

Mél : Collectif.Rhodanien@alcaly.org  
ou ContactSCLRhône@aol.com  
Site Internet : <http://www.alcaly.org>

### Lettre adressée à tous les Parlementaires

Madame le Député, Monsieur le Député,

Vous allez devoir décider de la poursuite ou de l'abandon de certains projets routiers, autoroutiers, ferroviaires et fluviaux, inscrits dans les Schémas Multimodaux de Services Collectifs de Transports proposés par le précédent Gouvernement et approuvés par décret le 18 avril 2002.

Pour cet examen, vous disposez de l'audit demandé le 10 septembre 2002 par les Ministres des Finances et des Transports, publié en mars 2003, accompagné d'annexes précises. Vous disposez également du rapport de la DATAR (avril 2003), concernant ces projets ainsi que du rapport du Sénateur de Richmont "*Un pavillon attractif – Un cabotage crédible – Deux atouts pour la France*" (mars 2003) et de celui des Sénateurs Gerbaud et Haenel "*Le fret ferroviaire français – La nouvelle bataille du rail*" (février 2003).

Nous sommes conscients que, quels que soient votre bonne volonté et votre dévouement, vous ne pouvez connaître, par le détail, l'ensemble de ces projets touchant à l'aménagement du territoire pour les vingt prochaines années.

Pour cette raison, nous nous permettons d'attirer votre attention sur la réalisation éventuelle de trois projets autoroutiers dans l'Ouest de la région lyonnaise, constituant un maillage auquel élus et habitants s'opposent de façon vigoureuse et constante. Voir, en annexe, la lettre remise le 4 décembre 2002 au Premier Ministre par cinq parlementaires de la région.

Le Collectif Rhodanien (\*) porteur de cette opposition a été créé en juin 2001 pour participer au Débat Public organisé d'octobre 2001 à février 2002 par la Commission Nationale du Débat Public, en application de la loi Barnier. Le Président de la Commission Particulière, Monsieur André Oriol, dans son compte-rendu du 14 mars 2002, a indiqué le rôle déterminant de ce collectif au cours de ce débat et sa connaissance approfondie du sujet.

Les 3 projets auxquels s'oppose le Collectif Rhodanien sont :

- L'A89 Balbigny – La-Tour-de-Salvagny ;
- L'A45 Saint-Etienne – Lyon, en doublement de l'actuelle A47 ;
- Le COL (Contournement Ouest de Lyon), entre l'A6 (Villefranche-sur-Saône) et l'A7 (Vienne / Reventin-Vaugris).

Ces autoroutes figurent dans le rapport d'audit et ses annexes, avec des éventualités et priorités différentes, mais il faut savoir :

- que le cahier des charges de chacun présuppose clairement la nécessité d'établir une liaison avec les deux autres ;
- que la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, engagée à la demande de l'Etat par la Préfecture de la Région Rhône-Alpes depuis juillet 2000, envisage la réalisation incontournable de ces trois projets, dans le but très contestable d'améliorer la circulation en ville (retrait de 20% de transit sous le Tunnel de Fourvière par exemple), et en prétendant par ce biais lutter contre la péri-urbanisation et protéger les espaces agricoles importants dans la zone de culture de l'Ouest Lyonnais (fruits, maraîchage, vignobles), ainsi que les espaces sensibles que forment les Coteaux du Lyonnais et le Parc Naturel Régional du Pilat.

Cette DTA dont les travaux arrivent à leur fin (d'après la réunion d'information du 10 mars 2003) est vigoureusement contestée en raison de la prééminence donnée aux trois projets autoroutiers.

Depuis 2002, plus de 140 communes (à titre isolé ou dans le cadre de communautés de communes), ont clairement dénoncé ce projet de DTA en s'y opposant. L'ensemble des délibérations a été remis début 2003 au Premier Ministre, Monsieur Jean-Pierre Raffarin, et aux Ministres concernés.

De plus, ces trois projets soulèvent des problèmes de financement que l'audit ne cache guère : dépassant les normes prévues, les coûts rendraient l'A45 non concédable et l'A89 ou le COL le seraient difficilement ; leur réalisation risque donc d'être à la charge des collectivités, ce qui conduit à s'interroger sur leur réel intérêt d'aménagement.

L'A89 pour relier Bordeaux à Genève en passant par Lyon est un axe difficilement rentable dans sa totalité (rapport de la Cour des Comptes de décembre 1999), et se place en concurrence de l'axe européen voisin de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) dont la mise en oeuvre, déjà amorcée, doit être poursuivie (audit page 47). La terminaison de l'A89 à La-Tour-de-Salvagny, aux portes mêmes de Lyon, demeure une question non traitée, susceptible d'ouvrir une pénétrante autoroutière dans Lyon, en contradiction avec le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération en cours de révision et l'utilité de ce tronçon demeure sujette à question en dehors d'un évitement de Tarare et de L'Arbresle. En dépit de cela, l'audit semble en admettre la construction pour 2010, d'autant que la Déclaration d'Utilité Publique vient de paraître au Journal Officiel du 19 avril 2003.

