

Réunion publique du 6 juillet 2021- Espace Albert Camus à Bron

Présents

Garants de la Commission nationale du débat public (CNDP) : David Chevallier, Valérie Dejour, Jacques Finetti + Yann Pellerin, représentant du cabinet TTK

Etat : Jean Schwander, Fabrice Gravier - **ASF** : Frédéric Depaepe, Thomas Coquerel
31 personnes comptabilisées hors organisation

Ouverture de la réunion à 19h00

Première adjointe au Maire de Bron

La CNDP a démarré à St Priest la concertation. Le projet n'est pas un simple aménagement de fluidification, le sujet dépasse les frontières communales, régionales et nationales (trafic Nord-Sud). Le développement urbain du secteur est supérieur à celui de l'époque de construction. L'alerte de M. Gascon, maire de St Priest, aux différentes autorités s'est faite dès 2014 jusqu'à récemment auprès du ministère. Les Maires recommandent de respecter le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération et la directive de l'aire métropolitaine concernant ce projet qui impacte la vie quotidienne des habitants.

Message du Vice-président aux transports de la Métropole (vidéo)

La Métropole et le Sytral sont mobilisés sur les enjeux d'intermodalité autour des deux sujets :

- les marchandises avec une hausse continue du trafic poids lourds alors que les conclusions du débat public sur le VRAL recommandant un transfert de la route vers le rail. 80 trains fret traversent actuellement la métropole par jour alors qu'ils étaient 300 à l'époque du débat public ;
- organiser l'offre de transports en commun et le report modal, qui sera portée par le Sytral. La Communauté de communes de l'Est lyonnais (CEEL) et la Communauté de communes du Pays de l'Ozon (CCPO) vont entrer dans le SYTRAL. Un travail de coopération sur le covoiturage sera entamé.

Les garants nommés par la CNDP rappellent qu'elle a été créée pour défendre le droit à l'information et à la participation à l'élaboration des décisions publiques, garantir la sincérité, la transparence et l'intelligibilité des informations transmises et veiller à ce chacun(e) puisse s'exprimer et fasse entendre ses arguments... Si le projet se poursuit, la concertation continuera jusqu'à l'enquête publique. En amont du projet, les échanges lors de la co-saisine puis la lettre de mission des garants mentionnent les débats publics précédents, avec des frustrations à leur issue, ainsi que le souhait d'élargir la concertation à des questions de mobilité et d'intermodalité. Le sujet est complexe, avec les trafics, la variété des usages, le croisement des compétences. L'objectif est d'être à l'écoute de tous les arguments. Indépendants et neutres, les garants veillent à la transparence à commencer par le Dossier de concertation. La concertation préalable doit être inclusive et aller à la rencontre du public, avec des modalités variées sur trois mois. Le processus est dynamique, les contributions nourrissant progressivement les échanges. Les garants rédigeront le bilan de la concertation qui sera publié un mois après la fin de la concertation préalable.

Présentation par la Direction des infrastructures de transport (cf. support présentation)

Rappel de la définition d'une concession autoroutière (Etat seul décisionnaire du réseau).

Présentation par ASF (cf. support présentation)

-Etat des lieux avec trafic : L'A46 sud traverse 10 communes sur 21 kms, relie l'A7 /A47 à l'A43 + rocade. 3 typologies de trafic -local, régional, national et international- avec des pointes à + de 100 000 veh/jour. Les décomptes concernent aussi la variété des origines et destinations et identifient les temps de congestion d'une moyenne de 5 heures par jour.

-Le projet consiste à passer à 2x3 voies sur la plateforme conçue élargissable en 1992 pour une 3^e voie de chaque côté. Les aménagements complémentaires permettraient l'amélioration de l'intégration dans l'environnement (assainissement, acoustique...), et d'optimiser les aires de service.

Le nœud de Manissieux, en forme de trèfle, est « autobloquant » au-delà d'un certain trafic ; l'idée est de dériver une partie du trafic entre Marseille et Grenoble avec 3 variantes possibles.

