

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 du Collectif Associatif au débat public

Contourner Lyon: Oui, mais:

1. avec priorité absolue au réseau ferré,
2. avec récupération des réseaux ferrés et voiries libérés pour des TCSP (Transport Collectifs en Site Propre), du RER (Réseau Express Rurbain) et des TER,
3. en optant pour une solution autoroutière minimale.

Le Collectif Associatif s'est spontanément constitué dès le début du débat public, au vu du manque de volonté politique de cette consultation reposant sur un schéma de services collectifs des transports bien moins ambitieux que le livre blanc de l'Union Européenne sur "la Politique des transports à l'horizon 2010".

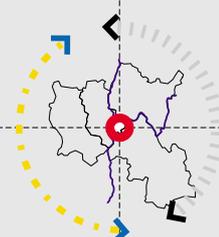
Le Collectif Associatif est constitué par:

- La coordination DARLY (pour se Déplacer Autrement en Région LYonnaise) avec ses associations et collectifs.
- La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) à laquelle DARLY est affiliée.
- FNE (France Nature Environnement) Réseau Transports, représentée par la FRAPNA-Région (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature) à laquelle DARLY est affiliée.
- WWF France (World Wildlife Fund)
- Le MNLE (Mouvement National de Lutte pour l'Environnement) Rhône-Alpes.
- L'UFCR (Union Fédérale des Consommateurs du Rhône) Que Choisir.

- Ce Collectif Associatif veut proposer une alternative à un mauvais projet, en se basant sur une saine conception du "développement durable" impliquant la vérité des coûts des transports, une remise en cause de leur développement, un report maximum sur les modes les moins polluants, un moratoire sur les autoroutes et leur financement reposant en majeure partie sur les contribuables;
- Ce collectif Associatif insiste sur la nécessité et l'urgence d'un réseau d'agglomération interconnecté (Transports Collectifs Urbains et Réseau Express Rurbain) associé à des Parcs-Relais, des voies cyclables, l'ensemble devant être financé prioritairement.

DARLY
FNAUT
FNE / FRAPNA
WWF France
MNLE
UFCR

7
Cahier n°



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

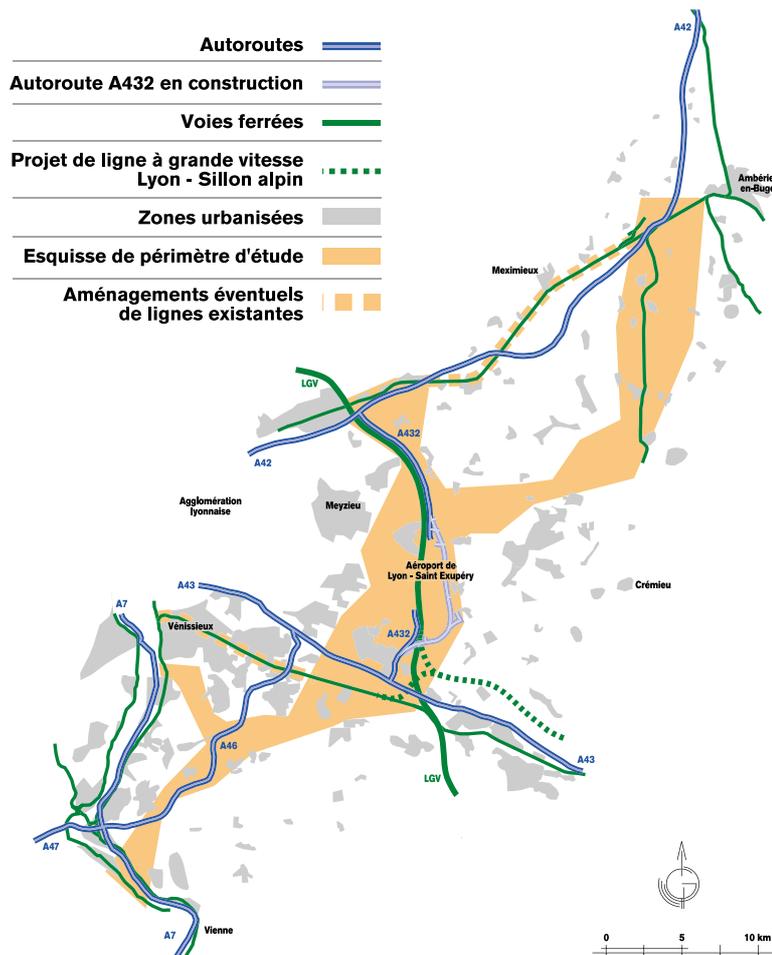
Le Britannia, Allée B, 4^e étage
20, boulevard Eugène Deruelle
69432 Lyon Cedex 03
Tél.: 04 72 84 47 90
Fax: 04 72 84 47 91
www.lyondebatpublic.org

