

<https://pierre-alain-millet.fr/Poids-lourds-et-riverains-de-la-difficile-construction-de-l>



Poids-lourds et riverains, de la difficile construction de l'intérêt général

- Rencontres -



Date de mise en ligne : mardi 20 janvier 2026

Copyright © Blog Vénissien de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

J'ai rencontré récemment des habitants de la rue Allende à propos des problèmes de circulation de poids-lourds. Suite au passage à sens unique du chemin du charbonnier, au sud du rond-point avec la rue Allende, certains chauffeurs devant le sens interdit font le tour, en ignorant l'interdiction poids-lourds, par Novy-Jicin, Coblod et Max Barel, passant ainsi deux fois devant le groupe scolaire.

L'extension de ce sens interdit sur Charbonnier est le résultat d'une longue histoire pour réduire l'impact des poids-lourds dans le quartier, une histoire qui n'est pas terminée, avec des avancées mais des insuffisances, surtout quand il faut faire face au non respect des règles !

Il se trouve que j'ai habité pendant 15 ans dans ce quartier, avant de déménager aux minguettes, et que j'ai suivi les nombreuses mobilisations d'habitants contre la circulation de poids-lourds dans ce quartier, mobilisations qui ont conduit, très lentement, trop diront la plupart, à des évolutions de voirie dont la mise à sens unique de la partie Sud du chemin du charbonnier n'est qu'une nouvelle étape.

Voilà une carte pour s'y retrouver

https://pierre-alainmillet.fr/local/cache-vignettes/L400xH225/plan_et_panneaux - 1-b075d.png

plan et panneaux

Il y a 30 ans, la première mesure a été le passage à sens unique du chemin du charbonnier, du pont berliet à la rue Max Barel, puis la rue Allende. Elle accompagnait la fermeture de l'entrée sud de « Danzas », transporteur installé dans ce qu'on appelait le « centre de groupage » dont l'entrée principale est au rond-point Charbonnier-Allende.

Tous ces problèmes de circulation sont bien sûr dépendants de l'activité logistique en lien avec la voie ferrée. A l'origine, c'était une logistique « fer-route », où des camions venaient charger les marchandises d'un wagon pour livrer des entreprises de l'agglomération. Mais la chute du fret ferroviaire résultat de la privatisation a conduit à avoir principalement du transfert « route-route », donc deux fois plus de camionsâ€!

Dans les années 60, les entreprises se sont installées sans jamais tenir compte de la proximité des habitants. Au début des années 70, l'impasse d'Auvergne s'appelait la « rue d'Auvergne » car elle débouchait sur la rue du Beaujolais, et, avant le TGV, franchissait même la voie ferrée avec un passage à niveau conduisant de l'autre côté, sur la rue du lyonnaisâ€! Qui a pensé aux riverains quand elle est devenue une impasse renvoyant la circulation sur le chemin du charbonnier [1] ?

Bref, l'économie de la zone économique s'est développée, transformée, restructurée, toujours pour répondre aux intérêts des entreprises, et il a toujours fallu beaucoup de mobilisations des habitants et d'effort des communes pour être écoutéâ€!

Tout le monde connaît la solution de fonds qui repose sur deux principes

- augmenter la part du fret ferroviaire pour réduire la part des poids-lourds
- organiser l'accès par le sud aux activités économiques installées le long de la voie ferrée, avec l'enjeu du

bouclage du boulevard urbain Sud et Est, et donc le franchissement de la voie ferréeâ€

La part du fret ferroviaire dans la logistique est un enjeu national, dont tous les gouvernements successifs ont parlé, mais en restant enfermé dans le dogme de la privatisationâ€€. Le résultat est connuâ€€ un échec total et des camions qui embolissent les grands axes, comme la A46 et les dessertes des zones comme ce chemin du charbonnier.

L'accès sud à la zone a mis longtemps à se décider, et très longtemps aussi à se réaliserâ€€ pour le site de Naviland Cargo (SNCF) qui est depuis peu ouvert au sud par la rue du Beaujolais. Ses camions ne passent plus chemin du charbonnier, ce qui a permis de le passer en sens unique de l'impasse d'Auvergne au Boulevard Urbain Est.

