



A.R.D.I.S.O.88

(Association des riverains de la R.N.88 Saint-Étienne - La Ricamarie - Le Chambon-Feugerolles)

18 rue Bossuet - Maison de quartier 42100 - SAINT-ETIENNE

ARDISO88@gmail.com – Tel: 06.84.89.93.36 – SIREN: 521628701

QUI SOMMES NOUS ???



La contribution publique pour le fonctionnement de l'association est de 800 € !!! Le financement est complété par les cotisations des adhérents.

La mission fixée par l'association est de sensibiliser les pouvoirs publics à la résorption des pollutions sonores et atmosphériques et d'améliorer le confort de vie au quotidien des riverains de la RN 88 dans la traversée des villes du département de la Loire.

Tous bénévoles, le bureau est composé d'un Président, d'une Vice-Présidente, d'une Trésorière et d'un Secrétaire accompagnant le Président dans les rédactions 6 membres actifs complètent l'équipe.

Nos interlocuteurs Sont : PREFECTURE LOIRE (PPBE), CONSEIL DEPARTEMENTAL LOIRE, SAINT-ETIENNE- METROPOLE, DREAL -AURA, DIR-CE AURA, DDT LOIRE, VILLES DE SAINT-ETIENNE, LA RICAMARIE, LE CHAMBON FEUGEROLLES.

Nous vous proposons notre contribution dans le cadre du débat public
Déplacements du futur.

NOTA : Nous regrettons cependant, que les conclusions de ces réunions publiques seront connues après la mise en débat et le vote à l'assemblée nationale de la loi sur les mobilités....

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

1-Historique simplifié des échanges agglomérations Lyon -Saint-Etienne et nouvelle région

AURA.

Les allées et venues des populations entre Lyon et Saint-Etienne prolongées jusqu'au Puy en Velay ont occupées la vallée du Gier depuis des siècles, soulignant l'intérêt des échanges de motivations diverses entre les 3 villes.

Dans les années 1720 / 1750 est créée une voie que l'on baptisera rapidement N.88. Puis nous retiendrons également et simplement ces preuves d'intérêts avec la réalisation privée d'un commerçant Lyonnais du « canal d'entre 2 mers » en 1760 (Givors-Rive de Gier) desservant Lyon et le Sud par le Rhône, avec ses péripéties, puis la première ligne de passagers du chemin de fer mise en circulation en 1832 de Saint-Etienne à Givors.

En 1960 est créée par tronçons la première autoroute de France A 47 Givors Saint-Chamond, prolongée par la RN 88 traversant Saint-Etienne l'Ondaine et cette liaison est déclarée par l'Etat lors du CIADT de Mende en 1993 « Grande voie d'aménagement du Territoire » avec la mise à 2x2 voies de la RN 88 jusqu'au Puy en Velay, puis cahin-caha jusqu'à Toulouse.

Notre association constate que depuis 1960 aucune nouvelle voie de communication entre Lyon et Saint-Etienne n'a été réalisée à l'exception du contournement (1991) de Saint-Chamond qui a été un véritable ballon d'oxygène pour la ville avec les nouveaux aménagements de l'ancienne route en ville et la Zone d'activité de STELYTEC et ses 2500 emplois, mais aussi la mise à 2x3 voies de Saint-Chamond-La Varizelle à Saint-Etienne-Terrenoire sur 4 kms pour la coupe du monde de foot en 1998.

Depuis ces 60 ans de gel d'aménagements de communications desservant l'agglomération de Saint-Etienne, la population française est passée de 46 millions en 1960 à 66 Millions de nos jours et autre indication, le parc français passe pour la même période de 13 millions dont chacun des véhicules parcourt 5000 kms /an à 39 millions et chaque véhicule parcourant de nos jours 15000 Kms /an

Autre constat depuis 1830 aucune nouvelle ligne de voie ferrée n'a été créée pour absorber et encourager l'évolution du trafic voyageur ou fret entre Lyon et Saint-Etienne. Malgré tout cette ligne Saint-Etienne-Lyon est la 2^{ème} fréquentation de notre pays après l'île de France

Cette voie ferrée est obsolète et dangereuse compte tenu que sur une grande partie de son tracé entre Saint Chamond et Givors datant de sa construction en 1830 sa réalisation a été creusée à flancs de collines pour le côté sud recueillant les ruissellements d'eau lors d'orages s'infiltrant sous les voies et sur des tronçons côté nord en surplomb de la rivière impétueuse et agressive des berges du « Gier » en contrebas pour partie de la voie ferrée, ces 2 facteurs produisant régulièrement des éboulements et il est possible qu'un déraillement majeur se produise à plus ou moins long terme, ce risque étant augmenté par les prévisions souhaitées de fortes augmentations de trafics.

