

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 Chambre d'Agriculture du Rhône au débat public



La Chambre d'Agriculture du Rhône :

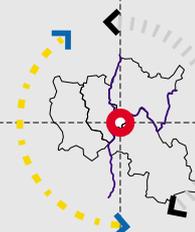
- Établissement Public Consulaire représentatif des intérêts de l'agriculture auprès des Pouvoirs Publics (État, Région, Département, Communes et leurs établissements).
- Acteur de terrain engagé dans le développement du monde rural.
- Partenaire reconnu par la loi dans les procédures d'aménagement (Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Urbaine de Lyon, Schémas de Cohérence Territoriale, Plans Locaux d'Urbanisme...).

Par sa contribution, elle souhaite :

- Mettre en évidence les conséquences négatives des deux projets d'ouvrages, tant pour l'agriculture que pour l'aménagement du territoire.
- Faire connaître ses propositions alternatives, moins pénalisantes pour l'activité agricole, prenant en compte sa conception de l'aménagement du territoire et répondant aux besoins du trafic routier, autoroutier et ferroviaire.

Lors des deux précédents débats institutionnels sur le Contournement de l'Ouest lyonnais, la Chambre d'Agriculture du Rhône a émis un avis défavorable à ce projet. En septembre 1997, ses représentants ont remis un rapport exposant sa position aux membres du cabinet de Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement en charge de ce dossier. La Chambre d'Agriculture demeure fermement opposée au projet de contournement autoroutier. Elle l'est également à celui de contournement ferroviaire tel qu'il est envisagé.

16 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

1. Quelles seraient les conséquences négatives des ouvrages sur l'activité agricole ?

Les deux projets concernent des zones agricoles sur lesquelles l'agriculture s'est réorganisée et s'est développée.

L'agriculture s'est réorganisée

Dans le département, les communes des deux périmètres d'études sont parmi celles qui ont connu et qui connaissent les taux de développement démographique parmi les plus élevés.

La pression foncière qui s'est développée (urbanisation de terrains cultivés) s'est traduite par des perturbations structurelles et des pertes de potentiel de production agricole. L'agriculture a dû beaucoup investir pour se réorganiser dans les zones agricoles. Les projets de contournements autoroutier et ferroviaire vont l'affecter une nouvelle fois. Ils auront des conséquences très graves et très difficilement réparables.

L'agriculture s'est développée

Dans les régions où se situent les deux périmètres d'études, l'agriculture a fait preuve d'un dynamisme particulier pour rechercher les meilleurs résultats économiques et répondre à l'attente des consommateurs d'une production diversifiée et de qualité.

Les exploitations sont nombreuses et source d'emplois directs et indirects.

Dans le périmètre d'étude du contournement ferroviaire :

- Toutes les zones agricoles ont été aménagées et équipées (12000 ha remembrés, 3000 ha actuellement desservis par des réseaux collectifs d'irrigation).
- Les exploitations agricoles se sont spécialisées.
- Des productions à forte valeur ajoutée ont été mises en place (productions sous contrats, productions maraîchères, légumières, horticoles, etc...).
- Des élevages performants et exemplaires ont été constitués.
- Un établissement de recherche et d'expérimentation d'importance régionale : le CREAS, a été créé à l'initiative notamment de la Chambre d'Agriculture et des agriculteurs de l'Est lyonnais.

Dans le périmètre d'étude du contournement autoroutier :

- Les zones agricoles ont été fortement irriguées (desserte par un important réseau collectif et par de nombreuses installations individuelles).
- Des terroirs prestigieux ont été valorisés : aires AOC Cote Rotie, Condrieu et Coteaux du Lyonnais. D'autres terroirs sont en cours de reconnaissance.
- Les potentialités du territoire sont valorisées par une diversité de productions adaptées.
- Des cultures spécialisées de qualité et à forte valeur ajoutée (fruits, légumes, élevage, horticulture...) sont pratiquées.
- Des structures de transformation, de conditionnement et de valorisation ont été mises en place.
- Environ 50 % des agriculteurs commercialisent, en l'état ou transformée, tout ou partie de leur production par vente directe, obtenant ainsi une valorisation supérieure de leurs produits.
- Trois stations expérimentales ont été créées à l'initiative de la Profession agricole des régions concernées.

Le passage des deux ouvrages aurait quatre conséquences négatives principales :

- La déstabilisation et la déstructuration des zones agricoles par effet de coupure, avec perte de potentiel de production, destruction de terroir.
- La déstructuration et la déstabilisation des exploitations.
- Une impulsion très forte du développement urbain induite par les ouvrages.
- Une pollution pour les productions riveraines.

1. Déstabilisation et déstructuration des zones agricoles

Les zones agricoles, avec :

- leurs aménagements ;
- leurs équipements ;
- leur diversité de productions, surtout pour le périmètre d'étude Ouest qui peut être considéré comme une mosaïque de petits îlots à productions distinctes ;
- la réorganisation et le développement de l'activité agricole sur ces espaces ;

sont extrêmement fragiles à toute perturbation.

L'impact du passage d'ouvrages linéaires serait considérable.

Non seulement des exploitations seraient directement touchées, mais ce serait les zones concernées et l'ensemble des exploitations présentes qui seraient gravement déstabilisées.

