

La contribution des Acteurs

Contribution des Verts au débat public

Oui à un vrai débat public

L'Émergence du débat public est une bonne nouvelle. Enfin, les citoyens, les élus locaux, les associations disposent d'un espace organisé pour débattre des projets qui vont bouleverser leur existence. Mais que penser d'un débat qui ouvre comme seule perspective la possibilité d'amender ou compléter le dossier, sans pouvoir globalement le remettre en cause ?

Le vrai contexte du débat

L'agglomération de Lyon se situe sur le principal axe de transport européen, ce qui a amené les gouvernements et élus locaux à y développer de nombreux axes autoroutiers au cours des dernières décennies. Ces infrastructures sont souvent saturées par le trafic de poids lourds et le trafic local. Pour tenter de résoudre ce problème, on sollicite notre avis sur un projet routier, le COL et un projet ferroviaire, le contournement rail, à l'est de Lyon.

Le COL, contournement Ouest de Lyon, nouvelle autoroute sur le versant Est des monts du lyonnais, impliquera quasi mécaniquement l'élargissement de l'A7 plus au sud et les réalisations de l'A45 et A89. Les verts sont contre ces projets.

On nous propose également la construction d'un contournement rail afin de favoriser la croissance du fret ferroviaire, actuellement freinée par la saturation du nœud Lyonnais. Les Verts y sont favorables à condition qu'il prenne en compte la tranquillité des riverains de l'est lyonnais et favorise le développement des TER.

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.

Les Verts



Les Verts du Rhône

14/16 Rue Aimé Colomb
69003 Lyon
Tél. : 0 478 609 733
fax : 0 478 608 412

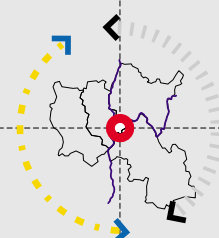
Groupe des Verts

Conseil régional

78, route de Paris
69751 Charbonnières les Bains CEDEX
Tel : 04 72 59 44 27
lesverts@cr-rhone-alpes.fr

21

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



COL et contournement Fret: deux projets qui s'opposent

L'autoroute et le rail ne pourront être financés qu'en sollicitant l'argent public. Nos budgets seraient-ils devenus infiniment extensibles? Rappelons les coûts: 5Mds d'euros pour l'ensemble COL, A45, A89 et 1.5 milliards pour le projet "rail".

Sans nouvelle infrastructure, le trafic routier en transit stagne ou baisse, la saturation du réseau contribuant à diminuer la rentabilité du transport de marchandises par route. Si l'on souhaite un transfert vers le rail, non seulement il faut le rendre beaucoup plus performant, mais il ne faut pas le concurrencer par toujours plus d'autoroutes.

Nos critiques: il faut combattre le mode routier!

Un coût exorbitant pour les finances, le tourisme et l'agriculture

Selon ses promoteurs, une nouvelle infrastructure routière est la promesse d'un futur développement économique. En attendant les promesses, ce que l'on constate, c'est le coût de la nouvelle autoroute. Il y a le coût financier qui sera autant d'argent pris à la santé, à l'éducation, au transport ferroviaire, à l'aménagement des voiries existantes. Il y a le coût économique, avec la disparition de terres agricoles, base d'un emploi local et in-déplaçable. Il y a également le coût pour la santé publique (pollutions, accidents, dépressions nerveuses...) Enfin, que penser d'un territoire traversé de part en part par l'automobile? Le tourisme est un atout pour nos régions, il faut préserver notre patrimoine naturel pour rester attractif.

Une politique suicidaire pour l'avenir de la planète

La surface du sol est une grandeur finie. Or, l'emprise au sol des infrastructures de transport est loin d'être négligeable (10 à 15 hectares au km). Il n'est pas soutenable d'affecter prioritairement l'espace au transport.

Le trafic routier contribue en grande partie à l'effet de serre (30 à 40 %). Rappelons nos engagements internationaux qui nous font obligation de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Si aujourd'hui, nous ne faisons rien, nos enfants le paieront au prix fort.

