



Fédération FRACTURE

FRACTURE est une association qui fédère 10 associations de défense de l'Environnement représentant 29 communes lyonnaises.

FRACTURE a pour but de défendre les intérêts durables des territoires et des populations de l'Est et du Sud-Est lyonnais, susceptibles d'être affectés, directement ou indirectement, par un projet d'infrastructure de transport pouvant mettre en danger ses populations et l'environnement.

Contacts FRACTURE :

RENEVIER Gilles, Président

MARGUILLER Fabienne, Vice-Pdt

Salle Millan

Place Honoré de Balzac

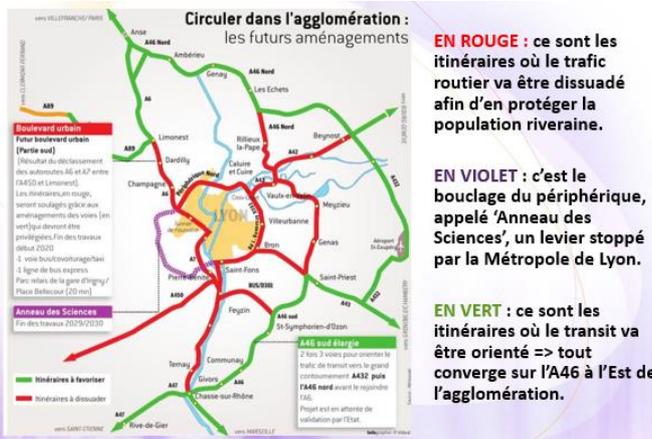
69800 SAINT-PRIEST

Site web :

<https://fracture-web.net/>

Circuler dans l'agglomération lyonnaise demain

Infographie Le Progrès



Elargir l'A46-Sud : une réponse simpliste à une problématique complexe

Une fausse bonne idée

FRACTURE déplore que le périmètre de la concertation publique A46-Sud soit limité à un tronçon de quelques kilomètres, et qu'en outre le projet soit saucissonné puisque le goulot d'étranglement Nœud de Ternay ne figure pas dans la concertation soumise. Le contour questionné n'est pas non-plus à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins des différents déplacements, et il n'intègre également pas la dimension intermodale.

Quel sens peut avoir l'examen du projet pour l'A46-Sud sans la prise en compte de l'intermodalité ainsi que celle des réseaux routiers et ferrés connexes à l'opération ?

En fait, le concessionnaire Vinci et l'Etat sont juges et parties dans ce dossier. L'Etat veut agir vite puisqu'il a été sommé par l'Europe de diminuer la pollution de l'agglomération lyonnaise. Le sujet de la qualité de l'air respiré y est certes préoccupant, mais le constat est le même dans le Sud-Est lyonnais où les populations riveraines de l'A46-Sud subissent déjà beaucoup de risques en termes de qualité de l'air donc de santé publique, tandis que ces communes sont pourtant incluses dans le Plan de Protection de l'Atmosphère de Lyon et devraient donc être protégées comme les autres !

Pourquoi en rajouter ? Au lieu d'améliorer la problématique de la pollution atmosphérique sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise, la solution proposée par l'Etat avec l'ajout d'une 3^{ème} voie pour l'A46-Sud est en effet celle de déplacer la pollution intra-muros vers l'Est lyonnais, c'est-à-dire apporter une réponse mini sur une problématique pourtant macro.

=> FRACTURE demande à la Commission de produire l'étude d'impact de l'oxyde d'azote (Nox), lequel est le polluant N°1 du trafic routier vis-à-vis de la santé. L'étude sera parachevée par les particules ultrafines et les CO2.

Pourquoi vouloir créer une 3^{ème} voie pour le covoiturage et les véhicules non-polluants, mais hélas pas pour les Transports en Commun ? FRACTURE rappelle la réponse donnée le 9 janvier 2020 par M. le Préfet MAILHOS lui-même : « Une 3^{ème} voie dédiée ne saurait être autorisée aux Transports en Commun sur l'A46-Sud car ceci est possible uniquement pour les autoroutes pénétrantes, or l'A46-Sud est une autoroute qui contourne l'agglomération »

Où est la séparation des flux, demandée par l'Etat ?