Les mesures qui concourent habituellement à la réparation des préjudices ne seront pas efficaces dans les deux territoires soumis à une très forte pression foncière avec, en plus, pour celui du contournement Ouest, un mitage par l'urbanisation et une topographie difficile.

2. Déstructuration et déstabilisation des exploitations

Les exploitations, par la perte de potentiel de production (perte de surface, perte de terroir...), seraient économiquement déstabilisées. Leur potentiel de production perdu ne pourrait pas être rétabli, surtout s'il est dû à une perte de terroir (aires AOC, espaces adaptés à des productions spécialisées).

Beaucoup verraient leur avenir compromis.

3. Impulsion très forte du développement urbain

Les ouvrages envisagés, comme toutes les infrastructures de transport, impulseront très fortement le développement urbain, tant à l'Est qu'à l'Ouest. C'est-à-dire que des territoires aujourd'hui à vocation agricole s'urbaniseront. L'agriculture, progressivement, disparaîtra sur une bonne partie du territoire départemental. Des terroirs (aires AOC, zones présentant des aptitudes culturelles spécifiques) seront irrémédiablement détruits. L'équilibre agricole et urbain qui existe aujourd'hui disparaîtra.

Ces préjudices ne pourront être compensés par aucune des mesures qui pourraient être mises en œuvre.

4. Pollution pour les productions riveraines

Ces ouvrages seront source de pollution pour les productions riveraines.

Actuellement, des cahiers des charges de plus en plus nombreux de firmes commerciales concernant les céréales, les légumes, les fruits, etc. ... imposent des distances pour l'implantation des productions par rapport à toute source de pollution identifiée, par exemple autoroute, route à 4 voies...

Dans les espaces en cause, ce préjudice est particulièrement pénalisant.

2. Quels seraient les effets négatifs des ouvrages sur l'aménagement du territoire ?

Les ouvrages envisagés contribueront à accentuer le déséquilibre de l'aménagement du territoire.

En effet, facteurs de développement comme toutes les infrastructures de transport, ils contribueront à renforcer la concentration du développement économique et démographique dans la grande région urbaine de Lyon au détriment d'autres régions situées plus à l'Ouest, en particulier des régions rurales plus profondes moins bien desservies ou non desservies. Ils aboutissent à une concentration des infrastructures et du trafic sur l'axe Saône-Rhône, alors que d'autres ouvrages peuvent être réalisés ou renforcés à l'Est et à l'Ouest de cet axe pour supporter ce trafic et contribuer au développement de ces régions.

3. Position de la chambre d'agriculture du rhone

Compte tenu des enjeux pour l'agriculture et l'aménagement du territoire, la position de la Chambre d'Agriculture du Rhône repose sur trois principes :

- Limiter l'impact sur le territoire et sur l'agriculture :
 - en regroupant le plus possible les infrastructures pour éviter des coupures multiples du territoire ;
 - en développant l'utilisation des ouvrages existants.
- Une meilleure desserte du territoire national pour une répartition du développement économique et démographique plus équilibrée.
- Délester l'axe Saône-Rhône d'une partie de son trafic par la création d'ouvrages alternatifs en direction du Sud, du Sud-Ouest. ...

La chambre d'agriculture du rhone demande :

1. Concernant les ouvrages autoroutiers et routiers

• à l'Ouest de l'axe Saône-Rhône :

- la réalisation de la liaison autoroutière ou routière à 2 x 2 voies Chalon s/Saône - Paray le Monial - Roanne - A 72 ;
- la poursuite et l'achèvement :
 - de la construction de l'A 75 en direction de Montpellier - Béziers ;
 - de l'aménagement de la liaison St Etienne - Toulouse.

• à l'Est de l'axe Saône-Rhône

- l'achèvement de l'autoroute A 48 entre Ambérieux et Bourgoin ;
- la réalisation de l'autoroute Grenoble - Sisteron - Marseille ;
- dans le couloir de la Ligne à Grande Vitesse Rhône-Alpes : réalisation d'une autoroute depuis l'A 46 Nord jusqu'au Sud de Valence (l'A7 au Nord de Valence étant saturée et son aménagement impossible) ;

2. Concernant le fret ferroviaire

Le développement de lignes fret par :

- l'utilisation du couloir de la Ligne à Grande Vitesse Rhône-Alpes et du futur couloir de la ligne St Exupéry - Sillon Alpin ;
- la pleine utilisation des voies existantes et leur renforcement sur certains tronçons lorsqu'il ne présente pas de nuisances majeures.

3. Le Développement du transport fluvial

Ce mode de transport de marchandises est très peu évoqué dans la plaquette du débat public. Or, il est peu nuisant et présente une forte capacité potentielle. Des investissements importants ont été réalisés sur le Rhône et sont sous-utilisés ; un projet de liaison Rhin-Rhône a été abandonné, ce qui paraît aberrant notamment par rapport aux pollutions générées par les autres transports.

Pour certaines marchandises, le transport fluvial présente un intérêt majeur et est particulièrement adapté. Il est anormal que celles-ci soient acheminées par la route et même par voie ferrée.

La Chambre d'Agriculture demande que ce moyen de transport retrouve une part significative du trafic et constitue une alternative crédible par rapport aux modes routier et ferroviaire, et que les moyens correspondants soient engagés.

Contournements autoroutier et ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
Position de la Chambre d'Agriculture du Rhône (Session du 27 novembre 2001)

