

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 des Riverains et Usagers de la Rocade Est au débat public

Collectif des Riverains et Usagers de la Rocade Est
Hôtel de Ville,
BP 122, 69683 Meyzieu

• Les associations qui agissent avec le Collectif

Est Lyonnais : C.A.E.L., CO.R.I.A.S. (Autres collectifs d'associations)

Chassieu : Chassieu-Environnement, Chassieu-Oxygène, Chassieu-Réflexions, Ensemble pour Chassieu.

Décines : A.E.G.L.

Genas : A.I.L. Revoison-Ratabizet, Dialogue Citoyen.

Jons : A.D.E.J.

Massieux : Lutter contre les nuisances sonores provoquées par l'A46,

Neyron : E.D.E.N.

Meyzieu : A.S. Les Alizés, Meyzieu en Avant, Meyzieu Plus, Réussir Meyzieu,

Pusignan : Pusignan-C.R.I.E.,

Saint-Priest : A.I.L. du Fort, A.S.L. de l'Herbepin, A.S.L. la Palombière, A.S.L. Les Pives, A.I.L. Manissieux-Mi-Plaine-La Fouillouse, Saint-Priest-Autrement...

• Et de nombreux adhérents à titre individuel



Trop, c'est trop!
Plus de 16000 poids lourds de moyenne par jour sur la rocade EST!

Le C.O.L. : Sa réalisation est urgente!

La Rocade Est conçue à l'origine comme voie rapide urbaine réservée au trafic local, et construite pour cet usage, ne peut plus continuer à être utilisée comme autoroute de contournement.

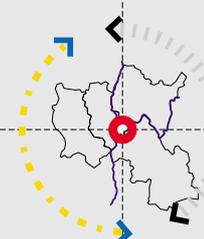
C'est une certitude partagée non seulement par les riverains et les usagers, mais aussi par les pouvoirs publics. En effet, la réalité de **la Rocade Est, c'est plus de 16000 Poids Lourds par jour!** (soit près de 4 fois le nombre de camions attendus sous le tunnel du Mont-Blanc) dont une partie importante est en transit et n'a rien à y faire.

Le problème est simple à poser: "Où faut-il faire passer ces camions si on veut les sortir de la Rocade?"

La réponse l'est aussi: il faut un contournement autoroutier exclusivement réservé au trafic de transit afin de le séparer de la circulation locale, ce qui soulagera non seulement la Rocade, mais aussi la traversée de Lyon par le tunnel de Fourvière.

Il y a donc un accord quasi unanime sur le principe d'une autoroute permettant d'écarter ce transit. La question qui se pose est: "Où le fait-on passer?"

5 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

A l'Est, via l'aéroport? C'est beaucoup trop long pour être efficace, vue la distance à parcourir. Ce projet a donc été définitivement abandonné car, en ce cas, la Rcade resterait utilisée comme contournement de Lyon.

Plus loin à l'Ouest? On notera avec intérêt que nombre d'associations d'opposants au projet actuel du C.O.L., se prononcent pourtant pour un passage... à l'ouest de l'agglomération! Ils refusent seulement que le passage ait lieu dans la zone projetée et proposent de l'écarter loin de Lyon.

La proposition d'un "contournement" par Châlon - Roanne, a été étudiée, mais cela enlèverait moins de 5 % de ce transit, qui continuerait à emprunter... la Rcade Est et le tunnel de Fourvière d'où on veut justement l'enlever!

Conclusion: cette proposition ne peut être retenue car cela représenterait une trop longue distance à parcourir pour contourner simplement la ville.

Il n'y a pas d'autre solution que le passage à l'Ouest, dans le périmètre proposé. Aussi, c'est ce projet qu'a adopté la très grande majorité des collectivités territoriales appelées à se prononcer, telles le Conseil Général, la Courly, etc. et les grandes villes de l'agglomération.

En se prononçant pour le projet actuel, tel qu'il est envisagé par les pouvoirs publics, le Collectif des Riverains et Usagers de la Rcade Est, a choisi la solution d'aménagement du territoire qui lui semble la mieux adaptée aux énormes problèmes de circulation que connaît notre agglomération. **Dans cette logique, notre tâche actuelle est de tout faire pour que se réalise au plus vite le C.O.L. dans les meilleures conditions de protection de l'environnement humain et naturel.**

Contournements autoroutier ouest et ferroviaire est de Lyon: deux éléments d'un plan d'ensemble



Le COL est un élément d'un vaste ensemble autoroutier d'évitement et de contournement de Lyon

Que pensons-nous du projet proposé ?

