

## Réunion publique de clôture 27 septembre 2021

### Salle Louise Labé à Saint-Symphorien d'Ozon – Compte rendu succinct

#### Présents en tribune

**Garants de la CNDP** : David Chevallier, Valérie Dejour, Jacques Finetti

**Etat** : Jean Schwander **ASF** : Frédéric Depaep, Maud Jourdheuil

**265 personnes comptabilisées.**

Ouverture de la réunion à 20h02

#### Mot d'accueil

C'est aujourd'hui le 18<sup>e</sup> et dernier rendez-vous de la concertation lancée le 29 juin dernier. Présentation du programme de la soirée avec la succession des différentes interventions.

#### Accueil du Maire de Saint-Symphorien d'Ozon

Bienvenue en remerciant l'importante affluence pour cette concertation. Nous présenterons au cours de la réunion le vœu préparé ce jour en conseil communautaire.

#### Allocution du Sous-Préfet du Rhône Sud

Remerciements au Maire d'accueillir dans cette salle communale. La démocratie est vivante et c'est une bonne chose. Remerciements aux trois garants, avec les excuses du Préfet de région qui suit ce dossier de très près, en portant attention à la transparence, à l'accès aux informations, à la cohérence de ce projet en regard d'autres projets d'infrastructures à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Un grand nombre d'acteurs se sont appropriés cette concertation. L'exercice est réussi pour éclairer l'Etat car il a notamment permis de discuter de l'ensemble des modes de transport et de donner des pistes de travail sur le covoiturage et les transports en commun. A l'issue de la réunion, les suites que l'Etat souhaite donner seront présentées.

#### Restitution de l'atelier Etudiants

Deux étudiantes du Master aménagement, gestion et développement des territoires de l'Université Lyon 3 indiquent que l'atelier a été une manière d'appréhender une concertation publique avec la présentation du projet ; les étudiants se sont prêtés à un jeu de rôles en se répartissant en différents types de participants. Parmi les principaux apports : opportunité du projet et d'une étude d'alternatives avec des transports en commun (TC), du ferroviaire, du covoiturage et la création de parcs relais par exemple.

#### Restitution de l'atelier Déplacements

*Par M. Patin, élu à Communay, délégué au développement durable* : comme rapporteur, il indique les points suivants : ce qui manque c'est une étude globale de tous les moyens de transports, avec les problématiques spécifiques de chacun des échangeurs de la rocade des villages. Quel sera le poids de nos communes dans le Grand Sytral, alors que nous sommes à la frontière de l'Isère... ? Pour une offre concurrentielle, l'offre de transports en commun doit être robuste, en termes de fréquence, de capacité de transport (à l'aller comme au retour, avec des cars ou des trains qui pourraient être à moitié vides et qu'il faudra accepter). Il faut être compétitif en durée et mieux associer les entreprises locales. La communauté de communes du Pays d'Ozon porte un ambitieux projet vélo avec 40 kms de pistes cyclables sécurisées.

Le trafic européen est en constante croissance, les camions en nord sud passent par l'A46sud car ils n'ont pas le choix. Le prolongement de l'A432 ne doit pas être abandonné. Comme automobiliste, sortir de l'A46sud est délicat à cause de la densité des camions. A titre personnel, ce projet ne doit pas faire devenir notre territoire une zone de forte émission.

#### Restitution de l'atelier Trafic

*Par M. Cedelle* : comme rapporteur, il indique les points suivants : ce sujet a été central face aux hypothèses du maître d'ouvrage, les émissions de CO2 annoncées ont par exemple étonné les participants. En préambule, l'introduction du Cerema a éclairé les participants sur les influences des vitesses, les notions de temps, de trajet et de distance. Plus on peut aller loin, plus on va loin. Nous avons enregistré les grandes promesses du projet sur les temps de parcours. La conclusion disant que l'A46 allait réduire les émissions de CO2 nous a paru étrange. L'induction de trafic a été considérée comme négligeable par les porteurs de projet,

vraisemblablement sous-estimée. Pourquoi rajouter des voies alors qu'ici pas grand monde en veut et autour de l'A432, il y a certainement aussi des gens qui n'ont pas envie d'hériter de plus de trafic.

### Restitution de l'atelier variantes / Nœud de Manissieux

*Par M. Alison* : comme rapporteur, il indique les points suivants : les participants étaient opposés au projet mais s'il y avait aménagement du nœud, il faudrait en limiter les impacts. Parmi les pistes, il faut réduire (et contrôler !) la vitesse, avec des mesures simples à mettre en œuvre. Pour l'impact des poids lourds sur le nœud : interdire de doubler entre le stade des Lumières et l'aérodrome de Corbas. Le transit n'a rien à faire à nos portes.

Les mesures d'impact doivent être faites aux bons endroits et aux bons moments, car le bruit et la pollution impactent les riverains, en complément du collègue dont une des variantes se rapproche.

Pour préserver les terres agricoles avec l'exemple du chemin des Cervettes, des suggestions ont été faites : pourquoi ne pas passer en souterrain ou en aérien ? Réfléchir sur des projets d'accompagnement : transport en commun, autres modes de transport... Comment limiter la pollution avec cet aménagement ou pas ?

Sur la comparaison des variantes, les participants n'ont pas accepté de choisir car ils les refusent toutes, ne voulant pas opposer un quartier contre un autre.

Quelle cohérence avec la ZFE (Zone à Faibles Emissions) portée par la Métropole à laquelle Saint-Priest appartient ?

Les participants espèrent un maintien de la concertation pour la suite.

### Echanges avec la salle

*M. Gascon, maire de Saint-Priest* dresse plusieurs constats : il fait remarquer l'absence de M. Kohlhaas, vice-président en charge des transports de la Métropole et sur l'ensemble de la concertation, l'absence du Sytral. Il regrette que la Métropole n'offre pas d'alternatives à ce projet.

Le constat est affligeant, des comptages ont été faits à Saint-Priest : « on n'a pas les mêmes chiffres, nous serions à plus du double de ce qui nous avait été annoncé. On parle de concertation sans chiffres de pollution, de bruit et de mauvais comptages de trafic ». Il demande l'annulation du projet.

*M. Renevier, Président de Fracture* : une lettre a été adressée au Préfet pour commenter cette concertation : le projet se base sur des concepts du passé, avec un manque d'ambitions. Les études de trafic et les chiffres de CO<sub>2</sub> omettent le trafic induit par exemple. L'abandon de l'anneau des sciences n'est pas intégré dans les bases de calcul. Il faut tenir compte des erreurs du passé, il faut un débat multimodal sur l'ensemble de l'aire urbaine. Ce projet ne présente aucune alternative réelle. Fracture a fait plusieurs propositions et regrette que la CNDP ait validé ce projet sur une période d'été si peu favorable. Fracture a tout tenté en faisant des propositions, avec un coup de force à Communay pour réveiller les consciences. Elargir n'est pas adapté à nos besoins. Arrêtons de faire des projets qui n'ont pas de sens.

Une grande vision des mobilités collectives est nécessaire.

*Gilles Grandval conseiller municipal de Saint-Priest et membre de l'association « non au shunt de Manissieux »* : L'ensemble des élus des communes concernées sont opposés au projet, la Métropole est opposée, sur le site internet 86 % des avis sont contre, 2000 signatures de citoyens ont été recueillies par notre association. Il faut ce soir nous annoncer l'abandon du projet.

*Véronique Moreira, élue de la Métropole*, indique que le conseil métropolitain a voté en fin de matinée une délibération qui s'oppose au projet d'A46 sud et la Métropole s'engage à diminuer le trafic routier. Constats : manque de cohérence, exclusion du nœud de Ternay, sous-estimation du trafic de marchandises avec un contournement ferroviaire. Il faut une alternative également pour les voitures individuelles. Le Sytral pourra proposer des lignes expresses, des services de train avec des billets permettant de combiner le train et les transports en commun. Une véritable diminution du transport de marchandises viendra du développement du fret.

*Alice Moreuil, « shifter », rappelle l'engagement de la France à diminuer le CO2 notamment dans le transport avec la signature des accords de Paris. Force est de constater que cela ne diminue pas. L'Etat a fixé une trajectoire qui a dû être corrigée.*

*L'Etat met ce projet en débat, alors qu'il est, selon elle, contraire aux principes fixés. A ceux qui espèrent le grand contournement est, il faut penser aux gens qui habitent à ces endroits. L'enjeu c'est « comment se déplacer autrement ? ».*

*M. Dubos, Vice-président de DARLY et membre de la FNAUT : J'ai participé à tous les débats, concertations et enquêtes publiques, il n'est pas utile de faire un débat pour décider. Je suis contre le report plus loin de ce que nous ne voulons pas chez nous, pas de grand contournement. Je suis favorable à une alternative non encore mentionnée : l'amélioration des circulations et des conditions de vie : du ferroviaire voyageurs et marchandises, comme mentionné lors des discussions NFL (Nœud ferroviaire lyonnais).*

*Quid de passage sur les voies fluviales. Déclassement pour limiter les vitesses.*

*Mattia Scotti, maire de Ternay : Merci de faire allusion à la voie d'eau. Comme maire de Ternay, je suis à côté du Rhône avec 18 millions de tonnes transportées par an, le tiers est utilisé alors que la consommation d'énergie et donc de pollution est 5 fois moindre. L'ordre de grandeur est là. Le fret ferroviaire a été divisé par deux. M. le Préfet, si on veut utiliser ces capacités fluviales, l'Etat doit impulser et faire les études correspondantes.*

*Mme Marguiller, adjointe au Maire de Chaponnay et Vice-présidente de Fracture. Finalement la question est : soit dire non au projet en restant à deux voies, soit dire oui et avoir des bouchons mais sur trois voies. Dans l'est et le sud-est, on nous demande de choisir entre la peste et le choléra. Aucun projet alternatif n'est mis à l'étude, ni routier ni ferroviaire ni la voie d'eau ni transports en commun prévus ici, pourtant nous en avons cruellement besoin (réouverture de la gare de Toussieu et prolongement du tram jusqu'à l'échangeur 15 où convergent de nombreux salariés...). L'Etat a fait le choix de ne pas asseoir autour de la table tous les acteurs concernés.*

*Habitant de Corbas : la 3<sup>e</sup> voie fera que les 2 autres voies seront occupées que par les camions qui seront encore plus nombreux. 80 % des accidents sur cette rocade viennent des poids lourds. Je ne veux pas payer pour les poids lourds étrangers qui polluent notre air (freins, pneus...). Oui au fret de transit, ailleurs, sur une autoroute payante financée par les grands consortiums qui poussent à créer des infrastructures (Vinci, Eiffage, etc.)*

*Responsable de l'association Non au shunt de Manissieux : M. le sous-préfet on ne veut plus de saucissonnage des projets, on veut un Grenelle avec les représentants aussi des départements de l'Ain et de l'Isère, sans parler d'Amazon avec ses 4000 véhicules. Plutôt qu'humiliés nous voulons être écoutés.*

*Jean-Philippe Chone, maire de Communay : la communauté de communes du pays de l'Ozon s'est prononcée ce soir contre l'élargissement de l'A46 à deux fois trois voies. On a besoin de mobilités, prendre en compte nos populations, trouver des solutions sans consommer d'espace. Notre rocade des villages doit continuer à desservir nos territoires, nos activités économiques car il n'y a plus de place au cœur de la métropole. On souhaite un prolongement routier le long de la voie de TGV. Le nombre d'échangeurs sur ce tronçon n'est pas compatible avec un transit international.*

### **Intervention d'ASF** (Cf. Support de présentation en ligne)

Sur la forme, 40 documents ont été mis en ligne sur le site internet et le dispositif a permis à tous de s'informer, via la presse, le site internet, les relais communication des collectivités locales, les réseaux sociaux. La diversité des rencontres (réunions publiques, ateliers thématiques, visites de site, concertations mobiles, plateforme participative en ligne) a permis au plus grand nombre de donner son avis et poser des questions. A son terme, cette importante mobilisation apporte satisfaction aux porteurs de projet.

