

## Atelier thématique Déplacements

### Simandres, jeudi 9 septembre 2021

#### Intervenants :

- Olivier Murru, DREAL Auvergne Rhône-Alpes
- Thomas Coquerel, Maud Jourdheuil, ASF
- David Dubois, CEREMA
- Valérie Dejour, David Chevalier, Jacques Finetti, garants de la CNDP

13 participants

**Introduction** par Jérôme Lavaux (Iddest) rappelant les modalités du déroulé de cet atelier.

**Monsieur le Maire** accueille le public et souhaite un moment productif de démocratie qui permettra à toutes les voix d'être entendues.

**Garants - David Chevallier** : l'atelier précédent a montré que des expertises s'expriment, se frottent et s'affrontent de manière constructive. L'expression comme l'écoute sont encouragées. Conformément à leur lettre de mission, le sujet doit être élargi, cet atelier y répond pleinement.

#### **Présentation de la thématique Déplacements :**

**ASF** : Cf. support de présentation

Ce thème répond à la demande de la CNDP de ne pas se restreindre au rajout d'une 3<sup>e</sup> voie mais d'élargir le sujet sur "Comment se déplacer aujourd'hui et demain dans les territoires irrigués par l'A46 sud ? ". ASF présente la part de la route / autoroute dans les déplacements en France et plus localement, puis l'évolution en cours des mobilités sur autoroutes (co-voiturage, parcs multimodaux...) en lien avec les ambitions de l'entreprise sur la "route décarbonée".

Un participant demande pourquoi les comptes rendus ne sont pas en ligne. *Il est répondu que le principe d'un compte rendu de 4 pages a été retenu pour correspondre aux attentes des internautes mais que cela nécessite un temps de validation des nombreux intervenants et qu'un malentendu technique est à l'origine du délai de la mise en ligne du compte rendu de la réunion publique de Bron.*

**DREAL Auvergne Rhône-Alpes** : Cf. support de présentation

Olivier Murru présente les différents modes de transport sur l'agglomération lyonnaise en rappelant que la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée fin 2019 vise à tripler la part du vélo avec des appels annuels à projet pour financer les aménagements de voies cyclables portés par les collectivités.

S'agissant du ferroviaire, le réseau est organisé en étoile autour de Lyon permettant les déplacements de la périphérie vers le centre mais peu de périphérie à périphérie. Un plan de modernisation de transport est en cours pour la période 2015-2025 avec 32 opérations (310 M€) sur l'ensemble des branches de l'étoile lyonnaise, visant à augmenter la régularité et la robustesse. Des aménagements de moyen/ long terme 2025-2035, débattus en 2019, visent à permettre une croissance de +40 % de capacité de l'étoile lyonnaise.

Le Lyon-Turin, les travaux du tunnel transfrontalier sont en cours, les études pour les accès français entre le tunnel de base et l'agglomération lyonnaise se poursuivent. Pour le Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), le tronçon nord est déclaré d'utilité publique depuis 2012 et des études d'insertion sur le territoire sont en cours pour le tronçon sud. Plus globalement, la stratégie nationale fret en cours d'élaboration sera présentée le 13 septembre 2021 par le Ministre chargé des transports.

Le fret fluvial fait l'objet lui aussi de travaux et d'études menées par l'Etat avec les collectivités.

A propos du réseau routier, le grand contournement lyonnais n'est pas une priorité de l'Etat pour plusieurs raisons : investissement de plus d'un milliard d'€, consommation de foncier naturel et agricole importante, difficile à concilier avec la stratégie de zéro artificialisation nette. C'est un projet qui est repoussé à long terme.

### **CEREMA : Cf. support de présentation**

Les systèmes de transports collectifs se différencient par le matériel -bus, tram, métro, voitures...-, les infrastructures -rails, routes, autoroutes...- et les modalités de fonctionnement. Pour sélectionner le meilleur système de mobilité, les facteurs/critères à intégrer sont variés et interdépendants : vision court/moyen/long terme, nombre de voyageurs, moyens financiers, choix technologiques...

Est ensuite présenté un retour d'expériences d'aménagements de voies réservées à certains usagers ou certaines catégories de véhicules sur autoroutes ou voies structurantes d'agglomération. Deux grandes familles de voies réservées : celles exclusivement dédiées aux transports en commun et celles aux véhicules à occupation multiple (ces dernières ayant de faibles retours d'expériences).

Interventions de la salle : Un participant fait part de son retour d'expérience personnel sur la M6/M7, qu'il considère "catastrophique". Une autre indique que l'A46 sud étant une "contournante" et non une "pénétrante", la DREAL aurait évoqué l'impossibilité de prévoir une voie réservée. Le CEREMA indique que, sans qu'aucun scénario ne soit arrêté à ce jour, l'aménagement d'une voie réservée reste une hypothèse envisageable pour des usages alternatifs à l'autosolisme comme co-voiturages ou des cars dans lesquels les passagers seraient assis. La DREAL confirme que c'est une opportunité et légalement possible et le projet d'élargissement une opportunité et un pré-requis pour la mise en place d'une voie réservée. Un autre participant s'interroge sur la fluidité d'une troisième voie sans camions mais réservée à d'autres usages. ASF confirme que rien n'interdit réglementairement de voie réservée sur des contournements, les critères sont les trafics, les conditions de rabattement et que la mise en place d'une telle voie pourrait ne pas concerner, si l'opportunité était démontrée, l'intégralité des 20 km existants.

