

Contribution d'acteur



APACHE : Autrement Pour les Aménagements des Contournements (routiers et ferroviaires) de l'Habitat de l'Est fait partie de la fédération FRACTURE.

APACHE a pour but de défendre les intérêts des habitants de la Commune de Mions et de ses environs contre tout projet susceptible de porter atteinte à leur environnement.

L'association se veut être une force de propositions et d'interventions en matière :

- de solutions pertinentes à mettre en œuvre concernant tous les flux de circulation des biens et des personnes
- d'aménagement du territoire de l'axe routier, autoroutier, ferroviaire fret, et ferroutage contribuant à l'équilibre de l'agglomération lyonnaise.
- de propositions contre les nuisances liées à l'espace aérien
- et tout aménagement du territoire pouvant nuire au cadre de vie.

CONTACT

Président : Gérard LAROZE
Siège de l'association :
Maison des associations,
7 Allée du château 69780 MIONS

Adresse E-mail :
APACHE.MIONS@gmail.com
Site web :
www.APACHE-MIONS.fr

projet de réaménagement dépassé pour résoudre tous les problèmes de trafic de la métropole lyonnaise

Mensonge par omission :

Si statistiquement les phases de concertation ne modifient qu'à la marge les projets, il ne devrait pas en être de même pour celui-ci. En effet le dossier présenté omet tellement d'éléments primordiaux qu'il ne peut prétendre à poser le problème dans une parfaite impartialité : abandon de l'anneau des Sciences, abandon du grand contournement ouest (COL), transformation à terme des autoroutes A6 et A7 « en boulevard urbain avec l'objectif de passer de 115 000 véhicules par jour aujourd'hui à 50 000 d'ici 2030 sur la portion déclassée » (dossier de Grand Lyon, la Métropole) , la limitation actuelle à 70 km/h n'étant qu'une première étape, sans oublier le boulevard Laurent Bonneval qui devrait passer en zone ZFE .En conséquence la déviation de tout le trafic de transit des 6 autoroutes convergeant vers Lyon sur la seule autoroute A46 sud.

Vu cet accroissement imposé de trafic, même avec une 3^{ème} voie, il y aura autant de bouchons, autant d'accidents et 50% de pollution en plus !! Et aucun projet alternatif n'est présenté, par exemple, un grand contournement autoroutier par l'Ouest ou par l'Est pour absorber le trafic de transit pour le dissocier du trafic local, et ce dernier pourrait être fortement réduit si les transports en commun dans l'est et sud-est devenaient plus efficaces (temps et coût) que le transport individuel. Ce dossier doit être revu pour trouver un scénario plus efficace !

Il est vrai que la commission européenne, le conseil d'état ont mis en demeure l'Etat de réduire la pollution dans plusieurs zones en France dont la ville de Lyon et il faut faire vite car une astreinte monétaire est liée à cette ordonnance. Alors cette solution de troisième voie sur l'A46 Sud tombe à pic même si on sait qu'elle ne résoudra rien. Mais elle ne permet en aucun cas de justifier le report du trafic sur un seul axe avec la pollution qui est liée. Cette pauvre zone Sud-Est a déjà accueilli tout ce que la ville de Lyon ne voulait plus : La prison, les abattoirs, le marché gare aux légumes et aux fleurs ainsi que toutes les zones industrielles polluantes sans oublier les plateformes logistiques dont la métropole a besoin...

Au niveau de cette concertation, que trouve-t-on ?

Beaucoup d'affirmations non étayées et sur lesquelles le mystère est entretenu. Un logiciel MODEL Y qui est la solution miracle pour la simulation sur l'avenir mais impossible de savoir quels chiffres de trafic ont été choisis pour arriver au résultat escompté. On sait qu'ils datent de 2015...TTK, à qui la CNDP a demandé un rapport d'expertise s'est bien aperçu que le lièvre était un peu gros et que par exemple le nombre de véhicules se rapportant au déclassement de la M6/M7 avait été oublié... En rajoutant 15000 véhicules pour ce report, on est loin du compte. Ce nombre représente simplement le nombre de camions que nous avons récupérés en plus et encore...

Nous ne parlerons pas des nouveaux pôles AMAZON, CASINO/ C DISCOUNT, avec leurs flottes rattachées. Nous ne parlerons pas non plus du probable passage du boulevard Laurent Bonnevey en zone ZFE et du renvoi de son trafic sur notre pauvre A46 Sud. Ce n'est pas 3 voies mais 5 qu'il faudra pour pouvoir assumer tous ces véhicules. Déjà avec 100 000 véhicules par jour, on sait que l'on a dépassé le seuil de saturation d'une 2X3 voies. