

Atelier thématique "Nœud de Manissieux"

Saint-Priest, mardi 14 septembre 2021

Intervenants :

- Thomas Coquerel, Maud Jourdheuil, ASF
- Olivier Murru, DREAL Auvergne Rhône-Alpes
- Éric Pertus, Cerema
- Frédéric Besson, SETEC International
- Valérie Dejour, Jacques Finetti, garants de la CNDP

31 participants

Introduction par Jérôme Lavaux (iddest) rappelant les modalités de cet atelier.

Introduction des garants : ils rappellent le cadre de leur lettre de mission qui demande une approche transversale et globale des transports dans l'aire urbaine de Lyon. L'aménagement du nœud de Manissieux est l'un des enjeux essentiels du projet.

Les ateliers permettent des temps de travail plus approfondis, nécessitant d'argumenter les propos et une écoute respective.

Présentation de la thématique « aménagement du nœud de Manissieux » :

ASF : Cf. support de présentation en ligne

L'aménagement du nœud de Manissieux est la composante du projet nécessitant de créer des voies nouvelles ; l'élargissement de l'A46Sud étant majoritairement envisagé dans les emprises existantes. Les enjeux sont significatifs compte tenu de la proximité des riverains et des effets potentiels sur le foncier. Il s'agit d'une infrastructure complexe qui relie deux autoroutes, l'A46 et l'A43. Les congestions sont très importantes en partie dues à sa forme en trèfle qui génère un phénomène autobloquant en particulier aux heures de pointe pour les 200 000 véhicules par jour qui le fréquentent.

Des études préalables ont été réalisées pour définir les principes nécessaires afin d'améliorer la circulation dans ce secteur. L'aménagement viserait à réduire le trafic empruntant le nœud en sortant les mouvements entre l'A46 Sud et l'A43Est. Par ailleurs, il est envisagé de passer ces bretelles à deux voies au regard des enjeux de trafic.

Les études préalables ont abouti à trois variantes proposées à la concertation :

- Variante A : évitement long
- Variante B : évitement court
- Variante C : aménagement compact (aménagement sur place) – variante préférentielle

Par suite d'un bilan des avantages et inconvénients, l'aménagement compact apparaîtrait comme étant la variante préférentielle, l'enjeu étant de limiter au maximum les effets du projet sur son environnement au sens large.

Les aménagements complémentaires sont présentés (rétablissements des chemins existants, aménagement de la RN346 jusqu'à l'échangeur de Mi-Plaine, déplacement des aires de services de Saint-Priest et Manissieux). Si le projet se poursuit, des dispositifs de protections acoustiques, des mesures d'intégration paysagères et de compensations agricoles seront mise en place avec les acteurs du territoire.

CEREMA : Cf. support de présentation en ligne

Le Cerema présente les principes de conception d'une infrastructure telle que l'A46 Sud. La géométrie d'une infrastructure routière tient compte des spécificités du site en limitant les impacts négatifs tout en favorisant les impacts positifs (qualité des eaux, bruit...). Son aménagement dépend de ses usages (nature, volume du trafic...), et répond en premier lieu à un objectif de sécurité des usagers. Les exploitants sont soumis à des règles de conception issues de deux référentiels : l'ICTAAL (Instructions sur les conditions techniques

d'aménagement des autoroutes de liaison -comme l'A46 Sud) et VSA (voies structurantes d'agglomération limitées à 90 ou 110 km/h). Les points communs et différences entre ces deux référentiels sont exposés.

Questions du public :

Intervention de Monsieur le Maire de Saint-Priest qui demande si des élus de la Métropole participe à cette rencontre. *Un représentant des services est présent dans la salle en tant qu'observateur.*

Les participants sont répartis en deux sous-groupes et débattent chacun des deux sujets suivants :

- *La conception des variantes du nœud de Manissieux – animation SETEC*
- *La comparaison multithématiques des variantes (environnement, humain ...) et leurs incidences – avantages /inconvénients – animation ASF*

Rapporteurs sur la conception des variantes du nœud de Manissieux

En préambule, les deux rapporteurs rappellent qu'ils sont opposés à l'aménagement du nœud de Manissieux et qu'ils ne sont pas là pour choisir l'une des variantes proposées.

- Proposition de réduire la vitesse sur le nœud de Manissieux. Concevoir le projet sur une vitesse maximum limitée à 90km/h semble trop élevé et nécessite des courbes de grands rayons très impactantes pour les riverains (bretelles à proximité des habitations).
- Le référentiel VSA associé à une vitesse de 70 km/h sur les bretelles entre A43 Sud et A43 Est impliquerait un aménagement moins contraignant pour les riverains, en éloignant les bretelles des habitations
- Quid d'un passage en souterrain même s'ils sont conscients que les contraintes sont fortes.
- Possibilité de passage en tout aérien pour un contournement.
- Pourquoi ne pas se contenter d'un réaménagement du nœud actuel ?
- Pourquoi ne pas limiter la vitesse à 70 km/h et interdire les poids lourds de doubler entre l'aérodrome de Corbas et le Stade des lumières ?

Rapporteurs sur la comparaison des variantes multithématiques

- La préservation du cadre de vie doit être le critère le plus important (notamment la proximité des habitations et la présence du collège Boris Vian dans le quartier des Marendiers).
- La variante A passerait trop près des habitations et du collège, selon le plan exposé.
- Attention à ne pas opposer les riverains des différents quartiers.
- Concernant les mesures d'impact (bruit, pollution d'air...), les participants insistent sur l'importance de la localisation des capteurs et des moments analysés (heures dans la journée...) : « faire les analyses aux bons endroits, aux bons moments ».
- Volonté de réfléchir ensemble à la mise en place des moyens de réduction des nuisances, bruit, pollution de l'air.
- Saint-Priest faisant partie de la Métropole de Lyon, ce projet leur paraît incohérent avec l'extension de la ZFE (zone à faible émission) en cours.
- Comment détourner le trafic de poids lourds européen : ferroutage, voies fluviales... mais à très court terme comment peut-on faire pour limiter ce trafic de transit. ?
- Importance de la concertation continue au-delà de la période actuelle.
- Le projet sacrifierait des terres agricoles avec le risque d'enclavement de ces zones (risque de devenir des décharges publiques)
- Interférence avec les chemins de délestage et de promenade, des mesures sont à imaginer si le projet se poursuit.
- Prévoir des mesures antibruit le long de l'autoroute au-delà des seuils réglementaires.

- L'aménagement des aires de services de Saint-Priest et Manissieux serait l'opportunité de développer un pôle multimodal (avec ou sans le projet d'aménagement de l'A46 Sud).

Conclusion : l'animateur remercie l'ensemble des participants pour leurs contributions et rappelle les dates des rencontres prévues jusqu'à la clôture de la concertation fin septembre.

ASF : remerciement des experts, participants, rapporteurs et organisateurs. L'atelier confirme que ce sujet est sensible compte tenu de la proximité des habitations et qu'une réelle opposition est exprimée. Cela n'a pas empêché les participants de se projeter dans l'exercice de l'atelier. Si le projet se poursuit, toutes les options seront étudiées : aménagement de l'existant, passages inférieurs... Enfin, les échanges issus de la concertation permettraient de nourrir la conception du projet.

Garants de la CNDP : sont satisfaits de la forte mobilisation à cet atelier. Un effort de pédagogie est nécessaire pour construire les réponses tous ensemble. Mme Dejour note le besoin de dialogue entre les décideurs et les différentes parties prenantes sur des enjeux si complexes.