

édito

Pas d'effet de mode pour la planète !

Nos modes de pensée, nos conversations, abondamment alimentés par les médias, sont influencés par l'actualité du moment. Ces réflexions sont puissantes puisqu'elles agissent directement sur nos modes de consommation. Prenons le cas des voitures : À l'époque où celles à essence étaient la norme, il était beaucoup question de CO₂, ce qui a aussi pu favoriser le diesel, lui-même remis en cause par les particules fines qu'il émet. Beaucoup dénoncent déjà le difficile recyclage des batteries des voitures électriques. À chaque époque son sujet brûlant aussitôt supplanté par un autre estimé plus épineux encore, et pourtant lui aussi provisoire. Le durcissement des normes, de la fiscalité et des autorisations de circuler en ville, poussent aux améliorations techniques et guident nos choix d'achat de véhicule. Très souvent économiques, les motivations glissent trop doucement vers des thématiques plus environnementales. Malgré des publicités en complet décalage avec la réalité !

Une question se pose alors : dans le domaine de l'écologie, y a-t-il aussi un phénomène de mode ? Nous devons la réponse à Michel Montaigne, qui en 1595 écrivait dans ses Essais : « Nous ne sommes savants que de la science présente ».

En devenant toujours plus respectueux de l'environnement, nous découvrons au même rythme quels dommages exponentiels nous lui faisons subir.

Un peu avant Montaigne, Copernic avait eu du mal à convaincre que la Terre n'était pas au centre de l'Univers. Il aurait aujourd'hui plus de mal encore à persuader que nous ne disposons que d'une poignée d'années pour éviter le pire !

Les conséquences liées aux dérèglements climatiques ne seront pas un effet de mode !



La fascination de l'AUTO-destruction

Le rapport des Américain-es aux armes à feu semble aberrant au reste de la planète : son bilan exorbitant est de 10 000 décès/an. Mais un autre fléau fait annuellement 35 000 victimes aux USA et 1.3 million de morts au niveau mondial. En France il reste la cause de 3500 décès/an. Connaissez-vous cette plaie du monde moderne ?

« **L**a route tue », c'est en accusant la route qu'on parle du capital mortifère de la voiture !

Nos contemporains entretiennent pourtant avec elle un rapport addictif. Ce fleuron de l'industrie bénéficie de campagnes publicitaires puissantes qui l'ont définitivement transformé en symbole de liberté, plaisir, sex-appeal, réussite... Même ceux/celles qui échappent à ces fantasmes expliquent que la voiture est « indispensable » à la vie moderne. Avouons-le, elle est magique ! Comment résister à tant de facilité et de liberté apparente ?

Nos contemporains entretiennent avec la voiture un rapport addictif.

La voiture marque profondément notre environnement : la place des piétons, c'est ce qui reste quand chaussée et stationnements ont été tracés. Tant pis si les trottoirs sont inexistantes ou étroits. Les cités anciennes comme Crémieu semblent dotées de rues incroyablement larges dès qu'on enlève les voitures. Elles roulent en moyenne deux heures par jour mais occupent souvent l'espace public 24h/24h. Les "bagnoles" ont volé la rue et envahi notre vision au point qu'une photographie de monument citadin sans voiture semble être un trucage ! Et dans nombre de quartiers, la "mélodie" urbaine n'est qu'un puissant bruit de moteurs dans lequel il est désagréable d'avoir une conversation de rue. Quant aux campagnes, elles sont morcelées par des voies seulement adaptées aux voitures. La distance domicile/travail s'allonge d'année en année. En conséquence les coûts dédiés aux transports augmentent et ceux et celles qui n'ont

pas d'autres possibilités que d'utiliser la voiture, particulièrement dans les petites et moyennes communes, en sont les premiers impactés. L'actualité nous en fait l'écho.

De plus, les activités ont été écartées dans des « zones » périurbaines. Des centres commerciaux qui vendent absolument tout ont ouvert en dehors des villes, avec des parkings immenses, car ces « zones » sont conçues pour les automobilistes. Les centres-villes se vident au profit des quartiers périurbains plus récents : services, commerces et qualité de vie s'appauvrissent. L'habitat ancien se dégrade, les habitants qui restent sont souvent ceux et celles qui n'ont pas le choix. Les locaux vacants se multiplient. Les commerçants et les habitants se fédèrent et organisent avec les municipalités des animations pour revitaliser leur quartier ou leur centre ville. Souvent, les commerçants veulent des places de stationnement « devant » les commerces pour charmer les clients motorisés. Hélas cette clientèle-là est fuyante : une fois dans sa voiture, elle trouve souvent plus facile d'aller au centre commercial du coin. La croissance périurbaine des petites villes comme Crémieu continue de se faire aux dépens de leur cœur historique.

