

Réunion publique d'ouverture 30 juin 2021

Salle du Concorde à Saint-Priest – Compte rendu succinct

Présents

Garants de la CNDP : David Chevallier, Valérie Dejour, Jacques Finetti

Etat : Jean Schwander, Fabrice Gravier - **ASF** : Frédéric Depaepe, Maud Jourdheuil

157 personnes comptabilisées, 44 questions posées par des habitants de Saint-Priest, des communes traversées par l'A46 Sud mais aussi d'autres villes comme Meyzieu.

Ouverture de la réunion à 19h05

Mot accueil du Maire de Saint-Priest

Après le mot de bienvenue, il a mis en perspective le projet qui n'est pas le simple aménagement d'une voie de circulation et qui dépasse les frontières régionales et nationales, avec un trafic nord sud impactant.

Il a rappelé avoir, dès 2014, alerté lors du déclassement de l'autoroute A6/A7 à la Métropole, l'Etat, le Ministère car le report de trafics doit être accompagné dans ce secteur déjà engorgé et en fort développement d'emplois et d'habitants, à un rythme supérieur que celui des années 90.

Allocution du Sous-Préfet du Rhône Sud

En tant que représentant du préfet de région, il a rappelé l'enjeu de la concertation pour l'État. Il précise que les modalités ont été validées par la CNDP, autorité administrative indépendante. L'État est attaché à la transparence de l'information vis-à-vis des citoyens et à la cohérence des aménagements proposés avec les autres projets menés au niveau de l'aire métropolitaine.

Il rappelle que l'État n'a aucunement pris la décision de réaliser le projet à ce stade.

En matière de contexte, la Loi orientation des mobilités (LOM), qui a été adoptée en décembre 2019, vise à permettre la mise en place de services de mobilités plus propres et plus solidaires sur l'ensemble du territoire national. Ainsi, au 1^{er} juillet 2021, tous les territoires disposeront d'une autorité organisatrice de la mobilité qui sera en charge de développer des services locaux.

Une autre mesure très importante de la loi d'orientation des mobilités est de faire évoluer le SYTRAL en établissement public, avec adhésion de l'ensemble des intercommunalités du Rhône et donc son extension à l'ensemble de ce département.

Les enjeux de mobilité sont forts au sein de l'agglomération lyonnaise, qui tient une place singulière au sein de la région, qui est située au carrefour de plusieurs corridors de transport européens et nationaux, avec un fort dynamisme propre.

L'A46 Sud est un axe de communication essentiel pour le sud est lyonnais, à 3 échelles : locale pour les mobilités du quotidien / régionale comme trait d'union entre les aires stéphanoises, grenobloises et lyonnaises / et internationale). Sa congestion est chronique, nuit aux riverains et aux usagers (réseaux secondaires), ainsi qu'à la sécurité des utilisateurs et des équipes de secours.

Devant ce constat, l'État et son concessionnaire, Autoroutes du Sud de la France (ASF), ont étudié un projet d'aménagement de l'A46 Sud et du nœud de Manissieux avec l'autoroute A43 à Saint-Priest.

Ce projet vise ainsi à faciliter les mobilités actuelles et futures, en articulation avec les autres démarches d'amélioration des mobilités menées localement, sur tous les modes (ferroviaire, routier, transports en commun, mobilités actives...).

En effet, si ce projet permettra des gains notables pour les conditions de déplacements, il ne répondra pas à lui seul à l'ensemble des besoins de déplacement dans ce secteur. En outre, l'État n'est pas le seul compétent en matière de transports.

Dans ce sens, cette concertation doit être une opportunité pour alimenter les réflexions sur la mobilité, afin de construire ensemble, avec les acteurs du terrain et les usagers quotidiens, des réponses aux différents besoins de mobilité de ce territoire. Toutes les idées de projet qui émergeront seront ainsi examinées en lien avec les autorités compétentes

et pour éclairer la décision et enrichir le projet.

Introduction des garants

La CNDP a pris son ampleur en 2002 puis après le drame de Sivens. La CNDP veille à l'équité de traitement des avis et opinions. Tous les points de vue seront pris en compte à la condition d'être argumentés. La lettre de mission des garants insiste sur l'importance d'une concertation qui soit en lien avec les conclusions des débats publics précédents sur l'agglomération lyonnaise et qui pose les problématiques dans une approche globale et transversale à l'échelle région lyonnaise. La démarche de concertation doit permettre de prendre des décisions. La concertation est un processus qui se veut dynamique, vivant pour enrichir chemin-faisant les avis et opinions, y compris sur le site internet dédié.

