

Contribution d'un collectif d'habitants de Saint-Priest

Collectif du lotissement Les Marendiers, rue Arthur Rimbaud

Nous sommes un collectif qui s'est formé pour défendre les intérêts des habitants du lotissement des Marendiers. Certains d'entre nous y habitent depuis 30 ans et plus, d'autres sont arrivés plus récemment, ce qui nous permet de moduler et d'enrichir la perception que nous avons de notre quartier.

Rédacteurs :

Isabelle ANTONINI, Danielle ACCARION, Michèle DEL JESUS, Vincent VALDELIEVRE, Michel LAPLACE

Contact : Michel DEL JESUS 29, rue Arthur Rimbaud 69800 SAINT-PRIEST

Qui sommes-nous et où vivons-nous?



Photo prise du chemin de Saint-Martin le 10/09/2021 à 19:03:49

Le lotissement de la rue Arthur Rimbaud s'est construit en connaissance de cause dans les années 1970, le long de l'A43. Jamais aucun mur anti-bruit n'a été installé mais une zone verte nous entourait et nous garantissait un éloignement minimum incompressible des structures routières. Le volume du trafic routier était bien plus faible et le trafic aérien de l'aéroport de Lyon-Bron venait d'être transféré vers l'aéroport de Satolas. En 1992, l'ouverture de la Rcade des Villages a augmenté la pollution sonore et dégradé notre qualité de l'air d'autant plus lorsque les camions ont été interdits sous Fourvière. En 2009, l'Aéroport de Lyon-Bron sous la direction de la Chambre de Commerce de Lyon affichait clairement son ambition de devenir un aéroport d'affaires prédominant, ce qu'il est effectivement devenu depuis. Malgré cela, notre quartier reste recherché car nous profitons d'un environnement privilégié que beaucoup de Saint-Priens ont apprécié durant le confinement : présence des champs alentour, proximité du chemin de St-Martin qui est piétonnier le dimanche et des accès rapides au Fort. Les petites routes qui nous entourent permettent aux habitants de St Laurent et St Bonnet-de-Mure de relier rapidement la Porte des Alpes ou Bron en passant notamment par les chemins de Manguette ou de St-Martin. La variante A que Vinci veut nous imposer, détruirait complètement ce cadre, puisqu'elle serait implantée au centre de ces accès. Le tracé ne nous permet pas d'estimer son emprise exacte mais la variante A serait au centre d'un triangle borné par les habitations et les écoles, le Fort, la zone agricole à laquelle nous n'aurions plus accès. D'ailleurs, le comble de la bêtise serait d'être obligé d'emprunter le nouveau tracé pour accéder aux espaces verts, ce qui n'est pas exclu. On peut aujourd'hui constater que notre lotissement subit des nuisances majeures dues à l'augmentation du trafic routier : au nord sur l'A43 et à l'Est sur la Rcade. Pollution sonore largement accrue par le trafic aérien qui a considérablement augmenté : on peut comparer la seule journée du 6 septembre, qui est un exemple parmi d'autres : en 2019, 14 départs et arrivées, 27 en 2020 et 74 en 2021!

Nous subissons constamment les nuisances liées à l'aéroport de Lyon-Bron (l'avion Piaggio très bruyant, le centre de maintenance des gros avions, l'école de pilotage d'avions et d'hélicoptères, les avions de tourisme, les avions d'affaires, etc.).

Au nom de l'égalité territoriale, nous ne pouvons pas accepter un surcroît de trafic routier et voir la valeur de notre patrimoine se dégrader car l'enjeu est aussi financier ! Les études et modélisations diverses n'ont pas quantifié la perte que notre patrimoine immobilier subirait.

Voici ce que l'aménagement du nœud de Manissieux détruirait :



Une succession d'abandons et de revirements !

Le projet d'élargissement de l'A46 Sud et de l'aménagement du nœud de Manissieux est le résultat de nombreuses années de tergiversations, de renoncements, de décisions arbitraires et/ou aberrantes de nos décideurs politiques.

- L'écotaxe

Au total, l'abandon de l'écotaxe représente, pour la collectivité, un manque à gagner de près de 3 milliards d'euros !

- La requalification de l'autoroute A6-A7

Le déclassement a été réalisé avant de pérenniser une solution alternative.

La transformation de l'autoroute en boulevard urbain marque la première étape d'une vaste réorganisation des infrastructures routières dans l'agglomération.

Des études conduites par l'État et cofinancées par la Métropole de Lyon ont été élaborées pour déterminer le meilleur tracé. Elles devaient être rendues au plus tard à la fin de l'année 2017.

- Le COL

Un contournement ouest de Lyon pour "2038" selon le rapport Duron qui a servi de base à la loi d'orientation sur les mobilités (LOM).

Projet reporté aux calendes grecques.

