

# Contribution d'acteur

**MARENNES****CONTRE LES  
NUISANCES****M.C.N. MARENNES**

L'association Marennes Contre les Nuisances (MCN), créée le 20 mars 2002, initialement contre le tracé du CFAL, a étendu son champ d'action contre tout projet pouvant nuire aux intérêts des habitants de Marennes, à leur environnement et cadre de vie. MCN est favorable au développement des transports en commun et à tous types de déplacements limitant la pollution qui asphyxie sérieusement nos territoires à l'heure actuelle.

MCN est aussi adhérente à la fédération FRACTURE.

**Contact :**

DUNAND Jacques président.

MCN

Mairie de Marennes

167, rue centrale

69970 Marennes

**Adresse e-mail :**

**MCN@marennes.net**

## Bien comprendre les enjeux

### Le trafic de transit en question

Le trafic de transit, celui qui trouve son origine et sa destination en dehors du territoire métropolitain (trafic entre régions, national et international) relève de la responsabilité de l'Etat. Ce dernier a bien identifié l'enjeu puisque depuis plusieurs décennies, il affiche la nécessité de séparer le trafic de transit du reste du trafic par un grand contournement autoroutier de la Métropole. Ce trafic de transit représente une part importante de la circulation de l'A46 Sud, il ne cesse d'augmenter depuis des années et il est appelé à augmenter encore plus pour compenser les restrictions de trafic prévues dans la traversée de la Métropole (notamment M6/M7 et ZFE).

L'A46, à l'origine **rocade des villages**, ne représentait en rien un grand contournement de la Métropole (Moins, St Priest, Corbas étant intégrées à celle-ci). L'Etat n'assume donc pas son rôle en déversant tous les trafics des 6 autoroutes Nord Sud et Est (A l'ouest rien de nouveau) sur la seule A46

Après un débat public en 2001 sur le COL/CFAL (grand contournement autoroutier par l'Ouest et contournement ferroviaire par l'Est), depuis plus rien. En 2015, l'Etat se réveille, et dans le cadre du plan de relance autoroutier, il confie à Vinci Autoroutes les études de l'élargissement de l'A46 Sud, avec tout de même une ligne budgétaire de 10 M€ (valeur 2012) et tout cela compensé par un allongement de la concession, bien entendu.

Par lettre ministérielle du 11 mai 2016, l'Etat précise ses attentes qui devront être confirmées dans un dossier synoptique à charge de Vinci Autoroutes. Après validation du dossier synoptique par l'Etat, Vinci Autoroutes peut poursuivre son projet.

Malgré nos demandes, nous n'avons pu prendre connaissance de ce dossier et ne pouvons avoir une vue d'ensemble des besoins en matière de déplacements et d'alternatives possibles..

### Saisine de la CNDP

Le rôle de la CNDP est défini dans le code de l'environnement (articles L121-1 et suivants). Comme indiqué sur son site, elle doit notamment garantir :

- La qualité, sincérité, intelligibilité et objectivité des informations diffusées au public,
- La possibilité donnée à chaque personne de s'exprimer, de poser des questions et d'obtenir des réponses, d'émettre un avis, de présenter un argumentaire permettant un débat constructif entre les différentes parties.

En juin 2020, Vinci Autoroutes a saisi la CNDP pour son projet d'élargissement de l'A46 Sud. Par décision du 29 juillet 2020, la CNDP a considéré cette saisine non recevable, notamment pour manque de précision sur la maîtrise d'ouvrage. Le 28 août 2020, nouvelle saisine cette fois conjointe de l'Etat et de Vinci Autoroutes.

Par décision du 2 septembre 2020, la CNDP décide de soumettre le projet d'élargissement de l'A46 Sud à une concertation avec désignation de 3 garants.

Par décision du 2 juin 2021, la CNDP considère que le dossier de Vinci Autoroutes est suffisamment complet pour que la concertation puisse débuter le 29 juin 2021.

## Le Projet d'élargissement

Pour informer le public sur le projet, Vinci Autoroutes met à sa disposition un dossier de 139 pages, un rapport de mesures de quelques polluants réalisé par ATMO-AURA et une expertise trafic du bureau TTK commandée et financée par la CNDP.

