

COLLECTIF DES RIVERAINS ET USAGERS DE LA ROCADE EST (C.R.U.R.E.)



Hôtel de Ville. Place de l'Europe.
BP122 69883 Meyzieu Cedex
Courriel : riverains.rocade@laposte.net
Site : <http://collectif-riverains-rocade-est.blog4ever.com>

Nos conclusions sur le Débat Public sur l'Anneau des Sciences (A.D.S.)

D'emblée, nous tenons à remercier la CPDP qui a eu la lourde charge d'organiser cette consultation et de conduire des débats qui s'annonçaient difficiles, sinon houleux. Elle les a conduit selon des principes démocratiques qu'elle a su faire respecter avec une autorité très largement appréciée des participants ce qui a permis un débat de haute tenue. L'unanimité des remerciements adressée à toute l'équipe de la CPDP en témoigne et nous y ajoutons bien volontiers les nôtres.

Les conditions du débat : une situation ubuesque.

La lettre de mission de la C.P.D.P., d'ailleurs confirmée lors de la séance d'ouverture est effarante : la consultation de la population sur l' A.D.S. n'a réglementairement aucune valeur, puisque sa validité dépend de la réalisation par l' Etat du contournement autoroutier de l'agglomération. Donc, le processus réglementaire est inversé, donc nul. En fait, si l'état se décidait à réaliser le Contournement, il faudrait en passer par toute une procédure d'enquêtes publiques, d'abord sur le contournement, voire la D.T.A. puis sur ... le TOP/Anneau des Sciences !

Face à cette situation, on peut donc légitimement s'interroger sur le sens de cette consultation, d'autant qu' il ne s'agit réglementairement que d'une simple collecte d'avis, certes analysée par la CPDP, mais sans que les Maîtres d'ouvrage (Grand Lyon et Conseil général) aient obligation légale d'en tenir compte.

C'est donc officiellement une opération zéro en ce qui concerne la validité de la consultation. On ne saurait encore moins parler d'une procédure de concertation entre le Maître d'oeuvre. et les citoyens puisqu'ils n'ont aucune garantie que leur point de vue sera pris en compte, qu'il soit rejeté ou adopté, mais, au moins considéré !

A ce point, nous rappelons que la procédure actuelle de consultation de la population est très en deçà de la Charte Constitutionnelle de l' Environnement qui ,dans son Art. 7, précise : « **que toute personne a le droit... de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.** » ce qui établit l'intervention du citoyen dans l'aménagement du territoire comme un droit constitutionnel. On peut donc s'interroger sur les raisons qui ont conduit le Grand Lyon à lancer cette consultation en cette période. Constatons que les déclarations de M. Collomb, président du Gd Lyon devant les participants du Débat Public, ont relié à maintes reprises, la conception de l' Anneau des Sciences à celle du projet actuel de Métropole Lyonnaise, vaste refonte de la restructuration et des compétences territoriales du Grand Lyon et du département du Rhône.On se doute qu'elle sera un enjeu de la toute prochaine consultation électorale !

ET, pourtant, un débat marquant, en raison de la nombreuse participation du public :

La participation importante et l'ensemble des remarques (critiques, soutiens, propositions) témoignent de l'irruption du public dans son ambition d'être partie prenante dans l'aménagement de son cadre de vie. En ce sens, elle démontre l'urgence de la légalisation d'une loi conforme à la Charte Constitutionnelle de

l'Environnement et particulièrement de son Art 7. C'est ce que nous avons demandé à Bron et nous ne pouvons que regretter l'attitude du Vice-Président du Grand Lyon, qui, rejetant notre demande, sous le prétexte d'une gestion impossible, ne s'est même pas rendu compte qu'en tant qu'élu de la république, il rejetait un article constitutionnel, portant sur les droits de l'homme et du citoyen.