Car de fait, l'Etat affiche encore officiellement la nécessité de séparer le transit du reste du trafic, même à Lyon, notamment dans son document de planification et d'aménagement de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), ainsi que dans le dossier du projet de Contournement Ouest de Lyon (COL), tout comme dans le récent dossier de l'Anneau des Sciences.

Or aujourd'hui, avec la mise en œuvre de l'unique projet A46-Sud (les projets alternatifs n'étant plus envisagés), l'Etat fait semblant d'oublier cette nécessité de séparation des flux !

Pour FRACTURE, vu que l'Etat n'a jamais affiché le contraire, la séparation des flux devrait demeurer une nécessité qui s'impose afin d'éviter que le trafic de transit ne vienne saturer le réseau local. C'était d'ailleurs la promesse du bouclage du périphérique (projet Anneau des Sciences) destiné au trafic régional, ce effectué en parallèle du déclassement de l'autoroute A6/A7 avec de plus une liaison Est-Ouest reliant les deux rives du Rhône, mais le projet Anneau des Sciences vient d'être abandonné par l'exécutif de la Métropole de Lyon en 2020.

Dans la concertation proposée, où est donc la séparation des flux pourtant prévue dans les documents officiels de planification de l'Etat ?

Les chiffres du dossier sont partisans

FRACTURE relève une sous-estimation du trafic de l'A46-Sud à l'horizon 2030, ainsi que l'incohérence de certains chiffres de l'étude Trafic (en particulier ceux du trafic de transit de la M6/M7, échanges et trafics saisonniers renvoyés sur l'A46-Sud à l'horizon 2030) par rapport aux chiffres de transit annoncés dans le dossier Vinci.

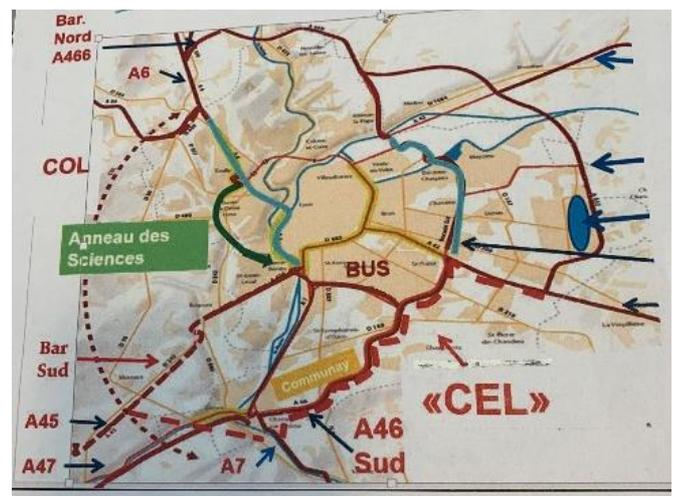
L'élargissement de l'A46-Sud pourrait contribuer à diluer la congestion, certes, mais à condition que la quantité de trafic demeure identique ! Or ce ne sera justement pas le cas ! En effet, le dossier de la concertation « oublie » de dire que le trafic ne restera pas iso, à l'aulne de plusieurs intrants sur l'A46-Sud ne figurant curieusement pas dans le dossier de la concertation publique. Voici 4 exemples de futurs intrants sur l'A46-Sud, « oubliés » non pris en compte dans ce dossier pourtant réputé cautionné de sincérité :

1/- Le flux supplémentaire généré sur A46-Sud en raison de la non-réalisation de l'Anneau des sciences (bouclage Ouest du périphérique) où était prévu être détournée une partie du trafic de M6/M7, or ce levier en projet a été stoppé.

2/- Le flux de l'A47, qui continuera d'aboutir sur l'A46-Sud au nœud de Ternay. L'A47 est en effet désormais le seul axe Ouest-Est magistral restant, suite à l'arrêt du projet A45 dont le trafic était au contraire orienté vers Lyon (Cf carte).

3/- Le trafic des camionnettes de livraison d'une future plateforme XXL Amazon-Goodman dont l'Etat a validé le permis de construire en 2019. Cette plateforme logistique géante de 161 000 m2 est prévue dans l'Est lyonnais pour livrer demain l'ensemble de l'agglomération lyonnaise.