Sur les 139 pages du dossier, si on élimine tout ce qui ne relève pas du fond du dossier (présentations du préfet, des services de l'Etat ...), il ne reste plus grand chose pour comprendre les véritables enjeux du projet. Il y a beaucoup d'affirmations, aussi bien sur les enjeux environnementaux que sur les enjeux du trafic, mais rien de bien concret, car rien de démontré. Il est fait également référence à un certain nombre d'améliorations qui seront apportées en même temps que l'élargissement, telles que :

- Bretelle sortie 13 à 2 voies ;
- Tourne à droite sortie 15 ;
- Bretelle à 2 voies sortie 16 ;
- Aménagement des aires de Communay ;
- Dispositifs de retenue (page 91) ;
- Vidéo surveillance (page 91) ;
- Signalisation dynamique (page 91) dont panneaux à messages variables et panneaux dynamiques d'alerte ;
- Covoiturage dont parking (page 94) ;
- Voies réservées au covoiturage ;
- Lignes de covoiturage ;
- Mise aux normes des réseaux d'eaux pluviales et de voiries.

Or tous ces aménagements auraient pu être réalisés sans attendre l'élargissement, puisqu'ils en sont indépendants. Mais cela permettra à Vinci Autoroutes de les financer sur le projet et donc indirectement sur le dos du contribuable.

Mais revenons au projet qui selon Vinci Autoroutes va faire des miracles et rendre sa fluidité à l'A46 Sud. Cela n'est pas démontré puisqu'aucune étude de trafic n'est présentée, par contre c'est le prophète « MODEL Y » qui l'a déterminé. Dans le dossier on ne fait que nous dire que le trafic va augmenter, mais sur le trafic à l'horizon 2030 (carte page 87) il y aura toujours 100 000 v/j entre le BUS et l'A43. Il y aura aussi un report de trafic de la M7 vers l'A46 Sud de 15 000 v/j selon l'expertise TTK, mais par miracle cela n'apparaît nulle part en 2030.

Quant à la pollution c'est formidable, malgré l'augmentation du trafic, elle va baisser. Rien pour l'étayer si ce n'est une campagne de mesure réalisée par ATMO-AURA sur seulement 4 polluants. Là encore aucune démonstration, aucune référence à des études officielles, aucune étude prospective, en fait rien de convaincant.

## Ce que nous avons déjà, nous l'aurons encore, mais en pire, sur 3 voies dont 2 que s'approprieront les poids lourds



## Que pourrions-nous espérer ?

**Comme précisé dans le code de l'environnement (article L122-1), le dossier de présentation d'un projet doit prendre en compte toutes les composantes du projet.** Or on constate que bien qu'indissociable du traitement du noeud de Manissieux, le déplacement des 2 aires de service de l'A43 n'est pas traité dans le dossier. Pour mémoire, elles comportent chacune une station service, équipement soumis à la réglementation des installations classées au titre de l'environnement. De même, bien que demandé dans la lettre du ministère précitée du 11 mai 2016, le traitement du noeud de Ternay n'est pas pris en compte.

Le code de l'environnement prévoit également (article L121-8) qu'un projet de ce type doit étudier et présenter des alternatives.

Or si des alternatives sont bien évoquées (COL, prolongement A432 ...), aucune n'est comparée à l'élargissement de l'A46 Sud car classées trop facilement comme « suspendues » par l'Etat. L'Etat n'assume pas ses responsabilités (voir premier point de ce cahier).

une fois en service, pourra recevoir le trafic de transit et ainsi la métropole de Strasbourg pourra demander le déclassement de l'A35 (E25) qui traverse la ville. Contrairement à Lyon où l'Etat a déclassé l'A6/A7 avant d'avoir une solution pour le trafic de transit.

