

SAUVEGARDE DES COTEAUX DU LYONNAIS

Association Intercommunale – Loi de 1901
 (23 comités locaux + 10 associations partenaires)
 n° 069 10 27 770 déclarée le 7 mars 1990
 site : www.scl-rhone.org
 mél : ContactSCLRhône@aol.com

Secrétaire Général :

M. Camille Mordelet
 16 Chemin de Fourvière
 69280 SAINTE CONSORCE
 Tél./Fax : 04 78 87 03 20

DTA

Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

La SCL s'oppose à la DTA envisagée et **vous invite à réagir** lors de l'enquête publique prévue du 1^{er} mars au 15 avril 2005.

→ voir p. 3 les lieux où déposer vos observations et p. 4 le "guide" qui nous a été demandé.

Cette **DTA**, telle qu'envisagée par l'État, constitue :

une **menace réelle**, proche pour tout l'Ouest Lyonnais, son environnement, son agriculture, son cadre de vie !

un **véritable déni** concernant la démocratie participative prônée par l'État et ses services !

A – Historique rapide

Après les études engagées dès février 1998 (lois Pasqua et Voynet : Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire = LOADT), les DTA sont, au niveau de l'Etat, des structures d'organisation des territoires et par suite, elles s'imposent aux schémas d'organisation des communes et des communautés de communes (Plans Locaux d'Urbanisme et Schémas de Cohérence Territoriale) qui devront répondre aux impératifs de ces DTA lorsque le projet aura été accepté par les autorités administratives centrales.

A la suite du CIADT du 15 décembre 1998, pour favoriser l'émergence d'une métropole internationale en Rhône-Alpes, autour de Lyon, un mandat d'élaboration a été adressé au Préfet de région le 12 juillet 2000 avec les enjeux suivants :

- Favoriser le positionnement international de la métropole lyonnaise ;
- Contribuer à un développement urbain durable, en maîtrisant l'étalement périurbain afin de réduire la disparition des espaces agricoles et l'atteinte aux ressources naturelles ;
- Assurer l'accessibilité de la métropole et l'écoulement du trafic de transit dans l'axe Saône-Rhône.

Cette DTA doit s'imposer à **382** communes. Son organisation est confiée aux services de l'État : préfecture, directions régionale et départementale de l'Équipement, Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de Lyon. Dès sa présentation en Préfecture, le 10 juillet 2000, le Préfet de l'époque, Michel BESSE, mettait l'accent sur la nécessité du COL et avertissait que "tout ce qui en empêchera la réalisation se retournera contre les élus (opposés) au projet". Il faut voir dans cette déclaration liminaire, la volonté des services de l'État de réaliser le maillage autoroutier proposé avec les projets d'autoroutes A89 et A45 liés au COL

* La DTA a été acceptée lors du CIADT du 18 décembre 2003 qui implique la réalisation de ces 3 projets à plus ou moins longue échéance et repris le 14 septembre 2004.

B – Fonctionnement et déroulement des études

4 secteurs ont été prévus et examinés pour information, au cours de réunion de groupes territoriaux :

- l'espace interdépartemental autour de Satolas et de l'Isle d'Abeau
- la Dombes et le Val de Saône Sud
- l'Espace intercités entre Lyon et Saint-Etienne
- l'Ouest Lyonnais concerné par le projet de contournement autoroutier de Lyon (englobant le Pilat et les territoires autour de L'Arbresle et de Mornant).

Des groupes thématiques ont été constitués, mais réservés aux techniciens et refusés aux associations et aux élus malgré des demandes répétées.

Un comité de pilotage a réuni les élus des villes de plus de 20 000 habitants !

Un comité technique était chargé de préparer le projet pour remise à l'État.

Comme les élus de nos communes, la SCL a été informée des diverses étapes qui ont abouti au texte aujourd'hui finalisé et soumis à l'Enquête publique annoncée.

C – Nos questions

1. Qu'en est-il de la démocratie participative, dans le cadre de cette DTA ?

a – Les élus locaux de nos communes (ayant moins de 20 000 habitants) n'ont pas pu participer aux travaux des groupes thématiques et du Comité de pilotage.

b – L'enquête qui s'ouvre permet de réagir par écrit dans les communes de plus de 5 000 habitants et "dans la quasi totalité des communes chefs-lieux de cantons" (cf. la lettre préfectorale du 31 janvier 2005). Les habitants de nos communes devront donc se déplacer en dehors de leurs chefs-lieux de cantons, car, "comme par hasard" les deux cantons directement concernés par les projets (COL et A45), à savoir Vaugneray et Mornant, sont exclus de cette liste ! Leurs habitants devront donc se déplacer à Craponne, Tassin, Brignais ou Givors ! Rappelons que, lors du Débat Public sur les Contournements Autoroutier et Ferroviaire en 2001-2002, aucune réunion n'avait été prévue sur ces mêmes cantons !

