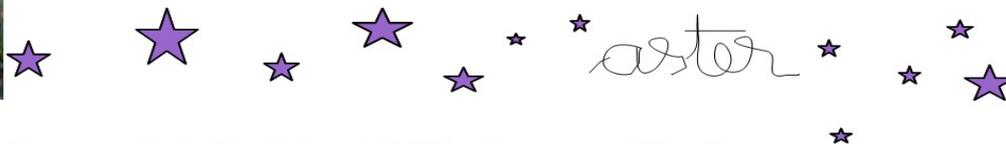
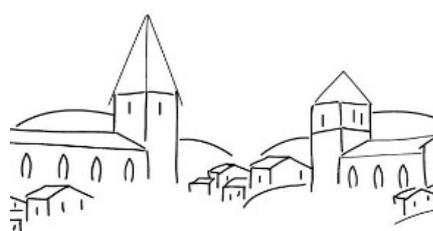


CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC SUR LE TRONCON OUEST DU PERIPHERIQUE



Association de Sauvegarde du Territoire et de l'Environnement Rural
77B, Les petites bruyères
38440 Beauvoir de Marc

Formalisée en 2008 sur une structure ancienne, l'antenne locale de l'APPNV. ASTER est une association collégiale qui rayonne sur la région Saint-jeannaise. ASTER se bat pour l'équité d'aménagement, la transparence dans les décisions et la protection de la population, population qui subit des infrastructures nuisantes : aéroport, ligne TGV. Elle a tissé une toile, en fréquentant de nombreuses associations et collectifs associatifs, afin de travailler efficacement en faisant circuler l'information au delà de la segmentation administrative, de la multiplicité des compétences et des limitations territoriales qui empêchent d'avoir une vision globale. Car l'aménagement autour de Lyon ressemble à une poupée russe dans laquelle sont imbriquées toutes les infrastructures dont dépendent le développement de la métropole lyonnaise : nœud ferroviaire lyonnais, autoroutes et rocade, gare TGV, projet CAREX, CFAL, le Lyon-Turin, zone logistique majeure de Chesnes. Pour beaucoup de projets, le contribuable se trouve souvent face à des décisions prises en d'autres temps et autres lieux, sans que lui-même n'ait été informé (ex le CFAL le long de la ligne LGV). ASTER s'interroge sur la mutation actuelle autour de la gouvernance et sur les applications régionales des lois de décentralisation aboutissant à une centralisation régionale sans véritable concertation.



ALTFER
>>>ACTEUR
Acteurs
Concertés des
Territoires
d'Elus Unis
Ruraux.

Mairie de Beauvoir de Marc
38440 Beauvoir de Marc

Composée d'élus d'un territoire s'étalant d'Heyrieux en Isère à Lapeyrouse-Mornay dans la Drôme, ALTFER fut créée en 2006, quand le projet CFAL s'est invité sur le territoire longeant la LGV. Se battant pour la transparence, l'équité, ALTFER est restée vigilante sur les grands dossiers d'aménagement car convaincue que l'aménagement doit s'appuyer sur une vision globale, consciente que les aménagements impactent l'économie mais aussi la qualité de vie des territoires voisins

Pour une vision globale
réseau routier lyonnais,
et périphérique
en tenant compte de
ce qui a déjà été inscrit
dans tous les documents
officiels,
suite à des débats
démocratiques.

OUI AU TOP COURT
conjointement AU COL

Pourquoi un débat public sur la finalisation du périphérique ?

L'achèvement de la boucle est prévue depuis le début des années 90. Pourquoi est-elle toujours à l'étude ? Pourquoi rien n'a-t-il été fait ? La situation intenable qui dure depuis des années plonge quotidiennement les habitants du sud-ouest lyonnais dans d'interminables bouchons.

Poser que les embouteillages pour une agglomération sont la norme est plus qu'un aveu d'échec, c'est la porte ouverte à l'inaction qui rendra pire encore la situation actuelle. L'attentisme des politiques sur les aménagements routiers à l'ouest a largement contribué à la dégradation des conditions de circulation de tous, a freiné l'implantation et le développement des zones d'activité économique à l'ouest, entraînant des déplacements pendulaires.

