



MIONS OXYGENE

Mions Oxygène est l'association qui soutient l'action du groupe d'élus du même nom au sein du conseil municipal de MIONS.

CONTACT

VANANTY Bruno

Tél 06 85 83 89 96
fit.vananty@wanadoo.fr

MIONS OXYGENE

Cette concertation est-elle réellement sincère ?

Le premier constat à la lecture des 139 pages du dossier est que les études sont basées sur de chiffres anciens (2015) qui sont très loin de refléter la réalité du jour. L'expertise de TTK le fait d'ailleurs remarquer de même que la non prise en compte du report de trafic du au déclassement des autoroutes A6 A7 et leur transformation progressive en boulevard urbain avec une vitesse limitée à 50km/h à l'horizon 2030. De plus alors que la condamnation de l'état pour une insuffisance d'action en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air dans les métropoles, dont Lyon, semble précipiter ce projet, aucune étude n'a été présentée sur la qualité de l'air notamment sur les particules fines et les Nox. Enfin aucune alternative n'est présentée : quid du Contournement autoroutier de l'Ouest Lyonnais pourtant toujours inscrit au SCOT, pas d'étude sur un grand contournement à l'est qui prolongerait l'A432 jusqu'au sud de Vienne.

Présentation tronquée : des chiffres absents ou anciens !

Les chiffres de trafic pris en compte lors des différentes réunions publiques sont ceux du rapport CORALY qui date de 2019.

La présentation du projet prend une évolution du trafic de l'ordre de 1% or les mesures effectuées en septembre 2021 par la ville de Saint Priest sous contrôle d'huissier affiche une moyenne à 160 000 véhicules/jour avec une pointe à 210 000 véhicules/jours alors que les chiffres de CORALY sont de 98 000 véhicules/jour. Quand on sait qu'une 2x3 voies périurbaine est saturée à moins de 75 000 véhicules/jour! (voir la note d'information du SETRA juillet 2009 ci dessous

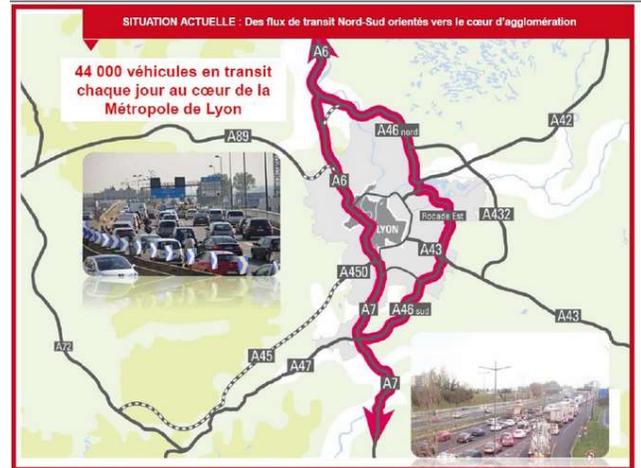
(<http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1017264.pdf>)
Pire lors de l'atelier trafic du 7 septembre à MIONS la présentation faite par VINCI reprenait la carte des trafics de CORALY 2019 ci jointe mais bizarrement la vignette M7 était vide : les 120 900 v/j avait disparu ?? Doit on imaginer que VINCI a délibérément choisi d'ignorer le report des 70 000 v/J puisque l'objectif annoncé du déclassement était d'amener à un trafic de 50 000v/j en 2030 sur le boulevard urbain paysagé. Le rapport TTK indique cette absence de

report mais ne l'évalue qu' à 15 000 v/j alors que le dossier de présentation du déclassement des autoroutes A6 A7 fait état de 44 000v/j en transit par cet axe qui devaient être répartis sur l'anneau des sciences (Projet abandonné) sur l'A46S avec un passage à 2X3 voies et sur un grand contournement est (projet suspendu). C'est donc bien la totalité du trafic de transit que sera reporté à terme sur l'A46S.

Le niveau de service offert à l'usager sur une autoroute peut être associé aux conditions de conduite que l'usager rencontre sur son parcours. Ainsi pour une autoroute à 2x3 voies supportant un trafic de poids lourds de 18 à 22 %, on peut considérer que les véhicules légers commencent à être gênés autour d'un seuil de trafic de 56 000 véh./j en moyenne annuelle. Cette gêne sera ressentie comme forte à partir d'un seuil de 64 000 véhicules par jour. En effet, au-delà de ce seuil, les véhicules légers devront réduire leur vitesse jusqu'à 90 km/h pendant 20 % de leur temps de parcours et se trouveront limités dans leurs possibilités de dépassement pendant ce temps. Les conducteurs devront donc apporter une attention particulièrement soutenue à leur conduite. La situation est considérée comme très fortement dégradée à partir d'un seuil de 74 000 véh./j en moyenne annuelle, les usagers étant alors gênés pendant près de la moitié de leur temps de parcours.

