

Atelier étudiants – Université de Lyon, mardi 21 septembre 2021

Intervenants :

- Stéphane Canalis, chargé de mission infrastructures et transports – SGAR Auvergne Rhône Alpes
- Thomas Coquerel, chargé de mission infrastructures - ASF
- Valérie Dejour, garante de la concertation publique préalable – CNDP
- Jérôme Lavaux, animateur – iddest

35 participants

Introduction par Jérôme Lavaux rappelant les modalités de cet atelier.

Mot d'accueil de Monsieur Eric Grasset, enseignant chercheur à l'Université Jean Moulin : il présente le Master aménagement, gestion et développement des territoires et exprime sa gratitude pour l'opportunité donnée aux étudiants de travailler autour de ce projet.

Présentation du projet et de la concertation :

CNDP : Cf. support de présentation en ligne

Présentation des objectifs de la concertation publique, de l'historique et du fonctionnement de la Commission nationale du débat public (CNDP). Rappel des événements qui ont amené l'évolution législative (comme le drame de SIVENS). Dans un contexte territorial particulier, et autour de projets nécessairement complexes, comment le dialogue territorial est mis en place et permet aux acteurs qui ont forcément des représentations divergentes de s'écouter et de chercher collectivement des solutions.

Mise en évidence du rôle des garants et de leurs parcours, énonciation et définition des principes de neutralité, d'équivalence, de transparence, d'argumentation, d'indépendance et d'inclusion.

A l'issue des 3 mois de concertation autour du projet de l'A46 sud, les garants rédigeront son bilan. Les porteurs du projet répondront aux enseignements de ce dernier, la CNDP rendra un avis sur la qualité de cette réponse puis, si le projet se poursuit, la concertation continuera sous l'égide d'un garant de la CNDP.

SGAR : Après avoir présenté les deux porteurs de projets ainsi que leurs rôles respectifs mais aussi les différentes casquettes des services de l'Etat, Monsieur Canalis s'est exprimé sur le projet. Il a insisté sur le fait que l'État n'ait toujours pas pris de décision concernant cet aménagement. Il a également insisté sur la nécessité d'informer tous les publics de l'ensemble des expertises et études réalisées. De plus, l'État souhaite une cohérence sur un territoire plus large que celui traversé par l'A46 Sud. Les questions de gestion des mobilités au niveau d'une métropole à l'horizon 2030, et pour que cette dernière soit soutenable, relèvent d'une grande complexité. Pour l'A46 sud, l'objectif de l'État est de répondre aux difficultés d'aujourd'hui tout en sachant être résilient, c'est à dire d'avoir la capacité d'entendre et accueillir des innovations potentielles.

ASF : Cf. support de présentation en ligne

Suite à la présentation des porteurs de projet, a été exposé aux étudiants le territoire lyonnais du point de vue de ses infrastructures de transport. Ensuite, l'A46 sud aujourd'hui ainsi que les difficultés rencontrées ont été projetées. Les alternatives au projet, abandonnées suspendues ou en cours d'études, ont également été présentées. Après avoir discuté du projet soumis à la concertation publique, les bénéfices attendus du projet ainsi que les modalités de sa réalisation ont été commentées.

Question d'un étudiant : comment démontrer que l'ajout d'une voie ne va pas augmenter le trafic ?

ASF explique l'utilisation de l'outil Modely, qui exploite d'une part une enquête ménages sur les déplacements effectués sur le territoire en 2015 ainsi que les données INSEE et les comptages sur tous les modes de déplacement. Ensuite, ce modèle intègre les prévisions de développement des documents de planification dont le SCoT (urbanisation, population, activité économique). De plus, sont intégrées les prévisions de croissance nationale pour quantifier le trafic hors de la métropole. Ensuite, la projection est faite à 2030 avec l'A46 sud à 2x2 voies, puis à 2x3 voies.

Avec cette dernière projection, il est en effet attendu une croissance du trafic sur l'A46 Sud résultant de ces deux éléments mais aussi du fait que l'infrastructure élargie devient plus attractive et capte du trafic qui à l'heure actuelle empreinte le réseau secondaire.

Il est aussi expliqué que l'amélioration d'une infrastructure existante ne perturbe pas, ou alors à la marge, les habitudes de déplacement locales, contrairement à une création d'infrastructure neuve avec nouveaux échangeurs et développement urbain associé. Le projet serait d'abord une solution aux difficultés existantes aujourd'hui ainsi qu'une anticipation d'un contexte future.