4/- Les 20 000 véhicules de transit supplémentaires qui résulteront de la finalisation de la requalification de la M6/M7 à venir. De fait, tandis que le dossier de la concertation ne le dit pas, c'est uniquement sur l'A46-Sud sur laquelle iront alors se reporter demain les 20 000 véhicules du trafic de transit lorsque l'A46 sera fléchée comme étant LE trajet obligatoire afin que le cœur de la Métropole puisse mieux respirer, conformément à la deuxième phase de la requalification M6/M7 à venir.



Infographie Le Progrès concernant deux projets stoppés :

- L'ARRET DU PROJET ANNEAU DES SCIENCES : annule la promesse du report d'une partie du trafic sur cette infrastructure routière.
- L'ARRET DU PROJET A45 qui devait déboucher dans Lyon (voir la carte) : induit que le trafic Ouest-Est va lui-aussi s'opérer via l'A46-Sud.

Toujours à propos des chiffres fournis, FRACTURE observe que jusqu'à la page 14 de l'étude de Trafic, les experts expliquent que **d'innombrables ajustements ont dû être faits dans l'outil MODEL Y afin de réussir à faire coller les chiffres de MODEL Y avec ceux du concessionnaire Vinci.**

=> FRACTURE demande donc production des sources qui alimentent MODEL Y car les chiffres annoncés ne sont pas cohérents entre les différents dossiers.

Par exemple l'effet M6/M7 n'est pas pris en compte par MODEL Y alors que le SCOT et le PDU annoncent un objectif de seulement 50 000 véhicules demain sur la M6/M7 sur les 100 000 actuels. Par ailleurs Les données concernant le trafic de transit présentent plusieurs incohérences dans les études SETEC et TTK exposées.

A bien noter aussi que MODEL Y annonce uniquement procéder au comptage du trafic urbain, mais qu'il n'est hélas pas en mesure de compter le trafic de transit. **Cette situation démontre que MODEL Y (outil qui modélise les déplacements tous modes confondus dans l'agglomération lyonnaise) n'est donc pas l'outil le mieux adapté pour traiter du trafic de l'A46-Sud car celle-ci est avant tout une autoroute Européenne et inter-urbaines.**

A ce titre, l'A46-Sud devrait relever des règles ICTAAL qui retiennent un maximum de 1800 véhicules UVP/heure pour la file de circulation la plus chargée. **Retenir une saturation des voies à 2 000 UVP /heure/file est donc contraire aux règles applicables.**

=> **FRACTURE dénonce également le fait que la concertation utilise des chiffres d'il y a 5 ans (2016) alors que le projet se discute en 2021 pour une réalisation dans plusieurs années ! Une réactualisation est demandée.**

Autres observations sur ce dossier

L'expertise complémentaire d'étude d'impact TTK fournie par les garants de la concertation à la demande de FRACTURE annonce page 54 que l'effet de l'élargissement générerait 20 à 30 % de trafic supplémentaire.

=> **FRACTURE demande que le trafic induit par l'élargissement de l'A46-Sud soit pris en compte.**

=> FRACTURE constate par ailleurs que l'étude d'impact de la pollution sonore n'est pas fournie.

=> **Attention, le coût de déplacement des deux aires de service de Manissieux Saint Priest n'est pas inclus dans le projet** (voir page 95), pourtant il est affirmé page 85 du même dossier que quelle que soit la variante choisie pour le nœud de Manissieux Saint Priest, le déplacement des deux aires de service sur l'A43 sera de toute façon nécessaire. FRACTURE considère que le déplacement des aires de service précitées doit donc faire partie intégrante du dossier de consultation, d'autant plus que son intégration pourrait porter le coût des travaux au-delà des 300 M€, seuil réglementaire pour envisager un grand Débat Public.

