



DEPLACEMENTS CITOYENS avec vous

association loi de 1901

bulletin n° 10 – Janvier 2007

VOEUX POUR 2007

Nous allons vivre en campagne électorale permanente tout ce semestre.

C'est le temps du rêve et celui des promesses. C'est aussi le temps du débat et parfois le temps d'échanges plus approfondis.

Rappelons nous le référendum 2005 sur l'Europe : jamais auparavant les Français ne s'y étaient autant intéressés. Souhaitons nous donc déjà une floraison de débats constructifs, dans le respect des différences qui apparaissent légitimement dans les pays qui se veulent démocratiques.

Pour le secteur des transports et déplacements dans lequel nous oeuvrons, quels vœux formuler ?

Les enjeux y sont majeurs, déjà parce que le pétrole est rare et cher et que nous en sommes dépourvus, mais surtout parce que son utilisation immodérée est une des causes premières du réchauffement planétaire. C'est le secteur économique qui émet aujourd'hui en France le plus de gaz carbonique, et dans lequel nous sommes l'un des pays les moins exemplaires (voir page 2).

Le rapport rendu en avril 2006 par une mission parlementaire sur l'effet de serre, souligne :

“ Le changement climatique constitue la plus grande menace du XXIème siècle. Il est donc non seulement nécessaire d'agir, mais il faut agir vite . Nous voulons donc, toutes tendances politiques confondues, lancer un cri d'alarme . Si l'on n'est pas capable d'inventer une économie sobre en carbone, on ira droit dans le mur. “

Alors, pour ne pas aller dans le mur, et surtout en pensant aux générations futures, souhaitons nous les uns aux autres l'ouverture d'esprit, et parfois le courage, de changer notre vision des choses et nos pratiques.

Et formulons le même vœu pour tous ceux qui vont solliciter nos suffrages.

Jean Murard

L'ETAT S'EXPRIME SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

Les orientations annoncées le 4 décembre 2006 par l'Etat marquent un infléchissement de sa politique, en direction des propositions de Déplacements Citoyens (voir notre bulletin d'information N° 9) et de la plupart des associations et collectivités territoriales qui se sont exprimées lors du débat public.

L'Etat renonce ainsi, au moins pour 5 ans, à l'élargissement à deux fois 4 ou 5 voies des autoroutes A 7 et A 9.

Il affirme aussi vouloir donner la priorité au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime, avec notamment :

- l'accélération des études sur la partie Sud du contournement ferroviaire de Lyon, afin d'arrêter son tracé avant le lancement de l'enquête publique sur la partie Nord, prévue en 2008
- la poursuite du projet ferroviaire Lyon-Turin en vue de son lancement en 2010
- le lancement des contournements ferroviaires de Nîmes et Montpellier en 2008
- le lancement du débat public sur la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan en 2008
- l'aménagement des ports fluviaux dans le cadre du plan Rhône
- le lancement d'autoroutes de la mer.

Enfin, l'Etat élaborera pour fin 2007 un plan d'action publique national de réduction des émissions de gaz à effet de serre, s'inscrivant dans l'objectif de leur division par 4 à l'échéance 2050. Voilà au moins de bonnes intentions.....

BON VENT À LEA

L'inauguration de LEA, la 3ème ligne de tram de notre agglomération, a eu lieu le 27 novembre sur fond de grève aux TCL et de polémique entre les autorités publiques locales et l'Etat. Ce dernier n'avait pas encore le jour J versé au Sytral le moindre centime des 50 millions d'euros promis dans le cadre du contrat d'agglomération signé en 2003.

Cette ligne de 14,6 km entre La Part Dieu et Meyzieu passe par La Soie, où elle sera bientôt en correspondance avec la ligne A de métro prolongée.

Avec des arrêts espacés en moyenne de 1,6 km, elle devrait effectuer son trajet en 25 minutes, à une vitesse commerciale de 35 km/h, deux fois meilleure que celle de ses deux grandes sœurs. Six de ses stations comportent des parcs relais d'une capacité totale de près de 1200 places.

Même si certaines des options prises pour sa construction sont critiquables, son grand mérite est d'avoir rendu vie à l'infrastructure du Chemin de Fer de l'Est, qui tombait en friche....et que les élus ont eu la sagesse de ne pas reconverter en voie routière.

Nous lui souhaitons donc un franc succès. **Bon vent à Lea !**

FACE AU RÉCHAUFFEMENT PLANÉTAIRE QUELS TRANSPORTS ?

Notre débat sur le thème : « Face au réchauffement planétaire, véritable enjeu de civilisationQuels transports ? » s'est déroulé le 21 novembre 2006 à Villeurbanne en présence de plusieurs élus, dont M. Jean Charles KOHLHASS, Conseiller Régional.

