

ADEC CHAPONNAY

L'Association de Défense de l'Environnement de Chaponnay, créée le 11 février 2002, a pour but de défendre les intérêts des habitants de Chaponnay et de ses environs contre tout projet pouvant nuire à leur environnement et leur cadre de vie. Elle est favorable au développement des modes de transport qui permettront de diminuer notablement la pollution qui actuellement asphyxie nos territoires. L'ADEC est adhérente à la fédération FRACTURE.

CONTACT

VARIGNY Philippe président

ADEC
2 place de la mairie
69970 CHAPONNAY

Adresse E-mail
adec.chaponnay@orange.fr

UN VRAI DEBAT PUBLIC, SINON RIEN

ROLE DE L'A46 SUD

Extraits de l'édito de Monsieur le Préfet de Région dans le dossier de concertation.

« À l'échelle locale, elle constitue pour les habitants de la métropole de Lyon, de l'agglomération viennoise et des communautés de communes du Pays de l'Ozon et de l'Est lyonnais une voie privilégiée pour leurs mobilités du quotidien. À l'échelle régionale, elle est un trait d'union entre les agglomérations grenobloises, stéphanoises et la vallée du Rhône. À l'échelle nationale, elle est une maille du carrefour lyonnais, qui concentre les échanges entre la Méditerranée, les Alpes, le centre de la France et le nord de l'Europe. » et « ... afin de répondre à ces problématiques tout en anticipant une augmentation du trafic dans les prochaines années, l'État et son concessionnaire, Autoroutes du Sud de la France (ASF), portent un projet d'élargissement à 2x3 voies ... ». Le projet d'élargissement de l'A46 Sud à deux fois trois voies est présenté, par Vinci Autoroutes et l'Etat, comme une solution miraculeuse pour régler tous les problèmes d'engorgement routier évoqués dans l'édito. Il est même précisé page 2 du dossier : « Apporter une solution rapide, efficace, finançable et de moindre impact environnemental, comparé à d'autres alternatives, pour améliorer les déplacements dans l'agglomération ». Tout est dit, mais rien n'est démontré.

HISTORIQUE DES ACTIONS DE L'ETAT

Le trafic de transit, qui est une composante importante du trafic routier autour de la Métropole, est de la compétence de l'Etat. Dès les années 90 les services de l'Etat réfléchissaient et

concertaient sur la séparation du trafic de transit du reste du trafic par la réalisation d'un grand contournement autoroutier. L'Etat avait même déjà imaginé deux hypothèses avec un grand contournement à l'ouest (le COL) et un à l'est en prolongeant l'A432, qui n'était pas encore achevée, jusqu'au sud de Vienne (source débat public de 2001, pages 7 à 9 du dossier). La DTA (Directive Territoriale d'Aménagement) de 2006 modifiée 2015 (document opposable) affirme également (pages 16, 26 et 39) la nécessité de cette séparation des trafics. Depuis, à part le débat public de 2001 sur le projet de COL qui a rapidement été abandonné, plus rien. Il y a bien eu une décision ministérielle du 24 octobre 2013 qui demandait de relancer les études pour un grand contournement mais officiellement rien n'a suivi. Bien que le problème de trafic de transit ne soit toujours pas résolu, en décembre 2016 l'Etat autorisait la métropole à déclasser l'axe A6/A7.

Historique des débats publics et autres concertations sur la mobilité

Du débat public de 2001 sur les projets COL/CFAL au débat public de 2019 sur le nœud ferroviaire Lyonnais et en passant par le débat de 2013 sur l'anneau des sciences on peut dire que l'on a débattu (sans parler du VRAL en 2006). Pour les concertations c'est pire avec en 2018 le déclassement A6/A7, en 2019 le métro E, en 2021 le tram T6, le câble entre Lyon et Francheville et même cet automne une « consultation » à venir sur 4 projets de mobilité. Et dans tout cela, pas un débat sur le grand contournement Est, dont l'élargissement de l'A46 sud serait pourtant selon Vinci de « Participer à trouver une solution de franchissement viable par l'est de la métropole de Lyon ». Aujourd'hui on constate que chaque projet est traité dans son coin (A45, anneau des sciences, nœud ferroviaire Lyonnais, nœud de Givors ...), avec plus ou moins de réussite, alors que le rapport dit « DURON » (qui fait autorité en la matière) avait bien identifié l'énergie perdue



autour de tous ces débats sur la mobilité. C'est pourquoi il recommandait dans son rapport de février 2018 (pt 6.3.1 page 75) la réalisation au plus tôt d'un large débat sur l'ensemble des problèmes liés à la mobilité. Un tel débat aurait permis de réunir autour d'une même table l'ensemble des décideurs (Etat, collectivités ...) afin que chacun puisse s'engager dans son domaine de compétence.