Remarquons aussi que la richesse du débat fait écho aux très nombreuses protestations, réclamations, manifestations, qui, depuis de nombreuses années, agitent particulièrement l'agglomération sur les questions d'aménagement du territoire. Face à cette contestation montante, il devient urgent que les pouvoirs publics appliquent leurs obligations constitutionnelles, ce qui permettrait une gestion moins conflictuelle, et les contraintes incontournables de l'aménagement mieux acceptées.

Par ailleurs, sans entrer dans le détail du projet, nous avons noté que celui-ci comportait plusieurs points positifs comme la requalification de l'axe A6/A7, le choix de la multimodalité, dont le développement des Transports en commun, celui des tunnels, et des « couvertures » de carrefours permettant de réduire le bruit et libérant des espaces nouveaux. Relevons également l'importance donnée à la liaison de la ville avec le port fluvial dont le trafic devrait soulager la ville d'une partie du fret routier.

Cependant, **l'orientation du projet, axé sur la desserte des pôles de « compétitivité », nous semble réducteur** parce qu'il est fondé sur les exigences de circulation demandées par les entreprises, soit l'accès à ces pôles des salariés, des étudiants, des marchandises. L'essentiel nous semble avoir été oublié : répondre aux besoins et aux attentes de tous les habitants en matière de circulation : ainsi, la liberté de circulation étant un droit universel, on ne peut que constater encore une fois que la mise en place de péages restreint la liberté d'accès au centre ville par une discrimination fondée sur l'argent. De même, nous avons relevé qu'aucune enquête, relevant les souhaits de déplacements autres que domicile/ travail n'avait été effectuée, ni sur les aménagements souhaités pour rendre l'agglomération plus vivable.

Pourtant, nombre d'interventions auraient mérité une attention particulière : ainsi, les réclamations d'habitants de l'Ouest-Lyonnais, exaspérés par les blocages quotidiens dans leur secteur et indignés par la stupide arrivée de l'A89 en pleine ville (idem pour celle prévue de l'A45), ont redonné sa légitimité au projet de COL, combattu notamment par la préfecture. De même, la remise en cause par des associations de l'Ouest du refus du Sytral de transports tram/trains dans ce secteur, sous prétexte de non-rentabilité, ont pu reprendre le thème de l'augmentation tendancielle de l'utilisation des trains utilisateurs en raison même des blocages routiers.

En réalité, le Maître d'ouvrage nous a présenté un projet certes bien ficelé, mais, sans souci d'un véritable dialogue avec les intervenants, dont chacune des interventions était, soit rembarée, soit rectifiée, au mieux commentée. Il a fallu, dans quelques cas, l'intervention énergique du Président Marzolf, pour rétablir l'esprit et la dignité du débat, en contraignant au silence les représentants des autorités qui voulaient interrompre des intervenants. Le comportement de ces autorités laisse la pénible impression que l'autoritarisme pilote le projet.

Beaucoup plus grave, **le projet a fait l'impasse sur sa liaison avec l'Est lyonnais** d'une façon qui ne peut qu'inquiéter. En effet, si l'on s'en tient aux deux hypothèses du projet, soit le circuit court, soit l'hypothèse « Rode » dans les 2 cas, la Rode Est, actuel contournement de Lyon est concernée par le report d'une partie de la circulation rejetée par la requalification de l'axe A6/A7. Phénomène évident dans l'hypothèse courte où, en absence du COL, l'A.D.S. connaîtra le mélange de trafic local et de transit avec un délestage important sur la Rode Est qu'il frôle. Réalité encore plus évidente avec le projet Rode, semble-t-il abandonné, d'autant qu'il empruntait sur un long parcours la Rode Est.

