

Réunion publique du 23 septembre 2021

Thématique développement économique

Salle des fêtes de Corbas – Compte rendu

Présents en tribune

Garants de la CNDP : Valérie Dejour, David Chevallier

Etat : Jean Schwander, Olivier Murru

ASF : Frédéric Depaepe, Maud Jourdheuil

126 personnes comptabilisées hors organisation

Accueil par Annie Augier, rappelant que nous sommes à la 17^e rencontre de ce temps de concertation, mais également la 5^e réunion publique. Le déroulement de la réunion est présenté et la parole est donnée à Monsieur le Maire de Corbas.

Mot d'accueil du Maire de Corbas : il rappelle les enjeux de la « rocade des villages », ainsi que la position de la municipalité : c'est un refus catégorique de cet élargissement. Une lettre a été envoyée aux habitants où les arguments sont développés, notamment la hausse de la pollution et des nuisances sonores ; le projet ne résout pas la problématique de congestion. Il exprime la volonté d'implication dans une logique partenariale pour travailler sur les alternatives nécessaires.

Présentation des garants : Cf. support de présentation.

La CNDP est une autorité administrative indépendante qui a nommé trois garants pour veiller à ce que la concertation mobilise largement, en veillant à ouvrir le champ thématique et géographique. L'objectif est d'être à l'écoute de tous les arguments, dans un processus dynamique. Ils rappellent que le développement économique représente un enjeu fort sur ce territoire et une thématique prioritaire.

La concertation préalable est faite pour discuter de l'opportunité du projet. A la fin de cette phase de dialogue, un bilan sera dressé par les garants (dans un délai d'un mois) avec les recommandations pour les porteurs du projet (l'Etat et ASF) qui seront amenés à y répondre dans un délai de deux mois.

Présentation générale du projet par l'Etat : Cf. support de présentation

Autorité concédante, c'est l'Etat qui décide de la consistance du réseau autoroutier. La 3^e voie était déjà prévue lors de sa construction.

Présentation du projet par ASF : Cf. support de présentation

4 axes de présentation avec 3 questions essentielles : la situation aujourd'hui, sur un territoire dynamique aux plans économique et démographique : 3 types de déplacements, une congestion moyenne de 5 heures par jour, l'augmentation du nombre d'accidents (200/an) ; les aménagements complémentaires et les variantes du nœud de Manissieux, soumis à la concertation, sont présentés.

Les enjeux, les effets potentiels et les bénéfices du projet sont développés.

Premier temps d'échanges avec la salle sur le projet en général

De nombreuses questions et remarques, notamment par l'association Fracture, traitent de la fiabilité des résultats des études de trafic, à la suite des comptages effectués par la mairie de Saint-Priest. De plus, des questions sur la comptabilisation des camions et des demandes d'explications techniques ont été exprimées par le public.

Réponse apportée par les porteurs de projet : les chiffres utilisés dans les études de trafic résultent notamment de boucles de comptages permanentes qui sont sous la chaussée sur l'ensemble de l'autoroute, ces chiffres sont contrôlés en internet par ASF et ensuite envoyés à l'outil Coraly, qui en assure le contrôle et la cohérence. Les mesures commanditées par Gilles Gascon, maire de Saint-Priest, semblent être erronées car l'infrastructure actuelle ne peut pas supporter un tel trafic. Il a été précisé que le trafic induit par l'ajout de la troisième voie

était bien mentionné dans le dossier de concertation, avec une hausse de trafic estimée à 15%. Concernant l'unité de comptage, un véhicule est un vocable qui regroupe l'ensemble des véhicules (légers et poids lourds), c'est normé par l'Etat.

Un participant demande comment l'Etat va agir pour les transports en commun pour donner suite à la loi LOM. D'autres demandent la réouverture de la gare de Toussieu.

Réponse apportée par la DREAL : la loi LOM donne des pouvoirs aux autorités organisatrices des mobilités (AOM), sur ce territoire il s'agit du Sytral. L'Etat sera incitateur, mais ne se substituera pas aux AOM. Le but est de trouver un ensemble de solutions qui à terme se doit d'être une réponse globale et commune sur le territoire. Il est ajouté que la compétence en matière de mobilité est partagée : l'Etat permet de créer le « Sytral public », enfin une stratégie nationale fret a été dévoilée le 13 septembre, qui recense 72 mesures, avec pour objectif un doublement des volumes de fret à 2030. Il est ajouté que le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) va donner sa vision début 2022.

