

Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Siège social : Centre d'Animation

69290 Grézieu la Varenne

Association Intercommunale

déclarée le 07/03/1990 n° 069 10 27 770

Secrétaire : M. Camille MORDELET

16, Chemin de Fourvière

69280 Sainte Consorce

Tél / Fax : 04-78-87-03-20

La DTA

Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

Une menace réelle, proche pour l'Ouest Lyonnais !

En dépit de positions intéressantes pour lutter contre la péri-urbanisation, protéger les espaces ruraux et soutenir une politique de transports en commun urbains – mais axée autour d'un réseau autoroutier fort avec le COL, l'A45 et l'A89 – elle constitue une menace pour l'Ouest Lyonnais. Son calendrier fait craindre qu'elle soit à l'origine de décisions irréversibles des pouvoirs publics, malgré l'opposition des élus locaux et des associations, en anticipant sur des décisions non encore entérinées !

A - Historique

Après des études engagées dès février 1998, un rapport du 1^{er} juin 1999 – et suite au CIADT du 15 décembre 1998 - le gouvernement décide de favoriser l'émergence d'une métropole internationale en Rhône Alpes, autour de Lyon et des villes comme St Etienne, Grenoble et l'Isle d'Abeau.

Un mandat d'élaboration, signé par 3 ministres (Gayssot, Voynet, Besson), est adressé au Préfet de région le 12 juillet 2000, avec les enjeux suivants :

- Positionner internationalement la métropole lyonnaise
- Créer les conditions d'un développement urbain durable, en maîtrisant l'étalement afin de réduire la disparition des espaces agricoles et l'atteinte aux ressources naturelles
- Accroître l'accessibilité de la métropole en facilitant l'écoulement du trafic de transit dans l'axe Saône-Rhône

Pour les 382 communes concernées, la DTA devra s'imposer aux schémas d'organisation de ces communes et des communautés de communes (SCOT et PLU notamment), qui – le cas échéant – devront être revus pour répondre aux impératifs de cette DTA, dès que son avant projet aura été transmis et accepté par les administrations centrales.

On notera que, dès le 10 juillet 2000, en préfecture du Rhône et à propos du COL, le Préfet Michel Besse annonce devant les élus locaux qu'il s'intégrera dans cette problématique et donne 5 ans de délai. Ce délai est incompressible pour sa réalisation, n'hésitant pas à dire « tout ce qui empêchera cette prise de décision se retournera contre les élus (opposés), car la majorité (des Lyonnais) ne comprendraient pas, qu'avec une forte demande, on ne boucle pas rapidement cette affaire » ...

Il faut voir dans cette déclaration liminaire, une volonté qui ne se démentira pas au cours de réunions sur la DTA, à Villeurbanne (IRA), le 27 septembre et le 7 décembre 2000 !

B - Fonctionnement

Sont prévus 4 secteurs qui seront examinés au cours de réunions de **groupes territoriaux** :

- L'espace interdépartemental autour de Satolas et de l'Isle d'Abeau
- Les Dombes et le Val de Saône
- L'espace intercités Lyon / Saint-Etienne (on refusera à la SCL d'y participer)
- L'Ouest Lyonnais concerné par le projet autoroutier avec le Pilat

La SCL avec son secrétaire, ALCALY, SCJ et SRG ont participé aux réunions d'information du CETE de Lyon sur le secteur de l'Ouest Lyonnais,

- le 3 octobre 2000 à Vienne
- le 20 octobre 2000 à Givors
- le 27 octobre 2000 à l'Arbresle
- le 7 novembre 2000 à Givors
- le 10 novembre à Vienne

Ont été constitués également 4 **groupes thématiques** : fonctions métropolitaines / espaces naturels et agricoles / développement économique / système de transports. Ces groupes sont réservés aux techniciens et refusés à nos associations et aux élus, malgré les demandes répétées du président d'ALCALY !

Un **comité de pilotage** réunit les grands élus (villes de plus de 20 000 habitants, conseillers désignés par le département et la région ...).