En effet les représentants de la SNCF confirment que 20000 utilisateurs choisissent cette voie au quotidien que nous nous situons essentiellement entre 6 h et 9 h le matin et 17 et 19 h le soir.

100 trains journaliers transportent 20000 passagers / jour entre Saint-Etienne et Lyon, soit une moyenne de 200 personnes par rame.

Si l'on concentre 70 % de ces 20000 passagers sur 5 h de trafic cela représente 14000 voyageurs et dans chacun de ces trains on peut supposer 400 voyageurs soit 35 trains allés et retour et si l'on suit cette logique il faudrait doubler le nombre de rames dans cet espace-temps ce qui est manifestement impossible.

Le train n'étant pas « silencieux » augmenter les cadences c'est aussi augmenter de façon importante les nuisances sonores dans des traversées de villes avec une proximité d'habitats ce qui rendrait la vie de ces riverains très difficile.

Par ailleurs, la saturation des gares Lyonnaises, fait interroger les responsables divers sur l'opportunité d'une nouvelle gare en souterrain, etc. etc. l'allongement des rames serait aussi bloqué par l'adaptation aux quais des gares intermédiaires....

Ces travaux envisagés pénaliseraient les trafics entre Saint-Etienne et Lyon de façon dramatique pendant des années.....

2-Notre point de vue sur l'importance et les conséquences positives ou négatives des moyens de déplacements et des transports.

Il faut constater l'inadaptation des infrastructures de liaisons routières ou de voies ferrées entre Lyon et Saint-Etienne c'est-à-dire plus généralement à l'ouest lyonnais pendant 60 ans et l'extraordinaire maillage de voies de communications essentiellement routières et TGV à l'est et la connexion de villes entre elles, Lyon étant le point central , Bourg-en Bresse, Chambéry, Annecy , Grenoble ,et nord-sud Villefranche Sur Saône, Macon, Chalon sur Saône, Montélimar, Valence etc... par les autoroutes A46, A47, A43, A42, A48 etc. et plus récemment l'A 89 Lyon-Clermont Ferrand via le Roannais et qui a rempli les zones industrielles de la ville de Tarare

Ce qui a pour effet l'extraordinaire développement des activités économiques sur l'est lyonnais et l'aspiration de main d'œuvre venant de la Loire voir même de Haute-Loire et produit l'encombrement des voies routière -A-47- A-46- A 450 à Brignais et RN88 – A 72 à Saint-Etienne et l'importance des déplacements par le train....

Saint-Etienne devenue Métropole dispose de par sa tradition de main d'œuvre ouvrière du 1^{er} réseau de PME-PMI du pays, elle dispose aussi de grandes entreprises souvent leaders....

Ces entreprises sont parfois très anciennes et la qualité opérationnelle des stéphanois est aussi d'innover dans de nombreuses Stars-Top, d'avoir le site labellisé de la cité du design etc... etc...

Malgré ce dynamisme Saint-Etienne 13^{ème} ville de France, devenue Métropole en 2019 est très nettement handicapée par son isolement.

Nous vous proposons de regarder la carte de France et vous constaterez qu'aucune Ville-Métropole est dans cette pauvreté de moyens de communications.

L'absence d'autoroute digne de ce nom et de voie ferrée permettant de meilleures conditions de communications handicape ce territoire pour l'installation de nouvelles entreprises comme on peut le constater à l'est de Lyon où des zones d'emplois continuent à être réalisées...ce qui accentue encore la migration quotidienne des personnels....

On voit bien d'ailleurs la justesse de ce constat par l'abaissement considérable du trafic en dehors des jours ouvrables.