Plus localement, pour donner suite à la concertation préalable CFAL sud, les travaux se sont poursuivis. L'Etat et SNCF Réseau vont revenir vers les collectivités prochainement pour leur présenter un projet. Pour résumer, un cadre de travail est mis en place par l'Etat pour que l'ensemble des autorités compétentes puissent se pencher sur le sujet, en agissant sur l'ensemble des modes.

L'Etat note le souhait de l'association Apache d'organiser une réunion avec toutes les parties prenantes pour un point de vue général du contexte permettant d'avancer sur une solution globale. Les garants ajoutent que cette demande a été formulée tôt dans le processus de concertation, amenant le blocage de la réunion publique de Communay le 6 juillet dernier. Cela apparaîtra dans le bilan des garants.

Le public souligne le réseau secondaire saturé la journée, mais également la nuit avec des poids lourds qui sont sur des axes qui leur sont normalement interdits à ces derniers.

Réponse apportée par les porteurs de projet : l'ajout de la troisième voie permettrait de capter ce trafic arrivant sur le réseau secondaire et de le remettre sur l'autoroute. De plus, si l'opportunité du projet est confirmée, une concertation sera continue, permettant de dialoguer avec les habitants de ces réseaux secondaires afin de mieux comprendre les attentes et les craintes. Un état des lieux plus poussé pourra être fait, pour une meilleure adaptation de l'infrastructure face à ces problématiques.

Il est également exprimé de la part du public qu'il ne faut pas confondre sécurisation et troisième voie. Il est demandé que les travaux de sécurisation se fassent avant 2028, date de livraison de la potentielle 3ème voie de l'A46 sud.

Présentation de la Métropole sur le développement économique du territoire par Emeline Baume, 1^{ère} Vice-Présidente de la Métropole.

Un travail collectif sur le SCOT (Schéma de cohérence territoriale) est évoqué, ainsi que l'intégration des enjeux du moment dont la zéro artificialisation nette et la préservation des terres agricoles. Une volonté de régénérer les zones économiques actuelles est évoquée, avec un renouvellement de ces activités. Le « SCOT partagé » sera une première. Pour la métropole, une des alternatives serait le contournement ferroviaire. La Métropole sera aux côtés des alternatives proposées. La volonté est de recomposer l'aménagement et d'arrêter de penser en extensif, en effet la création de nouvelles voies n'est pas entendable du point de vue de l'objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Il est également précisé que le Sytral 2022 intégrera le Pays de l'Ozon. Aujourd'hui, aux yeux de la Métropole, l'acceptabilité des transports en commun est plus entendable que la création d'une nouvelle voirie.

Lundi 27/09/2021 une délibération de la Métropole sera prise venant confirmer son opposition à l'aménagement de l'A46 Sud.

Présentation d'Éric GARCIN, élu de la CCI Lyon Métropole Saint Etienne Roanne :

Cf. support de présentation.

Il partage son expérience personnelle, en tant que chef d'entreprise de plus 100 salariés avec plusieurs millions d'euros de chiffre d'affaires sur la commune de Corbas. Il exprime les difficultés ressenties par les salariés de travailler et de venir/partir du travail, en raison de la congestion de l'A46 sud. Cette congestion amène ses

salariés à venir travailler en horaires décalés, les employés arrivant à 5h du matin et repartant avant les heures de pointe de fin d'après-midi. De plus, il rapporte que ses employés sont obligés d'utiliser leur voiture pour se rendre au travail, faute d'une offre de transport en commun ou d'autopartage sur le territoire. Son expérience personnelle est similaire à celles des autres entreprises du territoire : la CCI Lyon Métropole Saint Etienne Roanne défend le projet de mise à 2x3 voies de l'A46 sud et l'aménagement du nœud de Manissieux pour répondre à un besoin de court terme, considérant qu'il doit être accompagné à moyen et long terme d'autres mesures telles qu'un grand contournement, une offre de transports en commun et une meilleure optimisation des voies ferrées et fluviales (pour le transport des personnes et des marchandises). Cette troisième voie serait en effet livrée dans les 6 ans, alors que les contournements obligerait à des décennies de travaux. Cette solution est jugée rapide et à moindre coûts pour la CCI.

