

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 de la SRG Sauvegarde du Pays Rhône-Gier au débat public

SRG 
Sauvegarde du pays Rhône-Gier

une force de proposition
pour le territoire

Au cœur du pays, entre la vallée du Rhône et la vallée du Gier, depuis 1997, avec aujourd'hui plus de 400 adhérents, la SRG poursuit activement sa lutte contre le Contournement Autoroutier de Lyon (COL, A 89, A 45) avec les autres Associations: SCL (Côteaux du Lyonnais), SCJ (Côteaux du Jarez), ARDEN (Isère Rhodanienne), SVP (Vivaraïs Pilat), DARLY (Lyon), ALCALY (Association des élus)...

La SRG est persuadée, avec le Collectif Rhodanien, que ces projets autoroutiers (COL, A89, A45) très coûteux pour la Collectivité (plus de 2 milliards d'euros) ne résoudraient aucun des problèmes de trafic et de pollution à Lyon et dans la Vallée du Rhône, et ne ferait au contraire que les aggraver !

La SRG demande donc la mise en œuvre d'une politique durable des transports (conforme au livre Blanc de la Commission Européenne) et notamment le développement des alternatives à la route (ferroviaire, fluvial...)

LE PARC NATUREL REGIONAL DU PILAT : une zone de nature et de silence, un territoire à préserver de l'installation de nouvelles grandes infrastructures...

La nouvelle charte du Parc du Pilat "Objectif 2010" vient d'être approuvée et détermine pour une décennie les objectifs à atteindre et les actions à conduire afin de **protéger le massif tout en créant les conditions d'un développement économique durable**.

Le 1er objectif de la Charte "Pour un Pilat de nature depuis les Crêts jusqu'aux portes de la ville" prévoit de mettre en valeur les paysages, de préserver la nature, d'améliorer l'environnement (limitation des nuisances, de la pollution, du bruit, de la circulation motorisée, des grandes infrastructures...) En particulier, il prévoit d'améliorer la qualité de vie des habitants et de prévenir les nuisances sur l'environnement (axe 1.6) et notamment :

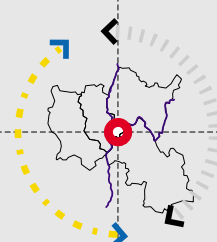
- en classant le Parc en zone de nature et de silence (1.6.4)
- en préservant le territoire de l'installation de nouvelles grandes infrastructures (1.6.7)

Le 2° objectif: "Pour un Pilat valorisant ses ressources en atouts économiques": prévoit de valoriser "l'agriculture durable" et le "tourisme de nature". Il prévoit en particulier de développer une agriculture durable (axe 2.1) :

- en promouvant des systèmes d'exploitation durable (2.1.1)
- en soutenant le développement des produits et des services de qualité (2.1.2)
- en veillant à la cohérence des politiques agricoles (2.1.3)

En effet, dès les années 65-70, les organisations agricoles, avec les Collectivités territoriales et les Services de l'État, ont clairement affirmé la vocation agricole de ce territoire au travers des schémas directeurs puis des POS des communes.

15 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



Le Parc Naturel Régional du Pilat menacé par le COL ?

L'agriculture du territoire dispose aujourd'hui d'atouts économiques incontestables :

- diversité et qualité des productions bénéficiant de "label" français et/ou européen : AOC viticoles, fromages (projet AOC rigotte de Condrieu), fruits (pommes du Pilat, projet IGP...)
- image et notoriété internationale de ces productions, notamment AOC Côte Rôtie et Condrieu
- modernisation des circuits de distribution, regroupement des producteurs dans des circuits de vente collectifs (Coopératives, points de vente fermiers...)
- existence d'un capital humain et technique de plus en plus performant.

