

Contribution d'acteur



NON AU PROJET DE MISE A 2X3 VOIES DE L'A46 SUD ET AUX AMÉNAGEMENTS DU NOEUD DE MANISSIEUX



L'Est Métropole n'est pas la solution au transit routier national et international ! L'Etat doit rester cohérent dans ses démarches et décisions. D'un côté, à l'ouest dans la Métropole Lyonnaise, il déqualifie les autoroutes A6 et A7 pour des raisons louables et actuelles de nuisances et de santé publique. De l'autre côté, à l'est dans la même Métropole Lyonnaise, le même État veut élargir une autoroute qui aspirera avec certitude naturellement encore plus de trafic au détriment de la santé des habitants de la Métropole et sans résoudre l'engorgement accompagné d'un gaspillage financier. L'Etat doit étudier une alternative au transit routier responsable des problèmes de congestions du réseau local notamment la rocade des villages, au-delà du territoire de la Métropole.

NON à un projet d'un autre âge

CONTACT

NASA-4346
3 impasse Bois Galand
69800 SAINT-PRIEST
Tél
nasa4346stpriest@gmail.com
<https://nasa4346.over-blog.com/>

ASSOCIATION NASA-4346 Non Au Shunt A43 A46

Un choix du passé : faire passer le transit dans la Métropole

Justifiée par des raisons de décongestion, la volonté d'élargir l'A46 Sud et d'aménager le nœud de Manissieux répond en fait à un choix délibéré de réaliser à moindre frais le contournement de Lyon, suite au déclassement de l'A6 et de l'A7, et de faire passer le trafic de transit national et international par l'est lyonnais via l'itinéraire A432/A43/A46. Ainsi, il s'agit de **reproduire l'erreur historique de Lyon en faisant passer le trafic autoroutier dans la Métropole et les zones habitées.**

Le déclassement de l'A6 et de l'A7 provient du constat réel de l'incompatibilité de l'implantation de voies autoroutières dans des zones d'habitat. Or le projet nous propose de renouveler cette erreur en actant le passage du transit sur des communes qui sont aujourd'hui dans la Métropole de Lyon et en constitueront demain le cœur compte tenu de son extension. Alors que la Métropole de Lyon envisage d'étendre la ZFE, le choix d'un transit aussi important en son sein relève d'une réelle erreur d'appréciation.

Par ailleurs, le projet ne doit pas être présenté de manière biaisé, tel qu'actuellement: il s'agit bien de réaliser un contournement de Lyon sur nos communes!



**au report du
Trafic à l'Est de
la Métropole**



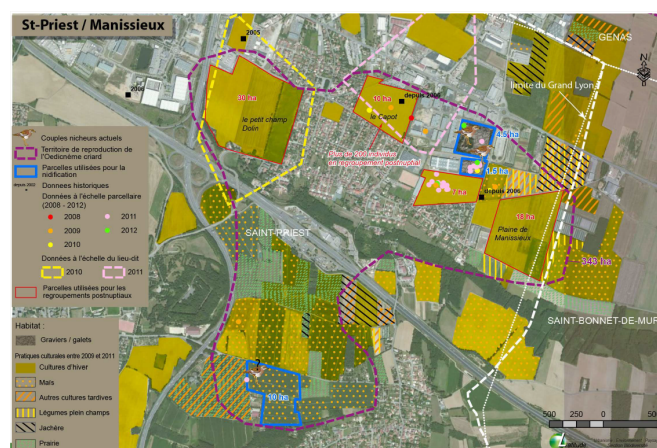
Le shunt de Manissieux : destruction d'espaces agricoles et naturels

Quelle que soit l'option retenue pour le shunt de Manissieux, la destruction d'espaces naturels, agricoles et récréatifs est majeure. Ainsi, les projets A, B et C entraînent :

- La destruction et la fragmentation d'espaces agricoles en **zones PENAP**, dont la vocation est la préservation du caractère agricole. Cette fragmentation causée par le projet entraînera une déprise agricole certaine, une mise en difficulté des exploitants et une rupture dans la vocation agricole locale du secteur.
- La destruction d'espaces naturels fragiles: située à proximité immédiate de zones urbanisées, le secteur de projet est identifié au SCoT comme **coupure verte à préserver** (le V Vert de l'est lyonnais). Ces coupures vertes sont définies comme des « espaces naturels ou agricoles particulièrement fragiles et menacés par la pression urbaine, d'espaces supports de continuités écologiques régionales ou d'espaces identifiés par la DTA ».
- Cette zone abrite plusieurs **espèces protégées** en particulier de l'avifaune. Nous citerons l'Oedicnème criard pour lequel le secteur d'étude est territoire de reproduction et de nidification (étude Région, Grand Lyon, Département - Mai 2014 - Latitude). Le secteur abrite également une avifaune variée (dont l'essentiel des espèces et de leurs habitats bénéficient d'un statut de protection).