Présentation du projet par l'Etat

En introduction l'Etat rappelle le lien de concession avec ASF. Le concédant a commandé à ASF en 2016 les études sur cette infrastructure conçue élargissable dès 1992 (voir support de présentation réunion).

Présentation du projet par ASF

Selon les 4 chapitres du Dossier de concertation : A46 Sud aujourd'hui ; le projet soumis à concertation ; les bénéfices escomptés ; les conditions de réalisation (voir support de présentation)

Retour sur les 3 types de trafic ; rappel du caractère élargissable initial si bien que les talus végétalisés ou les ponts ne seraient pas impactés. Le projet serait également une opportunité d'amélioration globale pour l'environnement en s'alignant sur les normes en vigueur (eau, air, bruit) En synthèse, une solution décrite par le Maître d'Ouvrage comme rapide, efficace, finançable et de moindre impact sur l'environnement.

Echanges avec la salle

Sur la concertation

Plusieurs interventions concernent la durée de la concertation, sa trêve de la première quinzaine d'aout, les ateliers et visites organisés en journée limitant la participation des « actifs ». Les garants ont expliqué que la durée a été jugée suffisante (s'approchant du seuil réglementaire maximal) et que le choix des dates et horaires est régulièrement source d'insatisfaction. Ils ont rappelé que les modalités de participation étaient nombreuses, variées sur les formats proposés et réparties sur les communes les plus concernées. Cette préoccupation s'illustre avec la visite en car proposée un samedi (11 septembre). Ils s'engagent néanmoins à étudier comment faciliter l'accessibilité des ateliers.

Opportunité du projet et alternatives

De très nombreuses interventions de la salle ont manifesté le doute sur l'opportunité du projet avec plusieurs axes :

- Le **déclassement A6/A7** a été cité comme générant des reports de trafic, ne permettant plus de garantir un gain de fluidité puisque des études montreraient qu'une 3 voies serait saturée à partir de 100 000 véhicules (situation actuelle au Nord) alors que les prévisions annoncent +20 % de trafic.
- Le **grand contournement Est** a été réclamé régulièrement, l'obstacle du budget étant contesté compte tenu du temps écoulé depuis que le projet existe.
- Le **contournement Ouest**, devenu une arlésienne depuis les années 70, est décrit comme la source de congestions à l'est, déjà marqué par les axes de circulation, les nuisances industrielles, l'aéroport... Plus globalement, plusieurs participants ont rappelé que le territoire était un lieu d'habitation, d'activités grand public (centre aéré, collège...) qui doit être ménagé, avec le cas de Mions coupée en 2 par l'A46.

L'attente d'une distinction plus tranchée entre la **circulation locale et le transit national/international**, entre les voitures et les camions a été exprimée. Certains espèrent des interdictions de dépassement et limitations de vitesse spécifiques imposées aux poids lourds sur certaines tranches horaires. D'autres reprochent de traiter les 20 kms sans suffisamment prendre en compte l'aval et l'amont.

Un paradoxe est mentionné, en considérant qu'une voie supplémentaire, au lieu de diminuer les embouteillages, les accroîtrait en attirant plus de véhicules. Avec en conséquence plus de bruit, plus de pollution et plus d'accidents. Globalement les sources d'études de trafic interrogent le public.

L'**alternative des transports en commun** a été évoquée en espérant plus d'investissements sur le secteur et la suggestion de réserver la 3^e voie aux bus. Le **fret ferroviaire** a lui aussi été revendiqué comme un moyen de diminuer le nombre de poids lourds, avec le constat de sa baisse d'activité.
Un participant a enfin demandé à l'État quels seront ses critères de décision finale.

Eléments de réponses apportés

Les études antérieures sur le grand contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise ont montré que les options imaginées ne permettraient pas à elles seules de capter efficacement le trafic de transit, qui continuerait à circuler sur le réseau actuel plus court et gratuit plutôt que sur le contournement plus long et à péage. Afin de reporter efficacement le trafic de transit sur le contournement, des dispositifs de gestion de ce trafic seraient nécessaires et ont été étudiés. Ils nécessitent, notamment pour les véhicules légers, d'être introduits par une modification législative. Cependant, lors des débats parlementaires préparatoires à la loi d'orientation des mobilités, ces propositions de dispositifs n'ont pas été retenues.