En moins de cent ans, l'automobile a bouleversé notre civilisation. Elle est plus qu'une simple facilité dans notre vie : c'est un facteur de mutation sociétal et culturel, un enjeu de santé publique, une contrainte économique et environnementale lourde. Comment l'Humanité arrivera-t-elle à faire évoluer les modes de transport pour se libérer du tout voiture ?

VU DE L'INTÉRIEUR

La page d'expression des CpC, élus de l'opposition



Alexandre Florès



David Michelland



Philippe Nartz



Pascal Roche

2018 l'avait prédit, 2019 s'annonce encore multicolore.

Voici longtemps que les menaces, les difficultés, les urgences et les peurs ne s'étaient autant entremêlées. Instables, mouvants et pourtant liés, ce sont les cristaux colorés d'un inquiétant kaléidoscope !

C'est le vert d'une prairie sans abeilles, le blanc d'un glacier qui fond, le noir d'un pétrole inabordable et surexploité, le jaune d'un soleil caniculaire, le bleu d'une mer dont on s'étonne qu'elle ne soit pas plus grise tant le plastique y abonde. Et puis le gris justement, celui d'un moral en berne. Il y a aussi « Les stylos rouges » des profs en colère, « Nous voulons des coquelicots » de celles et ceux qui ne veulent plus des pesticides et les « gilets

jaunes » de la France silencieuse. 2018 nous en aura fait voir de toutes les couleurs...

L'engagement pour l'environnement, la démocratie, l'amélioration du quotidien de celles et ceux qui souffrent, la solidarité... est partout perceptible.

Pour participer à leur manière à ce combat, les quatre élus de l'opposition qui vous représentent, largement soutenus, n'ont de cesse de réfléchir aux valeurs auxquelles ils croient :

Ils savent que, peut-être un peu plus qu'ailleurs, lorsqu'ils vous sensibilisent, lorsqu'ils vous alertent et le font d'une manière désintéressée, blanc c'est blanc, ce n'est pas gris clair !

Ils croient que la proximité ce sont des couleurs toujours chaudes,

celles du dialogue, de la convivialité. Ils ont le souci de vous représenter par leur indépendance, le respect qu'il vous doivent en toutes circonstances et le souci constant du vivre ensemble.

Ils sont persuadés qu'à Crémieu comme ailleurs, l'ouverture c'est le bleu du ciel, c'est la créativité, l'expérimentation, la force de proposition, l'embellissement et la préservation du cadre de vie, c'est la solidarité réinventée.

Voici longtemps que les espérances, les volontés, l'imagination, l'écoute et le respect ne s'étaient autant liés, comme les couleurs d'un bel arc en ciel... !

**Nous souhaitons
à tous les Crémolans.es
une très belle année 2019 !**

Un train de retard !

Le coût élevé de l'immobilier dans les grandes villes oblige les futur·es propriétaires à quitter les centres urbains pour rejoindre la périphérie. Ce processus a un impact fort sur l'environnement et sur le budget des ménages.

Considérons que les transports sont une dépense de première nécessité, un outil de l'équité sociale et territoriale, leur bon fonctionnement doit être appréhendé comme une obligation de service de la collectivité. Pourtant les réponses efficaces se font attendre.

taine de logements devraient voir le jour d'ici 2022 à l'entrée ouest de la commune. Un des impacts négatifs réside dans l'augmentation constante des flux de véhicules, notamment vers les zones d'activités économiques (plaine de l'Ain, Métropole de Lyon, Parc de l'Isle-d'Abeau, Aéroport Saint Exupéry, etc.). Les embouteillages

grossissent malgré les aménagements routiers, comme c'est le cas à l'entrée Ouest de Crémieu et au centre de Pont-de-Chéruy.