A qui profite le morcellement des projets ?

En 2013, l'expertise TTK avait envisagé plusieurs hypothèses pour le trafic de transit. Elles sont d'ailleurs reprises dans le dossier de concertation, notamment pages 26 et 27, mais avec la mention « suspendu » ou en d'autres termes « circulez, il n'y a rien à voir ». Pour mémoire le code de l'environnement prévoit (article L121-18-5 et 121-331-2 la nécessité d'étudier des alternatives au projet initial, ainsi que le code des transports (article L1511-4). Mais une fois de plus on isole les projets pour essayer de les faire accepter par les populations. L'exemple le plus flagrant est l'A432 dont les 2 tronçons ont été réalisés à 10 ans d'intervalle évitant ainsi un débat public. Cela a

également permis de ne pas débattre sur l'aboutissement de l'A432 vers le sud, au-delà de l'A43. Pour l'élargissement de l'A46 sud, une nouvelle fois l'Etat ne s'attaque pas au vrai problème, qui est le trafic de transit, mais essaie de cacher son immobilisme depuis des années par la réalisation d'un élargissement qui serait prévu depuis l'origine. Sauf qu'entre temps, toujours du fait de l'Etat, la rocade des villages est devenue une autoroute Européenne et ce à double titre (E15 axe nord/sud et E70 pour l'axe est/ouest). De fait elle doit répondre aux exigences de performances d'autoroute Européenne signés par la France.

Le dossier du projet bien insuffisant

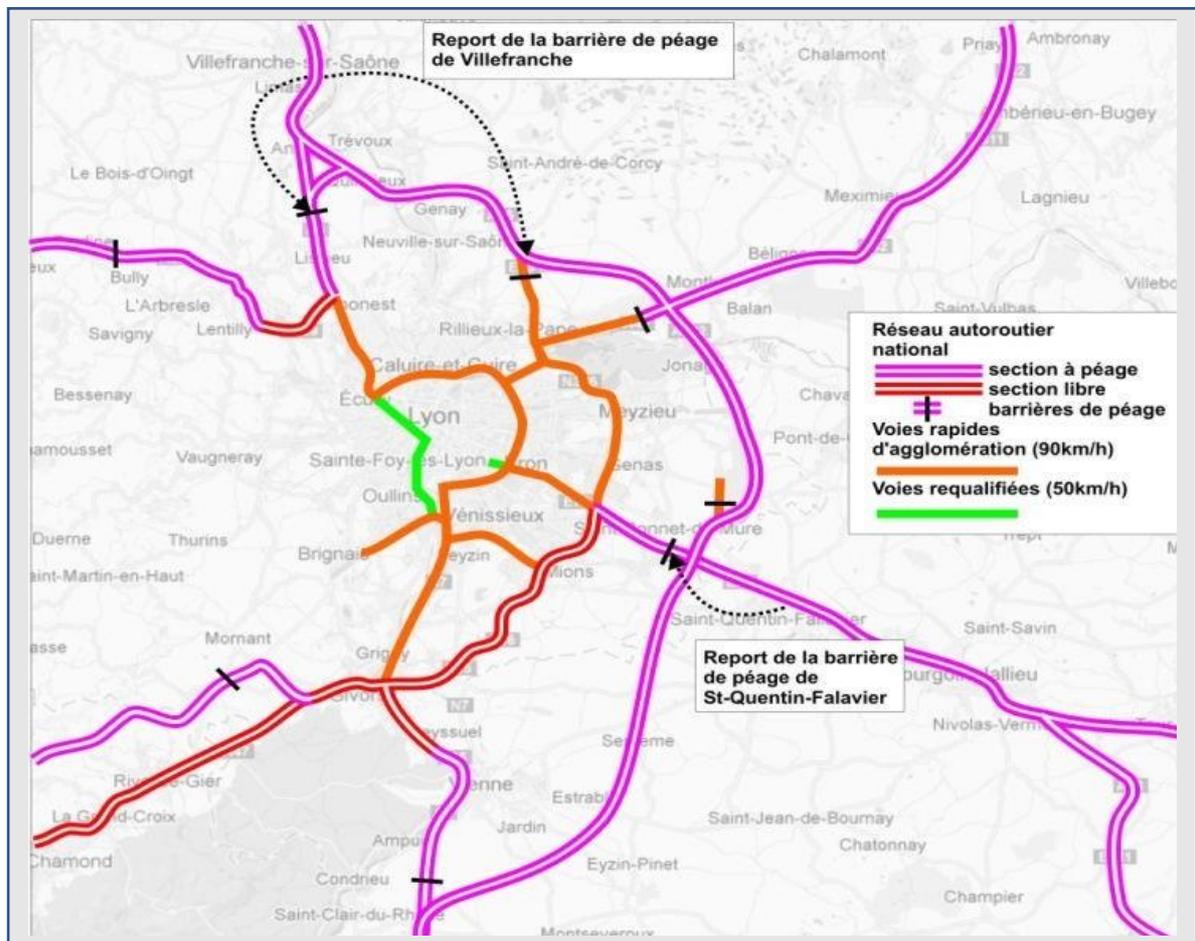
Bien qu'il contienne 139 pages, le dossier de concertation est bien insuffisant pour arriver à justifier ses objectifs. On nous annonce une fluidification du trafic, sachant qu'aujourd'hui l'A46 sud c'est de 55 000 v/j à 100 000 v/j (dont 22 à 31 % de PL) et demain probablement 75 000 à 120 000 v/j alors que de nombreuses études montrent qu'une deux fois trois voies sature à partir de 64 000 v/j et moins de 20 % de PL (A10 à Orléans, A9 à Montpellier, étude SETRA de juillet 2009 ...). Sur le plan de la pollution le dossier n'aborde que 4 polluants (Benzène, NO₂, Pm10 et Pm2,5). Il ne traite pas de l'ozone qui est en augmentation continue et dont une partie trouve son origine dans le trafic routier. Il ne traite pas non plus des particules ultrafines (PUF) dont une publication d'avril 2021 de Santé Publique France affirme que sur les 47 000 décès annuels dus à la pollution, 40 000 seraient dus aux PUF. Enfin pour ce qui concerne la plupart des effets attendus, ils ne sont pas liés à la réalisation du projet. Ainsi l'amélioration du traitement des eaux ou la modernisation de la communication en sont indépendants. La biodiversité sera pénalisée par la réduction des talus et abords de voirie. Enfin le

