

# Contribution d'acteur

## DARLY

Coordination de 20 associations de défense de l'environnement et de promotion des modes de déplacements autres que la voiture « solo » sur l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, constitue un véritable réseau citoyen acteur de la mobilité.

Née en 1995 de la fusion d'associations œuvrant dans ces domaines depuis 1986, elle fait la promotion des transports en commun.

DARLY est adhérente à la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) ainsi qu'à FNE (France Nature Environnement).

Elle promeut notamment :

- les modes de déplacements doux (piétons, vélos, rollers), l'aménagement de zones 30 km/h, le « partage de la rue et de l'espace public », la mobilité moderne réellement adaptée à nos besoins et non subis...,
- la lutte contre les pollutions, nuisances et gaspillages dus à notre organisation des transports : le tout route, le fret routier.

### Contacts

Bernard GIRARD Président  
Joël DUBOS Vice-président

darlyassoc@gmail.com

## DARLY

### CHANGER D'ERE POUR

### CHANGER D'AIR

#### I) Contexte général

Placé au cœur des communications européennes, nationales, régionales et métropolitaines, l'aire métropolitaine lyonnaise se caractérise par :

- un centre densément peuplé, concentrant majoritairement des activités tertiaires, un urbanisme densifié doté de réseaux de TC (transports en commun) nombreux et d'espaces pour modes actifs (marche, vélo...) conséquents.
- Et, des zones périurbaines héritières des activités industrielles refoulées du centre, marquées par un urbanisme plus varié, diffus consommateur d'espaces agricoles et naturels, faiblement doté de moyens de TC, un réseau modes doux (vélo) plus orienté vers le loisir et le tourisme.

L'aire métropolitaine de Lyon concentre tous les enjeux de lutte contre les saturations des infrastructures de déplacements, contre la pollution, pour une meilleure mobilité et qualité de vie de tout son bassin de vie et bien au-delà.

Or, depuis plus de 20 ans nous débattons des projets d'infrastructures, dialoguons, contribuons sous toutes les formes : débats publics, concertations, consultations, enquêtes publiques, ateliers... et pourtant, nous constatons que les décisions d'investissements ne sont pas à la hauteur des ambitions affichées, ni des conclusions des débats, ni même des déclarations d'intentions et orientations inscrites dans les documents d'aménagement du territoire. Les investissements ne sont pas à la hauteur des enjeux et des besoins du développement des modes de déplacements alternatifs aux modes routiers (Transports en Commun, rénovation et modernisation du réseau ferroviaire, nouvelles infrastructures ferroviaires (CFAL Nord et Sud), Lyon-Turin (tunnel et accès), NFL (Noeud Ferroviaire Lyonnais), développement de services ferroviaires de type RER ... le

dossier du maître d'ouvrage ne comprend d'ailleurs pas de véritable alternative à la route, les usagers des transports et riverains des infrastructures routières constatent, souffrent et payent au quotidien au prix fort, ces lacunes et défaillances des offres de déplacements.

## II) Des constats et condamnations

Pourtant les rapports, analyses et condamnations ne manquent pas de nous éclairer et de nous alerter sur l'état de santé de notre territoire, de ses infrastructures et services de mobilités. Exemples :

- Rapport du COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures) mai 2021 « *Les études récentes confirment que les externalités du transport routier de marchandises sont particulièrement élevées, et ne sont pas internalisées de manière satisfaisante hors du réseau routier national concédé. ... Les modes fluvial et ferroviaire sont aujourd'hui sous-utilisés en France au regard de leur potentiel de développement... un redressement urgent et indispensable* »
- Rapport du HCC (Haut Conseil pour le Climat) 30 juin 2021, p76, « *Le respect de la trajectoire SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone) pour le secteur (des transports) nécessite une forte accélération du rythme de réduction des émissions.* »
- Rapport du GIEC (Groupe d'expert Intergouvernemental sur l'évolution du Climat) août 2021, (parmi ses recommandations : « *Privilégiez les transports écologiques ..., vous pouvez limiter l'impact environnemental de vos déplacements ;* »)

- Le 4 août dernier, le Conseil d'État a condamné l'État français à payer une astreinte de 10 millions d'euros pour le premier semestre de l'année 2021 suite à des mesures estimées insuffisantes pour améliorer la qualité de l'air dans plusieurs zones en France, et dont les effets n'ont pas été évalués.