Développer le mode routier, c'est aussi accélérer le gâchis de nos ressources en pétrole. Il leur a fallu plusieurs millions d'années pour se former. En deux siècles, nous aurons brûlé cette matière première essentielle à la fabrication de nombreux matériaux. Il est temps de la réserver à des usages plus essentiels.

Plus grave encore, en Afghanistan, en Irak, en Afrique, ..., l'approvisionnement en pétrole est l'enjeu de conflits militaires. Nos gouvernements sont conduits à soutenir les pires dictatures pour garantir notre approvisionnement. Si nous ne limitons pas aujourd'hui notre consommation, l'enjeu pétrolier va continuer à embraser la planète.

Le mode routier: une politique indispensable à la mondialisation libérale, au détriment des citoyens.

Le développement de la route répond essentiellement aux besoins des grands groupes industriels. Toutes les politiques publiques ont rendu négligeable le coût des transports routiers: péages trop faibles, non respect du droit social, investissement massif dans de nouvelles routes pour diminuer les temps de trajets, ... Le coût du transport routier est devenu marginal et les grands groupes mondiaux peuvent produire partout pour n'importe quel marché. Ils peuvent déplacer leur production sur les territoires qui paient et respectent le moins les salariés. Ces entreprises pratiquent la sous-traitance à outrance mettant bien souvent les petites et moyennes entreprises du BTP à leur "botte"! Si nous souhaitons conserver nos emplois et nos droits, il faut aujourd'hui refuser la course au transport moins cher et augmenter les coûts routiers.

Les entreprises qui ont intérêt à voir l'autoroute se construire sont celles qui contrôlent les télévisions, les radios, celles qui ont été trempées dans les affaires de financement des partis politiques : Vivendi- Canal +, Bouygues-TF1, La Lyonnaise des Eaux-M6, touchent les dividendes de la route et maîtrisent les médias, condition sine qua non d'accès au pouvoir. Les citoyens doivent réagir et ne pas se laisser manipuler par ceux qui ont un intérêt financier dans la politique du tout autoroute.

Nos propositions : le développement durable plutôt que la fuite en avant

Changer de vision

Le projet autoroutier qui nous est présenté est clairement incompatible avec le développement durable. Une autre logique est à mettre en œuvre, une logique de développement équilibré du territoire. Nous affirmons avec force notre engagement en faveur des choix suivants :

Développer le rail : une urgence pour l'environnement et l'économie

Les marchandises dans les trains.

Le transit des marchandises nationales et internationales par la route est une aberration qui n'a pu voir le jour qu'en laissant mourir le train, s'installer l'anarchie réglementaire sur la route et en surinvestissant dans les autoroutes.

Il faut aujourd'hui consacrer nos moyens au développement du transport de marchandises par le fret ferroviaire. Le franchissement des Alpes par le rail et la liaison Nord-Sud avec le contournement est, réclamés par 4 Français sur 5, doivent être prioritaires.

Répondre au besoin de déplacement dans nos régions.

Sans autoroute supplémentaire, les gens ne cesseront pas de se déplacer. Pour notre région, la priorité doit aller à l'amélioration des dessertes ferroviaires périurbaines et entre les centres urbains. Les lignes actuelles sont insuffisantes pour absorber la demande déjà existante. Des progrès ont été réalisés grâce à la Région.

Il faut franchir une nouvelle étape en investissant lourdement pour permettre la mise en place de trains fréquents (toutes les 10 minutes en heure de pointe), avec des horaires respectés. Nous défendons un véritable Réseau Express Régional, bien desservi par des réseaux de bus et des parcs-relais gratuits et surveillés.

un atout pour l'économie de la région

Un "plan Marshall" ferroviaire est possible. Il pourrait apporter de nombreux emplois. A condition de mener une politique industrielle offensive, la Loire peut mettre à profit son savoir-faire dans l'industrie mécanique pour opérer une reconversion. En outre, Rhône-Alpes restera quoi qu'il advienne un carrefour privilégié pour les transports européens. Des plates-formes de fret multi-modales (transport combiné et ferroutage) doivent être développées à Roanne, Ambérieu, au sud de Lyon, ... N'oublions pas que les transports en commun et le fret ferroviaire peuvent fournir, eux aussi, une part importante des emplois industriels et de service

Répondre aux attentes de nos citoyens

Une utilisation de l'argent public au service de la région :

L'inflation routière est présentée comme une solution miracle à tous les problèmes : excès de croissance dans le Rhône, décroissance économique dans la Loire. Les ligériens ont plus besoin d'aide à l'emploi dans la Loire que d'aide pour aller chercher du travail à Lyon !