Un **comité technique** est chargé de préparer le projet à remettre à l'Etat

Après les réunions du groupe local Ouest, la SCL a, le 4 décembre 2000, remis l'état de ses réflexions en soulignant les ambiguïtés du projet et ses dangers : d'un côté, convergence de vues pour la maîtrise de l'urbanisation, la préservation des espaces naturels et agricoles, le développement des transports urbains locaux – et de l'autre inquiétudes fortes pour les projets autoroutiers affirmés être indispensables au bon fonctionnement des transports dans l'agglomération et en vallée du Rhône.

Elle a rappelé que les 3 projets, intimement liés, ne répondent pas aux finalités premières énoncées, et indiqué qu'ils semblaient acquis avant toute réelle concertation, et avant toute réelle décision de l'Etat (le débat de la CNDP étant alors proposé) !

Ces inquiétudes sont renforcées à la suite de la réunion du 20 mars 2002 à Villeurbanne, avec une finalité qui semble acquise et un calendrier précisé.

C – Déclaration et affirmations tirées du texte – Janvier 2002, remis le 20 mars 2002

- Il s'agit d'un « exercice d'Etat » (page 4), visant à définir le « système de transports à 20 ans » (page 8), avec une stratégie affichée dans les SCOT – PDU et PLU pour les infrastructures d'agglomération
- Page 3 : les deux projets de Contournement (COL et fret), complétés par la desserte de l'agglomération stéphanoise (A45), sont indispensables et la DTA devra « les héberger et les articuler avec le fonctionnement de la métropole » (maîtrise des abords, échangeurs)
- Page 6 : pour l'objectif de développement durable, il s'agira de garantir les secteurs à forte valeur naturelle, paysagère ou architecturale (Dombes, Pilat, Coteaux du Lyonnais), avec « des coupures vertes » significatives ... et cependant :
- Page 7 : il faut réaliser le COL (et le contournement ferroviaire), conformément aux « décisions » du CIADT (18 mai 2000), pour garantir la fluidité du transit sur l'axe Saône-Rhône, et libérer les infrastructures au cœur de l'agglomération
- Note : le CIADT n'a jamais décidé le COL. Il a seulement demandé la poursuite des études sur un espace défini par le cahier des charges, et – en outre – le débat de la CNDP (fin 2001), ne pouvait conclure dans ce sens. Là encore, il y a désir d'anticiper de la part des services de la Préfecture. Quel est le sens pour ces services de la notion de « concertation démocratique » ?
- Ces infrastructures ne doivent pas entraîner le morcellement d'entités agricoles péri-urbaines ... et pour le COL, les diffuseurs étant interdits, on limitera le développement urbain (et économique ?), dans les secteurs à proximité des points d'échange avec le réseau autoroutier : A89, secteur de La Tour de Salvagny, et A45 secteur de Mornant.
- Note : A89 et A45 sont donc considérées comme acquises ! Cependant que page 11, la DTA imposera que les « futurs centres commerciaux, tertiaires et d'équipement », soient desservis par des axes lourds de ... transports en commun (!), avec des prescriptions particulières pour les secteurs de La-Tour-de-Salvagny et de Mornant.

D – Calendrier

Le calendrier fut donné à Villeurbanne le 20 mars 2002. Pendant la séance, des oppositions ont été signalées. Notamment par Paul Delorme (Conseil Général), Alain Feugier (ALCALY), Camille Mordelet (SCL), Claude Berger (Chambre d'agriculture), Andrée Mitanne (SRG), François Catalano (SCJ).

- D'avril à septembre 2002, rédaction de l'avant projet par les services techniques.
- Octobre – Novembre 2002, concertation avec les grands Etablissements publics et le comité de pilotage.
- Décembre 2002, réunion de concertation élargie, présentation de l'avant-projet, écoute (?!) des observations.
- Transmission de l'avant projet aux administrations centrales.

E – En résumé

Sous couvert de développement durable, un projet qui fait l'impasse sur une réelle concertation et sur la protection effective de l'Ouest Lyonnais ! Un projet qui finalise par avance des décisions non encore prises ! Un projet à l'encontre du développement harmonieux de l'Ouest Lyonnais, sous le prétexte fallacieux de désengorger la métropole !

D'ici fin 2002, soyons vigilants et mobilisons les élus et les habitants

Pour la SCL, son secrétaire général, Camille Mordelet
6-7-2002