

# COL : ce projet autoroutier qui divise l'Ouest lyonnais

Après trois ans de mise en sommeil, le Contournement ouest de Lyon (COL) refait parler de lui. Réactions

En ressortant des tiroirs le dossier du COL (contournement Ouest lyonnais), les services de la préfecture relancent un débat délicat, voire douloureux. Loin de faire l'unanimité, cet aménagement autoroutier qui était au cœur d'une réunion organisée mardi en préfecture, divise autant à droite qu'à gauche. Et le fossé semble se creuser plus encore entre élus du Grand Lyon et des Vallons du Lyonnais, les empêcheurs de tourner en rond ».

## ■ Un COL pour quoi faire ?

Vieille idée que l'on ressort après une mise en sommeil de trois ans, le COL que l'on appelait dans les années quatre-vingt-dix « Schéma de voirie des Coteaux du Lyonnais » avait un objectif, désengorger la ville de Lyon. Devenu COL dix ans plus tard, cette voie qui, en gros devait relier Lentilly et Mornant sur l'A89 et au sud sur l'A45 répond aujourd'hui à la même préoccupation. On parle d'asphyxie, de catastrophe, d'une circulation de transit qu'il faut détourner de l'agglomération. Oui, mais comment ? Avec une autoroute dont le périmètre proposé passe plein ouest dans des zones vertes ? Sûrement pas, disent unanimement les membres d'Alcay Trop près, trop coûteux, trop grignoteur d'environnement. Présidente de

l'association qui réunit au bas mot 110 communes, Martine Surrel est favorable à des solutions alternatives, dont un tracé plus à l'Ouest (Chalon sur Saône Paray-le-Monial/Roanne) appelé Diagonale. « Parce qu'on ne peut pas continuer à laisser un trafic de transit qui n'a rien à faire dans la vallée du Rhône », poursuit le vice-président, Bernard Servanin. « Nous sommes prêts à continuer à travailler avec les services de l'Etat et avec un expert indépendant pour trouver une solution », ajoute Martine Surrel. Ça ne veut pas dire qu'il y a consensus général pour le COL. Loin de là.

## ■ Des arguments qui s'affrontent

L'ouvrage apparaît pourtant nécessaire aux yeux de l'Etat, les services trouvant l'activité économique un peu en retard par rapport à l'Est. C'est aussi dans l'optique d'un « désenclavement » que l'on envisage d'aménager plusieurs échangeurs le long du parcours. Faut-il comparer l'Est et l'Ouest de l'agglomération ? « L'Est ce n'est pas notre modèle de développement, et la géographie impose qu'on n'ait pas le même développement », explique Martine Surrel. « On nous parle de développement économique, remarque Daniel Malosse, président de la CCVL, alors que dans notre Schéma de cohérence territoriale, on nous

demande de limiter au maximum la consommation foncière ». Où est la logique ? interrogent en chœur, les élus des Vallons du Lyonnais. « Avec un tuyau d'arrosage (le tracé et ses échangeurs) on fait exactement l'inverse de ce qui est mentionné dans les politiques d'aménagement du territoire », disent-ils, échangeur étant presque synonyme d'urbanisation. Cela mettrait fin à une volonté tenace, celle de préserver des espaces verts et naturels dans ce secteur du département. Pour cette raison, et pour ne pas reproduire les erreurs du passé qui ont conduit à la réalisation de la rocade Est, ils sont opposés à un tracé trop proche de l'agglomération, à un ouvrage qui ne prendrait en charge que les 14 % de trafic de transit qui passe par Lyon.

## ■ Un coût exorbitant

Certains parlent d'une fourchette allant de 1,2 à 3 milliards d'euros. Ce sera peut-être davantage, puisque la question d'un ouvrage partiellement enterré a été évoquée.

## ■ Et la suite ?

Aucune nouvelle date de réunion a été fixée. Ce que l'on souhaite du côté du Grand Lyon, par la voix de Jean-Claude Desseigne, « c'est de repartir dans des discussions avec un travail de fond ».

Aline Duret