foncier et le patrimoine ne pourront qu'être pénalisés par la réalisation du projet.



QUE PROPOSONS-NOUS ?

Tout d'abord et avant tout il eut été souhaitable qu'un grand débat multimodal, comme préconisé par le rapport DURON, soit organisé à l'échelle de la Métropole et même au-delà (on a déjà perdu beaucoup de temps). Pour être réalisable il devrait-être organisé par l'Etat (DREAL), sous l'égide de la CNDP, et aborder tous les projets de mobilité et d'infrastructures. Bien préparé, il permettrait de dégager une vision plus précise sur l'évolution des mobilités et notamment pour les années à venir les reports modaux qui pourraient se faire d'un mode à un autre. Néanmoins nous pensons que cela ne suffirait pas pour rendre la majorité des déplacements « faciles ». Nous restons persuadés que la séparation du trafic de transit du reste du trafic est indispensable pour que les autoroutes Européennes retrouvent leur véritable fonctionnalité. Parmi les propositions envisagées, notamment dans le rapport TTK de 2013, la plus performante et logique serait celle qui consiste au prolongement de l'A432 vers le sud de la barrière de péage de Vienne. Comme nous l'avons déjà écrit dans notre cahier d'acteur



n°10 du débat NFL, elle permettrait de capter les 45 000 v/j de transit, de soulager l'A46 sud, de desservir les zones d'activité du nord Isère (Lafayette, Pont-Evêque et la future zone de Oytier-St-Oblas) et de soulager la D75. De plus un déplacement judicieux des barrières de péage permettrait de relier le nord, le sud et l'est sans barrière de péage (voir carte jointe).

CONCLUSION

Comme nous l'avons déjà souligné à plusieurs reprises aux garants et à VINCI, nous pensons que le projet n'aurait pas dû être soumis si tôt à la

concertation car le dossier n'est pas suffisamment **complet** et **objectif**. Il est trop isolé par rapport aux véritables enjeux et nos besoins de mobilité.

Le 21 mars 2018, 12 députés avaient déposé un projet de loi (n°790, qui n'a pas abouti) avec un article unique demandant la suppression de la CNDP. L'une des motivations était que « tout se passe comme si l'ensemble des décisions étaient déjà prises et que le débat public se limitait à porter à connaissance la teneur du dossier ». Depuis 20 ans que notre association existe, et après avoir suivi ou participé à un certain nombre de débats et de concertations, nous nous demandons si ces députés n'avaient pas raison ?