Les participants se répartissent ensuite par table pour traiter successivement des deux sujets. Les échanges sont rapportés par deux volontaires qui interviennent au pupitre en fin de réunion pour mettre en évidence les points prégnants.

### **Rapporteurs sur les transports en commun dans le sud-est lyonnais**

- Le fort développement démographique et économique du territoire doit être pris en compte ; surtout que les perspectives sont croissantes.
- Comme il y a trop peu de transports en commun, exceptée la hausse des transports scolaires, notamment pour aller au centre de la métropole, les habitants sont condamnés à utiliser leur voiture. Ils espèrent voir croître les réseaux de transports en commun, créer des pôles multimodaux (en prolongement de celui de Vénissieux par exemple), en traitant les problématiques propres à chaque échangeur de l'A46 sud.
- Les flux ne se résument pas à la liaison vers Lyon. Des automobilistes du Nord Isère par exemple génèrent de nombreux échanges internes du territoire concerné par A46 sud.
- Avec l'évolution du cadre législatif de la loi LOM, quel poids du territoire dans un "grand" SYTRAL ?
- Pour être avantageuse par rapport la voiture, l'offre de transports en commun doit vraiment soigner la fréquence avec la garantie d'un temps constant pour arriver à son lieu de travail ou son domicile.
- Il est suggéré de mieux associer les entreprises locales pour les aider à mettre en place des offres ou des possibilités de transports en commun
- Des collectivités comme le Pays de l'Ozon prennent des initiatives, exemple de son plan vélo (projet de 40km sécurisés) visant la desserte locale écoles, collèges, équipements sportifs, gares, entreprises.
- Quel budget pour développer les transports en commun ? Globalement un manque d'argent est pointé.

### **Rapporteurs sur les grands contournements**

- Une forte attente partagée d'amélioration des services ferroviaires (fret et passager), avec une offre digne de ce nom qui intègre le développement économique et démographique (passé comme futur) du territoire.

- "Nœud", "concentration" : plein de trafics différents, notamment au nœud de Ternay et Givors, c'est cela qui crée des problèmes réguliers dans l'année et dans la journée et les solutions ne sont pas les mêmes en fonction des trafics.
- Ne pas déconnecter le nœud de Ternay qui est aujourd'hui un "mur".
- La problématique de la gestion de l'eau doit être traitée pour imaginer l'avenir.
- La problématique globale de la grande région lyonnaise : ce qui se fait ou non au centre ou à l'ouest de Lyon à une répercussion sur l'est. Le projet ne concerne donc pas uniquement l'est lyonnais.
- Les participants ont pris note des études et projets portés l'État, en lien avec le maître d'ouvrage SNCF Réseau et les collectivités concernés, concernant notamment le ferroviaire. Ils soutiennent le projet de développement d'un RER à la lyonnaise.
- La circulation est en croissance constante en France et en Europe : circulation estivale, trafic nord-sud ferroviaire et routier, trafic qui vient d'Italie etc. rejoignent l'A7, et passent tous par l'A46.
- A432 : ne pas abandonner ce projet car il pourrait délester de nombreux trafics qui maintiendraient la qualité de vie et atténueraient la pollution de l'air.
- Poids lourds si 2x3 voies : quelles politiques ? Limitation de vitesse ? Interdiction de dépasser ?
- Un enfouissement partiel ne serait-il pas possible sur le nœud de Manissieux ?

Echanges avec la salle : il est regrettable que l'Etat soit absent car l'Etat fait des études mais quand on demande d'avoir ses études à disposition, on ne les a jamais eues, sinon c'est une concertation fermée.

- Les garants font remarquer que l'Etat est bien présent à tous les événements de la concertation pour répondre et échanger sur les différents projets.

**Conclusion** : L'animateur Jérôme Lavaux présente les autres rencontres qui auront lieu dans le cadre de cette concertation.

**ASF** : Maud Jourdeuil remercie le Maire pour son accueil contribuant au bon fonctionnement des échanges. La soirée a été constructive, le diagnostic est partagé et des idées du terrain ont émergé. Les échanges ont permis d'aboutir à des apports concrets issus du terrain. Si le projet se poursuit, on se mobilisera sur ces champs pour répondre au mieux aux attentes exprimées.

**Garants :**

Jacques Finetti souligne la qualité des échanges, l'expression de points de vue différents, voire divergents mais constructifs. Les questions méritent d'être posées conformément aux souhaits des garants.

Valérie Dejour témoigne du réel niveau d'écoute de part et d'autre, l'effort de s'entendre, de s'écouter.

Elle remercie l'Etat (DREAL et SGAR) sur les réponses concrètes notamment sur les projets et les études en cours. Cela favorise la compréhension de la démarche et de la logique de l'Etat.

David Chevallier conclut et met en avant les précisions apportées par l'Etat dont par exemple : l'horizon de long terme du projet A432 sud ; la possibilité d'une voie réservée sur l'A46 Sud ; l'intégration du nœud de Ternay dans la concertation.

D'autres concertations sont en cours sur le tram T9/T10, à venir sur la ZFE (zone à faible émission), qui sont des sujets connexes, le débat du nœud ferroviaire lyonnais, le retour du CFAL sud (dates non encore annoncées).