l'Oedicnème Criard



Carte de présence de l'Oedicnème Criard – Mai 2014 – étude Latitude

- La **destruction d'espaces récréatifs majeurs** pour la commune de Saint-Priest : le Fort de Saint-Priest bien sûr, avec son centre aéré, mais aussi le sentier des Cervettes qui fait partie des espaces de randonnée majeurs de la Ville, en lien avec le Fort de St Priest. Par ailleurs, le nouveau sentier de grande randonnée (GR) construit autour de douze forts présents dans la couronne périurbaine immédiate de la Métropole, développé par la FFR, traverse cet espace. C'est également le cas de la voie verte du chemin de Saint-Bonnet-De-Mure et de la voie cyclable du chemin de St Martin.



La pollution atmosphérique

Enjeu majeur de santé publique, la pollution atmosphérique est à l'origine de près de 45000 décès prématurés en France. L'état français a d'ailleurs été récemment condamné au niveau européen en raison de son insuffisance de résultats en matière de qualité de l'air. Les transports routiers sont en particulier le principal émetteur de Nox (oxydes d'azote) et des particules fines. Malgré l'amélioration des performances des motorisations, la croissance du trafic routier entraîne des niveaux très élevés d'émissions polluantes sur ce secteur.

Ce constat est particulièrement prégnant sur la zone de projet déjà largement impactée par les infrastructures routières existantes. Ainsi, les relevés effectués par Atmo Aura dans le cadre des études du projet mettent en évidence des valeurs particulièrement importantes de polluants pour le point T2 situé à l'interface de l'A46 et de l'A43, emplacement de la future bretelle autoroutière du shunt de Manissieux.

Par ailleurs, les relevés effectués par remorque de laboratoire mobile en mai et juin 2020 ne reflètent pas la réalité actuelle, puisque cette période de mesure se situait entre deux confinements où l'économie était en reprise et parallèlement le télétravail était majoritaire dans les entreprises donc très sous évalué par rapport à la situation actuelle.

Le rapport ATMO indique dans sa conclusion: "Si une amélioration est observée sur la période 2019/2020 et plus généralement ces dernières années, la survenue du confinement met en question la durabilité de ces changements"

Ce dédouanement face à l'importance accrue des nuisances climatiques ne peut que nous conforter dans nos inquiétudes.

Nous pouvons également nous interroger sur l'absence de station pérenne à proximité du nœud de Manissieux (site T2 de l'étude Atmo) alors que les relevés de pollution y seront au moins aussi importants que ceux mesurés à Lyon avant le déclassement A6/A7.

Face à ce constat, il ne peut être nié que le projet proposé va conduire à une augmentation du trafic routier et en particulier du trafic poids-lourds en transit par l'agglomération lyonnaise, une des finalités du projet étant de constituer ainsi un « contournement » du centre de Lyon par la frange de la Métropole. A l'heure où la Métropole envisage une extension de sa ZFE, il est donc inconcevable de développer une infrastructure routière polluante, dans un secteur concerné par le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération Lyonnaise. A ce titre, un des objectifs du PPA qui est de « ne pas aggraver et si possible réduire l'exposition de la population à des dépassements des normes de la qualité de l'air » ne pourra être atteint par les conséquences du projet situé à proximité de zones habitées, et d'établissement sensibles (deux collèges, une école élémentaire ainsi qu'une école maternelle).

Ainsi, pour respecter ses engagements à différents niveaux (national, régional et local), l'Etat ne peut cautionner la réalisation du projet.

Une concertation insincère

La concertation préalable, bien que non obligatoire, se doit d'être réalisée de manière honnête et impartiale. Plusieurs éléments nous conduisent aujourd'hui à dénoncer la manière dont cette concertation a été menée:

- d'abord une concertation qui porte sur un projet en écartant des débats l'ensemble des alternatives (ferroviage, A432, contournement ouest, transports en commun...). En l'absence d'alternatives, que reste-il aux citoyens pour débattre?

Ensuite, des conditions de concertation inadaptées:

- la période estivale retenue pour cette concertation qui ne permet pas une large mobilisation d'autant qu'une "pause estivale" vient encore en réduire la durée très courte
- des réunions organisées en semaine et en journée qui ne permettent pas aux actifs de se mobiliser

- des avis recueillis sur l'aire de Communay auprès de touristes du Nord de la France qui viennent de passer une journée dans les bouchons!

- une réunion à Bron, commune non concernée par le projet

- Le 17 septembre, dans la rubrique "compte rendu de réunion", seules 3 réunions sur 13 réalisées, sont citées et seules 2 d'entre elles ont un compte-rendu, la troisième ayant été annulée. La cndp ne tient pas ses engagements de communication et ses délais.