L'A45 fait l'objet de nombreuses réserves et les annexes de l'audit rappellent qu'un réaménagement de l'actuelle A47 avait été suggéré dès 1993 (débat Bianco à Saint-Etienne). Cet aménagement a déjà été engagé entre Saint-Chamond et Saint-Etienne et il devrait être possible de le poursuivre entre Givors et Saint-Chamond pour un prix sans commune mesure avec celui du projet A45. Cette solution est demandée depuis longtemps par les associations de la Loire et du Rhône (SCJ, SCL, SRG), et avec un développement de la ligne ferrée (Stelyrail) entre Saint-Etienne et Lyon, développement déjà bien avancé et susceptible de réduire considérablement le nombre de déplacements journaliers par la route entre ces deux villes. De surcroît, la réalisation de l'A45 ne peut répondre à l'objectif de désenclavement du bassin stéphanois. Faut-il redire qu'un axe autoroutier n'est pas suffisant et que, dans cette situation, l'attraction de la métropole lyonnaise, rendue alors encore plus accessible, ne réduirait nullement la perte d'activité de bassin stéphanois. Cette réflexion est aussi valable pour l'A89 et le désenclavement espéré du bassin de Roanne. Dans les deux cas, une liaison ferroviaire modernisée (cadencement, rapidité accrue ...) suffirait à la desserte des bassins de vie stéphanois et roannais.

Le COL, après deux débats Bianco en 1997 et 1999, a fait l'objet d'un Débat Public, d'octobre 2001 à février 2002, qui a montré la nette hostilité des populations et de leurs élus à ce projet. En effet :

- situé à moins de 15 km du centre de Lyon (place Bellecour), il est susceptible à terme de mélanger les trafics de transit et d'agglomération, et de constituer un axe semblable à l'actuelle Rocade Est, sans apporter une réelle amélioration à la circulation en ville – 80% du trafic d'agglomération restant sous le Tunnel de Fourvière ainsi que sur la Rocade Est – la solution consisterait en réalité à développer les transports en commun et à diminuer l'entrée des voitures particulières par la création de parkings de dissuasion aux limites de la première et de la deuxième couronnes urbaines ;
- créant par la suite une limite Ouest à l'agglomération, il faciliterait l'extension de la Communauté Urbaine de Lyon dans la partie située entre le tracé et l'agglomération urbaine tout en anéantissant les zones agricoles, situées de part et d'autre de la voirie projetée, actives aujourd'hui, dont l'intérêt économique est à juste titre souvent souligné avec une forte zone de chalandise en ville. Traversant des espaces sensibles, répertoriés zones vertes et zones de respiration pour la ville, le COL en détruirait l'économie touristique correspondante ;
- enfin, facilitant le transit routier du fret du Nord vers le Sud, il conduirait à un accroissement de ce trafic au Sud de Vienne, en vallée du Rhône, obligeant à créer, à terme, de nouvelles voies autoroutières pour l'A7 de Valence à Avignon !

L'ensemble de ces trois projets résulte d'une pression des tenants du transport routier alors que, dans le sens du développement durable, affiché et préconisé avec force par les responsables actuels (Président de la République, Premier Ministre, Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable), il faudrait chercher à réduire le transport routier en donnant toute sa place au transport ferroviaire comme le préconisent les rapports des Sénateurs Gerbaud et Haenel et de la DATAR précités.

Un renforcement des prix réels du transport devrait, avec la volonté claire de rendre attractif le fret ferroviaire, aboutir à un équilibre multimodal en n'oubliant pas le rôle du fluvial et du cabotage maritime – équilibre demandé par la Commission Européenne des Transports dans son Livre Blanc de septembre 2001.

A l'exemple de la Suisse, l'Allemagne vient d'instaurer un péage routier pour les poids lourds de plus de 12 tonnes, il nous semble que la France doit s'engager dans cette voie pour relever le défi d'un réel développement durable en place de "formules incantatoires" (cf. rapport Gerbaud et Haenel pages 14 & 15).

La Vallée du Rhône ne doit pas rester le passage unique du transport européen vers la Péninsule Ibérique ou l'Italie : des alternatives, utilisant des voies existantes (ou à améliorer), sont proposées depuis plusieurs années par les associations du Collectif Rhodanien, telles :

- une diagonale Chalon-sur-Saône, Roanne, Saint-Etienne, Toulouse
  - l'axe A71 – A75 à travers le Massif Central vers Béziers
- et une ligne de fret vers Perpignan et Puigcerdà, entre autres.

Madame le Député, Monsieur le Député, nous vous remercions d'avoir pris connaissance de ces remarques, et nous espérons qu'elles faciliteront votre prise de décision concernant ces projets soumis à l'actuel audit et dont l'abandon apparaît nécessaire à une majorité d'habitants et d'élus de la région.