Des solutions existent, tels que le développement de l'activité économique au cœur même des territoires et l'accroissement des transports en commun locaux. Il serait dommage qu'un tram ne trouve pas sa place sur l'ancienne voie de chemin de fer pour relier Crémieu à la zone

industrielle de Meyzieu. Si la solution « bus à haute qualité de service » était retenue, le passage du bus au tram T3 serait dissuasif pour nombre d'usager·ères.

La combinaison de plusieurs moyens de transport (multimodal) apparaît néanmoins comme une nécessité, mais elle est encore insuffisamment pensée ; elle doit faire l'objet de propositions pratiques sans attendre et en concertation avec les usager·ères. **L'urgence du problème ne mérite-t-il pas la convergence des positions des élu·es, au-delà des approches partisanes ou des annonces électorales ?**

Remparts : La Chambre régionale des comptes confirme la nécessité de revoir les rapports entre la commune et l'ARCC.

En décembre 2017, les élus Citoyens pour Crémieu ont questionné le directeur des finances publiques à propos d'un risque de « gestion de fait » concernant l'association de Restauration des Remparts de Crémieu. Très attachés à cette association qui mène de front la restauration patrimoniale de la commune et l'insertion professionnelle de personnes en difficultés, les élu·es craignaient la mise en danger de celle-ci du fait de la présence de quatre élus de la majorité dans le bureau de l'association (dont la présidente). Le procureur financier a donc confirmé « qu'il est souhaitable que les élus n'exercent pas de responsabilités au sein de l'association ou bien n'interviennent pas au sein de la commune sur des questions relatives à l'association ».

Il paraît urgent de remédier à cette situation, sans polémiques et dans l'intérêt de la bonne gestion des deniers publics

La situation est complexe. Bon nombre de Crémolans font part de leur inquiétude :

Est ce que l'action des CPC va faire disparaître l'association ? Pourquoi avoir dénoncé cette situation alors qu'elle perdure depuis des années ?

Que risquent les compagnons et les animateurs ?

Les rumeurs vont bon train, certaines personnes pensent que les CPC ont eu tort de questionner la cour des comptes. En effet, pour



elles, certaines causes valent le silence même si « l'on s'arrange un peu avec la loi », il y a tellement peu d'associations d'insertion aujourd'hui dans notre région...

Les CPC auraient pu choisir d'ignorer la situation de fragilité de l'ARCC. Mais cette attitude n'est pas conforme à leurs engagements et les actions d'insertion méritent d'être particulièrement défendues par les élu·es. De plus, les compagnons de l'ARCC travaillent à la préservation de notre patrimoine et Crémieu en a besoin. Sécuriser l'ARCC juridiquement, c'est sécuriser son avenir.

Le procureur indique la nécessité d'une convention précisant la nature de la relation et les conditions financières entre la mairie et l'ARCC. Sans le respect de ce cadre légal, l'association peut faire l'objet d'une procédure juridictionnelle à son encontre. Il paraît urgent de remédier à cette situation, sans polémiques et dans l'intérêt de la bonne gestion des deniers publics.



Des solutions existent, tels que le développement de l'activité économique au cœur même des territoires et l'accroissement des transports en commun locaux.

Il y a peu encore, on quittait Lyon pour acheter un pavillon à Meyzieu ou à Décines. Aujourd'hui, c'est à Charvieu, Pont-de-Chéruy, l'Isle-d'Abeau et même Morestel que l'on retrouve ces citadin·es, mais aussi à Crémieu où une cen-

Diesel pollueur ?

L'industrie automobile européenne s'est spécialisée dans le diesel à une époque où ce type de carburant avait le vent en poupe.

Le Centre International de Recherche sur le Cancer a classé ces gaz comme "cancérogène" en 2012

Les impacts de ces moteurs sur l'environnement et la santé ne sont pas anodins et sont maintenant mieux connus. Le Centre International de Recherche sur le Cancer, qui classait ces gaz « probablement cancérogènes » en 2008, est passé au classement « cancérogène » en 2012. Il n'y a aujourd'hui plus de doute sur la toxicité des gaz émis par les diesels, malgré les filtres à particules dont l'efficacité est faible pour les plus fines, les plus toxiques. Même s'il consomme moins qu'un moteur à essence, le diesel émet plus de particules et aussi