Le territoire du Parc présente de nombreux atouts touristiques : il est propice aux activités de randonnée, de découverte de la nature, d'activités sportives non polluantes attirant les citadins proches et les touristes en séjour. Sur ce territoire rural, **le tourisme est une activité économique à part entière** dont le développement est également inscrit dans **le Contrat Global de Développement Rhône Pluriel**.

Le Parc du Pilat prévoit d'adhérer à la **Charte européenne du tourisme durable** au travers des objectifs suivants : protection et la mise en valeur du patrimoine, développement économique et social, préservation et amélioration de la qualité de vie des habitants, maîtrise de la fréquentation et amélioration de la qualité de l'offre.

Opter pour le COL, qu'il soit en plein-air ou en tunnel, c'est déstructurer l'espace agricole du Parc naturel régional du Pilat, gaspiller ce terroir et les fonds engagés pour l'aménager. C'est aussi remettre en cause le projet de territoire défini dans la Charte du Parc, dont la SRG demande la mise en œuvre à l'État, aux collectivités locales et régionales et à tous les acteurs concernés.

L'OPPOSITION DES GIVORDINS AU C.O.L. : une affaire de cœur et de raison...

Pour les habitants de Givors et des communes proches, le projet de COL est une menace dramatique pour au moins quatre raisons :

- 1/ Le COL annonce pour Givors et les environs un cumul de nuisances routières et autoroutières sans commune mesure avec les problèmes qu'il prétend résoudre à Lyon :** à la croisée des axes de circulation nord-sud et est-ouest, Givors paie en effet un tribut très lourd à la circulation des flux de transport régionaux et nationaux. Si on ajoute les 33 000 véhicules annoncés pour le COL aux 14 000 véhicules/jours de la RN 86, aux 75 000 véhicules/jours de l'A 47 et aux 99 000 véhicules/jours de l'A7 (juste de l'autre côté du Rhône), on obtient un total journalier de 221 000 véhicules/jours (!), que l'on peut comparer aux 102 000 véhicules/jours dénombrés sur la traversée de Lyon par le tunnel sous Fourvière : où est donc le mirage des "privilegiés de l'Ouest lyonnais" invoqué par certains partisans du COL ?
- 2/ Le COL programme la destruction d'une activité agricole dynamique :** les coteaux de Givors et de Loire-sur-Rhône sont une zone d'élevage bovin et de production fruitière reconnue (abricots, cerises...). Loire-sur-Rhône est même le berceau de la célèbre cerise "Burlat" ! Que vont devenir les agriculteurs qui font fructifier cette terre de génération en génération ?
- 3/ Le COL remet en cause l'avenir du développement durable de la commune de Givors :** après avoir été frappée de plein fouet par la désindustrialisation et la crise urbaine, Givors se cherche une nouvelle identité en réorientant son développement vers les deux atouts naturels et culturels majeurs que sont le Rhône et le massif du Pilat : ethnopôle de la Maison du Rhône, Office de Tourisme Rhône-Fluve, ville "porte" du Parc naturel régional du Pilat, réseau de sentiers de randonnée... . Alors que le diagnostic d'agglomération réalisé en 1999 par la DDE souligne les enjeux positifs de cette démarche, le projet de COL la remet complètement en cause en laissant planer – outre les nuisances déjà évoquées – la menace d'une coupure physique et symbolique entre la ville et son arrière-pays rural.

4/ le COL remet en cause le Droit d'habiter sur un vaste territoire : Qui envisagerait avec sérénité de voir une autoroute passer à côté de sa maison ou au fond de son jardin ? Derrière le secret soigneusement entretenu autour des périmètres et autres "fuseaux" d'études, quels drames personnels, familiaux, affectifs, économiques se trament ? Comment nos choix et nos efforts individuels et collectifs pour "mieux vivre ici" peuvent-ils être respectés dans une opération de cette ampleur ?