Échelle de gêne en TMJA

| Caractérisation de la situation en moyenne annuelle | % de temps de gêne pour les VL en moyenne annuelle | TMJA (véh/j) | Commentaires |
|---|--|-----------------|--|
| Fluide | < 10% | < 56 000 | Des ralentissements ou des attentes de courte durée ne sont pas exclus, mais ils ne sont pas localisés |
| Dégradée | 10 à 20% | 56 000 à 64 000 | Hors été, la congestion apparaît en moyenne 1 jour sur 20, principalement aux périodes de fêtes et vacances scolaires |
| Fortement dégradée | 20 à 45% | 64 000 à 74 000 | Hors été, la congestion apparaît en moyenne 2 jours par mois, principalement aux périodes de fêtes et vacances scolaires |
| Très fortement dégradée | > 45% | > 74 000 | Hors été, la congestion apparaît en moyenne 3 jours par mois aux périodes de fêtes et vacances scolaires et certains jours ouvrables |



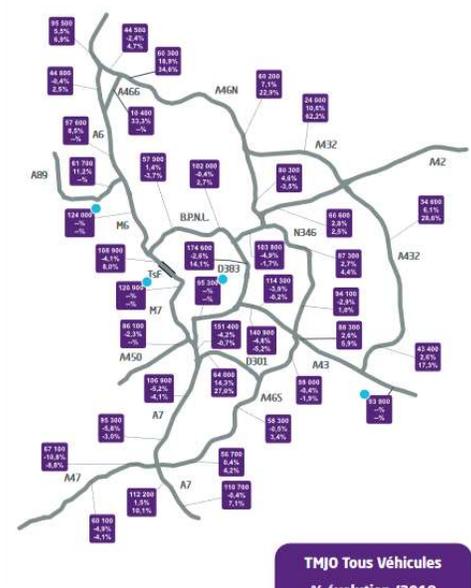
A6-A7 : le projet de déclassement en images

TRAFIC TOUS VÉHICULES

Faible augmentation du trafic par rapport à 2018, en cohérence avec la tendance des années précédentes : +1.1% en 2018, +1% en 2017.

Des variations marquées sur certains secteurs :

- **A466, A46N / A432 :**
En 2019, la fréquentation connaît une augmentation importante, qui confirme la tendance de 2018 liée à l'ouverture de la section reliant l'A89 à l'A6.
- **A47 :**
Baisse de fréquentation de 20% sur juillet et août 2019 par rapport à 2018, due aux travaux sur le pont de Givors.

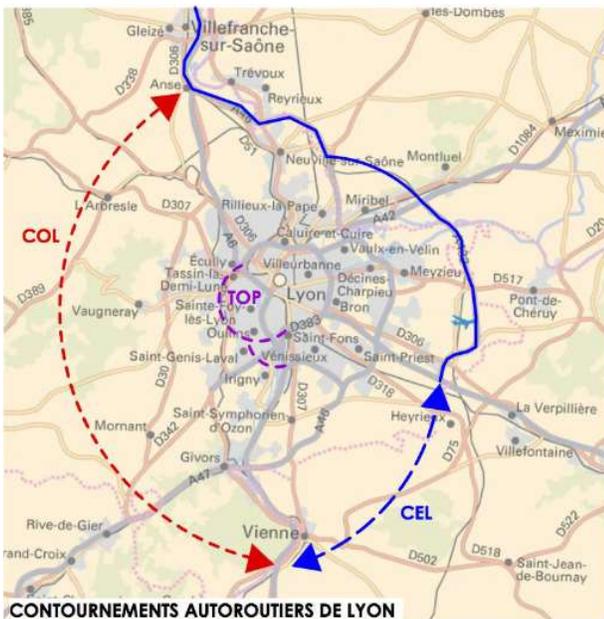


**TMJO Tous Véhicules
% évolution /2018**

Quelle alternative au passage à 2x3 voies de l'A46S?

L'état n'a pas fait son choix nous martelle t on comme message à chaque réunion publique. Mais sur quels critères va s'appuyer le ministre pour donner un avis sur l'opportunité de lancer se projet ? En effet aucune alternative n'a été présentée dans le dossier. Rien sur le COL (contournement Ouest de Lyon) pourtant toujours présent

sur le SCOT. Rien sur le CEL (Grand contournement de l'est Lyonnais) qui prolongerait l'A432 jusqu'au sud de Vienne. Qui comme le fait remarquer TTK dans son rapport aurait l'avantage de réellement séparer trafic de transit du trafic local et de fait rendrait le projet de passage à 2x3 voies de l'A46S nul et non avenu. Rien non plus sur le projet vite enterré de l'anneau des sciences (ex TOP). Rien non plus sur un renforcement réel des transports en commun combiné à la réalisation de parc relais le long de l'A46. Par compte on nous parle de réserver cette troisième voie à du covoiturage alors que de l'aveu même de la DREAL compte tenu de la topographie du terrain et du grand nombre d'entrées et sorties cela rendrait l'A46S encore plus accidentogène qu'aujourd'hui.



Qualité de l'air, quelles analyses ?

Le rapport ne présente pas d'analyse complète de la qualité de l'air. On regrette l'absence de mesure des particules fines, des Nox seul le sujet CO2 est traité et encore avec des hypothèses discutables.

VINCI part du principe que le passage à 2x3 voies va fluidifier la circulation sans prendre en compte le report du au déclassement de l'A6/A7 et occulte l'effet induit qui résulte d'une augmentation de la capacité qui forcément attire plus de véhicules.

Ce phénomène bien connu a été observé notamment à Montpellier avec la réalisation récente de l'A709.

CONCLUSION

En conclusion nous affirmons clairement notre opposition à ce projet et nous demandons l'organisation d'un débat public afin que soit pris en compte les alternatives et que soit réalisée une vraie étude sur la qualité de l'air s'appuyant sur les dernières directives de l'OMS publiées en septembre 2021 abaissant considérablement les seuils de concentration dans l'air extérieur pour 5 polluants (particules fines PM2.5 et PM10, dioxyde d'azote NO2, ozone O3 et dioxyde de soufre SO2). (Pour rappel l'OMS estime que près de 80% des morts liées à la pollution de l'air dans le monde pourraient être évitées en respectant les lignes directrices.

Rappelons en effet que la pollution de l'air est responsable de plus de 7 millions de décès prématurés par an dans le monde, dont plus de 400 000 en Europe, et plus de 40 000 en France.)