

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 Rhodanien au débat public

“La solution aux problèmes de circulation urbaine et de transit n’est pas de contourner Lyon mais de l’éviter, d’interconnecter les transports en commun, d’utiliser le rail pour le fret, de déplacer les axes de transit à l’Ouest et à l’Est.”

Le COLLECTIF RHODANIEN, octobre 2001

Le COLLECTIF RHODANIEN s’est constitué au cours de l’été 2001 pour apporter des alternatives constructives et réalistes aux projets proposés par les services de l’Équipement (DRE) et de Réseau Ferré de France (RFF), parce que ses membres ont la conviction que ces projets sont inappropriés et nocifs pour LYON et son bassin de vie et ne constituent pas la réponse adaptée aux problèmes de circulation et de transit.

Le COLLECTIF RHODANIEN réunit :

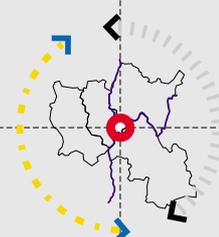
- 1500 élus de la région (Ardèche, Isère, Loire, Rhône), 100 communes et 9 groupements de communes, au sein de l’association ALCALY (Alternatives au Contournement Autoroutier de Lyon)
- 50 associations regroupées au sein de DARLY (pour se Déplacer Autrement en Région Lyonnaise),
- 33 associations adhérentes à la SCL (Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais) et les associations partenaires :
 - SRG (Sauvegarde du Pays Rhône-Gier)
 - SCJ (Sauvegarde des Coteaux du Jarez)
 - SVP (Sauvegarde Vivarais-Pilat)
- ARDEN (Association pour le Respect du Droit et de l’Environnement-Rhône-Isère-Loire)
- ARPAC (Association de Résistance au Projet d’Autoroute sur Châtillon d’Azergues)
- le Parc Naturel Régional du Pilat (48 communes dans la Loire et le Rhône)
- la Fédération des Syndicats des Vins des Coteaux du Lyonnais
- le Syndicat des Vignerons de la Côte Rôtie,
- la Fédération Départementale des Producteurs de Fruits du Rhône (600 producteurs de l’ouest lyonnais),
- la Fédération Départementale des Chasseurs du Rhône.

Le COLLECTIF RHODANIEN s’oppose fondamentalement au projet inefficace de maillage autoroutier constitué par le Contournement Ouest de Lyon (le COL), l’A89 (Balbigny - La-Tour-de-Salvagny) et l’A45 (Saint-Étienne - Lyon)¹.

Et ce, parce que **le problème est mal posé**. Le problème d’engorgement dont souffre l’agglomération lyonnaise est lié à sa situation géographique, et plus largement, à celle de la vallée du Rhône, devenu un carrefour des axes Nord-Sud et Est-Ouest du territoire français, et même de l’Europe occidentale.

¹ Les cahiers des charges de ces infrastructures montrent à l’évidence la nécessité de leur interconnection.

Cahier n° 1



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

Transit International de marchandise par route



Source d'étude : CETE Méditerranée 1993 enquête aux frontières

Les solutions avancées par la DRE et RFF ne prennent pas en compte cette dimension.

Elles ne tiennent pas compte non plus des causes des difficultés de la circulation urbaine. Elles ignorent enfin les activités agricoles et viticoles et la nécessaire sauvegarde de l'environnement dans le bassin de vie de Lyon.

D'emblée, on peut relever que :

1. Le COL ne réduira en aucune façon l'engorgement de la vallée du Rhône entre Vienne et Orange. Le problème n'est donc pas traité à la bonne échelle.
2. Le COL ne résoudra en aucune façon les problèmes de circulation dans Lyon : 80 % du trafic sous Fourvière et sur la rocade Est sont générés par des déplacements urbains dans l'aire de vie de l'agglomération lyonnaise.
3. Le COL ne contribuera pas au désenclavement du département de la Loire. Un rapport de la Cour des Comptes de juin 1999, concernant la politique autoroutière, met en évidence "qu'il n'y a pas d'exemple de petite agglomération qui ait réussi à vivre aux dépens d'une grosse du fait de la création – au nom d'un désenclavement souhaité – d'une liaison autoroutière".

4. Le COL, ainsi que les autoroutes A45 et A89 - qui l'accompagnent au nom de la cohérence du maillage autoroutier en Rhône-Alpes - ne fait que renforcer la politique du tout route au détriment des modes de transports alternatifs.²
5. Le COL est un projet destructeur des espaces agricole, viticole et naturels ; il sera générateur d'un accroissement de la pression foncière, qui engendrera une forte déprise agricole.
6. Le COL ne fera qu'aggraver les nuisances autour de Lyon et dans la vallée du Rhône, ignorant en cela les dispositions prévues dans le cadre de la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) dite loi Gayssot.