Mais ces arguments très locaux, pour légitimes qu'ils soient, ne suffisent pas pour motiver notre farouche opposition au projet de COL. En tant que citoyens responsables, nous sentons bien que l'enjeu du refus au COL dépasse notre intérêt particulier et immédiat. Nous sentons bien que quand la notion de développement durable est invoquée pour justifier la construction d'une autoroute, il s'agit d'un abus de langage, sinon d'une escroquerie intellectuelle. Et la grossièreté d'une telle manœuvre nous révolte car nous savons que **chaque construction d'une nouvelle autoroute repousse au contraire l'échéance vitale de la mise en œuvre d'une nouvelle politique des transports qui mettrait fin au "laissez-faire" irresponsable dont continue à bénéficier le transport (auto) routier.**

L'Ouest Lyonnais en général, le secteur de GIVORS en particulier, ne sont pas un territoire de privilégiés. Leurs habitants refusent le COL parce qu'il relève d'une vue à court terme marquée par le conformisme technique des services de l'État et par la dépendance de ce dernier vis-à-vis des lobbies des pétroliers, des transporteurs routiers et des entreprises de BTP. C'est pourquoi la SRG s'oppose à ce projet, à l'Est ou à l'Ouest de Lyon, à Givors ou ailleurs dans le pays "Rhône-Gier".



SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT : les grands absents du débat !

Quels seraient les risques et les nuisances provoquées par la réalisation du COL ? Alors que la procédure de débat public touche à sa fin, des questions aussi essentielles que la sécurité routière et l'impact sur l'environnement n'ont toujours pas été vraiment abordées. Des questions de bon sens qui appellent des réponses urgentes !

1/ Sécurité routière : cherchez la sortie du tunnel !

- Une pente inévitable pour rejoindre la vallée du Rhône et un raccordement avec l'A7 au sud de Vienne (célèbre bouchon estival du péage de Reventin-Vaugris) ne seraient-ils pas une source répétée de ralentissements, embouteillages et accidents aux conséquences dramatiques sous le tunnel de plus de 7 km prévu par le projet ?
- Quels seraient les moyens techniques et humains vraiment nécessaires pour assurer la sécurité et les interventions de secours dans le tunnel ?
- Que pensent les transporteurs routiers des conditions d'insécurité prévisibles dans ce futur tunnel ?
- Pourquoi la Protection civile et le CODIS n'ont-ils jamais participé en tant qu'experts aux débats publics organisés depuis le 15 octobre 2001 ?
- La solution "tunnel" peut-elle résister à la moindre analyse un peu sérieuse ? N'est-elle qu'une fuite en avant, une dérive technicienne de plus ? Ou bien n'est-elle qu'un tour de passe-passe pour détourner temporairement l'épineuse question des impacts du COL sur le Parc du Pilat et le vignoble de la Côte-Rotie ?

2/ Impacts sur l'environnement : circulez, il n'y a rien à voir...

- L'emprise au sol annoncée ne serait-elle pas largement dépassée vue l'ampleur des travaux imposés par le relief ?
- Comment les inévitables problèmes d'assèchement des cours d'eau, de perturbation de la faune et de la flore seraient-ils résolus ?
- Que deviendraient les nombreuses Zones naturelles d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) du Parc Naturel Régional du Pilat qui seraient irrémédiablement coupées par le COL ?
- Pourquoi le Ministère de l'Environnement et le Parc Naturel Régional du Pilat n'ont-ils jamais participé aux débats publics organisés depuis le 15 octobre 2001 ?

La définition du périmètre d'étude et le cahier des charges du projet reprennent tous les arguments des opposants au COL pour les transformer en catalogue de nobles "précautions": respect du paysage, de l'environnement, des rivières, de l'agriculture, de la viticulture, des unités urbaines, de l'habitat isolé... Tout y passe.

Mais comment pouvons-nous être dupes alors que l'addition même du quart de ces précautions rend manifestement le projet irréalisable? Le COL est bien cet éléphant que son cornac prétend faire entrer dans un magasin de porcelaine en promettant qu'il ne cassera rien...