- La France assignée devant la justice par la Commission Européenne en mai 2018 pour des manquements dans la lutte contre la pollution, a été condamnée, ... pour la mauvaise qualité de son air. La justice européenne estime en effet que la France a dépassé « de manière systématique et persistante » le seuil limite de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) depuis 2010, un gaz polluant émis notamment par les véhicules diesel.

Cette pollution concerne 24 zones et agglomérations dans l'Hexagone, dont Paris, Lyon, ... L'amende pouvant atteindre jusqu'à 11 millions d'euros et des astreintes journalières d'au moins 240.000€ jusqu'à ce que des mesures soient prises ...

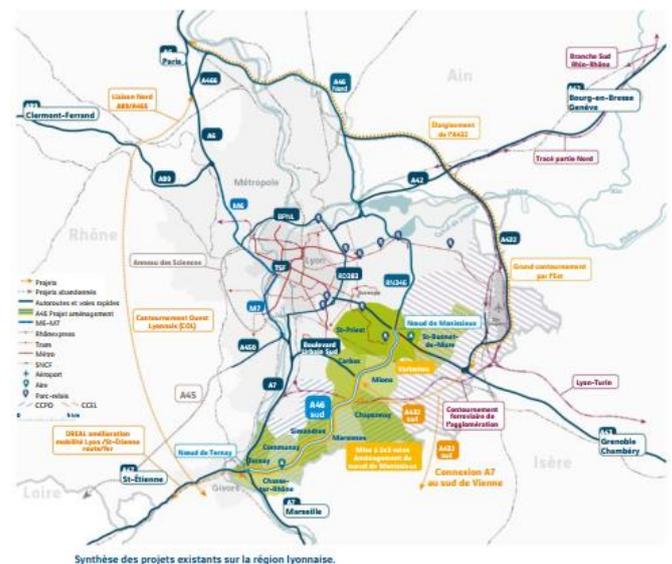
- Le BEH ( Bulletin épidémiologique hebdomadaire, 2021, n°. 13, p. 232-242) publié par Santé Publique France conclut à : *L'impact à long terme de la pollution sur la mortalité est estimé à près de 40 000 décès annuels en lien avec les PM<sub>2,5</sub> et à près de 7 000 décès attribuables à l'exposition au NO<sub>2</sub>.*

- 30 janvier 2018 rapport DURON sur les mobilités du quotidien, invite à réduire impérativement les émissions de gaz à effet de serre, pour atteindre le facteur quatre en 2050.

- l'EPFL (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne) a produit, à la demande du Gouvernement français et de la direction de la SNCF deux audits du réseau ferroviaire français en 2005 et 2012, montrant l'état « d'abandon » du réseau ferroviaire national...et la nécessité d'investir massivement dans sa rénovation et modernisation. Sans compter tous les documents d'urbanisme DTA, SCOT, PLUH, PDU qui fixent les orientations d'aménagements des territoires, mais qui ne sont pas toujours respectés à la lettre alors que nous persistons et allons droit dans le mur.

## III) Continuité d'une politique "au fil de l'eau"

Cette concertation sur l'aménagement de l'A46 Sud (élargissement à 2 fois 3 voies) et de son corollaire, l'aménagement du nœud autoroutier de Manissieux, s'inscrit dans le droit fil des politiques d'aménagement des infrastructures qui depuis les années « POMPIDOU » (années 70) font la part belle au mode routier. Le réseau routier français regroupe près de 1 103 450 km de voies routières (nationales, départementales et communales). Le réseau routier national comprend 20 656 kilomètres se répartissant en 11 618 km d'autoroutes et 9 044 km de routes nationales. Le réseau ferré quant à lui compte moins de 30 000km de lignes exploitées dont 2 800km de lignes à grande vitesse (LGV) alors que le réseau ferroviaire comptait près de 39000km de voies en 1914.



Il faut sortir de cette logique, dans laquelle se sont enfermés l'État et les collectivités locales et que l'on peut résumer ainsi lorsqu'une infrastructure est saturée : « pour les routes ont élargit, pour le rail on réfléchit ».