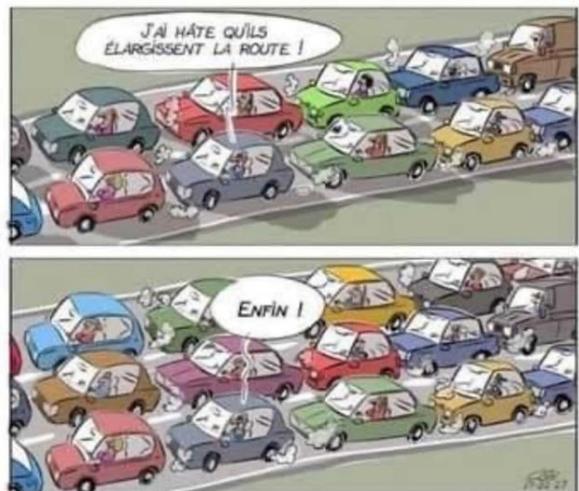
Envisager l'A46-Sud comme l'unique levier à la requalification de l'A6/A7, et comme l'unique solution du contournement de l'agglomération lyonnaise est une erreur. En effet la fluidification du trafic qui est promise avec une 3^{ème} voie A46-Sud ne pourra mécaniquement pas avoir lieu puisqu'avec les reports de trafic de M6/M7 ajoutés sur l'A46-Sud, le futur trafic global sera alors largement supérieur à ce que peut accepter une 2 X 3 voies.

En effet, actuellement l'A46-Sud à 2 voies supporte déjà un trafic de 60 000 à 105 000 véhicules par 24 heures (voitures et camions), ce qui est d'ores et déjà supérieur à ce que peut accepter une 3 voies.

Notons qu'il s'agit-là d'une moyenne du trafic sur 24 heures, mais en réalité l'essentiel de ce trafic se concentre dans les faits sur cinq heures en journée !

Pollution atmosphérique : « **Plus de véhicules sur une A46-Sud élargie génèrera automatiquement plus de pollution** », C'est la prédiction scientifique du Président du Conseil National de l'Air faite le mardi 7 septembre 2021 à la CNDP.

Avec ces renvois de trafics prévisibles sur l'A46-Sud et effectués avec l'accord de l'Etat, **il y aura demain des encombrements et de la pollution sur l'A46-Sud, ce sur trois voies au lieu de deux voies !** Illustration ci-dessous.



Info trafic France Bleu Touraine-Poitou du 5 août 2018 : « Chez Vinci Autoroutes, on reconnaît que les bouchons en n'ont pas été éradiqués par le passage à 2 fois 3 voies entre Chambray et Veigné »

L'opportunité des alternatives n'est pas du tout questionnée !

Le trafic qui passe aujourd'hui sous le tunnel de Fourvière dans Lyon se compose pour 80 % de trafic local, et pour 20 % de trafic de transit (i.e. les véhicules des vacanciers et ceux des échanges commerciaux, plus les camionnettes de livraison puisque les poids lourds sont déjà interdits sous le tunnel de Fourvière). **Le sujet de l'A46-Sud est donc en fait celui des poids lourds pour le transport du fret de transit.** En 2006 le Ministre pronait la volonté politique du transfert des poids lourds de la route vers le ferroviaire, or c'est exactement le contraire qui s'est produit ! Le fret, c'est une catastrophe tuée par la SNCF elle-même car la 1ère entreprise de transport sur route c'est Géodis, filiale SNCF.

Le projet routier A46-Sud soumis ne fait ni l'objet d'étude comparative, ni celui de solutions de substitution.

FRACTURE propose des alternatives

Ces alternatives peuvent s'additionner, en vue d'une amélioration gagnante pour tous :

ALTERNATIVE 1 : à une échelle macro comme à celle de l'A46-Sud, **l'une des priorités que défend FRACTURE est le report modal du routier vers le ferroviaire, mais ce, sur un autre tracé que le CFAL-Sud, trop dangereux et ne contournant par l'agglomération lyonnaise.** FRACTURE prône un tracé de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise le long de la voie LGV. FRACTURE redit son opposition au tracé du CFAL-Sud en projet pour le fret ferroviaire car ce tracé-là impacte la Métropole de Lyon au lieu de la contourner, et passe via la trop célèbre gare de triage de Sibelin située dans le périmètre PPRT d'impact de sites industriels classés Seveso seuil haut, bref ajoute du risque aux risques.

ALTERNATIVE 2 : FRACTURE considère qu'il faudrait **localement mettre en œuvre le développement des transports collectifs pour soulager le trafic local sur l'A46.**

ALTERNATIVE 3 : il faudrait **penser à la capacité de la voie d'eau, en complément.** On pourrait avoir une navette fluviale sur le fleuve Rhône entre Vienne et Chasse.