AVEC LE COL, L'A45 et l'A89, ON FAIT "FAUSSE ROUTE"...

MAIS QUELLES SONT LES ALTERNATIVES ?

Les acteurs locaux répondent :

"Il me semble que l'important est de mettre fin à l'hypocrisie des transports. En effet, **le transport par camion a un coût pour la collectivité sans commune mesure avec la réalité du prix payé.** Or, c'est ce trafic camion qui est le plus lourd à supporter pour les axes majeurs comme celui de la **Vallée du Rhône**. Combien d'accidents, combien d'heures perdues, quelle part de la pollution atmosphérique dus à ce transport routier !

Il est urgent de mettre en place une autre politique du transport, **plus respectueuse de l'environnement alliant les autres modes (ferroviaire et transport fluvial) à une dispersion des flux vers d'autres axes**, alternatifs à la Vallée du Rhône et demandés d'ailleurs par les riverains de ces régions enclavées". M. Gabriel MONTCHARMONT, Maire de Condrieu, Député du Rhône, à l'initiative du débat public actuel.

"...Le COL est aussi absurde qu'inacceptable. Que ce soit sur le dossier du contournement autoroutier de Lyon, ou sur les dossiers de l'A 47 et de la RN 86, **tout appelle un développement audacieux de l'intermodalité, du transport public, du ferroviaire et du fluvial.** Plus que jamais il convient par la mobilisation et la concertation de mettre en échec le COL et l'A 45 (...). Ainsi nous avancerons vers un **aménagement harmonieux et durable du territoire, conforme à l'intérêt des populations et des communes**". Martial PASSI, Maire de Givors et Conseiller général du Rhône.

"Arrêtons le double langage !

- Celui que nous tenons aux enfants en leur apprenant à être responsables, acteurs du savoir-vivre collectif qu'ils construisent aujourd'hui en réfléchissant à ces questions: **Dans quel monde veut-on vivre demain? Comment devenir un citoyen responsable ?**
- Et l'autre, celui que tiennent les représentants de l'État en se cantonnant dans l'étroitesse du court terme des intérêts économiques particuliers.

La protection de l'Environnement n'est pas un gadget ! Nous attendons que s'expriment au cours du débat public des personnes compétentes et responsables en matière d'environnement (DIREN, Associations de protection de l'environnement...) Nous refusons que ce soit la Direction Régionale de l'Équipement qui répondent aux questions légitimes des citoyens de l'Est et de l'Ouest, en matière d'environnement". résumé de l'interview de Georges GRENOUILLET, Directeur du Centre d'Observation de la Nature de l'Île du Beurre (CONIB) à Tupin-Semons (69).

Pour la SRG, le COLLECTIF RHODANIEN comme pour les acteurs locaux, la solution passe **par une autre politique des transports :**

- la stabilisation voire la réduction des transports de marchandises liée à un développement économique durable favorisant la production "de proximité". Pour cela, il faut évaluer le vrai coût du transport (dont la pollution, les nuisances sur la santé, les accidents...) et mettre en place une autre politique tarifaire des transports.
- le développement significatif des alternatives à la route, notamment la priorité des moyens pour le fluvial (dans la Vallée du Rhône), le ferroviaire pour les voyageurs (en particulier, améliorer les lignes Lyon Saint-Etienne et Lyon-Valence) et le ferroviaire pour les marchandises.
- une dispersion des flux vers d'autres axes alternatifs à la Vallée du Rhône
- une vraie politique des transports urbains, dans l'agglomération Lyonnaise (car près de 80 % du trafic dans Lyon n'est pas du trafic de transit)
- la prise en compte des questions d'aménagement du territoire et d'environnement dans toute réflexion sur les transports, réflexion qui ne peut être conduite qu'avec les habitants, les élus des territoires concernés, et le Ministère de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire, cruellement absents du débat public.

Pour nous contacter : SRG - Mairie - Condrieu (69 420)