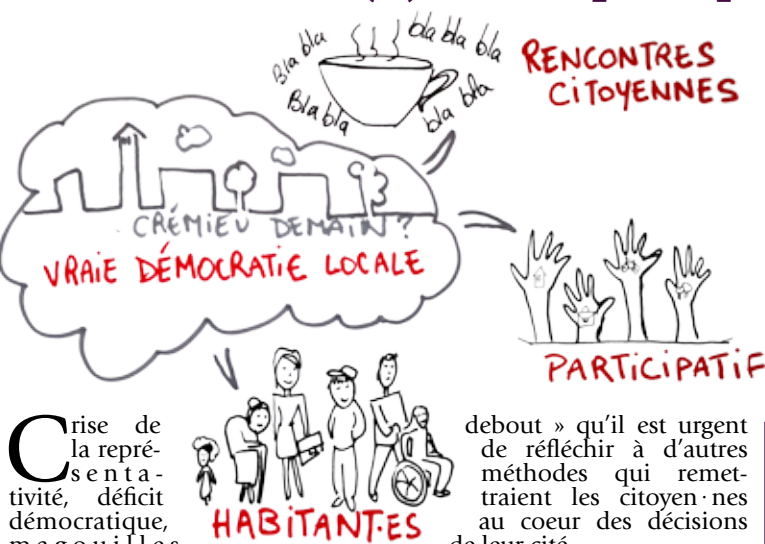
plus d'oxyde d'azote et de CO₂. Il est donc logique d'aller dans le sens d'une conversion progressive du parc automobile diesel au profit de l'essence et l'électrique dans les zones à forte densité de population, conversion encouragée par des aides de l'État.

Le plan « air » lancé en 2018 prévoit aussi de réduire les émissions liées au chauffage au bois, énergie renouvelable et locale mais qui émet beaucoup de particules, surtout quand la combustion est incomplète. Le transport routier reste cependant le 1^{er} facteur d'émissions ; essence ou diesel, c'est l'utilisation massive de véhicules qui nous empoisonne à petit feu. Le prix des carburants apparaît comme un des principaux leviers pour réduire leur utilisation. Il pénalise ceux qui sont obligés de prendre leur voiture pour aller travailler, mais il motive le covo-



tage et l'achat de véhicules plus légers et moins polluants et devrait freiner la tendance à acheter de gros véhicules. C'est une question de santé publique, une double question économique (coût des soins et coût des importations de pétrole). C'est aussi une question de qualité de notre environnement global, les particules se déposant aussi dans les sols et contaminant l'ensemble de la chaîne alimentaire.

Démocratie, si elle (re)devenait participative ?



Crise de la représentativité, déficit démocratique, magouilles politiciennes, corruptions : partout dans le monde, les régimes démocratiques sont mis à mal. En local, les décisions basées uniquement sur des intérêts personnels ou économiques sont difficiles à comprendre.

debout » qu'il est urgent de réfléchir à d'autres méthodes qui remettraient les citoyen·nes au cœur des décisions de leur cité.

En partant des exemples de villes comme Saillans en France, Montréal au Canada, Barcelone en Espagne et d'autres, la démocratie participative apparaît comme une alternative à un système de gouvernance déconnecté. Ce n'est pas un concept nouveau puisqu'il fait son entrée en France dans les années 60 où des groupes d'action municipaux (GAM) voient le jour. Aujourd'hui encore, le nombre de municipalités qui proposent aux citoyen·nes de participer à l'élaboration d'une partie du budget de la ville augmente chaque année ; pas loin de chez nous il y a Grenoble.

La démocratie participative fera mieux que l'actuelle démocratie représentative si on se donne les moyens d'aller chercher tout·es les citoyen·nes. Car aujourd'hui, la grande difficulté est la non représentativité de la diversité de la population, en termes de classes sociales, de sexes, d'origines ethnoculturelles,...

Dans de nombreuses villes, "la monarchie municipale" n'est pas un mythe et instaure entre autres un décalage entre élu·es et citoyen·nes.

De plus, historiquement dans la culture politique française, les décisions viennent d'en haut, l'élu·e y occupe une place particulière, parfois sacralisée. Dans de nombreuses villes, « la monarchie municipale » n'est pas un mythe et instaure entre autres un décalage entre élu·es et citoyen·nes. C'est dans ce contexte et en s'appuyant sur l'actualité des « gilets jaunes » et avant cela de « Nuit

Jeux de massacres



Le 11 novembre 2018 a été l'occasion de commémorations émouvantes.