Contournement fret ferroviaire

- L'étude du dossier du débat public nous donne les premiers contours du projet, (voir carte ci-dessous), de Ambérieu en Bugey au Sud de Loire-sur-Rhône, en passant par le parc industriel de la Plaine de l'Ain, l'Est (ou l'Ouest) de l'aéroport St Exupéry, puis rejoignant l'A46 Sud, probablement entre Simandres et Marennes, pour rejoindre la voie ferrée dédiée au fret Rive droite du Rhône.
- Ce tracé semble logique, vu la localisation des principaux sites de fret d'une part et vu son embranchement prévu avec la future ligne ferroviaire vers l'Italie.
- Ce projet est cependant encore dans les limbes et il n'apporte qu'un doublement du fret ferroviaire, le triplement envisagé étant obtenu par une amélioration du cadencement (meilleure utilisation des sillons mis à disposition pour le fret, 80 % au lieu de 40 % actuellement).
- Cette amélioration du cadencement, associée à une modernisation de la ligne Givors-Tassin-Val d'Azergues pour y faire passer des convois, devrait permettre une croissance du fret ferroviaire sans attendre la réalisation du contournement fret proprement dit.
- Cela ne supprime cependant pas l'urgence de sa réalisation car c'est grâce à elle que des sillons seront libérés sur les voies actuelles pour mettre un meilleur cadencement des TER et la construction d'un Réseau Express Rurbain (RER).

Alternatives au tout route

- Moderniser l'ensemble du réseau ferroviaire afin d'accroître ses possibilités (postes centralisés de commande et de signalisation, mise en gabarit B+, électrification, doublement des voies, etc...).
- Moderniser et cadencer les liaisons voyageurs entre St Etienne, Roanne et Lyon.
- Envisager prioritairement les investissements ferroviaires plutôt que routiers.
- Développer les TCSP urbains (transports collectifs en site propre), les RER (Réseaux Express Rurbains) et les TER, associés à des Parcs-Relais Voitures et Vélos.
- Développer les voies cyclables et les axes taxis.
- Prévoir des modes de financement prioritaires, basés sur péage urbain et vignette d'agglomération (voir page suivante).
- Multiplier les espaces et les voies piétonniers.



Comment soulager la Rocade Est et le tunnel de Fourvière de la circulation de grand transit, avec le moins de nuisances possibles, avec la dépense minimale, et le plus rapidement possible.

Constat

- L'A6 et l'A7 existent : il faut les relier sans passer par le tunnel de Fourvière ni la Rocade Est, et sans mélanger les flux locaux et les flux de grand transit, et cela aux moindres frais.
- Le contournement ferroviaire envisagé va passer : à proximité de la liaison A432/A43, à proximité de l'A46, 10 à 15 km plus au Sud-Ouest, et dans une zone de plaine peu habitée.

Suggestion

- Le débat public ayant réuni dans une même enquête les contournements ferroviaire et autoroutier, on peut se demander si la solution n'est pas de les regrouper géographiquement en créant une liaison autoroutière A432 vers A46 Sud, le long du contournement fret ferroviaire.

Incitation

- Les voies convergeant vers Lyon ainsi que la Rocade Est feraient l'objet d'une vignette d'agglomération (pour les trafics locaux) ou d'un péage dissuasif (pour les trafics d'échange) favorisant ainsi l'utilisation du contournement.

Utilisation des revenus des vignettes et péages

- Les bénéfices de cette vignette et de ce péage urbain seraient affectés au développement des TCSP (Transports Collectifs en Site Propre) et du RER (Réseau Express Urbain). La vignette donnerait droit à un accès gratuit aux transports collectifs.