Plus au nord, l'ancien centre de groupage devenu le « parc ECO+ » n'est accessible que du nord et les flux logistiques sont plus faibles qu'auparavant, même si l'évolution vers d'autres activités est lenteâ€€

Cette situation a permis en 2025 de répondre positivement aux demandes des riverains du chemin du charbonnier de limiter plus fortement la circulation des poids-lourds par le passage à sens unique, sauf pour le segment permettant de sortir de l'impasse d'Auvergne sur la rue Allende.

Pour en terminer avec les camions sur ce segment, il faudrait revenir à l'origine et retransformer l'impasse en rue, en l'ouvrant de l'autre côté par une bretelle rejoignant le BUE. Il faut 150 m de voirie sur un terrain non utiliséâ€€ Et ce segment pourrait être une bretelle du futur franchissement du BUE sur la voie ferrée avec un pont discuté depuis des décennies !

La ville continue de demander à la métropole d'avancer sur la bretelle sud et sur le BUE, tout en renforçant la signalétique destinée au poids-lourds, et de demander aux entreprises de donner les bonnes consignes aux chauffeurs pour respecter les interdictions.

Cette histoire confirme plusieurs choses

- l'investissement public dans les infrastructures logistiques est totalement insuffisant. Pour développer le fret, il faut réaliser le « contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise », le célèbre CFAL, il faut la 4e voie pour permettre le développement du fret et le développement du rail passager, notamment pour le tout aussi célèbre « RER à la lyonnaise ». Pour desservir les zones économiques sans impacter les riverains, il faut terminer le boulevard urbain Est et réaliser le franchissement de la voie ferréeâ€€ Tout cela représente des milliards, mais personne ne considère que c'est impossible quand on parle de milliards pour la guerre ou pour l'IAâ€€
- les communes n'ont pas assez de poids pour peser sur les décisions économiques. Elles devraient pouvoir imposer des règles environnementales et urbaines aux entreprises.
- les habitants ne sont pas assez mobilisés, et pas assez durablement ! Il y a eu depuis 30 ans beaucoup de rencontres, de pétitions, de rassemblements, mais jamais à un niveau qui fasse déranger un préfet ou un ministre ! Et trop souvent, les habitants se mobilisent sur un aspect, sans s'organiser pour porter collectivement un projet d'ensembleâ€€

Dans ce contexte, il est facile d'opposer les habitants entre eux. Celles que j'ai rencontrées protestent parce que des poids-lourds passent devant l'école Max Barel. Elles ont raison ! Mais le risque serait d'opposer les riverains du chemin du charbonnier qui se battent depuis des décennies pour réduire la circulation des poids-lourds, aux parents d'élèves, qui peuvent d'ailleurs habiter aussi chemin du charbonnier !

D'autant que désormais il ne reste que deux entreprises sur l'impasse d'Auvergne qui sont contraintes par les règles

de circulation du chemin du charbonnier. Il semble qu'elles interpellent la commune de Saint-Priest dont le maire renvoie la responsabilité à la métropole. Il sait bien pourtant que le sujet est l'accès sud et donc le BUE, dossier à priori qu'il défend avec le maire de Vénissieux. Comme ce sont des vénissiens qui sont impactés, il ne s'est pas mobilisé pour répondre aux besoins des entreprises de l'impasse d'Auvergne, pourtant sur Saint-Priest. Il est vrai qu'on est en campagne électorale.

Voilà un bon exemple de la difficulté de construire l'intérêt général, qui n'intéressent pas les décideurs d'entreprises, et dont chaque habitant ne voit souvent qu'un aspect, celui qui le concerne directement. Comment faire pour partager plus largement l'impact de cette zone économique et des ses flux logistiques qui concernent plusieurs milliers d'habitants de Vénissieux, Saint-Priest et même Corbas ?

Bon sujet dans le contexte des élections municipales !

[1] au passage, le chemin s'appelle du charbonnier car avant les stocks de pétrole, de l'autre coté du pont dit justement des pétroles, il y avait des stocks de charbon !