Que signifient les mots de démocratie et d'ouverture pour les décideurs de la Préfecture ?

2 – Que reprochons-nous à cette DTA touchant l'Ouest Lyonnais ?

Il s'agit d'un projet ambitieux, constituant comme l'a déclaré un Conseiller Régional lors du débat des 20 et 21 janvier 2005 à la Région, un "catalogue à la Prévert".

- Comment, en effet, concilier les espoirs de maîtriser l'urbanisation et de développer les transports en commun avec la construction d'une mégapole et la création d'un maillage autoroutier (COL – A89 – A45) conséquent et au coût prohibitif (si l'A45 est évaluée à 1,8 milliard d'euros, qu'en sera-t-il du COL prévu avec 2 fois 3 voies et avec ses tunnels, notamment sous le massif du Pilat ?).
- Comment respecter les directives du PDU (Plan des Déplacements Urbains) en cours de révision et du PRQA (Plan Régional pour la Qualité de l'Air) avec ces pénétrantes que constituent l'A89 à La-Tour-de-Salvagny et l'A45 à Pierre-Bénite dans une zone classée "Seveso" ?
- Comment croire qu'avec le COL, "le bouchon de Fourvière" aura une nouvelle fois sauté, alors que 80 % de la circulation comptabilisée est exclusivement locale ?
- En quoi les projets de territoire de l'Ouest Lyonnais, mis au point depuis des années par les communes et leurs communautés de communes (Pays de L'Arbresle, Vallons du Lyonnais, Pays Mornantais, Vallée du Garon) seront-ils respectés avec ces projets autoroutiers susceptibles de créer des zones étanches, avec des effets négatifs pour les transports locaux et des effets déstructurants sur l'activité agricole, la cohérence des paysages et le développement durable des villages concernés ?
- Pourquoi le périmètre de cette DTA ne prend-il pas en compte l'ensemble des Monts du Lyonnais où une pression urbaine en 3^{ème} couronne risque de se développer sans être contrainte par la même directive ?

D – Positionnement actuel des communes et des structures régionales

1 – Par des délibérations municipales, échelonnées à partir de 2002, 141 communes ont indiqué leur opposition à la DTA telle que présentée.

Les Communautés de Communes de tout l'Ouest lyonnais ont également indiqué une totale opposition au cours de réunions des 3^{ème} et 4^{ème} trimestres de l'année 2004, à savoir le Pays de L'Arbresle, les Vallons du Lyonnais, le Pays Mornantais, le Syndicat du Garon, réunies dans le Syndicat de l'Ouest Lyonnais.

2 – Le 21 novembre 2003, avec son Président, Michel Mercier, le Conseil Général du Rhône indiquait son opposition à l'A45 et contestait cette DTA qui "allait découper en lanières" le territoire. Le 21 janvier 2005, par un vote clair, ce même Conseil Général donnait un avis défavorable à cette DTA, par 39 voix sur 53 (11 abstentions) et réclamait de l'État que ses remarques, notamment sur le réseau autoroutier, soient prises en compte.

3 – Les 20 et 21 janvier 2005, le Conseil Régional Rhône-Alpes abordait cette étude, avec de nombreuses prises de position contre (Les Verts et 5 élus autour du député C. Guilloteau). Sur 157 conseillers, seuls 69 émettaient un vote favorable à cette DTA (46 contre, 39 abstentions, 3 n'ayant pas pris part au vote).

E – En résumé

Sous couvert de "développement durable", la DTA impose un projet irréaliste qui fait l'impasse sur une réelle concertation démocratique et sur la protection effective de l'Ouest Lyonnais. Un projet qui finalisera par avance les projets autoroutiers envisagés par le CIADT du 18 décembre 2003 et repris partiellement par celui du 14 septembre 2004. Sous le prétexte fallacieux de fluidifier la circulation interne à Lyon, elle entérine la politique du "toujours plus de routes" pour "toujours plus de pollutions" au lieu d'une politique volontariste visant à accroître les transports en commun et à diminuer la part de la route, en particulier dans le transport des marchandises. La "mégapolisation" de Lyon constitue, en ce sens, une vision délirante que les habitants de l'Ouest Lyonnais se refusent à reconnaître.

