

La position d'ASTER

- *Lors des précédents débats (2001), nous n'étions pas informés, pas concernés, pas impactés : or, en 2006, une lettre de cachet nous a indiqué que le territoire le long de la LGV était l'objet d'étude pour l'implantation du contournement ferroviaire.
- *Nous craignons qu'un nouveau débat public remette à l'étude, un contournement autoroutier à l'est, le long du CFAL, le long de la ligne LGV ???

Notre question : à quoi servent les débats et études ?

Nom du débat public	Dates et territoire concerné	Enjeux du projet / du débat.	Éléments saillants	Suites données par le MO
Contournement autoroutier	Février 1997 à juin 1997 Région lyonnaise.	Opportunité sur un Contournement autoroutier : intérêt et enjeux		
Contournement Autoroutier	Mars 1999 à juin 1999 Région lyonnaise.	Concertation pour le choix d'un fuseau est ouest		
Contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	* Saisine parlementaire du 7/06/1999 pour un débat sur le COL * définition du cahier des charges du COL en juin 2000 * saisine ministérielle du 22/08/2001 pour joindre le CFAL au débat du COL <u>15 oct. 2001 au 15 février 2002.</u> Région lyonnaise.	Débat conjoint sur un projet de contournement autoroutier par l'Ouest et un contournement ferroviaire fret par l'Est.	11 réunions publiques : 6 300. Participants. 23 cahiers d'acteurs. <u>Coût du débat 1 113 339 € TTC</u> <u>Rôle important d'ALCALY et du collectif rhodanien</u> <u>Vive opposition de l'ouest au COL</u>	Poursuite des études du contournement autoroutier par l'ouest de Lyon. <u>Nombreuses études 13 février 2006 DREAL</u> <u>Octobre 2010 Préfet de région</u>
Politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien VRAL	27 mars au 26 juillet 2006. Régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon.	Le Gouvernement souhaite être éclairé sur : - la manière dont est perçu le fonctionnement actuel et futur du système de transport, - l'acceptabilité locale des différents scénarii de systèmes de transports, - les orientations souhaitables pour améliorer les transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.	34 réunions publiques : 3 300 participants. 46 cahiers d'acteurs. Sondages pour le compte de la CPDP sur la perception des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. <i>Atelier citoyen</i> : expérimentation d'une conférence de citoyens dans le cadre d'un débat public.	<u>L'élargissement de l'A7 et de l'A9 n'est pas retenu.</u> - Mise en place d'un éventail de mesures soucieuses du développement durable, d'un meilleur service à l'utilisateur - Mise en place d'un observatoire de la mobilité et point de rendez-vous fixé dans cinq ans.

L'anneau des sciences

Dans le dossier, le maître d'ouvrage indique :

*L'objectif de l'anneau des sciences n'est pas de devenir une autoroute de substitution suite à la déclassification de l'A6/A7

*120 000 à 130 000 véh/jour circulent sur l'A6- A7

*Seul 25 % seront reportés vers les transports en commun (p 60/61) soit 30 000

OU PASSERONT LES 90 000 à 100 00 AUTRES ?

La proposition du Préfet de région :

*Un contournement autoroutier à l'est n'a pas de valeur juridique, administrative.

*Néanmoins,

il apparaît dans le Schéma Régional des Infrastructures de Transports, en complète contradiction avec le Schéma National.

*Il a été repris par le Maître d'ouvrage et inscrit, page 29, dans le dossier présenté par la CPDP.

Une analyse incomplète

- * Dans son intervention, le Préfet de région analyse les raisons de l'embolie lyonnaise.

Il met l'accent sur des raisons géographiques : Lyon est dans un couloir de passage.

- * Ce qui est exact, mais d'autres raisons sont oubliées.

Une analyse incomplète

Il nous apparaît que les raisons historiques sont oubliées. Depuis, l'arrivée de l'automobile, fin 19ème, il y a eu une forte volonté de structurer le territoire avec les premiers projets routiers :

Dés le début des années vingt , Lyon va rapidement s'affirmer comme une ville pionnière en terme d'implantation des autoroutes urbaines en France .
De la réflexion sur l'aménagement routier de l'agglomération lyonnaise , on va dessiner des projets d'autoroutes urbaines qui seront parmi les premiers en France .

