

La contribution des Acteurs

Les cahiers acteurs sont édités par la commission particulière du débat public qui exerce sa responsabilité d'éditeur et de garant de la qualité du débat sur le choix des textes et sur la forme des documents. La commission ne saurait, en revanche, être engagée de quelque manière que ce soit par les opinions exprimées au sein de ces publications.

Contribution D'ARDEN au débat public



ARDEN

Association pour le Respect du Droit et de l'Environnement
38121 REVENTIN VAUGRIS

Depuis sa création en 1990, l'ARDEN, basée en Isère Rhodanienne a pour objectifs :

- la connaissance et la protection de l'environnement,
- la pratique d'un développement maîtrisé de la vallée du Rhône,
- l'information et la participation des citoyens aux choix qui concernent leur cadre de vie.

L'ARDEN intervient dans les domaines de l'urbanisme et des transports. Elle participe avec les collectivités locales aux politiques de collecte et de traitement des déchets, avec des animations en milieu scolaire ou auprès du grand public.

L'ARDEN organise des randonnées, des opérations d'entretien et de préservation des milieux naturels de la vallée du Rhône.

Vis à vis des projets de contournement de LYON, l'ARDEN a participé depuis 1997 à l'information et à l'expression des citoyens par ses publications et l'organisation de réunions publiques. L'ARDEN participe au Collectif Rhodanien.

Association agréée pour la protection de l'environnement dans les départements de l'Isère, la Loire et le Rhône

Contournements de Lyon :

les habitants de la vallée du Rhône, sont concernés :

Les habitants de la vallée du Rhône, de rive droite comme de rive gauche sont concernés par les projets de contournements routier et ferroviaire de Lyon.

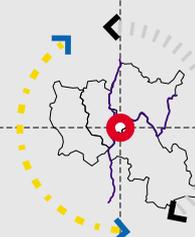
Plus que tout autres, ils connaissent au quotidien, de jour comme de nuit, les nuisances, pollutions et atteintes à la santé liées à la proximité des infrastructures de transport.

En Isère rhodanienne, où est basée l'ARDEN, se trouvent juxtaposés :

- l'autoroute A7 et la barrière de péage de Vienne - Reventin (48 voies)
- la RN7
- le CD4
- la voie ferrée de rive gauche du Rhône
- le barrage-écluse de Vaugris
- des canalisations enterrées
- l'aérodrome de Vienne

La ligne TGV Méditerranée est à quelques kilomètres à l'Est.

14 Cahier n°



Débat public
sur les contournements
autoroutier et ferroviaire
de l'agglomération lyonnaise
15 octobre 2001 - 31 janvier 2002

Le Britannia, Allée B, 4^e étage
20, boulevard Eugène Deruelle
69432 Lyon Cedex 03
Tél. : 04 72 84 47 90
Fax : 04 72 84 47 91
www.lyondebatpublic.org

Un cahier expression des populations de la vallée du Rhône

Ce cahier d'acteur est destiné à permettre l'expression de la population des communes de la vallée du Rhône : Reventin Vaugris, Vienne, Chonas l'Amballan, Saint Prim, Ampuis, Condrieu... et encore Auberives, Péage de Roussillon, Salaise sur Sanne, qui est concernée au quotidien, comme la population de Lyon ou les riverains de la rocade Est, par les conséquences du développement des transports.

Tous désirent une politique des transports qui intègre de réels objectifs de qualité de vie et ne se limite pas à résoudre des problèmes de gestion de flux de véhicules ou de marchandises

1. Un système de transport insatisfaisant...

Que l'on habite Lyon, les abords de la rocade Est ou la vallée du Rhône, le service de transport offert à la population n'est pas satisfaisant.

Il est caractérisé par :

- une saturation croissante des axes routiers, sources de fortes nuisances pour les riverains,
- un service très insuffisant des modes de transport respectueux de l'environnement, rail et autres transports en commun.

...résultat d'une fuite en avant

La politique d'abandon du rail et d'aménagement routier continu, conduite depuis trente ans, montre ses limites. Une politique des transports distincte de l'actuelle "fuite en avant dans le tout routier" est urgente.

Les infrastructures routières génèrent une urbanisation, un trafic et des comportements de mobilité qui aboutissent à la saturation rapide des nouveaux axes créés.