De plus, la stratégie Zéro artificialisation nette (ZAN) adoptée par l'État rend de plus en plus complexe de tels grands projets en tracé neuf comme le grand contournement, dont la consommation foncière estimée à plusieurs centaines d'hectares.

Depuis 15 ans, compte tenu de ces enjeux du grand contournement, ce sont ainsi essentiellement des optimisations du réseau existant qui ont été réalisées.

Le projet étudié d'aménagement de l'A46 Sud permettrait de répondre aux différentes problématiques identifiées sur cet axe, à la fois à court et moyen terme, avec des impacts minimum en matière d'environnement et de foncier.

Les préoccupations individuelles seront traitées lors des études ultérieures préalables à l'enquête publique (tracé, dispositifs anti-bruit).

Pour les transports en commun, tous les territoires en France seront couverts par une AOT (autorité organisatrice des transports). Le Sytral deviendra un établissement public et interviendra sur un territoire plus large. Une voie réservée aux transports en commun pourrait être envisagée, montrant que l'autoroute peut se conjuguer avec d'autres modes de transports.

Depuis 30 ans, la part du transport routier de 85 % s'avère constante alors que depuis de nombreuses années, les investissements sont faits aux 2/3 sur les autres modes de transports.

Une 3^e voie soulagerait les voiries secondaires (routes communales...) dont le trafic serait attiré par l'A46 Sud.

Descriptif du projet

L'affectation de la 3^e voie au covoiturage ou aux transports en commun a généré des discussions sur la faisabilité juridique (statut de l'infrastructure, sécurité, nombre d'échangeurs ?) que l'Etat s'est engagé à vérifier.

Un usager a suggéré de n'élargir que la partie nord entre le BUS et Manissieux.

En réponse, il a été indiqué qu'une 3^e voie affectée aux transports en commun est déjà effective sur d'autres secteurs du réseau en tenant compte de la gestion des flux de sortie aux échangeurs.

Pour le nœud de Manissieux, un riverain demande si le choix sera fait selon une logique financière et propose une 4^e variante enterrée. L'Etat indique que de nouvelles options peuvent émerger de la concertation si elles respectent les contraintes techniques : nappe phréatique, sécurité routière, tracé, faisabilité...

Aux questions sur la qualité des enrobés, les porteurs de projet ont assuré explorer la possibilité d'utiliser de matériaux les plus adaptés pour le ruissellement et le bruit. Les technologies évoluent aussi pour diminuer les consommations de ressources (recyclage des matériaux issus des rabotages...).

Situation actuelle

Des prises de parole ont alerté sur les réels lieux de congestion : entre l'A43 et Meyzieu, au sud de l'aire de Manissieux, là où il y a du relief qui freine les poids lourds.

Effets du projet

Les échanges ont essentiellement porté sur :

- Le **bruit** avec de nombreuses demandes d'installations de murs de protection.

- La qualité de l'air avec une alerte sur les catégories de particules concernées, leur nocivité, leur mesure... en citant plus de 40 000 décès annuels à l'échelle nationale.
- **L'incompatibilité du projet avec les zones de type PENAP_ou zones protégées** est mise en avant par plusieurs participants qui s'inquiètent du devenir des sentiers de promenade et voies vertes à proximité de la Fouillouse et de Manissieux.

En complément les mesures de protection pour la qualité de l'eau et notamment les effets sur la **nappe phréatique** entre le secteur du Fort et Marendiere a été évoquée.

Eléments de réponses apportés

ASF a précisé que l'objectif est d'affiner les études de conception du projet pour atténuer les impacts. Les analyses multicritères notamment des différentes variantes intègrent les enjeux environnementaux (le bruit, l'air, ...). Les mesures compensatoires seront incluses sans en connaître le détail aujourd'hui.

ASF témoigne de la transparence pour la mesure et les études sur l'air effectués par un partenaires reconnu (ATMO Auvergne Rhône-Alpes), en confirmant que la fluidité retrouvée améliorera la qualité de l'air. L'Etat mentionne les nombreuses initiatives prises à différentes échelles - Plans de protection de l'atmosphère à l'échelle nationale, Zone à faibles émissions portée par la Métropole qui voudrait l'étendre...-

Pour l'eau, ASF a répondu que le projet prévoyait 20 nouveaux ouvrages ad hoc pour décanter la pollution chronique et protéger en cas d'incidents graves.

