



**Commission Particulière du Débat Public  
sur les déplacements dans  
la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien  
26, boulevard Saint-Roch  
84000 Avignon**

**A l'attention de Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Villeurbanne le 17 juillet 2006

Objet : Contribution au Débat Public « VRAL »

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous prie de prendre note de mes réflexions quant à l'actuel Débat Public dont vous avez la lourde charge d'animer au regard des enjeux et questionnements soulevés.

Notre activité d'enseignant est fortement conditionnée par la qualité des déplacements à la fois des marchandises que nous sommes amenés à faire transporter mais de nos salariés et clients susceptibles de venir dans notre établissement.

Il est donc impératif que ces multiples déplacements soient facilités par des infrastructures adaptées et de qualité.

Or, il s'avère que, depuis quelques années, nous connaissons, du fait de la saturation régulière des axes routiers et du manque de performance de l'opérateur ferroviaire pour le transport des marchandises, les plus grandes difficultés à fonctionner de façon dynamique et donc à maintenir notre compétitivité.

Notre pérennité dans la région lyonnaise est donc fortement conditionnée par une rapide résolution des problèmes de circulation que nous vivons quotidiennement.

Lyon est une ville qui désire se positionner parmi les plus importantes métropoles en Europe. Or, son réseau routier n'est aucunement à la hauteur de cet objectif.

En effet, la Rocade Est ainsi que l'autoroute A432, qui passe au droit de l'aéroport de Lyon – St Exupéry, n'ont pas leur continuité à l'Ouest de l'agglomération. Il serait tout à fait indispensable que le Contournement Ouest de Lyon, dont on parle depuis de nombreuses années, soit concrètement envisagé et rapidement réalisé, d'autant qu'il pourrait se connecter avec les autoroutes A45 « St Etienne – Lyon » et l'A89 « Balbigny – Lyon ».

Il est en effet inacceptable qu'une autoroute « européenne » passe toujours au cœur de Lyon par le tristement célèbre « Tunnel de Fourvière ».

De même, nos salariés ont de plus en plus de difficultés à circuler à la fois pour rejoindre notre entreprise mais aussi dans le cadre de leurs déplacements professionnels quotidiens.

Tous les matins, les entrées de l'agglomération sont systématiquement saturées. La durée des embouteillages s'allonge régulièrement. Le périphérique lyonnais n'est pas bouclé et il manque un chaînon celui de l'Ouest.

Il est donc urgent que le Tronçon Ouest du Périphérique soit fini afin que Lyon dispose enfin d'un périphérique digne de ce nom.

**LENOIR SERVICES**

Enfin, des marchandises, et notamment des matières dangereuses, continuent de transiter en plein centre-ville par la gare de la Part Dieu. Outre les problèmes évidents de sécurité que cela pose, ces trains « fret » occupent des sillons ferroviaires qui devraient normalement être affectés à des Trains Express Régionaux et ainsi améliorer l'accessibilité pour les personnes.

C'est pourquoi, il est primordial que le Contournement Ferroviaire de Lyon soit réalisé et qu'il puisse se raccorder à la ligne ferroviaire de la Vallée du Rhône à la hauteur de Givors, pour envisager sa continuité en direction de St Etienne et l'Ouest de la Région Rhône-Alpes.

Il me semble donc qu'il est important que vous ayez pleinement conscience que :

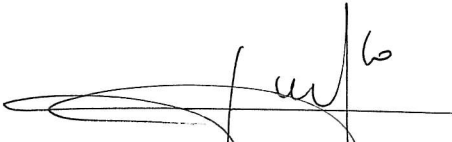
- d'une part, un territoire qui n'est pas accessible, ni convenablement relié aux territoires voisins et qui ne peut alors bénéficier des flux générés par le développement économique, est un territoire en potentiel déclin,
- les infrastructures de déplacement et transport sont un support indispensable au développement économique, et donc à la pérennité de l'emploi des territoires traversés.
- des solutions seraient difficilement envisageables pour faciliter les déplacements dans la Vallée du Rhône si aucune amélioration de la situation lyonnaise n'était apportée.

Enfin, et pour répondre à l'une de vos attentes exprimées dans le cadre de ce Débat Public, il serait urgent, selon moi, de :

- augmenter l'efficacité du dispositif ferroviaire pour le transport des marchandises en affectant des lignes dédiées et en aménagement des chantiers d'inter modalité modernes et performants,
- permettre l'augmentation prochaine de la capacité de l'axe A7/A9 en réservant les emprises foncières nécessaires pour son passage à 2x (3+2) voies, même si sa réalisation ne peut être programmée que dans plusieurs années.

En tant que chef d'entreprise, je suis garant de la viabilité de mon entreprise et je voulais vous faire part de certaines conditions, certes pas exclusives, mais indispensables pour cette dernière. J'espère donc que mes arguments recueilleront toute votre bienveillance.

Nous vous prions de recevoir Madame, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.