À Crémieu, l'intéressante exposition organisée par « Le Souvenir Français » et l'EPIC a permis d'apprendre que l'ancienne usine Grammont avait servi d'hôpital pendant la première guerre mondiale et de rappeler les conditions de ce conflit terrible qui causa 18 millions de mort·es. Rien qu'en France, 15% de la population, soit 6 millions de personnes ont été tuées ou blessées. Ces chiffres laissent abasourdi·es.

En France, depuis 5 ans, les attentats de Charlie, Bataclan, Nice ont fait 250 décès et 1000 blessé·es.

Rien de comparable au niveau des chiffres, mais la même haine est palpable !

À chaque époque son combat : Aujourd'hui l'enjeu est de ne pas faire le jeu des terroristes en attisant nos peurs en rejetant l'autre.

Une Halle qui vibre avec la culture urbaine



Un troisième opus largement réussi pour Hall'Street, le festival de cultures urbaines des ACpC, qui a mis à l'honneur le talent de jeunes artistes avec une présence féminine appréciable dans cet univers traditionnellement masculin !

Rappelons-nous de Pola et de son foot freestyle, des ateliers rap et vijing du collectif Contratak, des pochoirs de Jérôme, des créations de badges, des graffitis de A'Kn et de ses ami·es, d'Oumse Dia, rappeur lyonnais qui anime et réveille les foules, des danseur·ses du "Shine n'crew" et "Co danse académie by CVD" emmené·es par Dimitry, des raper·euse·s

crémolan·es du groupe Nova, des incroyables danseuses de la Compagnie Ligne Urbaine... et de l'ambiance !

Le 3 novembre dernier, les Crémolan·es ont eu de quoi investir la Halle toute la journée et jusque tard dans la nuit ! Les jeunes artistes qui pour beaucoup faisaient partie du public lors des dernières éditions ont pu exprimer leur talent sur scène, certain·es pour la première fois. Point d'orgue de cette journée, la danse endiablée mêlant artistes et public qui a clôturé le show des danseuses de Ligne Urbaine.

Vivement la prochaine édition !

Un moment de "Bionheur" avec Lucie

À la rencontre (à pied), de Lucie dans son épicerie bio.



Lucie est Crémolane, elle est allée à l'école de Crémieu puis aux collèges et lycées de Pont-de-Chérury. Après une dizaine d'années de travail dans divers cabinets, « une envie de changement et une idée d'épicerie émergent »... deux ans plus tard, une rencontre et l'opportunité d'un local à un prix attractif dans notre cité ont permis l'ouverture d'"Au p'tit Bio'n'heure", épicerie bio, le plus possible en circuit court. On y trouve du vrac, des produits de première nécessité, d'hygiène et surtout des bons conseils... On peut y venir avec ses contenants, dans la perspective de réduction des déchets.

Lucie souhaitait à la fois « faire quelque chose qui lui plaît et garder du temps pour vivre ». Autre spécificité de l'épicerie, elle n'est pas ouverte tout le temps et les horaires d'ouverture ne sont pas à la minute, c'est un réajustement face aux géants de la distribution ouverts en quasi continu. Quelques semaines après l'ouverture, elle se sent bien dans sa nouvelle activité « J'apprends, je me trompe, je me forme. Et j'ai rencontré plein de gens avec de belles énergies ». Elle souhaiterait que la "magnifique rue pavée" qui passe devant la boutique et où la

La recette de Lucie pour une lessive maison :

- 2l d'eau bouillante,
- 65 gr de copeaux de savon de Marseille ou d'Alep
- 1 cuillère à soupe de bicarbonate de soude
- Environ 15 gouttes d'huile essentielle type lavande

cohabitation entre les terrasses et les voitures est parfois tendue, évolue en rue piétonne (temporairement ou définitivement).

D'ici cet été, divers événements autour de l'écologie, du compostage et d'autres thèmes seront proposés, « pour ne pas être juste là pour vendre un paquet de riz » mais animer un lieu où les liens sociaux peuvent se renforcer.