Les territoires sont interdépendants : en nord Isère, beaucoup de salariés viennent de la Métropole de Lyon, et inversement. Dans ce territoire de nord Isère, il y a également un fort développement démographique et économique.

Pour revenir sur le mix de solutions, il est précisé que bon nombre d'entreprises se trouvent à coté de gares mais que ces dernières sont mal desservies, ne permettant pas aux salariés d'emprunter ce mode de transport.

Deuxième temps d'échanges avec la salle

Une question est posée par DARLY sur le nombre d'entreprises ayant une connexion au réseau ferré de fret (Marché de gros Lyon-Corbas notamment). L'association rapporte que le trafic de transit est plus important entre Ternay et Corbas, qui serait un trafic du sud et qui pourrait alimenter les zones économiques via un réseau ferré. Une autre intervention du public demande à revenir sur la présentation de la CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne, pour discuter du manque de transports en commun sur le territoire.

Réponse apportée par la CCI : suite à une enquête entreprises d'environ 200 témoignages, une forte majorité exprime une difficulté de déplacement des personnels. Le constat est fait : il y a une grande peine à recruter ou à conserver les salariés à cause des problèmes d'accessibilité. Il est également souligné un problème de transport par le fret, avec un manque de compétitivité de ce secteur ainsi que celui du fluvial. Il est réaffirmé cependant qu'avec les conditions de circulation actuelles et à venir, et dans une vision de court terme, l'élargissement de l'A46 Sud est nécessaire.

Réponse de la Métropole à l'intervention de la CCI : il y a des décisions à prendre qui ne font pas plaisir à tous les territoires. Pour la Métropole, il est préférable de faire des études et d'avoir une vision de long terme plutôt que de court terme, pour éviter de créer de nouvelles voiries.

Réponse d'ASF à l'intervention de la Métropole : ASF ne peut discuter des visions de long terme qui ne concernent pas leur réseau. Néanmoins, un rappel est fait sur la part du trafic de transit dans le trafic global, et que même sans ce trafic de transit, l'A46 Sud serait congestionnée. De plus, il est réexpliqué que l'aménagement de l'A46 Sud constituerait une optimisation d'une infrastructure déjà existante et conçue élargissable dès sa construction, et non d'une infrastructure nouvelle.

Mme Annie Charrière, directrice de la Zone Industrielle de Saint Priest, se dit favorable au projet, et se retrouve dans le discours donné par la CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne. Un employé de chez Renault Trucks, basé dans la zone industrielle de Saint-Priest, est également favorable au projet.

Un avis est émis concernant l'A43 : une alternative qui consisterait à déclasser ce réseau, depuis l'aire de Manissieux jusqu'à Lyon. De plus, l'idée serait de faire de l'aire de Manissieux un parc relais, un pôle d'échanges multimodal.

Réponse de la DREAL : Intégrer un pôle d'échange de mobilités est une illustration des enjeux portés par l'Etat. Le sujet est de faire prospérer les différents modes de transports complémentaires (de fret et voyageurs). L'enjeu des parkings relais et des pôles d'échanges multimodaux est majeur : il faut faire tout ce qui est possible pour développer ces actions. Il est également soulevé un frein à ce développement : celui d'un consensus nécessaire pour le développement des cars, bus, trams et métros. Il est rappelé que l'Etat est favorable mais ne peut le faire seul. Ce souhait est bien indiqué dans le dossier de concertation.

Une demande de précision est faite quant au nombre d'unité concernant les camions, à savoir un camion est égal à 2,5 véhicules.

Réponse des porteurs de projet : cette unité est une norme internationale utilisée dans toutes les études de trafic interurbaines.

Il a été également question du plan du Sytral à horizon 2026 dans lequel rien n'a été programmé pour le territoire du sud est lyonnais. La demande de transports en commun, notamment de prolongement du tram est exprimée.