- L'Anneau des Sciences

Confié initialement au Conseil général du Rhône, la maîtrise d'ouvrage du Tronçon ouest du périphérique (TOP) a été par la suite transmise au Grand Lyon, donc désormais à la Métropole de Lyon (projet renommé Anneau des Sciences). Coût envisagé de l'infrastructure : 3 milliards d'euros. Plusieurs millions d'euros ont été dépensés en études.

Mise en sommeil du dossier.

- L'autoroute A45 entre Saint-Etienne et Lyon

En septembre 2016, des élus lancent une bataille auprès du Tribunal Administratif de Lyon pour faire annuler les décisions des différentes collectivités locales sur le sujet.

Finalement, le 17 octobre 2018, Elisabeth Borne, ministre des Transports déclare l'abandon du projet et souhaite privilégier « des solutions alternatives routières et ferroviaires » : amélioration de la ligne ferroviaire de Saint-Étienne à Lyon ; développement des transports collectifs ; réhabilitation de l'A47 existante ; promotion de la commercialisation des produits locaux pour réduire les transports inutiles.

Projet annulé car des solutions alternatives existent. On peut s'en inspirer.

- La liaison A432-A7 à Vienne

Le projet d'un grand contournement Est passant par l'A432 et l'aéroport Saint-Exupéry est privilégié par Gérard Collomb (Président de la Métropole) pour déplacer le trafic qui ne passera plus par Lyon. L'idée était de construire un nouveau tronçon pour relier l'A432 à l'A7.

Là encore, projet passé aux oubliettes. Pourtant, ce projet est encore soutenu à ce jour par de nombreux élus du Sud-Est lyonnais.

- La coulée verte

Une liaison entre les étangs de la zone du Champ du Pont et le Fort de Saint-Priest a été envisagée.

La loi de programmation du 3 août 2009, dite "Loi Grenelle 1", trace les grands axes d'une politique nationale "post réchauffement climatique".

Un des six engagements de la loi Grenelle concerne la biodiversité : création d'une "trame verte" reliant les espaces naturels, pour permettre à la faune et à la flore de vivre et circuler sur tout le territoire, trame devant nécessairement être prise en compte par les nouveaux projets d'aménagement.

Que devient la coulée verte ?

Le Sud-Est Lyonnais et Saint-Priest en particulier (le secteur du Fort, les Marendiers et les autres quartiers) ne doivent pas être sacrifiés pour le désengorgement du cœur de la métropole lyonnaise ! Nous ne sommes pas des citoyens de seconde zone !

Un projet inadapté et inacceptable

L'engorgement de l'A46 Sud durant quelques heures par jour est incontestable. Néanmoins, le choix de l'élargissement de cette voie et de la création d'un nouveau nœud autoroutier tel que l'Etat et Vinci le présentent comme étant « la » solution est inacceptable. Riverains du tracé du shunt priorisé par Vinci, nous demandons l'abandon du projet actuel dans son ensemble.

Sur le fond, le projet est en effet inadapté et inacceptable pour différentes raisons :

* Il est incompatible avec les enjeux d'urgence climatique, car il privilégie une fois encore le seul transport routier - qui plus est dans des zones fortement peuplées et dans lesquelles subsistent de rares terres agricoles et des zones vertes accessibles à tous les habitants. Ce choix se fait au détriment des autres types de transports (ferroviaire, fluvial), des transports en commun et des modes doux, pourtant de nature à mieux prendre en compte le réchauffement climatique.

De fait, le projet actuel bénéficie aussi du renoncement de l'Etat, sous la pression des lobbies concernés, à mettre en œuvre l'écotaxe poids lourds initialement prévue par la Grenelle de l'environnement en 2007. Or, le transport routier doit être réduit et pas seulement « optimisé » ;

* Il n'est pas conforme au principe d'égalité entre les territoires, puisqu'il augmente les inégalités en accentuant les nuisances dans le seul Sud-Est lyonnais, après l'abandon de tous les projets à l'Ouest de la Métropole. Il dégraderait en effet le cadre de vie et aggraverait les expositions environnementales des habitants du Sud-Est lyonnais qui sont déjà les plus vulnérables et fragilisés ;

* Il est basé sur une vision à court terme et à focale étroite, en lien avec des revirements successifs, nationaux et locaux. Ceux-ci ont fait abandonner à tour de rôle tous les autres projets qui soit visaient à équilibrer les nuisances entre territoires, soit recherchaient d'autres solutions que celle de favoriser le transport routier ;

* Il est basé sur des chiffres contestables (comptage des véhicules empruntant cette voie de circulation, non prise en compte de toutes les variables s'agissant de la qualité de l'air), et sur le postulat de la fluidification du trafic grâce à l'élargissement, alors même que toutes les études prouvent le contraire, avec augmentation à terme de la circulation par le trafic induit.