Ce sont 100000 véhicules quotidiens sur 200 jours travaillés, dont 30 % ont plusieurs passagers et 20000 passagers rails ce qui représente selon nous journalièrement 150000 échanges de personnes entre Saint-Etienne et Lyon.

L'Etat a donc une responsabilité première de ramener les emplois à proximité des lieux de vie.

Une remarque aussi cependant de la nécessité de prolonger le train jusqu' à Saint-Exupéry ce qui facilitera les déplacements essentiellement d'entrepreneurs ou de cadres et de voyageurs touristes.

3-Alors que préconisons-nous ???

Il est indispensable de rééquilibrer l'attractivité des territoires EST et OUEST Lyonnais en créant les conditions de facilités d'installations, de communications et de transports pour les entreprises sur l'ouest de Lyon, on voit bien d'ailleurs cette nécessité en constatant les zones d'activités installées sur la D 342 Zone industrielle de la Ronze à Taluyers, jusqu'à Mornant d'une part et par ailleurs sur Tarare dont les zones se sont remplies dès la réalisation de l'A89.

La vallée du Gier ne disposant plus de grandes zones aménageables, il est indispensable de créer l'environnement attractif à ces installations.

Il ne faut pas se voiler la face et reporter encore et encore les décisions...

Il faut donc en urgence valider la réalisation de l'A 45, les études demandées par l'Etat lui-même et réalisées par le CEREMA ont approuvées cette nécessité et le tracé, la DUP prononcée, les participations financières votées par la Région AURA, Le conseil départemental Loire et Saint-Etienne-Métropole, l'Etat s'étant engagé sur 1/3 du coût et le concessionnaire pressenti devait en faire de même.

A ARDISO 88, nous connaissons parfaitement le dossier et il n'y a pas d'alternative crédibles et réalisables à l'A 45 pour des raisons techniques et financières avec un aménagement notable des infrastructures de voies ferrées et routières entre Saint-Etienne et Lyon.

Par ailleurs, Monsieur le Président de la République a à plusieurs reprises souhaiter que l'on concentre les efforts pour les trajets du quotidien... Nous sommes en plein dans ce souhait...

La réalisation de l'A 45 permettrait d'envisager de délester la voie ferrée d'une partie de voyageurs en créant une ligne-navette de TRAMS express (pourquoi pas en pilotage automatique) avec possibilité de transports vélos, stations parkings voitures, stations parkings vélo route, cheminement piéton, navettes centres villes etc... etc..., de Saint-Etienne avec arrivée dans un secteur de connexion avec un tram Lyonnais.

Cette ligne express permettrait de conserver une voie montante et une voie descendante pour le trafic routier local.

Nous disons aussi que dans ce cas et sur le plan environnemental il faut décréter la vallée du Gier « Vallée verte » avec pistes cyclables, zones de pêche et de loisirs familiaux etc...

L'A45 permettrait l'installation de zones d'activités tout au long de son parcours et un très fort développement économique avec des milliers d'emplois à la clé et les reports de trafics de personnels sorte de « barrage de nécessité » allégeant les voies d'entrées sur Lyon A46, A 450 Nous savons aussi qu'un des problèmes français est l'emploi !!!

On voit aussi que dès que Lyon a un problème il est vite tranché, contournement Est, A432 en projet de prolongation, nouveau contournement ouest de Lyon en projet ...etc. tout cela en très grande partie financé par l'Etat !!!

Mesdames, Messieurs de la commission de recueils, merci pour votre lecture, merci d'en tirer des enseignements, merci de transmettre ce qui vous paraît judicieux à Monsieur le Président de la République et aux Ministres concernés-es dont Monsieur le Premier Ministre et Monsieur le Ministre de l'économie et de l'emploi, Madame la Ministre des transports, Madame la Ministre de l'aménagement du territoire

Soyez assurés-es, Mesdames et Messieurs de l'assurance de notre haute considération

Noël Berlier Président de ARDISO 88 et validation de mes amis membres du bureau.

POUR INFO : Monsieur Gaël Perdriau, Président du SCOT Loire Sud, Monsieur Jean-Pierre Berger, Vice-Président du SCOT Loire Sud