Après un exposé très documenté d'un de nos adhérents, Pierre TRAMBOUZE, ancien directeur de l'IFP Lyon (Institut Français du Pétrole) sur le changement climatique, Jean MURARD a présenté les grandes lignes des propositions de Déplacements Citoyens sur la politique de transports dans les vallées du Rhône et de la Saône (un résumé de ces propositions a été inséré dans notre Bulletin N° 9 d'octobre 2006).

APRES KYOTOCAP VERS 2050 par Pierre Trambouze

En 1997, le Protocole de Kyoto a fixé pour la première fois un objectif international de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Dans ce cadre, la France s'est engagée à maintenir en 2010-12 ses émissions globalement au niveau de 1990.

Cet engagement de la France a été adopté après comparaison des émissions de GES par les divers pays industrialisés divisées par le nombre d'habitants (émissions per capita). Dans cette comparaison la France se range à la 50^{ème} place, avec 8,7 t équivalent CO₂ par habitant en 2000. Cette place honorable est due au fait que la France utilise très largement l'énergie nucléaire pour la production d'électricité.

Par contre, si on considère le secteur des transports, la position de la France est beaucoup moins exemplaire, en affichant une production de 2,4 t CO₂ par habitant et par an (0,65 t C), au quatrième rang mondial ex-aequo avec l'Espagne, derrière les Etats-Unis, le Canada et l'Australie.

Plus récemment le gouvernement français a fixé un nouvel objectif pour la réduction des GES pour 2050, en prolongement du protocole de Kyoto : le total des émissions de GES devrait être divisé par un facteur 4, en admettant que les pays en voie de développement atteindront alors le même niveau d'émissions de GES que les pays industrialisés. Cette convergence des niveaux d'émissions a été implicitement revendiquée par les pays en voie de développement lors de la récente conférence de Nairobi (novembre 2006).

Un calcul simple, tenant compte de l'accroissement prévu pour la population mondiale, conduit à ce facteur 4 pour la France. En effet, en retenant des hypothèses simplifiées et en se limitant au seul CO₂, le raisonnement est le suivant :

- selon le GIEC*, si la concentration atmosphérique en CO₂ pouvait rester égale ou inférieure à 450 ppm, la croissance de la température moyenne se limiterait dans une fourchette comprise entre 1,5 et 3,9°C. Cet objectif de 450 ppm est sans doute le plus bas qu'on puisse se fixer puisque nous sommes aujourd'hui à 382 ppm avec une croissance proche de 2 ppm par an.

- pour stabiliser à 450 ppm en 2050, il faudra avoir réduit les émissions annuelles mondiales à 4,5 Gt de carbone, soit, pour une population prévue pour 2050 de 9 milliards d'habitants, 0,5 t de carbone par habitant et par an. On doit noter que ce niveau d'émissions par habitant et par an a déjà été dépassé par la Chine, qui en 2000 affichait un taux de l'ordre de 0,7 t C par habitant et par an.

La France, avec 70 millions d'habitants en 2050, aurait droit, pour une répartition proportionnelle au nombre d'habitants, à 35 Mt de carbone, à comparer aux émissions actuelles (110 Mt C, CO₂ seul hors UTCF**). Ramenée à l'habitant la réduction devrait être légèrement inférieure à un facteur 4 pour atteindre les 0,5 t C par habitant et par an.

Le raisonnement a été appliqué au seul CO₂ qui ne contribue qu'à hauteur de 74 % aux émissions anthropiques françaises de GES. La même réduction peut être obtenue en agissant sur l'ensemble des émissions de GES et en raisonnant en équivalent CO₂. Cela offre l'avantage d'un champ plus large de mesures pour atteindre l'objectif visé du facteur 4. Les puits de carbone devront également être pris en compte pour utiliser les potentiels de la séquestration du carbone via l'agriculture et la forêt, qui sont loin d'être négligeables.

Pour atteindre cet objectif on peut imaginer la difficulté que cela représentera pour le secteur des transports, qui à lui seul produit déjà plus de CO₂ que le total de l'objectif visé. Et ce ne sont pas les biocarburants qui vont permettre de réaliser ce miracle !

* GIEC : Groupe Intergouvernemental d'Experts sur l'Evolution du Climat.