Inutile de s'étendre sur le "bouchon" lyonnais le plus célèbre de France, dont les vedettes incontestées sont la Rcade Est et le tunnel de Fourvière. **On connaît moins le second bouchon lyonnais, celui du réseau ferré, pourtant tout aussi préoccupant.**

Face à cette situation, quelles sont les solutions envisagées ?

D'abord, une stratégie, dite multimodale, associant tous les modes de transport (routier, ferré, fluvial), non pas en terme de concurrence mais d'une complémentarité **privilégiant le transfert du fret, de la route vers le rail...** et même le développement du transport fluvial. La volonté de freiner considérablement la part du fret routier se traduit dans notre secteur par les projets de contournement ferré "fret" de Lyon, du TGV "fret" Lyon-Turin, et de la mise en œuvre rapide du feroutage sur l'axe actuel Lyon- Chambéry-Modane-Turin.

Cette stratégie pilote un plan global d'ampleur nationale, voire européenne dans lequel le C.O.L. et le Contournement ferroviaire Est ne sont que les éléments d'un vaste ensemble.

Ainsi, pour éviter les graves inconvénients et dangers dus au mélange des trafics de transit et de la circulation locale, il est proposé de **séparer les différents trafics de l'agglomération**, c'est à dire :

1 - le transit européen qui n'a rien à faire sur l'axe Saône- Rhône : il sera écarté sur les grandes autoroutes, dites "alternatives" : à l'ouest, l'axe Paris-Clermont-Montpellier, en voie d'achèvement, et à l'est, l'axe Dole-Besançon-Bourgoin-Grenoble. Rien n'interdit de penser que se réalisera plus tard un axe Sud-Ouest Toulouse-Clermont-Châlon-Mulhouse, sur des voies déjà existantes.

2 - le transit qui dessert exclusivement la vallée Saône-Rhône mais qui n'a rien à faire dans l'agglomération : de tous les transits qui passent par Lyon, c'est le plus important en nombre de véhicules mais il ne peut être écarté très loin de la ville, sous peine d'inefficacité, car c'est un trafic de courtes distances (200 km).

C'est donc au C.O.L. qu'il reviendra d'absorber ce transit.

La grande innovation de ce projet consiste à écarter la circulation locale pour faire du COL un véritable couloir sans échangeur, à l'exception des autoroutes (A 47 et A89) arrivant de l'Ouest du pays.

3 - la circulation locale : il est bien évident que, malgré l'évacuation du trafic de transit, la circulation restera très dense, en particulier sur la Rocade le long de laquelle s'ébauchent d'énormes "bases logistiques" de camions ainsi que l'implantation du M.I.N. (Marché d'Intérêt National) sur Corbas-Saint-Priest. Les problèmes supplémentaires de circulation qu'entraîneront ces installations ne rendent que plus urgente, la réalisation du COL, premier élément de la mise en œuvre de ce plan d'ensemble.

L'est Lyonnais doit rester un "poumon vert"

Est-il bien raisonnable d'envisager le contournement ferré à l'Est ?

Dans ce débat, on aurait tort d'oublier que le respect de l'environnement est un droit pour tous. S'il est légitime de s'inquiéter du sort des "Côtes Rôties", que ne doit-on dire de la situation des riverains du tunnel de Fourvière ? Ou de celle des riverains du Périphérique ? Ou encore de la population de l'Est lyonnais dont l'environnement naturel est menacé dans son existence même, par une concentration d'infrastructures ?

Quelques noms évocateurs rappellent que **l'Est a aussi une vocation "verte"** : ainsi, le parc de Miribel-Jonage, plus grand parc européen de ce type, le Grand Large et ses bases nautiques, le Rhône et ses îles, **réserves naturelles de la flore et de la faune mais aussi, zones de loisirs** (promenades, pêche, chasse), la beauté de certains sites (Crémieu et son plateau, etc.) suffisent à expliquer l'attrait de cette région et donc, la multiplication des lotissements de villas dont les jardins enrichissent ce patrimoine naturel. Les habitants ont donc choisi d'y vivre en raison de cet agréable environnement. Ajoutons que l'Est, en raison de ses terres riches, de la facilité d'irrigation est **un vaste secteur de zones maraîchères et de grandes cultures** installées à proximité de la métropole. N'oublions pas, non plus que le sous-sol de ce secteur recèle l'une des plus importantes réserves d'eau de l'agglomération.