Michel Oziol, Président d'ALCALY, Maire de Chassagny  
Maurice Fisch, Co-Président de l'Association Intercommunale  
"Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais"  
au nom du Collectif Rhodanien réuni le 28 avril 2003

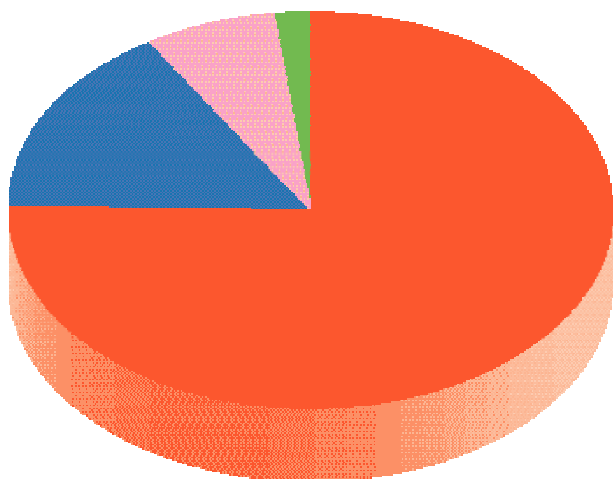
(\*) Le Collectif Rhodanien réunit :

- L'association ALCALY (ALternatives au Contournement Autoroutier de LYon) composée de **110 communes** : **1 500 élus** représentant quelque **300 000 habitants** de l'Ardèche, l'Isère, la Loire et le Rhône
- Le Parc Naturel Régional du Pilat (47 communes de la Loire et du Rhône)
- La SCL (Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais) : 34 comités de l'Ouest Lyonnais
- La fédération d'associations lyonnaises DARLY (pour se Déplacer Autrement en Région Lyonnaise)
- L'ARDEN (Association pour le Respect du Droit et de l'Environnement)
- L'ARPAC (Association de Résistance au Projet d'Autoroute sur Châtillon)
- La SCJ (Sauvegarde des Coteaux du Jarez) : 15 comités de la Vallée du Gier (entre Saint-Etienne et Lyon)
- La SRG (Sauvegarde du Pays Rhône-Gier), pour le secteur de la Vallée du Rhône : Ampuis, Condrieu, Givors
- La SVP (Sauvegarde Vivarais-Pilat) pour les communes du Nord-Ardèche et du Pilat
- Le Syndicat des Vignerons de la Côte Rôtie
- La Fédération des Syndicats des Vins des Coteaux du Lyonnais
- La Fédération Départementale des Producteurs de Fruits du Rhône : 600 producteurs de l' Ouest Lyonnais
- La Fédération Départementale des Chasseurs du Rhône

NB : voir annexes importantes page suivante



## La route en France



Route - 75,3%

Fer - 16,2%

Oléoducs - 6,6%

Voies navigables - 1,9%

1998

Référence : site Internet du Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer visité à la date du 6 mai 2003

\*\*\*\*\*

L'Europe recommande qu'en 2020 la part modale du ferroviaire soit de 35 % en France.

\*\*\*\*\*

En complément, le contenu du Livre Blanc sur "*la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*" publié en septembre 2001 et d'autres sources de données tangibles nous permettent de vous rappeler les principaux avantages du ferroviaire par rapport à la route, **à débit égal** :

- 5 fois moins consommateur d'énergie
- 6 fois moins consommateur d'espace
- 30 fois moins accidentogène
- pollution et effet de serre pratiquement nuls avec la traction électrique (moins de 10 % de l'énergie sont d'origine thermique) alors que le transport routier est responsable de plus de 30 % de la pollution et de l'effet de serre.

\*\*\*\*\*

Lettre écrite au Premier Ministre, le 4 décembre 2002, par cinq Députés : Madame Françoise Grossetête, Députée Européenne, et Messieurs Jean Besson, Dino Cinieri, Georges Fenech et Jacques Remiller, Députés Français.

"Monsieur le Premier Ministre,

Lors de la séance des questions orales sans débat qui s'est tenue le 3 décembre 2002, le Ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, en réponse à une question de Georges FENECH, a indiqué qu'une première décision serait rendue publique demain, à l'issue d'une réunion interministérielle, au sujet du contournement autoroutier de LYON.

Les informations dont nous pouvons disposer et la réponse de M. Gilles de ROBIEN laissant entrevoir une position de principe favorable au projet de COL tel que présenté dans le cadre du Débat Public, nous plongent dans une très vive inquiétude.

Nous attirons solennellement votre attention sur le fait que l'annonce d'une telle décision provoquerait un séisme politique dans la région dont nous sommes les représentants et nous placerait en situation de devoir nous opposer sans faille à ce projet, aux cotés des quelques 1500 Elus locaux de toute tendance des départements du Rhône, de l'Isère, de la Loire, de l'Ardèche et de la Drôme qui militent contre celui-ci avec le soutien de leurs administrés.

Nous voulons espérer que l'esprit de concertation qui marque depuis le début de votre action gouvernementale soit, dans ce débat d'une haute importance, réaffirmé avec force."