Or, le bouclage de l'Ouest du périphérique ne peut échapper au mélange des trafics (transit et local) qu'avec la réalisation d'un véritable contournement routier dédié uniquement à l'éviction du transit extérieur. Et cela implique nécessairement la fin du statut actuel de « Contournement Est » infligé à la Rode Est dont on connaît la congestion permanente et, en conséquence, son retour à sa vocation initiale dite de « Rode des Villages » dédiée au seul trafic de liaison locale. Ainsi, logiquement, nous avons soulevé la possibilité de requalification de la partie Rode (RN 346), en voie uniquement urbaine. Or, constatons que ce problème est évacué du projet comme celui du scénario « rode ». On peut s'interroger sur le pourquoi de ce silence quand

on sait que la Rode est particulièrement touchée par le projet OL Land qui amplifierait sa congestion et que, bien loin de la requalification, les aménagements projetés de ses échangeurs amènent à relancer l'idée d'élargissement de la Rode à 2X3 voies ! C'est ignorer les nombreuses interventions des élus, des diverses associations et habitants de tout l'Est lyonnais, et leurs nombreuses manifestations annuelles qui témoignent de leur indignation face à l'«oubli» volontaire d'un problème essentiel de circulation. Certes, les organisateurs ont annoncé que le débat sur les contournements n'étaient pas d'actualité dans le cadre de la mission de la CPDP, mais la réalité de la circulation lyonnaise ne peut être réglée par le projet forcément restreint de l'A.D.S.

La décision de ne pouvoir aborder la question du contournement alors que celui du bouclage du périphérique lui est intimement lié, repose la question des raisons d'ouvrir en cette période un débat limité inscrit pourtant dans des ambitions d'extension de la gestion du territoire à la métropole. En effet, celle-ci inclurait des territoires directement concernés par la circulation de l'agglomération dans toute son étendue actuelle et bien au-delà. C'est en particulier, la situation de l'Est lyonnais dont le développement considérable annoncé, centré sur l'aéroport de St Exupéry, impliquerait celui des plate-formes multimodales de transfert de passagers et de fret, entre avions, trains et camions ainsi que la multiplication des divers modes de transports (lignes nouvelles de trains, zones logistiques, doublet de pistes, etc.), dans une zone de plus en plus urbanisée. C'est dans le but d'élargir l'accès à cette zone que le préfet de région préconise le contournement routier à l'Est, déjà réalisé (A432) mais volontairement arrêté à l'A43, déjà fortement surchargée ! C'est ressenti comme une véritable provocation !

Concluons : Le débat, s'est tenu, certes dans les conditions ambiguës que nous avons dénoncées. Cependant, l'organisation de celui-ci (tout à l'honneur de la C.P.D.P. !), et la nombreuse participation du public ont modifié quelque peu, la donne, car nombre de problèmes incontournables ont été évoqués et expriment fortement l'impatience du public à voir se régler les problèmes quotidiens de circulation face à l'insuffisance des réponses apportées. Le Grand Lyon a dû proposer la poursuite de la concertation mais réduite aux associations s'intéressant à tel ou tel mode de transport. Certes, il s'agit d'un engagement mais sans obligation légale pour le Grand Lyon. Quant aux autres demandes, rien n'assure qu'elles seront entendues, encore moins prises en compte, ce qui est profondément regrettable. C'est l'absence d'une loi imposant aux pouvoirs publics la prise en compte de la réflexion publique sur l'aménagement de son territoire qui constitue le défaut essentiel de ce débat public.

Meyzieu, ce mercredi 04 03 2013

Marie-Madeleine Emery
Vice-Présidente
(Neyron)

Marc Pagano
Président
(Meyzieu)

Michel Poët
Vice-Président
(Chassieu)

Le Collectif des Riverains et Usagers de la Rode Est

regroupe des adhérent(e)s individuel(le)s et de nombreuses associations indépendantes, membres ou participant à ses actions. Les uns et les autres se répartissent dans toute la partie Est de l'agglomération et résident dans des communes riveraines de la Rode et de l'A 46, mais aussi dans d'autres, plus éloignées qui l'utilisent régulièrement.