D'un point de vue pragmatique, pour l'usager, il est impératif d'agir. D'un point de vue théorique, c'est la responsabilité du politique de gérer les affaires de la cité. La mobilité, le transport, la qualité de l'air sont de sa compétence.

Cet ouvrage se propose d'améliorer la qualité de vie des riverains de l'A6/A7, la mobilité et la qualité de vie des habitants de l'ouest. Mais cela ne doit pas se faire au détriment des uns, au motif que les autres sont attachés à leur cadre de vie.

Un grand classique : OUI MAIS

Dire oui mais poser des conditions difficilement réalisables à court terme, c'est enclencher un débat public qui risque d'être vain, comme tous les débats publics sur la circulation routière et autoroutière sur la région lyonnaise. C'est remettre en cause ce qui a déjà été inscrit dans tous les documents d'aménagement suite à des DEBATS PUBLICS.

Mélanger les genres et les compétences, c'est mettre en place d'un débat parallèle, qui n'a pas lieu d'être : le débat public sur l'anneau des sciences se suffit à lui-même. **C'est remettre en question toute l'armature routière et autoroutière de la région lyonnaise. Même si le manque d'argent est problématique, proposer la construction d'un contournement à l'est ne résoudra pas la problématique du flux dans Lyon. Le cahier des charges du COL définissait des objectifs précis que le CEL n'atteindra pas.**

Lors de la séance du 15 février 2011 au sénat, la joute verbale entre Madame Lamure et Monsieur Mariani soulignait :

« que l'analyse menée dans le cadre de l'élaboration du SNIT a montré que le projet n'avait pas nécessairement vocation à être réalisé jusqu'au sud de la grande agglomération lyonnaise. En effet, une réalisation partielle peut permettre d'atteindre à moindre coût l'objectif recherché, c'est-à-dire le délestage des grands axes autoroutiers traversant Lyon d'une partie de leur trafic afin d'y améliorer les conditions de circulation et de sécurité Différentes options adaptables et combinables peuventêtre envisagées. ... une liaison soit entre l' A 89 et la future A 45, soit entre l'autoroute A 6 au Nord et l' A 89, ou bien encore, dernière hypothèse, entre la future A 45 et l'autoroute A 7 au Sud. »

Un intrigant timing : débat public, modification de la DTA, amaigrissement du SNIT

*Dans ces trois actes, la même pièce se joue, sans débat public, sans concertation :
la transmutation du Contournement ouest en contournement est.*

- 2 mars 2012 demande de débat public
- Début mars, le préfet de Région affirme que le COL ne se fera pas et qu'il convient de terminer la liaison A432/A7 via l'A46. Affirmation démentie par le ministre des Transports alors interpellé.
- Printemps 2012 parution pour les initiés du Schéma Régional de Transports, dans lequel le Préfet de région supprime le Col et trace l'A432, partie sud.
- Création le 16 avril 2012 du pôle métropolitain par arrêté préfectoral validant l'émergence de l'Euro-métropole à travers l'association des 4 grandes communautés d'agglomération (Lyon, ST Étienne, Vienne, La ville nouvelle).
- Proposition personnelle du Préfet de région, lors de la réunion d'ouverture de débat public, le 29 novembre 2012 d'un contournement à l'est.
- La proposition se trouve dans le dossier au même titre que le COL.
- Dernier trimestre 2012, mise en place de réunions pour une modification en 2013, de la DTA sur la plaine de Saint-Exupéry.
- 24 janvier 2013, installation du Syndicat Mixte des Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise qui est une Autorité Organisatrice des Transports.
- Philippe Duron député-maire de Caen président de l'Afitf, est nommé président d'une commission en charge de dégraisser le Schéma National des Infrastructures de Transport trop lourd de 70 projets soit 245 milliards d'investissement. M. Duron est courtisé pour garder ou supprimer tel projet. Beaucoup militent pour le CEL.