- des comptes officiels de la concertation sur les réseaux sociaux (Facebook et Twitter) qui se font le relais des soutiens au projet mais jamais des opposants. Il s'agit là d'une atteinte grave à la neutralité de la communication sur le projet.

CONCLUSION: Une opposition citoyenne claire

Depuis les prémices du projet, l'opposition du territoire au shunt de Manissieux et à l'élargissement de l'A46 Sud est claire et sans équivoque. Depuis le lancement de la concertation préalable, les réunions publiques et les réunions thématiques, mais également les contributions déposées sur le site internet dédié ont montré la même opposition des citoyens, mais aussi des élus locaux, à ce projet, pour les nombreuses raisons justifiées citées ci-avant.

A ce titre, notre contribution d'acteur est appuyée par une pétition de soutien de 2000 signataires (les pétitions ne peuvent être jointes au cahier d'acteurs compte tenu de la limitation à 4 pages mais nous tenons à votre disposition l'ensemble des signatures).

Une concertation honnête dans ses conclusions ne peut éluder cette opposition. Traversé par de nombreuses infrastructures, le territoire ne peut se résoudre à voir augmenter les nuisances et dangers, alors que des solutions, certes de plus long terme mais également plus durables, n'ont pas été étudiées sérieusement.

En effet, où sont les alternatives qui auraient dû être étudiées :

- le développement massif du ferroutage. Mise à mal depuis de nombreuses années, la solution de camions sur les trains est une solution d'avenir répondant à la fois aux besoins de transport, aux urgences climatiques et aux problématiques sociales des professionnels de la route. Le projet de CFAL hors de la Métropole n'est pas présenté comme une alternative aujourd'hui.
- le grand contournement de l'aire est de la Métropole qui devrait rejoindre Reventin Vaugris en prolongeant l'A432. Cette infrastructure permettrait d'irriguer la plus grande plateforme multimodale d'Europe située sur les départements de l'Isère, du Rhône et de l'Ain, et de faciliter un transit de fret international ainsi que le trafic de voitures traversant l'agglomération. Il est à noter que l'implantation de nouveaux sites de logistique est en constante augmentation, par exemple le projet Amazon avec ses 4000 véhicules par jour !!
- Le transport fluvial de marchandises. L'axe routier ne fait que suivre l'axe rhodanien qui pourrait absorber une quantité bien supérieure de fret avec des impacts humains et environnementaux bien moindres.
- le développement de la desserte en transport collectif pour les voyageurs: trains, transports urbains. Les déplacements pendulaires sur l'axe A46/ Rode Est peuvent être couverts en grande partie par les transports en commun si la desserte est intense, rapide et ré-organisée. Cet aspect est absent des perspectives de développement dans le dossier de consultation.
- la réduction à la source des besoins de transport routier, par une politique ambitieuse de maîtrise du fret, d'optimisation des transports, de relocalisation de l'activité. Ces enjeux certes plus globaux sont néanmoins structurants lorsque l'on évoque des projets impactant le territoire pour des décennies.
- Le développement du covoiturage afin d'éviter l'auto-solisme, par le biais d'aires judicieusement placées et de voies dédiées. Pourquoi ne pas aménager les aires existantes, qui sont devenues obsolètes d'après les représentants de l'A43 lors de la réunion thématique de Manissieux, en zone de covoiturage, d'échanges multimodales (transport en commun, vélo...)

Le dossier de concertation ne traite aucune de ces alternatives de manière approfondie et tout au moins avec le même niveau de détail et d'analyse que le projet d'élargissement de l'A46 Sud. Il y a là un biais originel qui fausse l'argumentaire développé.

Nous "NON AU SHUNT" réclamons un GRENELLE DE LA MOBILITÉ dans l'est Lyonnais, nous ne pouvons plus être méprisés et encore moins humiliés nous voulons être écoutés. Il y a URGENCE à repenser la mobilité dans notre territoire en concertation avec tous les acteurs concernés à savoir la Région, la métropole, le sytral, asf, area les représentants des communes et nos associations. Cette opposition définitive des habitants des communes concernées doit aujourd'hui être entendue.

Qui sommes nous?

NASA43-46 (Non au Shunt A43 A46) est une association Loi 1901 qui regroupe des citoyens de l'Est Lyonnais. Initialement regroupés en collectif (Non au Shunt) depuis 2015, les membres ont décidé de la création sous forme associative en 2021.

L'association compte 40 membres à ce jour (chiffre croissant avec une ouverture de cotisations en septembre 2021) et s'appuie sur le soutien de 2000 personnes signataires de sa pétition contre le projet d'élargissement de l'A46 Sud et le shunt de Manissieux.

L'association coordonne la mobilisation et a organisé plusieurs réunions publiques permettant d'apporter de l'information et de faire s'exprimer les avis. La réunion publique du 15 septembre 2021 a réuni plus de 220 personnes à Saint-Priest.