** UTCF : Utilisation des Terres, leur Changement et les forêts.

Position de Déplacements Citoyens sur le projet A 45

I - Déplacements Citoyens se prononce contre le projet de deuxième autoroute entre Lyon et St Etienne

A. Parce qu' il constitue une mauvaise réponse aux besoins : il est conçu pour désenclaver la région stéphanoise, alors que son principal effet sera d'amener, contrairement aux prescriptions du P.D.U. de l'agglomération lyonnaise, davantage de voitures à Lyon et d'accentuer les embouteillages à son entrée : L'Etat annonce en effet sur l'A 45 pour 2020 les chiffres suivants :

- 9000 véhicules/jour seulement à La Talaudière, au départ de St Etienne.
- 19300 à l'aplomb de St Chamond et 78700 sur l'A 450 entre Brignais et Pierre-Bénite contre 40500 en 2002.

B. Parce que, dans le contexte d'un pétrole rare et cher, et du réchauffement climatique, il est en contradiction totale avec l' objectif de la loi de programme 2005-781 sur la politique énergétique, de **diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.**

Bien que l'autoroute A 89, en construction entre Balbigny et l'entrée Ouest de Lyon, offrira une alternative aux nombreux véhicules qui passent aujourd'hui par l'A 47 pour la liaison entre Lyon et Clermont, les hypothèses de progressions de trafics prévues par l'Etat à l'horizon 2035 sur la zone d'étude de l'A 45 sont en effet vertigineuses :

* + 88 % par rapport à la situation actuelle sans A 45

* + 136 % avec A 45 (et + 85 % pour les gaz à effet de serre, en prenant en considération les progrès techniques attendus).

II - Déplacements Citoyens propose en revanche :

A. d'accélérer la rénovation et le renforcement de la liaison ferroviaire entre St Etienne et Lyon (Perrache ou Part Dieu) qui constitue la principale alternative au " trop routier ".

Le dossier de l'Etat ne prend pas en compte :

- ni la progression très importante (plus de 40 %) depuis 2003 de la fréquentation des T.E.R. entre Lyon et St Etienne
- ni l'ouverture à l'automne 2006 de 2 kilomètres de ligne de tram entre la gare de Chateaufort et la ligne de tram historique de St Etienne, qui doit dopper encore davantage la fréquentation des TER entre les deux villes.
- ni les très importantes réserves de capacités de la ligne ferroviaire existante.

B. d'améliorer l'existant en matière de transports routiers, principalement sur l'A 47, en gérant mieux la vitesse, en renforçant la sécurité et en résorbant les goulots d'étranglement, notamment dans le secteur de Givors et de Chasse.

Le Conseil Général du Rhône, opposé à l'A 45, donne dans sa lettre du 25 septembre 2006 au Préfet de Région, d'intéressantes pistes d'amélioration.

Autres avis sur l'A 45

Je suis pour le renforcement des liaisons entre Lyon et Saint Etienne, aussi bien ferroviaires que routières. Je suis donc pour l'A 45. La réduction de l'effet de serre viendra de l'amélioration et de la transformation des moteurs, pas de la réduction de la mobilité.

Jean-François Maillet

Je suis pour sa construction , car dans ma vie professionnelle j'ai emprunté souvent .la liaison actuelle entre Lyon et Saint Etienne. Avec ses embouteillages et ses engorgements c'était une calamité. D'autre part , étant la première autoroute construite en France , elle est très accidentogène , elle n'a pas bénéficié de l'expérience des autres autoroutes .

Son doublement avec l'A 45 serait un vrai ballon d'oxygène pour le Forez et le Velay qui sont complètement enclavés et n'ont que cette voie de communication pour respirer. Et il est utopique de vouloir dans cette région construire ou améliorer le chemin de fer.

Gabriel Millet

Continuité du service public

Les grèves à répétition à la SNCF et aux TCL, dont nous avons eu de nombreux exemples en décembre 2006, pénalisent les usagers, dont le ras le bol s'exprime de plus en plus ouvertement. **Comment concilier deux principes constitutionnels ? la continuité du service public et le droit de grève ? Notre association souhaite ouvrir une discussion avec les organisations syndicales sur ce sujet.**

Elle a pris deux initiatives : * lors la rencontre de décembre 2006 entre la SNCF et les associations d'usagers, elle a demandé à la Direction Régionale de la SNCF que les associations présentes puissent rencontrer les organisations syndicales

° elle a écrit ce mois-ci aux organisations syndicales des TCL pour leur proposer une rencontre directe, sans intermédiaires et sans idées préconçues, pour que les uns et les autres puissent s'expliquer sur leurs points de vue respectifs.

Les citoyens-usagers-contribuables et les salariés des TCL et de la SNCF sont en effet très loin les uns des autres lorsqu'il est question des grands enjeux du service public et du statut des salariés, et il y a un besoin évident de dialogue.

CONCERTATION SUR AVANT-PROJET DE CADENCEMENT REGIONAL SNCF.