Didier LENOIR

**Commission Particulière du Débat Public  
sur les déplacements dans  
la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien  
26, boulevard Saint-Roch  
84000 Avignon**

Site :

lenoirmetallerie.fr

Mail :

courrier@lenoirmetallerie.fr  
**A l'attention de Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Villeurbanne le 17 juillet 2006

Objet : Contribution au Débat Public « VRAL »

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous prie de prendre note de mes réflexions quant à l'actuel Débat Public dont vous avez la lourde charge d'animer au regard des enjeux et questionnements soulevés.

Notre entreprise de Métallerie emploie une soixantaine de salariés et réalise un chiffre d'affaires de 13,8 M€. Notre activité est fortement conditionnée par la qualité des déplacements à la fois des marchandises que nous sommes amenés à faire transporter mais de nos salariés et clients susceptibles de venir dans notre établissement.

Il est donc impératif que ces multiples déplacements soient facilités par des infrastructures adaptées et de qualité.

Or, il s'avère que, depuis quelques années, nous connaissons, du fait de la saturation régulière des axes routiers et du manque de performance de l'opérateur ferroviaire pour le transport des marchandises, les plus grandes difficultés à fonctionner de façon dynamique et donc à maintenir notre compétitivité.

Notre pérennité dans la région lyonnaise est donc fortement conditionnée par une rapide résolution des problèmes de circulation que nous vivons quotidiennement.

Lyon est une ville qui désire se positionner parmi les plus importantes métropoles en Europe. Or, son réseau routier n'est aucunement à la hauteur de cet objectif.

En effet, la Rocade Est ainsi que l'autoroute A432, qui passe au droit de l'aéroport de Lyon – St Exupéry, n'ont pas leur continuité à l'Ouest de l'agglomération. Il serait tout à fait indispensable que le Contournement Ouest de Lyon, dont on parle depuis de nombreuses années, soit concrètement envisagé et rapidement réalisé, d'autant qu'il pourrait se connecter avec les autoroutes A45 « St Etienne – Lyon » et l'A89 « Balbigny – Lyon ».

Il est en effet inacceptable qu'une autoroute « européenne » passe toujours au cœur de Lyon par le tristement célèbre « Tunnel de Fourvière ».

De même, nos salariés ont de plus en plus de difficultés à circuler à la fois pour rejoindre notre entreprise mais aussi dans le cadre de leurs déplacements professionnels quotidiens.

Tous les matins, les entrées de l'agglomération sont systématiquement saturées. La durée des embouteillages s'allonge régulièrement. Le périphérique lyonnais n'est pas bouclé et il manque un chaînon celui de l'Ouest.

Il est donc urgent que le Tronçon Ouest du Périphérique soit fini afin que Lyon dispose enfin d'un périphérique digne de ce nom.

Enfin, des marchandises, et notamment des matières dangereuses, continuent de transiter en plein centre-ville par la gare de la Part Dieu. Outre les problèmes évidents de sécurité que cela pose, ces trains « fret » occupent des sillons ferroviaires qui devraient normalement être affectés à des Trains Express Régionaux et ainsi améliorer l'accessibilité pour les personnes.

C'est pourquoi, il est primordial que le Contournement Ferroviaire de Lyon soit réalisé et qu'il puisse se raccorder à la ligne ferroviaire de la Vallée du Rhône à la hauteur de Givors, pour envisager sa continuité en direction de St Etienne et l'Ouest de la Région Rhône-Alpes.

Il me semble donc qu'il est important que vous ayez pleinement conscience que :

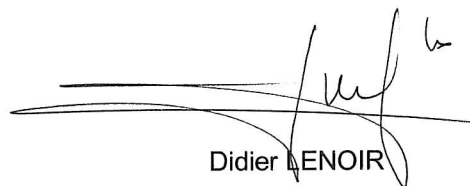
- d'une part, un territoire qui n'est pas accessible, ni convenablement relié aux territoires voisins et qui ne peut alors bénéficier des flux générés par le développement économique, est un territoire en potentiel déclin,
- les infrastructures de déplacement et transport sont un support indispensable au développement économique, et donc à la pérennité de l'emploi des territoires traversés.
- des solutions seraient difficilement envisageables pour faciliter les déplacements dans la Vallée du Rhône si aucune amélioration de la situation lyonnaise n'était apportée.

Enfin, et pour répondre à l'une de vos attentes exprimées dans le cadre de ce Débat Public, il serait urgent, selon moi, de :

- augmenter l'efficacité du dispositif ferroviaire pour le transport des marchandises en affectant des lignes dédiées et en aménagement des chantiers d'inter modalité modernes et performants,
- permettre l'augmentation prochaine de la capacité de l'axe A7/A9 en réservant les emprises foncières nécessaires pour son passage à 2x (3+2) voies, même si sa réalisation ne peut être programmée que dans plusieurs années.

En tant que chef d'entreprise, je suis garant de la viabilité de mon entreprise et je voulais vous faire part de certaines conditions, certes pas exclusives, mais indispensables pour cette dernière. J'espère donc que mes arguments recueilleront toute votre bienveillance.

Nous vous prions de recevoir Madame, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.



Didier LENOIR