Qui sème des autoroutes récolte des poids lourds

20000 des 100000 véhicules qui passent chaque jour par le tunnel de Fourvière sont en transit, comme 25000 des 75000 véhicules qui circulent quotidiennement sur la rocade Est.

La solution à cette prolifération croissante des poids lourds, génératrice de nuisances de tous ordres, nécessite de **privilégier le transport du fret par rail**, qui est :

- moins consommateur d'énergie (1/3, à charge égale),
- moins créateur de nuisances phoniques (le passage d'un convoi est limité dans le temps),
- moins générateur de pollutions atmosphériques (1/10e à charge égale),
- moins prédateur d'espace (6 ha/km contre 10 ha/km pour une autoroute à 2 x 2 voies),
- moins générateur d'accidents et incontestablement plus sûr.

Une étude réalisée pour le Ministère de l'Équipement indique que 60 % du trafic total des poids lourds circulant sur l'autoroute A6, au Nord de Lyon, seraient susceptibles de se reporter sur le transport par le rail³. **Elle confirme l'opportunité de faire passer dans les faits l'intention cent fois proclamée de rééquilibrer les modes de transport.**

Quel projet ferroviaire ?

Le jumelage du projet de COL de la DRE avec un projet de contournement ferroviaire de Lyon par l'Est pour le trafic marchandises, proposé par RFF, n'est guère convaincant. Ne s'agit-il pas d'un "habillage" du projet autoroutier, pour tenter d'"amadouer" ceux qui le refusent ? Élaboré à la hâte, ce "projet" est pour l'instant très vague et sans grande crédibilité, comme le montre, en particulier, l'absence de données chiffrées qui permettraient d'en apprécier l'intérêt, voire la solidité.

² Le trafic routier double tous les 13 ans. Doit on indéfiniment favoriser ce mode de transport au détriment des autres ?

³ cf. Réseaux de transport français face à l'Europe. Documentation française 1992

Cinq objectifs prioritaires

Cette rapide analyse des insuffisances, des inconvénients et des risques de la solution qu'avancent conjointement la DRE et RFF met en relief le fait que le problème auquel il leur **était demandé de répondre** n'a été pris que dans sa dimension géographique et temporelle la plus étroite. Or, **il faut impérativement élargir la question** pour éviter d'avoir à se poser à nouveau les mêmes questions dans quelques années.

Pour le **COLLECTIF RHODANIEN**, cinq objectifs prioritaires s'imposent afin de trouver une solution efficace, durable, respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie des habitants de la région.

1. Repenser les déplacements urbains dans l'agglomération lyonnaise, afin de privilégier une meilleure qualité de vie.
2. Améliorer la circulation des personnes et des biens au droit de l'agglomération lyonnaise, ainsi que dans la vallée du Rhône, en traitant ces questions à la bonne échelle et en mettant en œuvre des solutions multimodales.
3. Contribuer à l'équilibre des agglomérations lyonnaise et stéphanoise en pérennisant l'agriculture de proximité (notamment les zones AOC, les cultures fruitières et maraîchères) et en protégeant les espaces naturels classés (Parc Naturel Régional du Pilat, ZNIEFF, biotopes, espaces naturels sensibles...).
4. Désenclaver le département de la Loire, les régions Auvergne et Sud Bourgogne, ainsi que le Sud du Massif Central.
5. Privilégier, en s'inscrivant dans le cadre de la loi SRU (loi Gayssot), les choix d'aménagement de nature à minimiser, voire à réduire les nuisances (bruit, pollution atmosphérique, pollution de l'eau, pollution des sols, impact sur le climat avec les gaz à effet de serre...)

Ce sont ces objectifs prioritaires que le COLLECTIF RHODANIEN soumet à la Commission Particulière du Débat Public pour investir à long terme et aller dans le sens d'un rééquilibrage des moyens de transport, en luttant contre la pollution et en préservant la santé, les activités économiques et la qualité de vie des habitants de la région.

Quelles sont les alternatives à envisager ?

Nul ne conteste que la route est un des moyens de déplacement des personnes et de transport des marchandises, mais ce n'est pas le seul ni le moins générateur de nuisances. Pour le **COLLECTIF RHODANIEN**, il n'existe pas de solution miracle qui résoudrait, dans toutes ses dimensions et sur tout le territoire à considérer, le problème de congestion que l'on connaît.

Le **COLLECTIF RHODANIEN** rejette catégoriquement le COL. Il existe des alternatives qu'il convient d'étudier sans a priori et dans l'intérêt général et l'optique du développement durable.