Carte de la P 26 du dossier de concertation

Cette politique de fuite en avant devant la saturation des infrastructures routières et de gestion « au fil de l'eau » ne correspond pas aux enjeux auxquels nous sommes confrontés (réduction des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre), réduction des pollutions (CO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, Pm<sub>2,5</sub>...bruits).

Il faut, relancer l'investissement dans les projets ferroviaires et, comme le disait le Préfet de la région parisienne Maurice DOUBLET dans les années 70, « dimensionner les TC pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses ». La FNAUT portait déjà cette recommandation à l'occasion du débat VRAL sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien en 2005/2006.

## IV) A46 Sud, état des lieux

Le projet qui nous est soumis entend palier les conséquences des politiques menées en matière de déplacements au plan local et national et, répondre temporairement à une saturation actuelle et future de cette infrastructure si rien ne change en matière de déplacements.

L'A46 (A46 Nord, RN346 et A46 Sud), autrement dit le contournement Est de l'agglomération lyonnaise, dessert l'Est de l'aire métropolitaine de Lyon, et souffre d'un défaut de conception majeur à l'origine de sa construction. En effet, prévue en 2 fois 2 voies sur ses trois tronçons, la « Rocade des villages », aujourd'hui A46, a été conçue, sans gommer « la bosse » de Manissieux, pour répondre à 3 fonctions :

Trafic local, desserte des lieux de vie, d'habitat, de travail, des zones d'activités économiques et de loisirs,  
 Trafic régional pour faciliter les échanges entre agglomérations et Métropoles régionales,  
 Trafic national et international en créant un évitement complet du centre de l'agglomération lyonnaise en interconnexion avec les autoroutes A6 au Nord, A42 et A43 à l'Est et A7 au Sud.

Sans autre politique volontariste des déplacements que le développement du mode routier, cette infrastructure était forcément vouée à saturation, mais les services de l'État l'avait prévu, et envisagé son possible élargissement à 2 fois 3 voies pour les tronçons A46 Nord et A46 Sud.

## V) Sur les trafics

Les données fournies par le Maître d'ouvrage relèvent d'une modélisation et projections à l'horizon 2030 des déplacements (à l'aide du programme informatique MODEL Y : Modèle multimodal des déplacements de l'agglomération lyonnaise) alimentée par des données relevées de comptages permanents dont la référence est l'année 2016.

Or, la méthode utilisée pour calculer ces prévisions de trafics a nécessité plusieurs recalages du modèle par rapport aux données fournies par ASF ; mais elle introduit un biais significatif car elle ne consiste qu'à extrapoler les tendances passées en se basant sur des modèles validés soit par l'expérience passée, soit sur les recommandations du rapport du CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable) de 2016 « *Projection de la demande de transport sur le long terme* », qui préconise les valeurs suivantes : (rapport d'étude AVP SETEC)

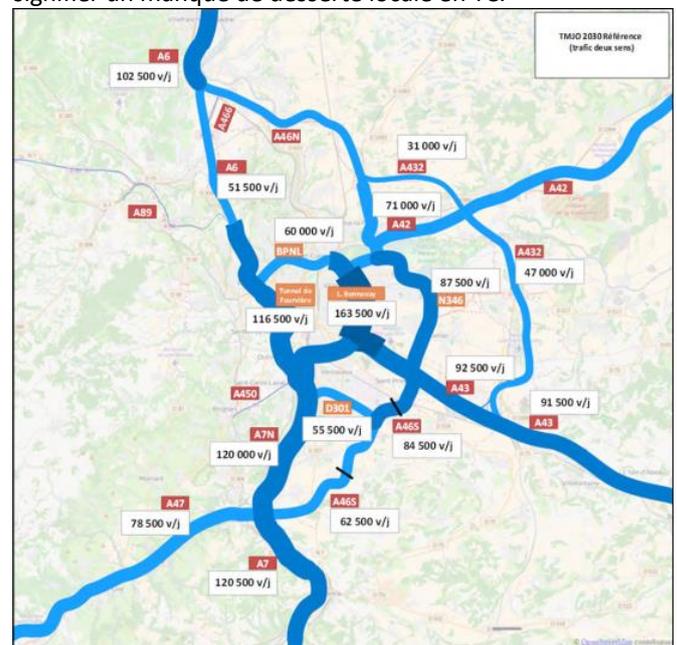
- VL sur OD (origine/destination) < 100km : +0.57% par an (appliqué sur les segments de demande VP et VUL)
- VL sur OD > 100km : +1.05% par an (appliqué sur le segment de demande VP Cordon - échange et transit)
- PL : +1.38% par an (appliqué sur les segments de demande PL et PL transit).