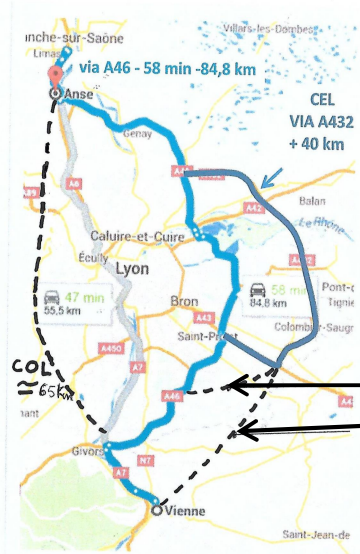
En matière de nuisances on pourrait espérer que tout ce qui a un impact sur la santé des populations soit pris en compte.

### Le COL

Envisagé dès les années 1970, jugé indispensable en 1997 et 1999 et lors du débat public de 2001 ce projet **SEUL INSCRIT AU SCOT** demeure lettre morte (suspendu). Actuellement pas une seule infrastructure routière ne vient perturber le secteur

#### OUF, L'OUEST RESPIRE

D'autant mieux que presque tous les projets de transports en commun leurs sont destinés (Métro, train, tram et même téléphérique) alors qu'au SUD EST, rien de rien. Chercher l'erreur.



### Le CEL

Envisagé dès les années 1980 jusqu'à Valence, repris lors du débat sur le VRAL, on se retrouve avec un mini CEL. Relié à l'A46 SUD à hauteur de Marennes (sortie 15). Une aberration puisque l'A46 va devoir absorber le trafic de 6 Autoroutes (A89-A6-A42A43-A7-A47).

#### L'EST et SUD-EST LYONNAIS ETOUFFE ET EXPIRE.

CEL sur échangeur 15 à Marennes.  
CEL au sud de VIENNE : permettrait de séparer l'ensemble des trafics de transit (45000 véhicules) et de soulager l'A467 sans recourir à la 3ème voie.

**En matière de trafic, le moins qu'on puisse attendre est que l'étude de trafic issue de Modely soit mise à disposition, ainsi que les données (dont les sources) qui ont alimenté Modely.** L'A46 Sud étant une autoroute Européenne, il nous paraît logique que la démonstration soit faite, chiffres à l'appui, qu'après travaux elle répondra aux exigences de fluidité prévues à l'annexe 2 (notamment pts 1 et 3.1) des accords Européens du 1<sup>er</sup> novembre 2016. Les composantes trafic d'échange et trafic local étant importantes, il est également indispensable que soient affichées clairement les évolutions prévisibles de ces trafics avec les incertitudes associées. Dans son dossier, Vinci Autoroutes fait référence à l'osmose entre l'A46 Sud et les voies secondaires qui l'entourent, mais sans rien justifier, en restant vague sur les voies secondaires concernées, surtout sur celles qui impactent directement les communes traversées par l'A46 Sud. Lorsque l'on regarde les questions et les réponses déposées sur le site de la concertation à mi parcours, on constate que la transparence n'est pas au rendez-vous. On peut également souligner la façon dont le trafic de transit a été traité aux abords d'autres villes. Dans son rapport, TTK en cite un certain nombre, dont Montpellier qui concernait l'Etat et VINCI Autoroutes et qui présente certaines similitudes avec l'A46 Sud. Mais nous pensons aussi à l'A355 qui contourne Strasbourg. Cette nouvelle autoroute, financée par le concessionnaire ARIOS (Vinci Autoroutes),

Aujourd'hui les projets se limitent trop souvent à ne prendre en considération que les nuisances réglementées. Un nombre significatif d'études souligne la dangerosité de certaines nuisances pour l'homme. A titre d'exemple :

- Etude ANSES du 16 juillet 2019 qui affiche que la pollution routière ne baissera pas à moyen terme ;
- Rapport de l'OCDE du 7 décembre 2020 qui démontre que la pollution aux particules fines, due notamment aux freinages, va très rapidement prendre le pas sur celles émises par les moteurs thermiques, surtout avec les véhicules électriques plus lourds ;
- La publication de Santé Publique France d'avril 2021 qui affiche que les particules fines sont plus mortelles (40 000 morts en France) que le NO2 (7 000 morts).