Avantages de ce contournement

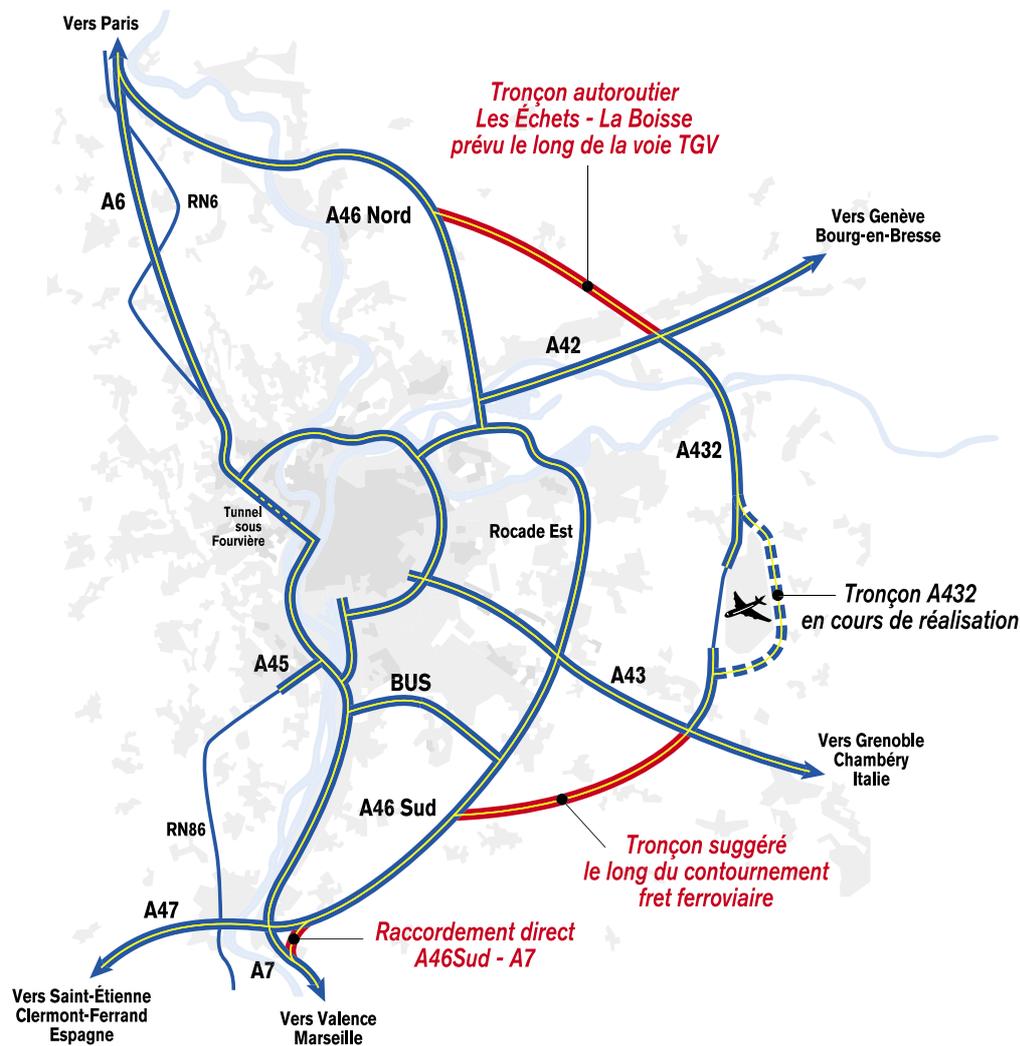
- Moins de population concernée par les nuisances et regroupement des nuisances sur un tracé court (moins de 15 km).
- Un seul effet de coupure.
- Regroupement des ouvrages antibruit et des clôtures anti-animaux.
- Plus court délai de réalisation permettant une libération plus rapide de la traversée de la Presqu'île et de la Rocade Est par les flux de transit.
- Mise en application plus rapide du projet Lyon-Confluence.
- Récupération plus rapide du tunnel de Fourvière pour une affectation partielle à un transport collectif en site propre.
- Contournement plus éloigné de la Presqu'île que le COL.
- Parcours utilisable pour les matières dangereuses (absence de tunnel).
- Coût infiniment moindre (environ 1,2 MMF au lieu de 12 MMF).

Considérations générales

Actuellement c'est en grande partie le contribuable, via les impôts de l'Etat et des Collectivités Territoriales, qui finance les transports :

- Participation à la résorption de la dette RFF (Réseau Ferré de France)
- Financement majoritaire des autoroutes.