(<http://www.oceanattitude.org> histoire des projets routiers à Lyon)

Une analyse incomplète

- * Dans son intervention, le Préfet de région analyse les raisons de l'embolie lyonnaise.

Il met l'accent sur des raisons géographiques : Lyon est dans un couloir de passage.

- * Ce qui est exact, mais d'autres raisons sont oubliées.

Une analyse incomplète

Les raisons économiques sont aussi oubliées :

Lyon a basé sa puissance économique sur le commerce, la logistique.

*Cela entraîne obligatoirement de la circulation.

*Le cœur de cette activité se situe à l'est :

L'engorger, n'est-ce pas tuer la poule aux œufs d'or ?

Une analyse incomplète

En émettant la possibilité d'un contournement à l'est,
Lyon est encore plus excentrée,

Les centres administratifs, décisionnaires, deviennent
inaccessibles pour l'est

Le développement économique de l'ouest est bloqué

Une analyse incomplète

L'une des valeurs de notre société est la mobilité. Jumelée à un manque de densification de l'habitat dans le cœur même de l'agglomération, cela doit nous interpeller.

Lyon ne peut avoir l'aspect d'une bourgade de province et s'étaler pour être une euro métropole. Cela est contradictoire. Elle se doit massifier le long des transports en commun existants (ancien CFEL).

* Nous regrettons un raisonnement circulaire

Le COL est pensé, avec la réalisation du TOP

Le TOP est conditionné à la réalisation du COL

* Pendant ce temps, Lyon est bouché...

* Nous nous interrogeons sur l'utilisation de l'argent public. Le Coût du débat de 2002 :

1 113 339 € TTC

* Nous nous interrogeons sur l'impact de ces débats à répétition qui déchirent le territoire.

Fracture territoriale

* Les disparités sociales

Les zones situées autour de Lyon sont marquées par des disparités sociales significatives, qui séparent l'Est de l'Ouest. Si l'on observe les catégories socioprofessionnelles, on constate des différences importantes

Fracture territoriale

Les disparités sociales : EST

	population totale	agri- culteurs	artisans, commerçants et chefs d'entreprise	cadres et professions intellectuelles supérieures	professions intermédiaires	employés	ouvriers	retraités	chômeurs
EST									
Bron	39653	4	1144	1876	4232	5648	4961	5404	1900
Décines- Charpieu	24570	28	808	828	2328	3188	4156	3164	1116
Meyzieu	28153	20	872	1348	2692	3500	4520	2836	1260
Saint-Priest	41895	64	1060	1060	3968	5869	7804	4292	2104
Vaulx-en- Velin	44161	52	908	748	2524	5668	9118	3532	3268
Vénissieux	60411	16	1236	1236	4980	8536	11946	6440	4272
TOTAL EST	238843	184	6028	7096	20724	32409	42505	25668	13920
moyenne*		0,08	2,52	2,97	8,68	13,57	17,80	10,75	5,83
Villeurbanne*	116875	0,01	3,05	5,84	10,81	13,89	13,33	16,21	4,81

OUEST

OUEST									
Chaponost	6888	60	416	772	716	636	520	768	164
Charbonnières -les-bains	4033	/	252	580	404	288	180	600	120
Grézieu-la- Varenne	3249	20	160	188	428	396	336	468	64
L'Arbresle	5204	20	148	204	532	640	828	748	184
La Tour de Salvagny	3240	20	144	344	440	308	188	348	84
Lentilly	3808	32	204	264	508	396	324	416	100
Messimy	2000	52	96	80	200	264	288	200	32
TOTAL OUEST	28422	204	1420	2432	3228	2928	2664	3548	748
moyenne*		0,84**	5,00	8,56	11,37	10,31	9,38	12,49	2,63

Condrieu	3092	56	104	92	248	304	496	640	100
Givors	19755	20	488	356	1156	2440	3876	2980	1208
TOTAL Condrieu et Givors	22847	76	592	448	1404	2744	4372	3620	1308
moyenne*		0,33	2,60	1,96	6,16	12,04	19,18	15,88	5,74

Fracture territoriale

* Les disparités sociales

Le même clivage existe sur le critère du logement social

* Les disparités générationnelles

Majoritairement, on retrouve les jeunes à l'est du Rhône et en nord Isère.