De la même façon pour le bruit, Vinci Autoroutes n'affirme rien de plus qu'elle applique la réglementation.

**Or de nombreuses études montrent que la gêne pour les riverains apparaît bien avant les seuils réglementaires pourtant nettement supérieurs à ceux de l'OMS.**



## Qu'attendons-nous ?

Tout d'abord une cohérence entre tous les projets (envisagés et même non encore imaginés) liés à la mobilité sur et autour de la Métropole Lyonnaise.

Entre les projets abandonnés (A45, Anneau des sciences ...), les projets en cours (notamment trams, métros, téléphériques et même ZFE, la plupart en faveur de l'Ouest Lyonnais) et les projets en réflexion comme le nœud de Givors, chacun traficote dans son coin le plus souvent pour tenter de répondre à la demande à court terme, voire à moyen terme.

Les maîtres d'ouvrage étant multiples, seul l'Etat pourrait poser les bases d'une évaluation des besoins à moyen et long terme. Les choses sont en pleine évolution et la crise Covid a sans doute modifié la donne de façon significative et peut-être durable.

L'Etat a affiché sa volonté de supprimer les véhicules thermiques à l'horizon 2040 et l'on fait des études de trafic à l'horizon 2050. A quoi cela rime-t-il ?

Pour ce qui concerne plus spécifiquement l'A46 Sud, sachant que le trafic se répartit entre les trois types de trafic (transit, échange et local), il faut se poser la question du devenir de chacun des trafics. Or le développement actuel ne laisse guère de place aux déplacements de substitution à la voiture individuelle. Le Sud/Sud-Est de la Métropole est pauvre en transports en commun, pauvre en pistes cyclables et miséreux en dispositifs favorisant le covoiturage. L'aire de covoiturage près de la sortie 16 de Communay en est un triste exemple, puisque cela fait des années qu'elle est annoncée.

Ainsi, la prolongation de la ligne D du métro ou du tramway jusqu'à l'aéroport de CORBAS soulagerait l'A46 de plusieurs milliers de véhicules

Donc en l'absence de cohérence et de projets communs, l'élargissement de l'A46 Sud ne pourra pas apporter de solution durable. Si simplement le trafic actuel se maintient à son niveau, le seul fait du report total du trafic de transit de la Métropole vers l'A46 Sud (de l'ordre de 24 000 v/j) suffira à créer des bouchons. Même à 2 x 3 voies, l'A46 Sud ne pourra garantir une fluidité du trafic digne d'une autoroute Européenne.

Alors oui, s'il faut redonner de la fluidité au trafic de transit et redonner à la E15 une fluidité digne d'une autoroute Européenne, il faut mettre en balance le prolongement de l'A432 jusqu'au sud de Vienne comme l'avait envisagé l'Etat dans les années 90 et comme l'a proposé TTK dans son expertise de 2013. Le déplacement des barrières de péage comme proposé par TTK redonnerait de l'intérêt au trafic de transit pour ce choix d'itinéraire à la fois plus fluide et plus court que celui proposé via l'A46 sud et l'A43. Enfin, comme

à Strasbourg, ce projet pourrait être financé par la concession puisqu'il serait logiquement à péage.



## CONCLUSION

- L'Etat n'assume pas son rôle en ne proposant aucune alternative pour le trafic de transit.
- L'Etat n'assume pas son rôle en ne proposant pas un large débat, comme préconisé par le rapport « DURON », sur l'ensemble des problèmes de mobilité de la grande Métropole Lyonnaise.
- La CNDP a accepté un dossier du maître d'ouvrage qui visiblement ne répond ni aux exigences du code de l'environnement, ni à l'attente du public et qui manque de transparence.
- Vinci Autoroutes a tout intérêt à ce que le projet se fasse puisqu'il lui permettra d'augmenter les péages et de faire financer les améliorations de l'A46 Sud, qui lui incombent.

Encore une fois nous déplorons le gâchis d'argent public qui finance une concertation pour un projet isolé, mal ficelé et qui ne répondra pas durablement aux enjeux des déplacements dans et autour de la Métropole.