La poursuite du processus actuel est vouée à l'échec. Insatisfaisant sur le plan des transports, ce processus est catastrophique au niveau de l'aménagement du territoire et de la qualité de vie, qui devraient être des objectifs premiers de toute politique.

2. Une vallée du Rhône gaspillée, des habitants saturés

Que disent les habitants de la vallée du Rhône ?

"nous vivons dans des lanières..."

- Des habitants "riverains" de nuisances

La vallée du Rhône est hachée par les aménagements de transports qui découpent son territoire en "lanières". Si on n'est pas riverain d'une voie ferrée, on est riverain de la nationale ou de l'autoroute. Bien souvent on est soumis à une "multi-exposition" : on vit entouré de nuisances. Mais de ça, les aménageurs ne semblent pas s'en préoccuper... Quelles études réalisées sur la santé des riverains ?

Les hommes politiques ne doivent-ils pas s'en soucier ?

- Des infrastructures et un territoire gaspillés

Le territoire de la vallée du Rhône est suréquipé et sous exploité. Toute la panoplie d'infrastructures est présente : routes, autoroute, voies ferrées, voie d'eau, conduites enterrées,... mais leur utilisation est bien inégale. Si les poids lourds utilisent le macadam jusqu'à la trame, jour et nuit, les voies ferrées et surtout la voie d'eau disposent de capacités très importantes.

L'aménagement du Rhône, destructeur des paysages et des milieux naturels riverains, semble avoir été réalisé en pure perte quand on écoute les agents de la Direction Régionale de l'Équipement. Ils expliquent que le Rhône "a trop d'écluses, d'un rendement trop faible pour accueillir un trafic significatif."

Que peuvent penser les habitants et les élus des communes dont le territoire a été totalement bouleversé par cet aménagement au moment où on vient leur proposer un nouvel axe de transport ?

La ligne TGV Lyon-Marseille a détourné une partie du trafic de la voie ferrée rive gauche.

Cet aménagement coûteux et au lourd impact ne se traduit pas, à ce jour, par une amélioration du service pour les habitants de la vallée du Rhône, malgré les efforts réels de la Région Rhône Alpes pour développer l'usage du rail ?

Aux élus d'exiger que l'investissement TGV bénéficie, via la voie de rive gauche, à l'ensemble des habitants de la vallée du Rhône.

Le territoire de la vallée du Rhône n'est pas un "terrain de jeux" pour les aménageurs. Elus et habitants ne veulent plus voir leur espace gaspillé.

3 Contournements de LYON :

Occasion d'un véritable choix

"Le futur n'est pas écrit, le futur est choisi !"

En disant ces mots, un participant à une réunion du débat public a indiqué que l'on ne pouvait pas faire une politique des transports à partir du seul examen de courbes de trafic.

Par rapport à leur logique, les techniciens de l'équipement ont raison : quand le tuyau est trop étroit il faut l'élargir.

- N'est-ce pas à ce moment que le politique doit intervenir ? En élargissant le tuyau, ne va-t-on pas aspirer le trafic Nord-Sud que depuis des décennies on cherche à éloigner de la vallée du Rhône avec la politique des axes alternatifs ?

A-t-on fait l'autoroute A39 (Dijon -Bourg en Bresse), l'A75 et la RN20 dans le Massif Central pour faire revenir maintenant le trafic sur Lyon et la vallée du Rhône souvent saturée ?

N'y a-t-il pas incohérence à vouloir attirer sur Lyon les trafics de transit, au prétexte que voir circuler des véhicules conférerait à la ville une stature internationale ?

Pas de "tapis rouge pour les oranges espagnoles" !

N'y a-t-il pas incohérence à dire "on veut transférer les marchandises sur le rail" et réaliser en même temps, avec le COL, l'aménagement autoroutier le plus attractif qui soit pour le trafic de poids lourds entre l'Espagne et l'Europe du Nord ?

- N'est-ce pas précisément le moment d'adresser un signal fort aux transporteurs qui utilisent l'axe rhodanien en leur disant que l'on ne déroulera pas un tapis rouge aux oranges espagnoles ?

