

# 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 Comité Fédéral pour l'Aménagement Routier du Nord Ouest Lyonnais au débat public

Non à l'A89 telle que présentée à l'enquête publique de septembre 2001

Le Comité Fédéral pour l'aménagement routier du Nord Ouest Lyonnais s'est constitué en 1987 dans la période qui a précédé le débat concernant l'autoroute ANSE/BALBIGNY, nous avons fédéré les comités locaux constitués à cette occasion.

● Nous n'avons jamais dit non à ce projet et nous nous sommes toujours prononcés pour l'existence d'une voie autoroutière au Nord Ouest de l'agglomération lyonnaise pour les raisons suivantes :

1. Toutes les voies existantes dans ce secteur, voirie nationale ou départementale sont toutes orientées Nord Sud et en tous cas radiales sur le centre de Lyon
2. Aucune voie n'existe dans ce même secteur ayant une orientation Est/Ouest
3. Le développement économique de villes proches comme Tarare aux plus lointaines comme Roanne exige une liaison au réseau autoroutier de l'agglomération lyonnaise
4. Le développement de l'agglomération lyonnaise se fait logiquement pour des raisons géographiques à l'Est.  
Le centre multimodal Saint-Exupéry est à l'Est.  
Toutes les sociétés de transport ont implanté leur centre logistique à l'Est.  
En conséquence, le développement économique de l'Ouest Lyonnais, ainsi que Roanne, Tarare ou l'Arbresle passe par une liaison directe avec l'Est lyonnais.
5. A ce jour, habiter le Nord Ouest Lyonnais, Roanne, Tarare ou l'Arbresle et vouloir rejoindre soit l'aéroport Saint-Exupéry, soit les autoroutes de Genève ou Chambéry Grenoble conduit à se rendre sur Lyon, soit en traversant la ville, soit en empruntant le périphérique implanté dans le tissu urbain de Lyon, déjà saturé, et non encore bouclé à l'Ouest et au Sud.
6. Assurer la liaison internationale Bordeaux Genève est indispensable à un bon aménagement du territoire, la France n'ayant pas non plus de transversale Est Ouest.

Ces 6 raisons sont très exactement reprises dans tous les documents officiels.

Voir décision du CIAT du 13 avril 1987 suivi du schéma directeur routier national approuvé par le décret n° 88-263 du 18 mars 1988.

COMITÉ FÉDÉRAL POUR  
L'AMÉNAGEMENT ROUTIER  
DU NORD OUEST LYONNAIS

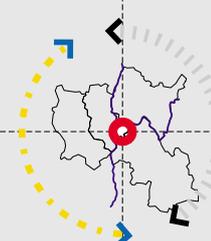


Porte-parole :

Danièle COUBLE, Guy PLANTIER,  
Jean-Michel DAMOUR

Le Bois du Four 69 380 LOZANNE  
04 78 43 07 57

6  
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<sup>e</sup> étage  
20, boulevard Eugène Deruelle  
69432 Lyon Cedex 03  
Tél. : 04 72 84 47 90  
Fax : 04 72 84 47 91  
[www.lyondebatpublic.org](http://www.lyondebatpublic.org)

## Non à l'A89 version pénétrante dans l'agglomération lyonnaise

### ● Dans ces conditions, où doit être localisée l'autoroute A89 ?

Objectivement et logiquement, là où elle peut le mieux répondre aux besoins décrits plus haut, en un mot répondre au cahier des charges.

Le tracé proposé à l'enquête d'utilité publique dans sa première partie Balbigny, Tarare, Pontcharra, les Olmes répond au cahier des charges.

Par contre, la partie concernant l'agglomération lyonnaise va à l'inverse de ces conclusions.

La partie lyonnaise du tracé au lieu de se prolonger en direction de l'Est, au Nord de l'agglomération, s'infléchit au Sud de Lyon pour se raccorder à la N7 radiante sur le Centre de Lyon, ce qui est en complète contradiction avec les études confirmées par des décisions ministérielles des 18 avril 1990, 13 mai 1991, 6 juillet 1994, 4 mai 1995 et 24 mars 1997.

### Saucissonnage des projets.

Un comité ministériel en 1999 décidait d'étudier un contournement autoroutier à l'Ouest de Lyon.

Ce contournement ne pouvait faire autrement que de se brancher à l'A6 et à l'A46 tout en se situant là où devait passer l'A89, il devenait donc évident d'étudier ensemble des tracés cohérents.

Cela n'a pas échappé au Ministre Monsieur GAYSSOT qui, le 12 juillet 2000, écrivait à Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes et lui donnait mandat d'élaboration de la Directive Territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA).

Il précise paragraphe 3/a page 4 que la DTA "intégrera les autres décisions de l'Etat relatives aux grands projets d'infrastructures d'accès à la métropole tels que la ligne ferroviaire transalpine Lyon-Turin ou les autoroutes A45, A432 et A89. Elle en fixera les principaux objectifs de localisation et pourra en préciser les conditions de réalisation et d'accompagnement".

Les premières réunions eurent lieu fin 2000, début 2001.