-Les bénéfices attendus : Apporter des réponses adaptées aux enjeux de fluidité ; diminuer les conflits d'usage entre voitures et camions ; réduire les accidents et améliorer les conditions d'intervention. Cette solution a l'avantage d'être rapide à réaliser, efficace, finançable et de moindre impact environnemental. En complément elle offre les conditions nécessaires d'écomobilité, conformément au concept d'autoroute bas carbone développé par ASF avec les régions, visant notamment à diminuer l'autosolisme. 37 parkings de covoiturage existent sur le réseau ASF avec des projets en cours (Communay + Vienne sud 80 et 100 places).

-Les modalités : présentation du coût de 250 M€ (base variante préférentielle) et du calendrier prévisionnel.

Présentation par la DREAL (en lien avec le thème de la réunion publique)

Contexte territorial : Le secteur connaît globalement un fort développement démographique et, à l'échelle des communes, celles du Sud-Est lyonnais ont une croissance supérieure à celle de la métropole. La croissance de la population de l'agglomération lyonnaise et de l'Est lyonnais en particulier devrait se poursuivre à un rythme soutenu, supérieur aux moyennes régionale et nationale.

De plus, c'est un pôle économique majeur en forte croissance, dont la part industrielle est supérieure à la moyenne nationale, avec de nombreuses zones existantes ou en projet. L'emploi généré est de 151 emplois pour 100 actifs présents et 75 % des actifs des communes travaillent ailleurs.

Route : Une utilisation importante de la voiture est globalement observée dans le Sud-Est lyonnais.

Sur l'A46 Sud en particulier, les poids lourds représentent entre 17 et 24 % du trafic, dont 60 % sont en transit par rapport à l'agglomération lyonnaise, Nord-Sud mais aussi Est-Sud et Est-Ouest. Le transport de marchandises continue de se développer à l'échelle nationale (89 % des trafics en tonnes par km). Si bien que sur le volet routier, les congestions sont récurrentes sur toutes les pénétrantes de l'agglomération lyonnaise.

En 2014, l'A46 nord a été élargie, A6 et A7 ont été déclassées en 2017 (voie de covoiturage fin 2020), devenues M6 et M7 qui restent des routes de grande circulation et dont les évolutions impliquent à ce titre un avis de l'État. Si l'A45 a été abandonnée dans le cadre de la loi Mobilité de 2019, l'Etat travaille avec l'ensemble des acteurs pour bâtir un plan d'actions cohérent et coordonné

Fer : 1200 trains circulent chaque jour dans l'étoile ferroviaire lyonnaise et le plan de mobilisation en cours sur la période 2015-2025 vise à améliorer la régularité et la fiabilité des trains sans pour autant augmenter leur nombre. A titre d'exemple, on peut citer le chantier à la gare de la Part-Dieu qui est en cours.

Le débat public du Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) au printemps 2019 a évoqué différents aménagements de l'étoile lyonnaise, afin notamment de permettre un passage au quart d'heure des trains du périurbain, ce qui se rapprocherait d'un RER à l'échelle de la métropole. Pour le fret, Lyon-Turin est le projet majeur, inscrit dans une dimension européenne, qui vise progressivement 40 millions de tonnes par an, avec son maillon central avec 3 parties tunnel France-Italie et des accès respectifs de chaque pays. Les accès français de ce projet sont en cours de phasage. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) vise à sortir les trains de fret de l'agglomération et une nouvelle concertation est à venir.

Fluvial : A un rôle à jouer, avec la connexion à Sète et Marseille. Les infrastructures portuaires sont à développer pour favoriser le trafic, avec l'enjeu de décarbonation de la flotte fonctionnant encore au pétrole. Les plateformes fer et fluvial sont soutenues avec le Plan de relance.