L'Est lyonnais doit donc être considéré comme l'un des "poumons verts" dont l'agglomération ne saurait se passer.

Or, cet environnement n'est pas seulement menacé : il est déjà atteint ! Par l'accumulation d'infrastructures particulièrement génératrices de nuisances et notamment de bruit ! Il ne s'agit pas de contester l'utilité de ces ouvrages,

mais trop, c'est trop! De part en part, nous sommes "traversés" par des voies autoroutières: le périphérique, la Rocade Est, l'A42 (Genève), l'A43 (Grenoble, Chambéry); de plus, l'A432 (liaison A42-A43 par ST-Exupéry) est en cours de réalisation; et un barreau autoroutier passant près de Bourgoin est prévu pour bientôt. Nous supportons les nuisances des avions de St-Exupéry, et de Bron. Ce n'est pas tout! Nous avons aussi hérité du TGV Est, et l'on nous promet le TGV de fret Lyon-Turin qui passera par Satolas; **et, aujourd'hui, il nous est proposé de recevoir le contournement fret de Lyon: 300 trains sur 24 heures!**

La question est posée aux pouvoirs publics mais aussi aux habitants de toute l'agglomération qui profitent des atouts "verts" de l'Est lyonnais. Est-ce bien raisonnable d'envisager le contournement ferré fret par l'est de Lyon alors que le secteur est déjà saturé par la concentration de toutes les infrastructures de circulation et de transport, (autoroutes, aéroports, voies ferrées)? Est-ce bien raisonnable quand on sait que l'interconnexion entre ces modes de transport se traduira par un afflux considérable de camions sur un secteur déjà saturé? L'Est lyonnais doit-il être sacrifié sous prétexte de développement "économique" de la métropole? Ne peut-on pas penser à un aménagement équilibré respectant autant la vocation résidentielle, touristique et agricole de notre secteur, que sa réalité économique?

Tels sont aujourd'hui les enjeux. Les réponses satisfaisantes ne sauraient se passer de propositions plus sérieuses que de simples mesures de protection contre le bruit. Le droit à la qualité de la vie impose de répondre à l'ensemble des problèmes posés et en particulier aux attentes de ceux qui sont concernés.

Des droits nouveaux pour les riverains

On ne peut que se réjouir de l'existence du débat en cours, parce qu'il s'agit **d'une procédure légalisée** qui permet d'espérer qu'il sera tenu compte des multiples apports de ce débat. **En effet, la complexité des problèmes posés est telle que les critiques, les suggestions ou même les incompréhensions des simples particuliers peuvent permettre une approche nouvelle des projets présentés.**

Cependant, au-delà des confrontations entre opposants et partisans du C.O.L., on peut constater certaines convergences intéressantes: le refus des nuisances et de la dégradation de la qualité de vie est tout à fait légitime et nous, les riverains de la Rocade et de l'aéroport, nous partageons, hélas, par expérience, les craintes angoissées de nos voisins de l'Ouest.

Entre ceux qui, à l'Ouest, s'attendent à subir des nuisances et ceux qui, à l'Est et au centre ville, les subissent quotidiennement, il y a une convergence de souffrances que les décideurs, et surtout les pouvoirs publics, doivent absolument prendre en compte, s'ils veulent, comme ils l'affirment, "pouvoir intégrer harmonieusement les infrastructures dans l'environnement humain" !

C'est pourquoi, le Collectif des Riverains et Usagers de la Rocade Est demande que soit institutionnalisé le droit de tous les riverains de toute grande infrastructure, à être partie prenante de sa mise en œuvre tout au long de sa réalisation puis de son exploitation.

Ce droit est déjà obtenu par les riverains des aéroports. Même s'il est encore insuffisant, il permet de faire entendre régulièrement leur voix et de pousser ainsi pouvoirs publics, décideurs et exploitants à ne pas considérer que la qualité de vie des riverains doit passer plutôt dans les pertes que dans les profits.