Valérie Dejour : la question du trafic est complexe et suscite de nombreux débats. Les garants ont demandé une expertise complémentaire indépendante (en ligne sur le site de la concertation) afin de vérifier que l'étude conduite par les porteurs de projet a été réalisée avec une méthodologie rigoureuse. Il est également rappelé que le modèle utilisé est un modèle partenarial, construit à partir d'hypothèses et de données déjà validées par les partenaires (Scot, ...) mais qui ne sait pas intégrer les « ruptures » dans les algorithmes.

Question d'un étudiant : des concertations sur les transports en commun sont attendues prochainement, pourquoi ne pas avoir attendu les résultats de ces échanges avant de lancer la concertation sur ce projet ?

ASF : un constat a été fait, celui que sur l'A46 sud il y avait des problèmes et qu'il fallait les régler. La concertation ne peut pas fermer les yeux sur les projets qui se font en parallèle, mais on ne peut pas attendre indéfiniment sinon rien ne se fait. Il a été pris en compte des projets en cours sur le fer notamment, mais pour les transports en commun, rien n'est prévu à l'heure actuelle ou prochainement. Si le projet se poursuit, l'aménagement proposé à 3 voies pourrait même aider et être un support modal pour ces transports en commun.

Valérie Dejour : la lettre de mission des garants (rédigée par la CNDP) exprime la nécessité d'une approche globale des enjeux de déplacements et de mobilités sur l'aire urbaine lyonnaise. De plus, le Sytral changeant de statut en 2022, de nouvelles réflexions devront être menées. Mais ces propositions ne sont pas encore connues puisqu'elles ne construiront qu'après janvier 2022. Cela montre que le projet est vivant et qu'il n'est pas figé : les positions des collectivités évoluent également, il faut savoir que la prise en compte de la question de la mobilité par ces dernières est encore très récente, la loi LOM l'étant également.

Question d'un étudiant : par rapport la loi zéro artificialisation nette, quels sont les moyens mis en œuvre ?

SGAR : cette loi est portée par l'État, représenté localement par le Préfet. Toute consommation foncière d'un projet est étudiée : cela ne veut pas dire qu'il n'y aura plus de construction, mais que les efforts seront décuplés pour qu'il y ait le moins d'impact. Il rappelle les principes éviter, réduire, compenser (ERC). Pour le projet de l'A46 Sud, il y a des opportunités pour qu'il y ait des zones de compensation.

ASF : le projet nécessite une cinquantaine d'hectares de foncier dont les incidences devront être compensées. Ce sujet sera au cœur des études d'impact qui seront réalisées si le projet se poursuit. La création de nouveaux bassins de traitement des eaux représenterait environ 10 hectares, l'aménagement du nœud de Manissieux 40 (si l'on prend la variante préférentielle). Une infrastructure en tracé neuf nécessiterait des centaines d'hectares, sans compter les bassins et les compensations environnementales. Eviter, c'est aussi réutiliser, réorganiser les structures existantes.

Séquence de travail des étudiants :

Suite à cette présentation du projet et de la concertation, les étudiants ont été répartis dans un premier en groupe de travail afin d'interpréter un rôle d'une partie prenante du projet : l'État local était représenté par 3 étudiants, 4 autres avaient pour rôle les gestionnaires de réseau. Ensuite, les collectivités avaient 10 étudiants pour les représenter, et la société civile en comptait 15. Enfin, 3 étudiants ont pris le rôle des organisateurs de la concertation. Enfin, ils ont tous débattu, en jouant leur rôle attribué, autour de la question suivante : **que faire face au constat existant sur A46 sud et la situation prévisible en lien avec les études réalisées ?**

Différents sujets ont été abordés : les problématiques des nuisances vécues ou des bénéfiques espérés par les riverains, celles de la possible dépréciation foncière également. Il a été soulevé l'appréciabilité de l'allègement prévu du réseau secondaire grâce au projet présenté. Concernant les alternatives au projet, le réseau ferroviaire a été questionné sur son possible développement. De plus, le manque de transports en communs et de solutions de mobilités douces dans le territoire autour de l'A46 sud a posé question, notamment la création de pôles d'échanges multimodaux. Enfin, un aspect économique important a été débattu : l'attractivité du territoire pour les entreprises, et leur utilisation systématique de l'infrastructure.

Conclusion de l'atelier : l'animateur rappelle les dates des dernières rencontres prévues, les réunions publiques de Corbas (23 septembre) et de Saint-Symphorien-d'Ozon (27 septembre). Les étudiants ont été invités à assister à la réunion de clôture.

Valérie Dejour : remercie Monsieur Grasset d'avoir facilité l'organisation de cet atelier, dont l'initiative venait des garants. L'atelier a été enrichissant, et a apporté un autre éclairage sur la manière dont des personnes totalement extérieures au projet peuvent mettre en scène une discussion qui tend à se rapprocher de la réalité. Ces échanges ont été l'illustration de la complexité de ce projet.