Transports en commun (TC) et vélo : la loi LOM a mise en place au 1/7/21 la couverture totale du territoire par des autorités locales organisatrices de mobilités. Le Sytral sera ainsi modifié au 1/1/22. S'agissant des déplacements en vélo, le gouvernement a fixé en 2018 un objectif x 3 d'ici 2024 (de 3 à 9 %)

La qualité de l'air est une préoccupation centrale avec 48000 décès / an. La situation tend à s'améliorer depuis 15 ans, avec une concentration des polluants primaires à la baisse, excepté pour l'ozone, avec des secteurs où les valeurs règlementaires sont dépassées. Parmi les actions en cours, figure le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise, document opposable, plan d'action sur les transports mais aussi l'industrie, le logement, avec notamment la zone à faible émission mobilité (ZFE-m) au sein de laquelle les véhicules les plus polluants sont progressivement interdits. Aujourd'hui 60 km², souhait d'élargir le périmètre et diminuer les nuisances.

En résumé, compte tenu de l'importance des trafics de voitures et de poids lourds sur l'A46 Sud, son aménagement apparaît nécessaire, en complément des actions en cours pour améliorer le service ferroviaire dans l'étoile ferroviaire lyonnaise et plus largement aux échelles régionales et nationales. Les horizons des autres initiatives routières -comme les grands contournements par l'ouest comme par l'est- sont plus lointains. Enfin, l'autoroute peut également servir pour développer les transports en commun.

Echanges avec la salle

(avec les interventions des porteurs de projet en italique)

Sur la concertation

Plusieurs interventions sur le faible nombre de participants, sur l'accès aux supports de présentation de la réunion, sur la disponibilité en format papier du Dossier de concertation, qualifié par un participant comme ayant été validé par la CNDP malgré sa qualité jugée mauvaise. Les garants font aussi le constat du peu de monde dans la salle et posent la question d'un besoin de reprendre confiance dans la concertation, travail

toujours de longue haleine. Ils confirment la mise en ligne du compte rendu et des supports des réunions publiques en rappelant la possibilité de participer aussi par le biais de la plateforme interactive dédiée.

Sur la « bonne échelle » des solutions

Le Président de Fracture aspire à une vision plus globale des transports et regrette que rien ne soit prévu pour la deuxième couronne. D'autres prises de parole considèrent que le projet devrait s'intéresser aux mobilités au niveau national et qu'il ne traite pas le problème dans sa globalité en faisant l'impasse sur de possibles infrastructures dans l'Ouest. L'Est est décrit comme saturé de transports sauf de transports en commun. Une participante indiquera que le Nord Isère, fort pourvoyeur d'emplois et générateur de trafic sur le secteur, doit être plus associé au projet.

Sur l'opportunité

Certains participants ont qualifié le projet de « rustine à court terme », ont fait part de leur certitude de voir l'augmentation de la capacité se traduire par une augmentation du trafic, condamnant ainsi la perspective de plus de fluidité. Un habitant considère que s'il n'y a pas de grand contournement à l'est, ce sera saturé sitôt construit et que si le grand contournement est construit alors cet élargissement est inutile.

La DREAL alerte sur le fait qu'un grand contournement serait payant pour des distances plus longues, peu attractif par rapport à un itinéraire plus court et gratuit. L'effet du contournement est Est aujourd'hui incertain, il y aurait besoin de réétudier si jamais le projet était relancé.

Sur les études, de trafic notamment

Les dates des études (considérées par certains comme périmées), leurs sources, l'intégration du déclassement A6/A7 et des effets du télétravail ont été pointées.

S'agissant des données de 2016, ASF indique s'appuyer sur Modely, outil partenarial porté par l'Etat, le Sytral, la Région, la métropole, les opérateurs. L'outil travaille ensuite sur les évolutions jusqu'en 2030. 2016 est une année sans COVID, ni « gilets jaunes ». La fiabilité a d'ailleurs été saluée par TTK.