Sur le fond, parmi les premiers enseignements, il ressort :

- L'expression de craintes sur le bruit et la qualité de l'air notamment sur des secteurs comme ceux du collège Boris Vian, du quartier de Marendiers, ...
- Une vigilance sur les espaces du Parc du fort de Saint-Priest, avec une grande attention sur les chemins et les terrains agricoles ;

- Une attente pour promouvoir les nouvelles mobilités partagées du quotidien.

### Intervention de la DIT (Direction des infrastructures de transport)

La réaction à chaud est périlleuse. Voici quelques impressions comme autorité concédante :

- L'Etat a tenu ses engagements comme porteur de projet, présent pour l'ensemble de la concertation
- L'élargissement, s'il était maintenu ne pourrait répondre à toutes les préoccupations
- 2 thématiques : grand contournement et transit / Multimodal y compris le fret fluvial
- Bruit et qualité de l'air sont des préoccupations portées et des réponses seraient apportées au cas par cas en cas de réalisation du projet
- Nombre de positions convergent sur les parkings de covoiturage, de développement des pôles d'échanges multimodaux, de favoriser les transports en commun et le covoiturage avec les voies réservées, en incluant les préoccupations environnementales sans oublier l'eau pour la mise à niveau des réseaux
- On ne peut nier la pertinence de ce projet. Une des caractéristiques est qu'il n'est pas financé par les collectivités et l'impôt mais par le péage
- Après le bilan des garants, l'Etat prendra sa décision à la fin de l'année.

### Conclusion des garants

*Valérie Dejour* : notre bilan démarrera demain soir, aujourd'hui ce sont les points prégnants :

- Notre présence de garants doit favoriser le bon déroulement au regard des modalités préparées avec les porteurs du projet et validées par la CNDP
- Le cadre doit être adapté au territoire et au contexte : nous avons donc adapté chemin-faisant la démarche comme par exemple les horaires et les intitulés de certains ateliers ou réunion publique.
- La concertation est un droit. Notre rôle de garant doit veiller et assurer l'égalité de traitement des expressions et arguments. Chacun a sa place. Le garant a une approche qualitative et non quantitative des argumentations.
- Dans notre rôle de garant nous n'avons pas à donner d'avis sur le fond du projet
- Il y a eu des évolutions : les maîtres d'ouvrage ont fait l'effort pour apporter certaines précisions même si tout n'est pas parfait. La qualité des documents est à souligner et des informations complémentaires ont été apportées au fil de la concertation
- Dans les ateliers et la concertation mobile, le dialogue et la contribution ont pu voir le jour, avec des supports de qualité qui les ont favorisés
- ASF a été présent à chaque concertation mobile, à tous les ateliers, ce qui n'a pas été le cas pour l'Etat. La DREAL a représenté l'Etat dans les ateliers et a été présente pour une des concertations mobiles. Nous pouvons regretter que le représentant de la DGTIM n'ait pas pu se rendre disponible.
- Les visites en bus ont eu très peu de succès alors que c'était un moyen d'aller à la rencontre des citoyens. Nous en prenons acte.

*Jacques Finetti* : l'étude de trafic est restée un sujet sensible, une expertise a été commandée en complément par la CNDP pour la tester et a confirmé sa robustesse, même si des éléments complémentaires eurent pu être intégrés.

*David Chevallier* : sur ces 18 rendez-vous et lors des 600 avis, de nombreuses expertises ont pu s'exprimer.