* Remettre le Contournement autoroutier en débat, au motif qu'il serait moins cher à l'est, car partiellement construit, c'est fabriquer une bombe à retardement...

La pollution

C'est un argument du maître d'ouvrage pour engager.

*La pollution est un enjeu financier européen. Les amendes dues à cause des pics de pollution sont salées, cependant

*La pollution est devenue un problème régional.

Le nord Isère subit les mêmes problèmes que le Rhône : déplacer le flux de l'A7 sur l'A432 ne résoudra pas ce problème, la pollution se moque des frontières

La pollution

*La pollution est devenue un enjeu sanitaire. Pour devenir une métropole européenne , Lyon a besoin d'un seuil de population . Cette dernière est à l'est :

Placer les infrastructures polluantes dans le cœur démographique de l'agglomération serait une catastrophe sanitaire.

C'est pourquoi, le TOP doit être court et ne pas être une autoroute, c'est le rôle du COL

La pollution

*La pollution est devenue un enjeu politique.

Le développement durable est présenté comme un concept scientifique, démontré.

Nous dénonçons l'instrumentalisation d'un mot pas même conceptualisé :

le développement durable.

BABEL - Construire le développement durable

[Accueil](#)[Contact et crédits](#)[Agenda](#)[Organisation](#)

Les dernières nouvelles de Babel

[Prochaines sessions Babel](#)[Les Deuxièmes « Rencontres de Reims » en Sustainability Studies – 26 et 27 septembre 2012](#)

Les derniers comptes rendus de Babel

[Pourquoi les mécanismes économiques et financiers de la production de la ville sont en contradiction avec les objectifs du développement durable ?](#)[La ville durable, pour qui ?](#)

Construire les notions-clés du développement durable

Très récente —elle n'a été formulée explicitement qu'en 1987— l'idée d'un développement durable est vite devenu une « chienne d'idée » au sens de la chanson de Leforestier. Le monde des chercheurs et des universitaires que nous formons s'est précipité dessus dans une orgie d'articles, de livres et de commentaires. Chacun pour soi, dans l'urgence, enfermé dans la logique de ses champs disciplinaires. Le résultat ? Une cacophonie qui n'est pas sans évoquer le mélange des langues des constructeurs de la tour de Babel, une incompréhension mutuelle, des monologues obstinés.

Dans le bestiaire de la durabilité, une expression est particulièrement étrange : « le concept de développement durable ». Quel concept ? Où voyez-vous un concept dans le développement durable ? Qui dit « concept » dit théorisation et toute théorisation suppose la construction formalisée des notions, partagées par l'ensemble de la communauté travaillant sur le sujet ; notions qui sont ensuite articulées entre elles pour former le socle de l'élaboration conceptuelle. Nous en sommes loin : À l'heure actuelle, le développement durable tient plus de la narration que du concept. Livres et articles racontent des histoires. L'auteur dit : « voilà ce qu'est pour le développement durable, à partir de mon expérience ». Ces histoires sont parfois passionnantes, mais elles restent des histoires isolées.

*Pour toutes ces raisons,
coût, pollution, fracture territoriale, raisons
économiques, nécessité de recentrer Lyon,

* ASTER demande la réalisation de l'anneau des
sciences jumelé à la réalisation du contournement
autoroutier à l'ouest.

Proposition d'ASTER

- * Un aménagement de tout le périphérique doit être à l'étude : il faut réaménager l'existant, pour une infrastructure cohérente.
- * Les infrastructures ne doivent opposer les citoyens :
 - cyclistes, piétons, automobilistes
 - Urbains et banlieusards
 - Est et ouest
- * Inspirons nous de Copenhague

Schéma à l'étude

Réunion du 13 février 2006

* Un CEL, le long du CFAL, le long de la LGV ne résoudra pas la problématique du bouchon lyonnais, mais l'accentuera.

*Une euro métropole doit avoir une politique d'aménagement ambitieuse. Elle doit se projeter dans l'avenir et cesser de tergiverser :

Schéma à l'étude

Réunion du 13 février 2006 (DREAL)

La gestion des trafics liés à l'agglomération lyonnaise

Le schéma « dans la situation idéale »

- Limitation de capacité des pénétrantes
- ◀ Développement des transports collectifs