Réponse de la Métropole : cela ne veut pas dire que d'autres études ne peuvent pas se faire. Il est convenu que pour des études menées sur les années 2022 et 2023, les réalisations ne se feraient pas avant les années 2030. De plus, il est mentionné que les plans rendus publics ne traduisent pas les études qui sont en cours. Une concertation sur les mobilités du territoire va se tenir dans le Val d'Ozon.

Réponse du Maire de Corbas : l'objectif de la commune est de faire pression sur la Métropole et le Sytral pour obtenir des transports en commun, et dans un premier temps d'améliorer les dessertes actuelles. Il y a eu des discussions avec le Sytral fin juillet pour le territoire de Corbas et des zones industrielles, mais il ne faut pas oublier un point important : celui du budget. Les coûts financiers à supporter par les communes seraient colossaux, et cela passe par les impôts.

Une question se pose quant à la garantie de réussite et la pérennité du projet.

Réponse apportée par la DREAL : la garantie est assurée par le fait qu'on se place dans un contrat de concession où ASF se doit de respecter ce contrat. Si l'opportunité du projet est confirmée, il sera demandé à ASF de construire la voirie au regard de l'ensemble des normes, suite à des études plus détaillées que celles effectuées au stade de cette concertation préalable. Par ailleurs, les bénéficiaires escomptés à moyen terme reposent sur des études complètes avec différents tests sur les hypothèses.

Une demande de clarification quant au rôle concret de l'Etat dans la mise en place de nouvelles mobilités sur le territoire de l'agglomération lyonnaise a été formulée.

Réponse de la DREAL : concernant l'agglomération lyonnaise, l'Etat porte notamment le développement du ferroviaire pour le déplacement des voyageurs et du fret. Les ambitions sont fortes, avec un doublement de la part du fret d'ici 2030 avec des engagements financiers de l'Etat. Une programmation des infrastructures de transports est à l'étude au niveau national, avec notamment, d'ici début 2022, des précisions apportées par le Conseil d'Orientations des Infrastructures.

Plus localement, l'Etat participe au portage du premier contournement ferroviaire lyonnais. Des études ont été commandées par le ministère à SNCF Réseau ; elles sont en cours. Dans les prochains mois, un retour sera fait aux habitants pour la présentation de ces études. Il y a une combinaison de projets qui sont aujourd'hui portés par l'Etat. Néanmoins, le grand contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise n'est pas à l'ordre du jour : d'une part, la captation du trafic serait relative, et il est rappelé la démarche de zéro artificialisation nette. Ce projet ne serait donc de retour sur les tables de discussion pas avant 2040.

Une dernière question est posée, celle de l'utilisation d'une voie réservée au covoiturage ou bus express sur l'A46 Sud. Il aurait été mentionné avant le début de la concertation que ce n'était pas possible pour des questions de sécurité liée au nombre d'échangeurs sur l'infrastructure, et d'autre part parce que l'A46 Sud n'est pas une voie entrante dans l'agglomération lyonnaise mais traversante.

Réponse des porteurs de projet : il n'est effectivement pas possible de mettre des bus, c'est-à-dire des moyens de transports avec des personnes debout à cause de la vitesse de circulation. Mais il est tout-à-fait possible de mettre des cars, c'est-à-dire où les voyageurs sont assis. Il est également possible d'envisager une voie réservée au covoiturage. Le nombre d'échangeurs n'est pas un élément compromettant bien qu'il soit à regarder techniquement. Quant à la question de la voie non pénétrante, cela ne constitue pas un argument définitif. Ainsi, il pourrait être imaginé que cela soit fait entre le Boulevard urbain sud et Manissieux. Les études n'ont en tout cas pas été réalisées à ce jour. Il a été rappelé enfin que la troisième voie est un prérequis pour la mise en place d'un dispositif de mobilités partagées.

Conclusion de la réunion par Annie Augier

Rappel de la dernière rencontre qui aura lieu le lundi 27 septembre, sous la forme d'une réunion publique de clôture. Les contributions peuvent être reçues jusqu'au 28 septembre inclus, date de clôture de la concertation.

Conclusion de la réunion par les garants

Encore une fois lors de cette concertation il est remarqué que le sujet du trafic est complexe. Ils notent qu'une demande de vision globale et multimodale a été exprimée ce soir, également par les acteurs économiques du territoire. Les réponses apportées par l'Etat sur son implication dans les mobilités est saluée.