES RAPIDES, ACCÉLÉRATRICES DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

Alors que l'ouest lyonnais est l'espace présentant le plus de continuités écologiques, les échangeurs viennent s'installer dans les vallons qui sont des espaces privilégiés et indispensables aux déplacements de la faune sauvage. et au maintien de réservoirs de flore. Leur emprise constitue une dégradation irréversible de ces corridors reconnus dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise et bientôt dans le Schéma Régional de Cohérence Écologique issu des Lois Grenelle. L'analyse des corridors existant nous permet d'affirmer qu'un minimum de 5 corridors seront impactés par l'infrastructure.

Au delà de l'emprise directe des voiries, la diminution des temps de trajets engendrés par le TOP viendra renforcer l'urbanisation des Monts du Lyonnais, territoire présentant une forte valeur patrimoniale. Cette voirie repousse à plus loin les limites de la ville au

détriment des paysages, de la biodiversité et du cadre de vie des Grand Lyonnais.

Enfin, si les passages souterrains économisent de l'espace, quel sera le devenir des millions de mètres cube de matériau extraits du tunnel dont la qualité médiocre rend difficile leur valorisation ?



Carte des corridors écologiques reconnus dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise

INCOMPATIBILITÉ MARQUÉE ENTRE CRÉATION DE NOUVELLES VOIRIES URBAINES ET CLIMAT

La création d'une nouvelle voie rapide viendra inévitablement créer de nouvelles circulations et ainsi augmenter la production de GES. Les objectifs de réduction d'émission sont intenable avec la réalisation d'une telle infrastructure qui fait la part belle à l'utilisation de la voiture individuelle et ne permettra pas de réduire le seul poste de production de CO2 en augmentation dans le Grand Lyon.

Pourtant d'après le Plan climat du Grand Lyon paru en 2009 :

« ... 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. »

Il y a des solutions alternatives au projet

Afin de concilier des transports respectueux de l'environnement avec les enjeux économiques et sociaux de l'agglomération, nous proposons :

- Maitriser l'usage de la voiture en dimensionnant les voiries et les stationnements pour des niveaux de pollution, de bruit et de cadre de vie acceptables pour la population
- Développer des transports en commun performants (prolongement des lignes de métro, multiplication des lignes express, tram-train et TER, mise en service de lignes avec des bus à haut niveau de services...) et des horaires de services prolongés
- D'étudier le déclassement des autoroutes urbaines sans proposer de « nouvelles voiries compensatoires »
- Mettre en place des itinéraires cyclables et piétons continus et sécurisés dans l'Ouest Lyonnais et depuis l'Ouest Lyonnais jusque dans le cœur de l'agglomération
- Résoudre le nœud ferroviaire lyonnais afin de faciliter les trajets domicile-travail depuis l'extérieur et la périphérie de l'agglomération
- Développer un aménagement du territoire avec une socio-économie permettant plus de proximité dans nos échanges (travail, étude, santé, loisirs...).

Conclusion



Le projet de tronçon ouest du périphérique n'est pas compatible avec les enjeux de préservation des espaces agricoles et naturels de proximité dans la métropole lyonnaise, les orientations transport déclinées dans le plan climat du Grand Lyon et les actions de lutte contre la pollution atmosphérique qu'il conviendrait d'engager.

Nous demandons la mise en place de scénarios alternatifs à l'utilisation de la voiture et le lancement en urgence d'un débat public sur le nœud ferroviaire lyonnais (NFL).

La mise en place d'une politique d'aménagement du territoire en cohérence avec des déplacements / transports diminuant fortement la part (tant en % qu'en absolu) des véhicules motorisés à énergie fossile, la mise en place de projets alternatifs conciliant la viabilité économique des territoires, la mobilité des populations, la santé publique et la préservation de l'environnement sont possibles. Nous appuierons toutes les démarches de requalification des autoroutes urbaines en boulevards urbains sans les conditionner à la création de nouvelles voiries.