S'agissant des voies vertes, ASF précise que toutes les circulations, pas seulement routières, ont été étudiées, avec les accès aux parcelles agricoles. Celles qui seraient perturbées seraient rétablies. L'Etat rappelle que le Code de l'environnement prévoit que chaque impact suit le principe Eviter / Réduire / Compenser (ERC) imposé aux maîtres d'ouvrage. L'Etat y veille comme concédant et comme instructeur.

Considération pour le territoire

Aux alertes formulées par le public sur la prise en compte des habitants, de leur distance de l'autoroute, l'Etat a précisé que l'évolution des mesures sonores seront traitées dans l'étude d'impact pour l'enquête publique, et non lors de cette concertation amont. L'Etat confirme intégrer pleinement les habitants et les territoires des projets envisagés.

Avec un autre prisme, des interventions ont mentionné le développement important du secteur et l'inquiétude de devoir à terme déclasser l'A46 Sud... qui serait devenue le centre de la Métropole par l'expansion démographique.

Données de trafics

De nombreuses questions ont porté sur les sources utilisées, sur les possibles évolutions dues à la croissance du télétravail (avec un encouragement à patienter pour en savoir plus sur ces possibles nouveaux comportements).

ASF a répondu donner priorité aux heures de pointe et que les études sont approfondies, avec l'outil Modely développé par la Métropole et tous les gestionnaires. La fluidité est prévue jusqu'à 2050, confirmée par la contre-expertise TTK commanditée en amont du lancement de la concertation par la CNDP. L'Etat indique que des enquêtes ménages/déplacements ont complété les données.

Les voitures sur les réseaux secondaires polluent plus que si elles sont sur l'A46 Sud.

Coralys (Coordination et régulation du trafic de l'agglomération lyonnaise) est alimenté par l'ensemble des acteurs de la circulation et des exploitants à l'échelle du territoire.

Les garants mentionnent la contre-expertise commandée par la CNDP (mise en ligne sur le site CNDP et celui de la concertation) qui valide globalement les études réalisées mais pose un certain nombre de questions complémentaires en particulier sur les hypothèses de calcul. Elle sera une base de travail pour l'atelier dédié au sujet le 7 septembre à Mions.

L'Etat évoque la stratégie nationale bas carbone, malgré laquelle il y aura toujours des gens dépendant de la voiture même s'il y a des évolutions constatées (télétravail depuis la crise sanitaire, fin des ventes de véhicules thermiques...).

Autres sujets abordés

La suggestion est faite de **réunir l'ensemble des élus et décideurs** à une échelle suffisante, notamment ceux compétents en matière de mobilité, pour évoquer le futur du territoire au-delà de postures partisans.

En réponse, l'État indique avoir réuni l'ensemble des acteurs compétents en matière de mobilité pour la démarche d'amélioration de la mobilité entre Saint-Etienne et Lyon. La demande formulée sur le territoire de l'A46 Sud est notée par les services de l'État et sera portée à la connaissance du préfet de région.

Pour leur part les garants mentionnent la répartition des rencontres prévues sur l'ensemble du tracé et même au-delà pour parler de l'intermodalité (réunion publique à Bron le 6 juillet).

Aux suggestions de faire **plus pour le vélo** avec des aménagements sécurisés, l'Etat a précisé que le gouvernement a mis en place un plan vélo avec un fonds de 350 M€. Un 4^e appel à projet est ouvert aux collectivités pour financer des pistes cyclables, ou des coupures de pistes générées par le projet.

Conclusion

La conclusion a été assurée par les garants : constat d'épuisement des questions avec de nombreux sujets traités à l'échelle locale mais aussi métropolitaine ; rassurés d'entendre le Sous-préfet rappeler que la décision n'est pas prise et de constater la volonté de se préoccuper des riverains. Ils ont rappelé qu'en concertation qui est un principe cumulatif, chaque parole a son importance. A l'issue des trois mois, ils rédigeront un bilan auquel répondront les porteurs de projet puis la concertation, si le projet est maintenu, se poursuivra jusqu'à l'enquête publique avec la nomination d'un garant.

La séance est levée à 22h30.