Ces données ne peuvent donc pas, par nature, intégrer d'éventuelles ruptures du contexte ou des politiques publiques. Elles ne sont donc pas représentatives du trafic à venir.

L'expertise demandée par la CNDP au cabinet indépendant TTK sur l'étude de modélisation des trafics souligne :

- le non prise en compte du déclassement A6 – A7,
- l'ambiguïté sur la suspension du grand contournement Est ;
- le besoin de tester un scénario complémentaire dans l'hypothèse d'un grand contournement Est et d'une politique volontariste de maîtrise du trafic routier couplée à un développement des TC et plan vélo.

Toutefois, au regard de ces flux de trafics on observe :  
 Qu'aux heures de pointes se mêlent : trafics locaux, trafics d'échanges entre La Métropole Lyonnaise et les départements avoisinants (Loire, Isère...) et trafics de transit Nord – Sud ou Est – Sud ; on voit que ce trafic local est plus important dans la partie Nord de l'A46 Sud entre le nœud de Manissieux et le BUS (Boulevard Urbains Sud) ce qui peut signifier un manque de desserte locale en TC.



Rapport SETEC p26 : Figure 13: Trafic JOB 2030 en situation de référence

## VI) Les enjeux du projet, raisons d'une autre stratégie

Les enjeux identifiés habituellement dans tous projets sont ici aussi par le maître d'ouvrage :

- Améliorer les conditions de circulation en déchargeant le réseau secondaire ;
- Améliorer la sécurité des usagers, du personnel d'entretien de l'autoroute, et réduire l'accidentologie ;

- Baisser des pollutions acoustiques et atmosphériques, malgré l'augmentation de trafic ;
- Limiter l'impact sur le foncier, notamment sur les espaces classés en PENAP,
- limiter les impacts sur la biodiversité,
- Mettre aux normes les réseaux d'assainissement pour préserver la ressource en eau.

Ces enjeux, qui découlent du respect des lois et des directives d'orientations des documents d'aménagement des territoires en vigueur, peuvent être réalisés sans pour autant pénaliser les riverains de cette infrastructure, impacter la biodiversité et les espaces naturels ailleurs, au titre de la compensation.

Il ne faut pas non plus attendre un miracle des progrès « prévus » de la technologie, car ils sont, par nature, incertains :

- ils peuvent, comme les biocarburants, présenter des effets pervers en confisquant des ressources agricoles destinées à l'alimentation humaine ou animale,
  - Ils seront, pour une part importante, annihilés par la croissance des trafics induit par l'élargissement de cette autoroute et la croissance démographique du secteur.
- On ne peut donc pas se reposer béatement sur la technologie, Il est indispensable de provoquer des changements de comportements grâce à de nouvelles politiques publiques de mobilité.

## VII) Aménagement A46 Sud, une opportunité pour les mobilités!

Pour répondre aux enjeux précédents, DARLY propose d'adopter une politique résolument volontariste de maîtrise du trafic routier sur l'aire métropolitaine, couplée à un développement des TC, plan vélo, développement de la ZFE et réalisation des grands projets déjà débattus ces 20 dernières années. Cela passe par :

### **Certains aménagements de l'A46 sans élargissement total à 2 fois 3 voies :**

- L'A46 dans son ensemble (A46 Nord, RN346 et A46 Sud) doit être classée et gérée comme une VSA (Voie Structurante d'Agglomération) sur laquelle les vitesses doivent pouvoir être abaissées à 70 et 90km/h selon les circonstances et densité de trafic via le renforcement de la signalisation dynamique;
- Le déclassement de l'A43 depuis Saint-Bonnet de Mure jusqu'à Bron, pour la classer en VSA pénétrante, permettra ainsi de diminuer les vitesses sur l'axe principal, les bretelles de raccordement, de réduire les rayons de courbures de ces dernières limitant ainsi l'emprise sur les espaces naturels en cas d'aménagement ;
- aménager les bretelles de raccordement de l'A43 à l'A46 Sud au niveau du nœud de Manissieux selon l'option la plus courte, variante A, réduite au strict nécessaire (au plus près de l'échangeur actuel) dans le sens Ouest-Sud (Lyon-Saint-Priest) en fonction des vitesses qu'autorise le classement en VSA et, passage en souterrain dans le sens Est-Sud, limitant