S'il est beaucoup attendu du télétravail, il est rappelé la défiance vis-à-vis des TC et du covoiturage pendant la crise sanitaire. De plus si les modes évoluent, les maires des communes ont indiqué que la crise a aussi stimulé des déménagements en périphérie de l'agglomération, générant ainsi une augmentation potentielle du nombre d'habitants. Les marchandises quant à elles doivent continuer à se déplacer...

ASF rappelle que cette concertation intervient en stade amont du projet, le programme n'est pas définitivement élaboré, il intégrera progressivement ces données.

Le représentant du cabinet TTK ayant réalisé une contre-expertise indépendante, commanditée par la CNDP, fait part de sa conclusion générale : Pas d'avis sur le contenu du projet mais vérification de la qualité de l'étude. Cette dernière a été réalisée de manière rigoureuse, avec les limites inhérentes à la modélisation (télétravail qui reste aujourd'hui sans réponse dans la modélisation, déclassement A6/A7 non pris en compte, difficulté d'intégrer les hypothèses de projets actuellement suspendus).

Sur les nuisances (air et bruit notamment)

Plusieurs habitants de Saint Priest, notamment de Manissieux, ont évoqué le fort niveau de nuisances, peu prises en considération (attente du quartier de la Fouillouse pour un merlon anti-bruit) et contribuant à la dépréciation forte des maisons sur le secteur. Il est même précisé qu'un mur antibruit fait toutefois perdre de la valeur et ce quartier ultra résidentiel serait dégradé par la consommation de surfaces agricoles.

ASF mentionne le déplacement de l'aire de service où stationnent de nombreux poids lourds, notamment la nuit, ce qui sera profitable pour le voisinage. Par ailleurs le nœud de Manissieux serait traité paysagèrement et acoustiquement, une structure neuve ne pouvant dégrader la situation d'origine.

Un habitant de Manissieux évoque les véhicules polluants, suggère d'interdire les poids lourds sur la rocade ou de les faire payer plus cher. Un autre pose la question de leur circulation lors d'épisodes de pollution ?

Sur l'hypothèse d'écarter les véhicules, la DREAL rappelle qu'il faudrait une modification législative non retenue lors du vote de la loi LOM. Pour la ZFE (zone à faible émission), la volonté est d'élargir le périmètre et de concerner de nouvelles catégories de véhicules (légers), ce qui pose la question du renouvellement du parc automobile...

Sur l'intermodalité et les autres modes de transport

Covoiturage. A une personne habitant Bron s'inquiétant que la création d'un parking de covoiturage de 80 places coûte 250 M€, les porteurs de projet confirmeront que c'est l'ensemble du projet qui globalement coûte ce prix.

A l'interpellation « 3000 places de covoiturage sur le quart sud-est de la France c'est une blague ? », il sera précisé que le chiffre ne concerne que les places en lien avec les autoroutes concédées.

Les aires de covoiturage sont décrites comme saturées dès 6h du matin comme à Meyzieu avec des personnes pouvant se faire renverser. Sera ensuite abordé le principe de réserver la 3^e voie au covoiturage, le doute sur sa faisabilité sur une portion de 20 kms coupée de 7 échangeurs.

Sur le covoiturage, les parkings espèrent diviser par 2 ou 3 le nombre de véhicules stationnés et fonctionnent y compris le week-end. Leur développement est sérieux depuis 7 ou 8 ans, avec par exemple 4500 places en construction en cours pour 2024.

Les pôles d'échanges multimodaux visent l'utilisation des TC, avec des voies réservées aux bus et véhicules covoitureurs, une opportunité serait à étudier entre le nœud de Manissieux et l'A432. ASF a des exemples de tronçons contraints, avec une densité d'échangeurs forte, qui ont permis de réserver une voie dédiée. La DREAL confirme le potentiel des voies de covoiturage intégré sur A46, A7, A43 et A450.

Fret. Les raisons de l'effondrement du fret sont mises en discussion

La DREAL rappelle que le fret nécessite un réseau performant, des plateformes pour transférer les marchandises et une politique incitative... Des voisins européens ou la Suisse ont une part de fret bien supérieure à la France.