ALTERNATIVE 4 : il faut **étudier l'opportunité d'un prolongement de l'A432 vers l'A7 jusqu'au Sud de Vienne, pour avoir un véritable grand contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise,** car le projet actuellement soumis à la concertation passe par Saint-Priest, Mions et Corbas qui sont des villes de la Métropole de Lyon. **Un véritable grand contournement le long de la ligne LGV jusqu'à l'A7 au Sud de Vienne permettrait de soulager l'A46-Sud en organisant enfin la séparation du flux de transit des autres trafics** (locaux et échanges) comme prévu par l'Etat dans sa DTA.

ALTERNATIVE 5 : ASF Vinci et l'Etat ne doivent pas attendre le projet élargissement A46-Sud (planifié en 2028) pour procéder à des aménagements de sécurisation et de fluidification ! => **FRACTURE considère que la plupart des travaux de sécurisation et de fluidification listés en marge du projet A46-Sud peuvent tout à fait être effectués dès aujourd'hui, donc sans la 3^{ème} voie !**

Bilan et perspectives

A la place d'imaginer une 3^{ème} voie pour l'A46-Sud permettant alors une arrivée massive de trafic supplémentaire que Lyon ne veut plus, FRACTURE pense qu'il faut **plutôt diminuer le nombre global de véhicules**

qui circulent dans l'agglomération, ceux qui transitent, comme ceux en desserte locale.

Pour cela, **il faut que soit organisées d'une part des solutions de Transport en Commun efficaces dans le Sud-Est lyonnais** (par ex la réouverture de la gare SNCF de Toussieu-Saint Pierre de Chandieu, ainsi que le prolongement du tramway ou du métro jusqu'au diffuseur N°15 (Marennes, Chaponnay, Mions, Corbas, St Symphorien Ozon), **et d'autre part en global que soient séparés le trafic local et le trafic de transit.**

FRACTURE combat le projet **élargissement d'A46-Sud car ce sera alors la porte-ouverte à l'ajout de trafic et pollution.**

FRACTURE s'oppose à tous les projets de shunt (jonction) entre l'A432 et A46-Sud car le territoire longeant l'A46-Sud ne doit pas être une variable d'ajustement pour faire respirer quelques-uns à ses dépens.

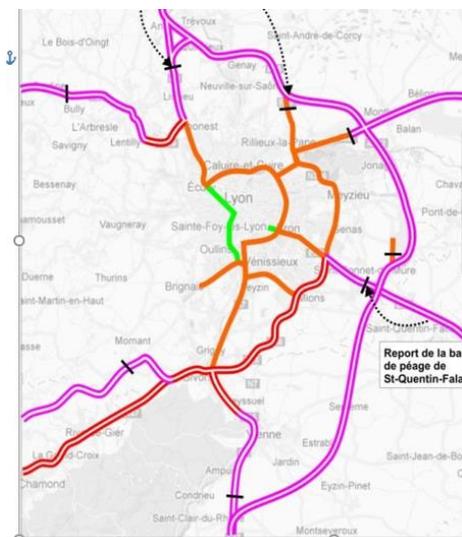
L'élargissement de l'A46-Sud est une mauvaise réponse, une erreur, car de fait l'enjeu du trafic des poids lourds n'est pas pris en compte !

FRACTURE souligne que l'Etat se défie : **depuis des décennies l'Etat n'a rien fait pour gérer le trafic de transit alors que cela relève de sa compétence.**

C'est pourquoi FRACTURE demande que soient testées 2 options afin que soit fortement dégagé le trafic de transit :

FERROVIAIRE, par un report modal sur un tracé de contournement ferroviaire le long de la ligne LGV, donc surtout pas via la Métropole de Lyon et la gare de Sibelin tel qu'envisagé dans le tracé du CFAL-Sud !

ROUTIERE, par un prolongement de l'A432 jusqu'à l'A7 au Sud de Vienne en longeant la ligne LGV (et non-pas une jonction entre l'A432 et l'A46-Sud !).



Prolongement A432 jusqu'à A7, Infographie Le Progrès