Au p'tit Bio'n'heure,
rue porcherie,
38460 Crémieu



La Crémolane CURIEUSE



Nous avons pu voir apparaître dans notre cité à plusieurs endroits, des peintures de rue, faites avec des pochoirs. Celles notamment à côté de la Maison des pains interpelaient sur la relation entre 14/18 et les noyades des migrants tentant de traverser la Méditerranée.

Les peintures urbaines sont souvent dénoncées pour la dégradation des murs. Ici, c'est bien différent, les dessins au pochoir sont faits sur des supports rigides accrochés aux murs et les thématiques nous rappellent qu'être bien chez nous n'empêche pas de réfléchir et d'agir pour le reste du monde.

Bravo pour cet art de rue !

L'épineuse question du parking



Qu'on se déplace pour aller travailler, prendre le train, l'avion, faire des courses ou que l'on rentre chez soi, il faut se garer en arrivant.

La piétonisation éventuelle du centre ville nécessitera de repenser en profondeur les modes de transport

Certains d'entre nous tiennent à avoir un garage à leur domicile. D'autres s'accommodent bien des stationnements municipaux et supportent avec philosophie d'éventuels désagréments occasionnels (éraflures, bris de vitre...). Dans la sphère profes-

sionnelle, les différences sont les mêmes : certaines entreprises offrent des parkings privés tandis que d'autres travailleurs doivent se débrouiller pour se garer, guetter l'opportunité d'une place libre à proximité sur la voie publique ou descendre dans un parking privé souterrain. Les parkings privés, concédés aux mêmes grandes entreprises qui se partagent les autoroutes, sont certes moins glauques et inquiétants et on ne pourrait plus y tourner des scènes de films cauchemardesques. Mais les emplacements y sont de plus en plus étroits et les tarifs de plus en plus élevés. Se garer dans les hyper centres, près des gares TGV ou des aéroports relève du racket des citoyens qui n'ont d'autres choix que laisser leur voiture. Finalement, le stationnement est intimement lié à la politique des transports en commun qui, s'ils sont développés, réduiront les besoins de parkings.

Crémieu n'échappe pas à cette réflexion et la piétonisation éventuelle (et inéluctable ?) du centre ville nécessitera de repenser en profondeur les modes de transport, y compris très locaux.

Train tram historique



Crémieu, comme toutes les villes, a été modelée depuis plus d'un siècle par l'automobile. Déjà avant son apparition, notre cité préparait sa venue par la démolition de la Porte des Moulins ou l'élargissement de la rue de la Loi. Au XX^e siècle, l'automobile habite pleinement la ville et ses territoires. D'autres moyens de déplacement moins polluants sont aujourd'hui recherchés. Cette quête d'alter-

En moins d'une heure, les Crémolans se rendaient aisément à Lyon.

natives nous rappelle l'existence dans le passé, d'une liaison ferroviaire entre Lyon et Crémieu. En moins d'une heure, les Lyonnais venaient à Crémieu et les Crémolans se rendaient aisément à Lyon. Par une emprise de 125 km, le

CFEL (Chemin de fer de l'Est Lyonnais) reliait la gare de l'Est de Lyon à Saint-Genix-sur-Guiers via Crémieu. Un réseau composé de 32 gares mis en service en 1881 permit jusqu'en 1947 une grande mobilité pour les personnes et plus tard pour les marchandises. La réorganisation du réseau national, la nationalisation des « petites compagnies » et surtout la concurrence de la route sonnèrent la fin de ce type de liaisons. Robert Berthelet créa en 1946 un premier réseau d'autocars reliant notamment Crémieu à Bourgoin plusieurs fois par semaine, et l'année suivante, les cars Bailly (d'Optevoy) développèrent aussi un réseau local sur le territoire.

Quelle place pourraient aujourd'hui retrouver ces formes de transport (train et réseaux locaux) pour proposer une offre de mobilité renouvelée ?



Pour soutenir la publication des MURS-MURS de Crémieu, faire un don de soutien ou adhérer à l'association :

☐ Je fais un don de soutien de €

☐ J'adhère à l'association des Amis des Citoyens pour Crémieu et je paye une cotisation de 15 €

Mon nom :

Mon adresse postale :

Mon adresse email :

Coupon à envoyer accompagné de son règlement à l'attention de :
Association des ACPC
35 rue porcherie - 38460 Crémieu
Ou à déposer dans notre boîte aux lettres citoyenne devant la librairie Chemin, à Crémieu.