Exemple : A89 financé à 90 % par l'Etat et les collectivités territoriales et 10 % par les concessionnaires qui se remboursent par ailleurs par les péages.



- Entretien des voiries routières et autoroutières 6 fois plus détériorées par la circulation des camions que celle des automobiles (cf. rapport de l'Union Européenne).
- Participation aux frais engendrés par les accidents (tarifs assurances, déficit sécurité sociales, etc...)

Cet état de fait est-il normal ?

Il faut oser faire payer aux transports leur prix de revient réel. Lorsque les entreprises devront payer le coût réel comprenant le coût d'usage des infrastructures celui de la pollution, des tués et blessés, de l'effet de serre et des changements climatiques, elles veilleront à avoir moins recours aux transports et à utiliser prioritairement les modes les moins énergivores ; il y aura moins de délocalisations, moins de poids lourds roulant à vide (sans fret de retour), etc...

Considérations locales

- Le Débat Public tente de justifier le COL par les 20 km de moins qu'un contournement par l'Est.
- Comment peut-on croire, dans ces conditions, à un report sur des axes parallèles (Grenoble/Sisteron ou Clermont Ferrand/Montpellier) engendrant bien plus de Kilomètres sur des itinéraires montagneux ?
- L'argument d'une liaison plus courte n'est-il pas fallacieux ?
- La rocade Est devait faire "sauter le bouchon".
- Le périph Nord devait soulager le tunnel de Fourvière.
- Tout le monde y a cru ! Qu'en est-il aujourd'hui ?
- Un surcroît de véhicules anéantit largement les gains fait sur la pollution des moteurs - Les pourcentages de CO₂ et d'Ozone ne cessent d'augmenter dans la basse atmosphère.

Dans ces conditions, comment peut-on croire que le COL, auquel sont associées les autoroutes A45 vers St Etienne et A89 vers Roanne, résoudra les problèmes ? Or, la circulation sur ces axes n'est pas une circulation de grand transit. Le COL ne sera qu'un aspirateur de voitures vers l'agglomération lyonnaise à partir des "Communes-dortoirs" St Etienne et Roanne.

Quel avenir prépare-t-on aux générations futures ?

Sensibilisation

Le Livre Blanc de l'Union Européenne (et non une association qui pourrait être taxée de partialité) nous dit :

- Les 2/3 de la consommation de pétrole le sont par les transports.
- Chaque jour, 6 hectares de terrain sont goudronnés.
- L'entretien des autoroutes coûterait 6 fois moins, en l'absence de Poids Lourd.
- Un camion sur 8 est en infraction.
- En l'absence de mesures, les émissions de CO₂ dues aux transports croîtraient de 50 % entre 1990 et 2010.
- Chaque jour, les routes européennes font autant de morts qu'un crash d'avion moyen courrier.
- Avec 1 kilo de pétrole, il est possible de transporter sur 1 km : 40 tonnes par camion, 97 tonnes sur un wagon et 127 tonnes par voies d'eau.
- 600 km de voies ferrées ont été fermées chaque année depuis 30 ans (en Europe).
- La part de marché du fret sur le rail est actuellement de 8,4 % en Europe contre 40 % aux USA.

Conclusion

- **Développer prioritairement le transport du fret par le rail et des voies maritimes et fluviales.**
- **Maîtriser les flux de marchandises.**
- **Respecter les accords de Kyoto sur l'effet de serre.**
- **Rétablir la juste concurrence entre le fer et la route, par la vérité des coûts.**
- **Développer prioritairement les Transports Collectifs.**
- **Mettre d'urgence en application, dans les actes et pas seulement en paroles, les lois LOADDT, SRU,...**
- **Réviser le SSCT (Schéma de Services Collectifs de Transports sur lequel s'appuie le dossier du débat public), dans une démarche plus volontariste, en appliquant les préconisations du Livre Blanc de l'Union Européenne et en décidant un moratoire sur les voiries autoroutières régionales (A45, A89, COL, TOP, bus 2^{ème} tranche, A48...) qui représentent 50 milliards de francs (7 à 8 milliards d'Euros) tant qu'un rééquilibrage n'aura pas été atteint pour le fret, les TER et RER.**

- le collectif associatif -