Transports en commun. L'absence du Sytral à cette réunion est regrettée comme celle de la Métropole et de la SNCF (qu'un participant aimerait questionner sur la rentabilité de sa filiale routière Geodis filiale routière de la SNCF, supérieure à celle de la SNCF).

Des habitants et représentants associatifs convaincus que les TC sont la clé, disent attendre une présentation de solutions avec des infrastructures ferroviaires, une augmentation des cadences actuelles, un développement des services de transports en commun (TC) par le Sytral. Un élu argumente que les Lyonnais qui viennent s'installer chez nous ont l'habitude des TC, il faut qu'ils continuent à les prendre et donc leur offrir un niveau de service à la hauteur. Le Sytral maintient sa constante absence entre St Priest et Feyzin tous modes confondus. Un représentant associatif constatant l'engorgement entre l'A43 et le Boulevard urbain sud (BUS) par du trafic local suggère une alternative TC adaptée sur ce tronçon.

Des témoignages sont exprimés avec l'exemple d'un habitant de Mions faisant ¾ d'heure de bus pour rejoindre le métro (car l'opportunité de la ligne 87 dépend du quartier d'habitation). Une heure et quart pour rejoindre Bellecour n'est pas sérieux. Le tram met 30 mn pour aller de St Priest à Grange Blanche, alors qu'à Tassin un métro est prévu, qu'à Oullins il existe. Il y aura bientôt des télécabines mais le Sytral n'a rien prévu ici sauf un bus entre Corbas et Vénissieux.

Une habitante est intéressée par des précisions sur des TC sur autoroute.

Ce fut aussi l'occasion pour certains habitants de signifier qu'ils n'ont pas d'alternative crédible à la voiture, que ce n'est pas un choix personnel mais une obligation.

La DREAL confirme que son intention n'est surtout pas de stigmatiser les utilisateurs de voiture car la route restera une partie importante de la réponse des déplacements.

Sans se substituer au Sytral et à la SNCF, les services de l'Etat n'ont pas connaissance de métro en projet vers le sud est. Il est question de renforcer la desserte des gares de Chasse et Givors, avec l'étude de réouverture de gares (porté par la Région). L'Etat peut stimuler et encourager mais n'a pas la compétence.

Vélo : certains participants décrivent le vélo sur leur secteur comme trop risqué (« un temps de vie de 10 mn »).

Débats publics (DP) précédents : Un habitant rappelle que le DP VRAL (Vallée du Rhône et Arc languedocien), les alternatives à l'élargissement a été l'information des usagers et des limitations de vitesse ; celui du CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise) il y a eu une DUP (déclaration d'utilité publique) pour le tronçon nord en 2012 et depuis pas un coup de pioche ! ; pour celui du NFL (nœud ferroviaire lyonnais) on attend depuis 2019...

La DREAL confirme que la limitation de vitesse retarde l'apparition de bouchons et diminue la pollution de l'air. Pour le CFAL nord, le financement de grands projets de cette envergure dépend de commissions pilotées par des élus ; pour le CFAL sud, les attentes fortes des territoires ont poussé à la révision de l'insertion du projet ; pour le NFL (budget entre 2,8 et 4,3 milliards), des études sont lancées associant SNCF Réseau, Métropole, Etat...le calendrier se décalant d'autant.

Conclusion des garants

S'il y a eu peu de participants ce soir, de nombreuses questions intéressantes de prospective ont confirmé l'importance d'une vision globale. Les associations présentes ont pu s'exprimer, ce qui est préférable à la situation de la réunion de Communay. Personne n'a les compétences exhaustives. Les garants sont attentifs à la qualité de l'information (contre-expertise TTK disponible sur le site internet dédié). Les contributions d'acteur sont possibles et la discussion sur l'opportunité du projet a toute sa place dans la concertation.