Un projet qui va augmenter à terme le trafic

Sans démontrer leur assertion, les concepteurs du projet mettent en avant avec force (cf. pages 89 et suivantes du dossier de concertation) que le trafic sera fluidifié grâce à l'élargissement. Pourtant, toutes les études sérieuses, réalisées par des organismes et spécialistes incontestables, prouvent exactement le contraire. Il est en effet constaté à chaque élargissement d'une infrastructure routière que cela attire à terme un trafic plus important que le modèle ne l'avait prévu. C'est ce qui est appelé trafic induit.

Ce sont donc des études faussées (car elles ne prennent pas en compte le trafic induit) qui servent au calcul des impacts tels le bruit ou les différentes autres pollutions et sur lesquelles s'appuient cependant les concepteurs pour justifier leur projet.

Par conséquent, on peut déduire de ce qui précède que les nuisances seront plus importantes que ne l'affirment les prévisions des concepteurs du projet, et, bien entendu, elles s'ajouteront à celles déjà très pénalisantes pour les riverains (A 43, A 46 Sud à 2 fois 2 voies, Aéroport de Lyon-Bron).

Nos propositions : étudier les différentes pistes suivantes

- Une reprise de la politique globale de mobilité sur l'ensemble de notre région sous pilotage de l'Etat : en effet, ce projet se concentre sur 10 communes (dont Saint-Priest) appartenant à la Métropole mais concerne les flux de la circulation sur un plus large secteur.

Présenté comme tel, il ne peut remplacer le Grand contournement Est ni les autres projets abandonnés ;

- Un partage des trafics entre l'Ouest et l'Est afin de créer un équilibre sur l'ensemble de la région ;

- Une séparation du trafic local/régional, du trafic national/européen : faire passer les poids lourds européens sur l'A432 prolongée jusqu'au sud de Vienne, le long de la ligne TGV, pour rejoindre l'A7, dans le but de diminuer le trafic de transit ainsi que la pollution visuelle, la pollution de l'air et le bruit ;
- L'instauration d'un péage de transit autour de l'agglomération lyonnaise, afin de financer les infrastructures des modes alternatifs ;
- La vitesse limitée à 70km/h et l'interdiction de doubler pour les poids lourds sur l'A46 Sud et l'A43 autour de la Métropole ;
- Le développement des transports collectifs efficaces et cadencés et le développement des parcs relais pour diminuer le nombre de voitures entrant dans la Métropole ;
- Une action d'envergure visant à favoriser les modes doux (pistes cyclables, etc.) ;
- L'augmentation des autoroutes ferroviaires pour développer le transport rail-route afin de diminuer le trafic routier ;
- Le développement de la navigation fluviale. Lyon a un formidable atout, 2 voies navigables ! 2 barges = 220 camions en moins sur les routes. Voies Navigables de France peut multiplier par 4 le transport actuel. Ce mode de transport consomme 2 à 3 fois moins d'énergie que la route, est moins polluant et moins bruyant qu'un train ou des camions.

Conclusion

- La France navigue à vue dans le domaine des transports et n'a pas de vision multi-modale à moyen ou long terme. Nos gouvernements successifs se contentent de réagir aux demandes et menaces du secteur routier et renient leurs engagements envers le fret ferroviaire et plus encore leurs engagements pour agir contre le réchauffement climatique et favoriser les conditions de vie améliorant la santé de la population.
- L'objectif central de la loi Grenelle de l'environnement porte sur le climat et vise à diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Les secteurs les plus concernés par cet enjeu sont le bâtiment et les transports qui à eux deux représentent 40% du total des émissions.
Le Grenelle de l'environnement déclare qu'une politique publique ne peut s'envisager sans en étudier son empreinte climatique. Dans « l'Affaire du siècle », l'État a été condamné pour avoir commis une "faute" en ne respectant pas ses engagements de réduction des gaz à effet de serre. De plus, le GIEC vient encore récemment d'alerter sans ambiguïté quant à la nécessité d'agir radicalement pour limiter les effets du réchauffement climatique. Le projet proposé n'est pas conforme à l'action pour répondre à l'urgence climatique.
- L'expertise indépendante sur la modélisation de trafic, appui à la concertation, réalisée par TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK), à la demande de la commission nationale du débat public (CNDP) est très claire. Le projet d'élargissement de l'A46 à 2x3 voies et d'aménagement du nœud de Manissieux qui deviendrait de facto le Grand contournement Est ne résoudrait en rien les problèmes de saturation du trafic. De plus, les chiffres du trafic annoncés dans le dossier de concertation sont largement sous-estimés. Ce projet annoncé à 250 millions d'euros serait de l'argent dépensé inutilement.
- Si la concertation a un sens, il faut donc abandonner le projet actuel et reprendre l'ensemble du dossier avec un débat public élargi, en privilégiant comme données l'urgence climatique, l'égalité entre territoires, la santé de la population et une vision à moyen et long termes des mobilités sur toute la région.