Camille Mordelet
Secrétaire Général SCL
14 février 2005

Note complémentaire concernant l'enquête publique (extrait de la lettre préfectorale du 31 janvier 2005 adressée aux Maires des "petites" communes)

"Votre commune n'a pas été retenue mais elle est néanmoins concernée par le périmètre du projet de DTA. C'est la raison pour laquelle je vous demande de bien vouloir afficher au moins quinze jours avant l'enquête, soit avant le 14 février 2005, l'avis ci-joint. Les populations, ainsi informées, auront la possibilité, si elles le souhaitent, de consulter le dossier et de consigner leurs observations dans le registre mis à la disposition du public dans le lieu d'enquête le plus proche, ou de les adresser par écrit à la Commission d'Enquête à la Préfecture du Rhône (direction des actions interministérielles 2^{ème} bureau) 106 rue Pierre Corneille 69419 LYON Cedex 03"

quelques "grandes" mairies où le dossier DTA est consultable du 1 ^{er} mars au 15 avril 2005 (aux heures habituelles d'ouverture)	jours et heures de présence d'un commissaire-enquêteur
L'Arbresle	mardi 1 ^{er} mars de 14 à 17h
Craponne	mercredi 2 mars de 14 à 17h
Brignais	vendredi 4 mars de 14 à 17h
Ecully	mercredi 9 mars de 14 à 17h
Givors	mercredi 16 mars de 14 à 17h
Dardilly	mardi 22 mars de 14 à 17h
Saint-Genis-Laval	jeudi 7 avril de 14 à 17h
Tassin-la-Demi-Lune	lundi 11 avril de 14 à 17h

DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

1) Absence de concertation :

Les élus locaux directement concernés car leurs communes se situent dans l'une des 4 zones prises en compte par cette DTA, en l'occurrence les Coteaux du Lyonnais, ont – malgré leurs demandes répétées – été systématiquement tenus à l'écart de la préparation de ce projet de DTA.

C'est inacceptable.

2) Enquête publique géographiquement limitée :

Les villages répartis sur l'ensemble des 4 zones prises en compte par cette DTA, au motif qu'il ne comptent pas plus de 5 000 habitants, n'ont pas le droit d'être lieux d'enquête publique : ni registre officiel ni présence d'un commissaire-enquêteur. Mornant et Vaugneray, chefs-lieux de cantons des Coteaux du Lyonnais doivent se préparer à voir passer les autoroutes projetées sans pouvoir permettre à leurs habitants de participer facilement à l'enquête publique.

C'est inacceptable.

3) Refus par les collectivités locales :

Par délibérations, argumentées et assorties d'alternatives, 141 communes ont repoussé le projet de DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. 4 communautés de communes des Coteaux du Lyonnais en ont fait autant. Au Conseil Régional Rhône-Alpes 69 voix sur 157 (43,95 % seulement) ont approuvé ce projet de DTA. Et au Conseil Général du Rhône, une large majorité refuse la copie de l'Etat.

Cette situation, unique en France, ne peut être passée sous silence.

4) Inscription de trois projets autoroutiers très contestables :

L'A89 (Balbigny – La-Tour-de-Salvagny), pénétrante dirigée sur Lyon est en contradiction avec le Plan des Déplacements Urbains de Lyon mis en place en application du Plan Régional pour la Qualité de l'Air lui-même déclinaison de la Loi sur l'Air et sur l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE).

L'A45 (Saint-Etienne – Lyon), pénétrante débouchant en pleine zone Seveso est, elle aussi, en contradiction avec le PDU de Lyon.

Le Contournement Ouest de Lyon prévu très près du centre ville ne solutionnerait pas les problèmes d'encombrement du Tunnel de Fourvière utilisé à 80 % par des mouvements pendulaires quotidiens locaux et porterait une atteinte grave et irrémédiable à l'agriculture de proximité que ce projet de DTA s'efforce de protéger.

Alors que le Protocole de Kyoto commence – enfin – à être activé, il est totalement illogique de ne pas s'orienter vers une répartition plus équilibrée entre les modes de transport.

Ne pas tenir compte des alternatives proposées, moins coûteuses et plus respectueuses de l'environnement, est criminel.

Pour toutes ces raisons, je suis opposé à ce projet de DTA.

Prénom + Nom :

Adresse :

Signature :