

Concertation A46 Sud juin 2021

Un premier débat public sur les contournements ferroviaires et autoroutiers de la métropole lyonnaise a été mené en fin 2001 au début du mandat municipal. Cela fait 20 ans et depuis lors, rien ! Toujours des projets, mais aucune réalisation ! Toujours un projet de contournement ferroviaire irréaliste car situé à 5 km et en parallèle des voies existantes pour un coût exorbitant et des atteintes importantes à la nappe phréatique de l'Est Lyonnais. Un pont ferroviaire à Givors était inscrit au contrat de plan état région de l'époque pour améliorer le fonctionnement de la ligne Lyon Saint Etienne, rien de réalisé. Le pont ferroviaire à Saint Fons pour permettre un meilleur fonctionnement ferroviaire entre le Sud et l'Est de la métropole était aussi inscrit au contrat de plan, toujours pas réalisé. Le contournement autoroutier de l'Ouest lyonnais a été abandonné, l'autoroute A45 a été aussi abandonnée.

Par contre, le tunnel de Fourvière a été interdit aux poids lourds, toute la circulation se reporte donc de facto sur l'A46 sud, le bouclage du périphérique Lyonnais a lui aussi été abandonné à l'ouest, ... Insidieusement, tout le flux de la circulation Nord Sud a été reporté progressivement sur l'Est et le Sud Lyonnais. Aucun investissement ou changement de politique des transports n'a été mené sur le Sud Lyonnais. La congestion est telle qu'elle est aujourd'hui supérieure à celle qui existait au tunnel de Fourvière.

Parallèlement le Sud Est lyonnais est soumis aux mêmes contraintes que le cœur de la Métropole. Ce territoire fait partie du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise.

Les communes sont obligées de construire des logements et notamment sociaux sur des territoires, dépourvus de transports en commun. Les communes doivent développer de l'activité économiques sans consommer de terrain agricole pour apporter de l'emploi à leurs habitants et éviter d'incessants flux de véhicules.

La population augmente et doit utiliser un véhicule pour aller travailler, les entreprises se développent après avoir été rejetées du centre de la métropole et ont besoin de transports de marchandises et donc de camions pour travailler, toutes les routes sont saturées et de plus en plus depuis le développement des logiciels de guidage.

Une station-service pour alimenter les camions en Gaz naturel liquide a même été installée en dehors des 2 aires autoroutières de Communay. Cela génère du trafic supplémentaire sur la RD 307 et sur l'échangeur de Communay sur l'A46. Et il n'est pas rare de voir des files d'attente de camions sur la RD 307.

Le bouchon de Ternay Givors ne fait qu'amplifier chaque mois, il remonte quasiment tous les jours à l'échangeur de Communay. Les habitants du Sud Lyonnais n'utilisent plus l'A 46 pour leurs déplacements tellement elle est saturée, et il est désormais plus rapide de prendre le bouchon à Fourvière pour aller dans le nord de l'agglomération.

Comment lancer une concertation sur une mise à 2 fois 3 voies sans intégrer les deux extrémités de ce tronçon ?? À quoi cela sert-il d'augmenter le diamètre d'un tuyau si son extrémité reste aussi petite ??

Nous demandons que le nœud de Givors Ternay soit intégré dans cette concertation.

Depuis près de 3 ans, une concertation a été mise en place sur l'amélioration de la circulation entre Lyon et Saint Etienne par le préfet de Région. A ce jour, aucune décision concrète n'a été prise sur le Sud Lyonnais et le nœud de Givors Ternay.

Le dossier mis en concertation ne propose pas de solutions alternatives à l'élargissement de l'A46 Sud. Il ne peut donc y avoir un débat réel sur l'opportunité du projet qui nous est donc imposé. Nous demandons qu'une réelle concertation soit mise en place avec les élus locaux sur l'opportunité d'un projet sur le Sud Est de l'agglomération lyonnaise.

D'autres solutions existent pourtant pour éviter la mise à deux fois trois voies de l'A46 :

- Un grand contournement depuis Grenay jusqu'au Sud de Vienne (Reventin) qui permettrait la séparation des trafics entre le local, dont c'était la vocation première de l'A46, faut-il le rappeler, et le trafic de transit sur l'axe Nord Sud Européen. Le tracé de la ligne TGV qui a été déclaré en son temps comme tracé de moindre impact, pourrait être une base pour la construction d'un tel contournement. Comme le souligne le rapport TTK, le contournement de la deuxième agglomération de France nécessite aussi la réalisation d'équipements à sa mesure. Un tel contournement impliquerait automatiquement une consommation d'espaces naturels. Mais, comment justifier le désenclavement du Chablais par la création d'une 2X2 voies entre Thonon et Annemasse avec une consommation équivalente d'espaces naturels ? Comment justifier la consommation d'espaces naturels pour la réalisation du CFAL ? Un grand contournement permettrait également de limiter les consommations des camions et ainsi limiter la pollution par la diminution du kilométrage parcouru et la limitation des perturbations du trafic routier inhérentes à des échangeurs trop nombreux et à des croisements d'autoroutes.
- L'obligation pour le transport de transit sur des grandes distances d'utiliser le train ou la voie fluviale. Par exemple, la Suisse toute proche a pris cette décision. Ceci permettrait une diminution notable du transit des poids lourds et permettrait de limiter significativement les investissements sur le réseau autoroutier, le réseau ferroviaire existe déjà et n'est quant à lui pas saturé.
- Le développement important des transports en commun sur le secteur du Sud Est lyonnais, la desserte des nombreuses zones d'activité est aussi une solution permettant de diminuer le trafic local, très important dans cette zone peuplée.
- Le développement de parkings de covoiturage contribuerait à limiter l'augmentation de l'usage de la voiture.
- Le développement des transports en commun entre Lyon et Saint Etienne est indispensable également pour limiter l'augmentation de la circulation des véhicules individuels.

Nous demandons une prise en compte de tous les territoires dans la démarche de choix d'une solution car notre territoire ne peut être considéré comme une variable d'ajustement des politiques de la Métropole. Nous demandons aussi que des décisions soient prises et non remises en cause à chaque changement politique local ou changement de politique nationale. L'immobilisme des deux dernières décennies nous conduit aujourd'hui dans l'impasse.

Au vu des considérations ci-dessus, nous sommes défavorables à la mise à deux fois trois voies de l'A46 Sud.

J. Ph. Choné

Maire de Communay

Vice-président de la CCPO

Yvan Patin

**conseiller municipal délégué au
développement durable**