Nous avons participé à l'élaboration d'un diagnostic, celui-ci reprend très précisément nos remarques quant à l'absence de voie Est/Ouest au Nord de l'agglomération et signale que toutes les voies routières et ferroviaires de ce secteur sont radiant sur le Centre de Lyon.

La DTA a été mise en sommeil – plus aucune réunion de concertation n'a été programmée dans le second semestre 2001.

**Par contre, un tracé nouveau de l'A89 radiant sur Lyon – non raccordé à une autoroute – et sans évocation du contournement Ouest est mis à l'enquête publique.**

● **Nous disons NON à un aménagement du territoire incohérent et, par conséquent NON au gaspillage des deniers publics.**

On ne peut qualifier d'axe européen Genève Bordeaux une section d'autoroute reliée à une route nationale à la Tour de Salvagny.

- Si ce n'est qu'un élément d'un ensemble cohérent comme le dit la DTA dans son préambule, il ne peut être apprécié que dans son ensemble et la DTA doit être conclue avant de faire une enquête d'utilité publique parcellaire.
- Aucune comparaison ne peut être faite en terme financier entre une solution et une autre puisque nous n'avons pas la possibilité d'avoir une balance globale du projet.
- À titre d'exemple, le tunnel prévu dans l'ancien tracé entre Châtillon et Morancé a été abandonné pour être trop coûteux en regard d'un trafic peu important, mais dans l'optique d'un contournement Ouest, il eut été logique d'englober ce tunnel comme étant la branche Nord du contournement Ouest dont le trafic est considérable. Ainsi le jugement sur le coût de ce tunnel est visiblement non objectif.

Il en serait de même dans notre proposition d'un tracé Nord à la hauteur de Lachassage avec tunnel d'1 km 500.

- Le saucissonnage des projets est pervers et masque les enjeux réels.

## Non au contournement ouest trop proche de l'agglomération

Le bon sens semble s'exprimer dans les propos de Monsieur Alain BONNAFOUS, personnalité du Laboratoire d'Économie des Transports, (Unité mixte de Recherche du C.N.R.S.) dont les pouvoirs publics semblent souvent ignorer les arguments.

“On est en plein dans la problématique de Lyon, métropole européenne et capitale internationale, Toutes les villes qui ont une expérience dans le domaine de l'international ont une politique qui consiste à se ménager un “adossement vert” Pour ces activités à vocation internationale, il existe à la fois des habitants qui ne veulent pas vivre en ville et des activités de recherche qui ne veulent pas aller dans les zones industrielles classiques, Pour eux, l'Ouest lyonnais est une chance car il est relativement préservé. Irriguer cet espace avec une autoroute est à mon avis une erreur stratégique. Ces espaces n'ont pas besoin d'une infrastructure beaucoup plus puissante qu'une desserte Nord sud qui assurerait les trafics locaux. On pourrait ajouter au cas par cas des pénétrations de qualité pour rejoindre le périphérique. En revanche, développer une infrastructure autoroutière, c'est transformer à terme la nature de cet adossement vert. Il faut avoir le courage de dire qu'une grande agglomération aux ambitions internationales a aussi besoin d'une zone résidentielle. C'est ce qui a été fait à Los Angeles. On trouve des autoroutes de partout sauf de Santa Monica à Hollywood. Là c'est sunset Boulevard qui n'est qu'une rue. Si on ne respecte pas ce principe à Lyon, les gens iront ailleurs...”

*Alain BONNAFOUS, extrait de “Supplément à Lyon capitale du mercredi 14 novembre 2001”.*

## Non au partage de la pollution

La problématique qui semble se poser aux habitants de l'agglomération lyonnaise est la suivante :

1. Le centre de Lyon est particulièrement pollué par les échappements des voitures automobiles et les camions et les pics de pollution qui sont régulièrement mis en avant par les médias durant la période de l'été donnent une image très négative de notre ville.
2. L'Est lyonnais qui a une fonction économique importante dans la région de par la présence de Saint-Exupéry, de par les nœuds autoroutiers qui s'y trouvent et de par l'activité économique, est très pollué et les élus ont conclu qu'il n'était plus possible d'y rajouter d'autres pollutions (un contournement Est).
3. L'ouest de Lyon est plutôt résidentiel, et n'a à ce jour que peu d'autoroutes et peu d'industries. Il est donc moins pollué.

Pour certains, dans un souci d'équité, la conclusion s'impose :

### **PARTAGEONS LA POLLUTION**

**Nous nous élevons contre cette façon simpliste de voir les choses car ce n'est pas en polluant l'ouest de l'agglomération que l'on résoudra la pollution du Centre et de l'est.**

**La pollution est quelque chose qui se combat mais qui ne se partage pas.**

**Luttons par tous les moyens pour lutter contre la pollution et faisons preuve d'imagination.**

**Faire passer les voitures à l'Ouest ne résoudra pas le problème posé qui est de réduire le plus possible la pollution dans l'agglomération lyonnaise.**

**En résumé : Le trafic grand transit devrait dans l'avenir ne plus passer dans l'agglomération lyonnaise, pas plus sous Fourvière qu'à l'Est ou à l'Ouest.**

**Ce qui confirme qu'il s'agit bien là d'un problème national à débattre le plus tôt possible.**