- Exemple de la 3<sup>e</sup> voie et sur ce qu'on pourrait y faire, la possibilité de covoiturage et de circulation de cars
- Saucissonnage avec le nœud de Ternay et le grand débat espéré depuis 20 ans sur les mobilités au sens large. Il y a besoin de décisions sur ces sujets
- Prochaine étape : 28 octobre pour la publication du bilan des garants

### Conclusion de M. le Sous-préfet du Rhône sud

J'ai entendu ce soir des oppositions au projet de l'A46sud. Je n'ai même entendu que des oppositions. Cela montre que la démocratie fonctionne.

J'ai entendu l'appel à une réflexion globale sur les transports à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise. Des transferts de compétence ont eu lieu ces dernières années et l'enjeu sera de trouver un consensus entre personnes publiques compétentes pour les projets d'infrastructures, pas seulement routières. Des réflexions intéressantes ont émergé dans le cadre de cette concertation : fret, transports doux, fluvial. Avec des nuances parfois importantes...

4 apports essentiels de cette phase de concertation :

- L'appropriation du sujet par un grand nombre d'acteurs pas forcément présents habituellement. Cela a permis de discuter de l'aménagement, de ses évolutions et de son articulation avec d'autres projets. Des précisions et clarifications ont été apportées sur des sujets parfois techniques. Le travail sur le trafic a pris toute sa place.
- L'amélioration rapide de la mobilité des personnes avec une articulation forte entre Etat et AOM (autorités organisatrices de mobilités) en poursuivant nos réflexions communes. Les problèmes de congestion sont présents, les attentes des citoyens sont fortes. Il faut des réponses rapides et durables. Le projet routier en est une mais insuffisante. Des alternatives à la voiture individuelle ont été citées et l'Etat n'est pas absent de ces réflexions. Par train, par exemple, avec le développement d'un service express métropolitain pour les déplacements vers Lyon (SNCF réseau, collectivités et Région). Pour les déplacements collectifs urbains, avec l'évolution du Sytral pour adapter l'offre notamment dans le sud-est. L'existence des AOM favorisera l'apport de solutions complémentaires. S'agissant du vélo, l'Etat pourrait accompagner des projets comme le plan vélo de la communauté de communes du Pays d'Ozon.
- La mise en avant du fret ferroviaire et fluvial pour diminuer le nombre de poids lourds. Avec le pacte ferroviaire 2018 et la stratégie plus récente du fret ferroviaire avec un objectif de doublement de sa part modale d'ici 2030. Amélioration de la plateforme de Vénissieux, Lyon Turin et combinaison avec le fret fluvial. Si ces projets sont indispensables, ils ne sont pas suffisants. Le projet de grand contournement a été évoqué, les études techniques montrent qu'une éventuelle A432 aurait un effet limité. Avec un tracé neuf de plus de 40 kms, avec de nombreux hectares de terres agricoles alors que l'Etat est engagé sur le ZAN (zéro artificialisation nette), ce projet ne paraît pas pertinent, il est préférable d'agir sur tous les leviers précités.
- L'enjeu de clarifier l'action de l'Etat. L'Etat a été interpellé en réunion publique et les réponses ont été apportées en transparence sur les enjeux spatiaux et temporels. Des précisions sur les études en cours sur le secteur de Givors / Ternay / Chasse ont été apportées en montrant que les sources sont l'A47 plutôt que le nœud de Ternay lui-même. Le Conseil d'orientation des infrastructures se prononcera sur les grands projets sur la base d'un rapport début 2022.

En conclusion l'Etat s'engage à prolonger les réflexions en s'appuyant sur le bilan des garants. Le lien sera créé avec les acteurs du transport, du monde économique, du monde associatif, des collectivités. Si l'opportunité du projet était confirmée, une vigilance environnementale, sur le bruit, l'air, le patrimoine naturel et bâti serait de mise. Les solutions techniques seront étudiées avec les riverains et les élus.

Merci aux garants, aux collectivités, à ASF et aux services de l'Etat.

**La séance est levée à 22h10.**