Un avant-projet innovant de cadencement de tous les trains régionaux sur Lyon-Grenoble a été présenté au Comité de ligne « Cadencement » créé à cet effet, et réuni le 27 novembre 2006 à Bourgoin-Jallieu. Il s'agit d'une première en France, pour que tous nos trains régionaux arrivent désormais à l'heure. Avec une nouvelle conception de l'offre, davantage ambitieuse et fiable, touchant tous les trains de voyageurs (qu'ils soient péri-urbains et de pays, ou intercités et de maillage et tous les trains de marchandises). Avec appui sur une structure partenariale aux intérêts convergents du Conseil Régional, (concepteur et financeur de l'offre), du Réseau RFF (porteur des sillons), et de la SNCF, (dans son rôle de maître d'œuvre). « Ainsi nous quitterons l'offre disparate actuelle pour aller à un système mieux structuré et lisible, aux horaires réguliers et respectés, favorisant les correspondances, l'intermodalité, et le train pour tous ». Les documents SNCF distribués en séance annonçaient des améliorations simultanées pour la planification des infrastructures, l'anticipation du parc de matériel roulant, la construction de la desserte future, et la gestion des ressources publiques. 1100 TER de Rhône-Alpes devraient changer d'horaires soit 60 % des trains actuels.

La construction des horaires cadencés, l'élaboration de l'offre, et les principes de cohabitations des sillons de circulations sur l'axe ont été longuement exposés. A côté des avantages proposés, divers inconvénients apparaissent : changements d'horaires et d'habitudes, certaines restrictions de rames et de deux gares sur la desserte, modifications des conditions de correspondance, absences de réductions pour la durée des trajets. Les questions fusent dans la salle, encouragées par le Président, pour mieux connaître les solutions possibles aux difficultés rencontrées (des trains déjà bondés seraient encore à surcharger). Au cours des précédentes réunions du Comité de ligne, les données sur Lyon-Saint André le Gaz étaient généralement cohérentes ; mais dès que la synthèse était demandée oralement avec les tronçons aval sur Grenoble et Chambéry, les organisateurs de notre Comité de ligne étaient en difficulté (seuls les comptes rendus officiels masquaient ensuite habilement cet aspect). Mais face au projet de cadencement, il n'a plus été possible à la SNCF d'avancer dans la discussion. Pourtant les Maires et les Représentants de voyageurs sont restés constamment constructifs et sans surenchères. L'esprit de concertation s'est ouvert collectivement. De nouveaux processus de réflexions donnant-donnant ont engendré des lucidités collectives gagnant-gagnant. Le Président a alors appelé la SNCF à revoir sa copie. Avant mars.

La séance levée, la discussion personnelle s'est engagée avec les Animateurs du « Comité de Cadencement ». Certains d'entre ceux de la SNCF nous ont avoué leurs refus de la transparence. Et certaines réticences subsistent quant aux méthodes de contrôles statistiques des retards et incidents. Mais des avancées de comportements ont été acquises (Président de séance, Maires présents, et Représentants de voyageurs). L'état d'esprit fut celui d'une véritable concertation. Il ne sera guère possible de revenir en arrière. Un cadencement des trains sera-t-il possible en Rhône-Alpes ? Jusqu'à présent les Acteurs et Participants aux deux Comités de ligne concernés n'étaient pas aptes à en discuter. Nous répondrons un peu mieux à cette question, à fin mars prochain. Régis Quagliaro.

*Si vous avez une adresse électronique,
merci de nous la communiquer au
04 78 29 19 92 ou à
murard3735@wanadoo.fr,
nous gagnerons en efficacité.*

Pensez à votre cotisation 2007:

*Le trésorier précise qu'elle reste fixée en 2007 à
18 euro, et que les dons sont tout à fait les
bienvenus. Merci au nom de tous.*

NOTER sur votre Agenda : Notre prochaine Assemblée Générale se tiendra au Palais du travail de Villeurbanne (Métro Gratte – Ciel) de 18 heures à 20h30 le mercredi 23 mai 2007.

Fondateur	: Rolland MASSARD	
Siège	: Palais du travail,	9, place Lazare Goujon 69100 VILLEURBANNE
Adresse postale	: Jean MURARD, président, tél. 04 78 29 19 92	110 rue Hénon 69004 LYON e-mail : murard3735@wanadoo.fr
Commission anti-pollution	: Régis QUAGLIARO, tél. 04 78 53 21 89	8, rue des Dahlias, 69007 LYON e-mail : quagliaro.regis@numericable.fr
Cotisation et Dons	: Robert DIOT, trésorier, tél. 04 78 89 48 15	22, avenue Condorcet 69100 VILLEURBANNE
Rédaction	: Pierrette MAZELPEUX-COHEN Tél. 04 37 24 31 16	87, rue de Sèze 69006 LYON e-mail : jopier.cohen@free.fr