De plus, l'aménagement autoroutier ne peut arriver "en même temps" que le ferroviaire puisque, compte tenu du niveau très inégal de définition des projets, l'aménagement autoroutier (le COL) se ferait bien avant le contournement ferroviaire.

- Les décideurs peuvent-ils accepter de prolonger pour une longue période encore, le règne sans partage de la route ?

N'y a-t-il pas incohérence enfin, à dire que l'on va financer simultanément deux projets concurrents ? Personne n'est dupe. Si les financements seront faciles à mobiliser pour le COL, il n'en sera pas de même pour un aménagement ferroviaire auquel la réalisation du COL aura ôté toute chance de succès.

- **Les politiques peuvent-ils accepter de co-financer un aménagement routier qui repousserait l'engagement d'une véritable politique de transfert de la route vers le rail ?**

La pire des solutions : le "non choix"

"Avec le tout voiture... on va dans le mur"... "Le tout routier tue le routier..."

Ces propos de Claude MARTINAND, président de RFF, font applaudir les salles, mais la prise de conscience par les décideurs que le "tout routier" est une impasse et une fuite en avant n'a pas encore eu lieu.

Les décideurs semblent avoir choisi de ne pas choisir entre rail et route : ils pensent qu'on peut avoir les deux, comme le disent les techniciens.

Si ce non choix est confirmé, l'avenir prouvera que la sagesse populaire a raison : "On ne court pas deux lièvres à la fois". L'opportunité de conduire une politique des transports répondant aux besoins des citoyens et respectueuses de l'environnement aura été repoussée un peu plus loin,... le temps que des territoires jusque là "à l'écart des infrastructures" aient été eux aussi contaminés.

4 Une politique volontariste est nécessaire

Pour l'ARDEN, le débat sur les contournements autoroutiers et ferroviaires de Lyon est l'occasion de déboucher sur des réponses durables en matière de politique des transports, voire d'aménagement du territoire. Les solutions qu'elle préconise sont les suivantes :

1 Il faut avoir la même logique en "rase campagne" qu'en milieu urbain, où l'on restreint l'usage de la voiture pour s'assurer de l'utilisation des solutions alternatives offertes. L'offre ferroviaire nouvelle ne doit pas s'accompagner d'une offre autoroutière en contradiction avec l'objectif poursuivi.

2 Les objectifs environnementaux doivent être des préalables aux politiques de transport : maintien des zones de "calme" et des espaces récréatifs, non atteinte aux milieux naturels et à la qualité des productions agricoles, réhabilitation des milieux dégradés,...

3 L'utilisation optimale des infrastructures existantes doit être un préalable à toute proposition de créations d'aménagements nouveaux. Cela signifie entre autres :

- développer les mesures d'exploitation des réseaux routiers par une meilleure signalisation, l'information des usagers "en temps réel", en ayant recours aux techniques modernes de communication.
- faire respecter la réglementation actuelle en matière de temps de transport, vitesse,
- mettre en place une politique tarifaire favorable aux modes de transport à moindre impact sur l'environnement (ferroviaire et fluvial)

4 Les solutions nouvelles préconisées par le Livre Blanc européen sur les transports doivent être promues :

- développement des transports en commun pour les déplacements quotidiens, grâce à la remise en service de stations permettant la desserte des populations de la vallée du Rhône, avec un service type RER Lyon-Valence,
- promouvoir de façon prioritaire les zones d'activités embranchées,
- développer le cabotage maritime entre péninsule ibérique et Europe du Nord,
- favoriser le développement du transport fluvio- maritime,
- mettre en place des voies de fret ferroviaire, avec la nécessité d'installation de plate formes multimodales en région lyonnaise comme dans le Languedoc

5 Poursuivre l'achèvement des axes routiers alternatifs dans le Massif Central (Diagonale Lyon-Toulouse, A75, A20), et dans les Alpes : A39, axe alpin, basé sur un aménagement sur place de la RN51,

L'homme au cœur des choix d'aménagement

Comme les habitants de Lyon, comme les riverains de la rocade Est, les habitants de la vallée du Rhône subissent tous les jours les conséquences d'une politique des transports qui ne place pas l'homme au cœur des choix d'aménagement.

Le débat des contournements autoroutier et ferroviaire doit permettre à tous de réfléchir aux véritables enjeux, et aux hommes politiques de décider, en faveur des habitants.