I - Favoriser d'autres moyens que l'automobile pour se déplacer dans la zone de vie de l'agglomération lyonnaise.

(voir carte page 4 - projet Grand Lyon - Octobre 2001)

On peut examiner d'abord **comment favoriser l'utilisation d'autres moyens que automobile individuelle, pour se déplacer dans la zone de vie de l'agglomération lyonnaise**. Ce choix nécessite, en particulier, de moderniser le réseau des lignes de chemin de fer réparties en étoile autour de Lyon. Cette démarche implique également d'interconnecter ces lignes avec le réseau métro/tramway existant, de créer des parkings relais très en amont et un système de billetterie unique SNCF/transports en commun.

Pour la circulation locale, le COLLECTIF RHODANIEN souhaite que la réflexion porte également sur les grands projets d'urbanisme susceptibles de modifier les données des déplacements dans la Région Urbaine de Lyon ainsi qu'entre celle-ci et les agglomérations voisines d'Annecy, de Bourg-en-Bresse, Chambéry, Grenoble, Privas, Roanne, Saint-Étienne et Valence.

II - Accroître les potentialités ferroviaires et déplacer les axes de transit routier à l'Ouest et à l'Est de la Vallée du Rhône.

Cette alternative inclut six démarches, qui doivent être conduites de concert et s'inscrire dans le moyen et long terme.

1. Il faut améliorer les dessertes ferroviaires :

- Firminy-Saint-Etienne-Lyon,
- Clermont-Ferrand-Roanne-Lyon
- Saint-Germain-des-Fossés-Roanne-Saint Etienne ;

Projet Grand Lyon Réseau d'avenir : proposition du réseau armature de transports en commun. oct. 2001



Favoriser d'autres modes de déplacement que l'automobile dans la zone de vie de l'agglomération lyonnaise - © Projet Grand Lyon, octobre 2001

2. Il faut créer des liaisons ferroviaires nouvelles :

- entre Saint Etienne et l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry,
- entre Lyon centre et l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry en requalifiant la ligne des Chemins de fer de l'Est Lyonnais.

3. Il faut développer le transport ferré des marchandises :

- en aménageant et modernisant la ligne Dijon-Ambérieu-Modane, et les transversales Genève-Lyon-Nantes et Genève-Lyon-Bordeaux ;
- en réalisant le contournement fret de Lyon, et la liaison mixte Lyon-Turin (voyageurs et fret) ;
- en développant le ferroutage, le transport combiné (en élaborant un projet d'auto-route ferroviaire du type ROOS-Rail), le transport par conteneurs.

4. Il faut promouvoir le transport fluvial :

- en développant le transport par conteneurs,
- en s'interrogeant sur la pertinence et l'intérêt d'une liaison Rhin-Rhône à grand gabarit via la Moselle.

5. Il faut désenclaver le département de la Loire :

- en plaçant Roanne et Saint-Etienne sur des axes routiers spécifiques comme la diagonale Chalon-sur-Saône-Saint Etienne-Toulouse, et l'axe A77/RN7/RN82 Paris-Cosne-sur-Loire-Roanne-Balbigny (liaison rapide 2 x 2 voies) ;
- en raccordant Roanne et Saint-Etienne à la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) via la diagonale Chalon-sur-Saône-Saint-Etienne-Toulouse.

6. Il faut proposer des axes routiers alternatifs à l'axe A6/A7 :

- en achevant le viaduc de Millau sur l'axe du Massif Central Paris-Clermont Ferrand- Béziers ;
- en complétant la liaison Dôle-Ambérieu en Bugey-Grenoble- Aix-en-Provence sur l'axe alpin ;
- en mettant en place simultanément une politique incitative de péages autoroutiers.

Des solutions respectueuses des véritables priorités pour la collectivité

Le débat sur les projets de contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération de Lyon est l'occasion de mettre au grand jour et de soumettre à la discussion les priorités pour la collectivité.

- Ces priorité doivent être évaluées en fonction des véritables besoins de la Région Urbaine de Lyon en matière de transit et de déplacements des personnes et des marchandises, ainsi que des équilibres à trouver entre les divers modes de transport.
- Ces choix devront être faits dans le respect des activités agricoles et viticoles, des zones protégées, de l'environnement et de la qualité de vie des populations, afin de parvenir à une solution qui s'inscrive dans une logique de développement durable, préalable indispensable à tout choix d'aménagement.

Le COLLECTIF RHODANIEN, octobre 2001

Pour prendre contact avec le COLLECTIF RHODANIEN, e-mail : collectif.rhodanien@alcaly.org