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</u> <u>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. <u>Atelier citoyen</u> : 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 dans le cadre d'un rendez-vous fixé dans cinq ans.

ARGENT PUBLIC, ETUDE ET DEMOCRATIE

La fracture

L'analyse est horizontale, or il y a d'importants flux verticaux. Les réalités, historique, économique sont oubliées. Le passage d'une structure uni-modale à une autre multipolaire cause l'embolie surtout si une centralité de pouvoir perdure. Ces débats déchirent la région, opposent les citoyens. L'aménagement déjà cause une fracture territoriale, sociale, générationnelle.

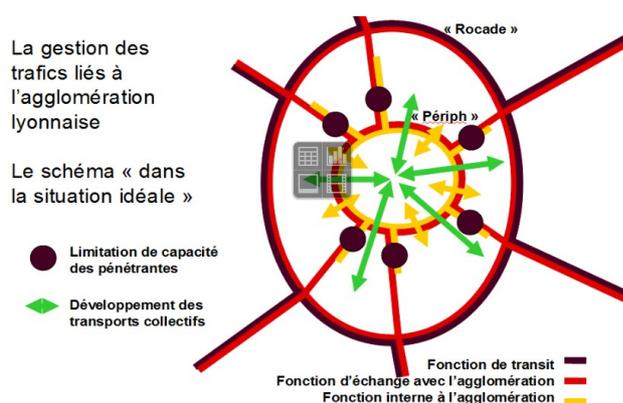
Les aménagements présentés pour l'anneau des sciences vont amplifier un traitement différentiel du citoyen : une infrastructure doit être traitée dans sa globalité, tous les riverains égaux devant l'impôt doivent l'être devant les infrastructures. De même, rajouter un contournement à l'est c'est doublement déstructurer Lyon comme unité.

L'analyse des infrastructures routières montre à l'est, le sur-équipement, le manque de protection des riverains, l'absence d'intégration, à l'ouest l'absence de rings. L'analyse des infrastructures ferroviaires et des transports en commun montre la même inégalité : le CFEL n'est pas pris d'assaut par les utilisateurs. Circuler dans les TC (tram Meyzieu-la part Dieu, train Lyon- Grenoble -Chambéry) prouvent qu'au 20ème siècle, l'humain peut avoir droit à un traitement qui serait dénoncé par la SPA, s'il s'agissait de bestiaux.

Le cœur économique de Lyon bat à l'est, la population va être implantée à l'est via les SCOT. Transférer la circulation de l'A7 dans l'est est un non sens économique et sanitaire.

Quand l'idéologie pollue le débat :

Des concepts tels ceux de développement durable, de mobilité, de nature dans la ville sou-tendent l'aménagement. Il faut purger le débat par une définition claire et précise des concepts. L'inconscient collectif joue des tours, soyons rigoureux. D'autant que l'instrumentalisation de certain concept cache mal sous une apparence angélique décollée de la réalité, le « not in my back yard » .



Nos suggestions :

Affiner les études déjà faites, aller dans le sens de ce qui a déjà été officialisé, en croyant au progrès scientifique pour créer des VL propres, tenir compte de nouveaux modes d'aménagement comme le périphérique à vélo de Strasbourg.

Cesser de valoriser la mobilité, ce n'est pas un droit, encore moins la marque d'une valeur. Au 19ème, la contemplation était une valeur, aujourd'hui, il faut bouger pour être reconnu ! Susciter la relocalisation, c'est changer nos

habitudes de consommation : ne pas faire venir de Chine, nos biens, c'est créer de l'emploi et supprimer des camions. Produire près de son lieu d'habitation, c'est réduire nos déplacements.

Développer l'urbanisation le long des axes de TC forts sous utilisés, densifier l'habitat dans la métropole même (suppression des friches, création de vrais buildings). L'organisation spatio-temporelle très récente de la ville doit nous interpeller : pour augmenter la fluidité, il faut jouer sur ces facteurs, pas seulement sur la création d'infrastructures lourdes : Interdisons la circulation PL aux heures pleines. Incitons les vision-conférences, le travail délocalisé à la maison.