Une amélioration qualitative du réseau routier.

La route remplit une fonction indispensable de desserte fine. Mais elle est utilisée à mauvais escient, pour écouler du trafic de masse, régional et international. Il s'ensuit des problèmes d'engorgement et d'insécurité. Le réseau (auto) routier existant doit donc être amélioré dans le sens d'une diminution des risques et d'une plus grande efficacité.

La prise en compte des attentes des riverains des autoroutes et des voies ferrées existantes

Il est indispensable d'améliorer les conditions de vie des riverains des grands axes qui traversent déjà nos territoires. Pour limiter le bruit et récupérer de l'espace, on peut engager des crédits dans les travaux de couverture, les murs anti-bruits, la construction de tranchées. De même, là où les nuisances sont les plus insupportables, il faudra étudier les acquisitions foncières et immobilières tout en relogant les occupants.

Nous sommes favorables pour qu'un débat public se fasse sur le contournement ferroviaire afin de rechercher son meilleur tracé, en partant d'Ambérieu, en toute concertation avec sa population et ses représentants.

Quelques vérités toujours bonnes à dire !

Remettre en cause le dogme de la hausse des trafics

On annonce que la France doit adapter ses infrastructures à "l'inéluctable hausse des trafics". En réalité, sans nouvelle infrastructure, le trafic routier stagne ou baisse. A contrario, les nouvelles infrastructures autoroutières comme le COL se traduisent inévitablement par un accroissement du trafic de camions et voitures (ce qui entraîne de nouvelles saturations auxquelles on répondra par de nouvelles autoroutes...) Nous sommes dans un cercle vicieux dont l'agglomération lyonnaise offre une excellente illustration : nous savons bien que ce n'est pas le COL qui dé-saturera le tunnel de Fourvière mais le TOP qui, s'il devait être réalisé, contribuerait largement à congestionner les rocade Sud (ou BUS) et Est. Le contournement Est sensé résoudre les problèmes a été saturé en quelques mois. Rappelons-nous le slogan de Michel Noir : "demain, on fait sauter le bouchon !"

Il faut traiter le problème des grèves

Trop nombreux sont les entrepreneurs et salariés à fuir le rail du fait de la rupture régulière des services de la SNCF. La solution est à trouver au sein de l'État, avec les usagers, la SNCF et les syndicats dans un esprit sincère de développement du rail et des transports en commun.

Le train ou la route ? Les Verts prennent le train !

Les ressources naturelles ne sont pas infiniment extensibles. Il en va de même de nos finances. Les systèmes autoroutiers et ferroviaires sont asphyxiés par l'endettement. Seul le recours aux finances publiques permettrait la mise en œuvre de nouvelles infrastructures. Cela signifie que nous ne pourrions pas tout faire, le train et la route.

Depuis des décennies, la route a été privilégiée aux dépens du rail, et nous en subissons aujourd'hui les conséquences environnementales, sociales et économiques. Le réseau ferré hors TGV a régressé depuis les années soixante : il est plus que temps "d'inverser la vapeur". Cela ne se fera pas sans courage politique. Il faut remettre en cause le dogme qui présente la route comme la voie du développement. Contre le projet de "Gros Lyon", proposons une agglomération championne de la qualité de vie et de l'emploi durable. Plus concrètement, il faudra s'engager dans une utilisation mesurée de nos crédits en privilégiant massivement le développement du rail, l'amélioration qualitative des infrastructures routières et la qualité de vie des riverains à l'est comme à l'ouest.

Le succès des TER montre le chemin.

Ce qui est vrai pour les usagers doit être vrai pour les marchandises.

Dans le débat des contournements de Lyon, Les Verts affirment leur engagement en faveur d'une autre politique. Pour le rail, contre l'autoroute.