- ainsi les nuisances pour les riverains, les impacts sur les espaces naturels et le fort de Saint-Priest ;
- Réaliser un parc relais et une aire de covoiturage au niveau de l'emplacement de l'aire de Manissieux qui sera déplacée ;
- Convenir entre les autorités compétentes (État, Métropole, Sytral) de l'aménagement de services de TC sur cette pénétrante depuis ce parc relais à destination du centre de l'agglomération en connexion au réseau TC urbain;
- aménager l'A46 Sud en 2 fois 3 voies entre le nœud de Manissieux et le BUS (sortie N° 14), dédier cette 3ème voie au covoiturage et à des services de Transports en Commun à implanter entre le nœud de Manissieux et Corbas (Les Taillis);
- Prolonger la ligne de Métro D (ou autre transport lourd sur rail) de Parilly à Corbas (Les Taillis, puis centre) en passant par Saint-Priest (centre, puis gare) ;
- Créer un parc relais et de covoiturage au niveau des Taillis à Corbas, et organiser des services de rabattement sur ce parc relais depuis les communes de Chaponnay, Marennes...
- étendre la ZFE à la Métropole y compris sur l'A46 ;
- Réaliser les aménagements complémentaires décrits dans le dossier du MO pages 83 à 85 et 93 visant la sécurité:
  - amélioration de bretelles de sortie d'échangeurs
  - aménagement de la contre-allée sur la RN346,
  - déplacement de l'aire de Manissieux,
  - amélioration du réseau de récupération des eaux et assainissement
  - amélioration des services aux usagers actuels;
  - aménagements de merlons et de murs anti-bruits ;
- interdire au PL de doubler sur l'A46 ;

### **Concomitamment à ces aménagements locaux, concrétisation des projets favorables à une alternative à la route pour opérer un transfert modale de la route vers le fer :**

#### **Voyageurs :**

- lancer la modernisation du réseau ferroviaire par l'implantation de l'ERTMS,
- Réalisation sans tarder de l'aménagement à 4 voies de la ligne ferroviaire Saint-Fons – Grenay qui permettra le déploiement de services ferroviaires de type RER au 1/4h ;
- lancement des accès au tunnel de base du Lyon-Turin ;

#### **Marchandises :**

- lancement des travaux du CFAL Nord déclaré d'utilité publique depuis novembre 2012 ;
- réalisation d'une plate-forme intermodale et d'AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine) à Grenay ;
- lancer l'enquête publique sur le CFAL Sud ; ...
- instaurer l'obligation d'installation et d'utilisation d'un embranchement ferroviaire aux entrepôts logistiques, marché de gros ...

## VIII) Conclusions

DARLY attend de l'État et de ses partenaires le lancement, sans attendre, d'opérations urgentes, novatrices et d'envergures pour donner à la Métropole lyonnaise mais aussi à l'Est lyonnais et aux riverains de ces infrastructures

une chance de mieux vivre dans un environnement apaisé. Ces opérations permettront de répondre aux difficultés quotidiennes des usagers en développant un ensemble d'alternatives à la route par des dessertes ferroviaires, voyageurs et fret, en réponse au développement économique, démographique, de la mobilité et des besoins en matière d'urbanisme et de protection environnementale. Nous en débattons depuis plus de 20 ans ; les solutions sont connues, coûteuses, mais nécessaires. Il est inutile de repartir dans un débat qui ne ferait que reporter aux calendes grecques les décisions qui s'imposent pour atteindre les objectifs de la France en matière de réduction des pollutions.

Cette concertation doit permettre la mise en cohérence des objectifs, des actions et volontés de tous les acteurs de la mobilité (Collectivités, AOM (État, Région AuRA, Métropoles, Sytral), opérateurs de transport, gestionnaire d'infrastructures, Associations, citoyens...) et, elle doit être l'occasion d'une prise de conscience de l'urgence à agir vite et maintenant.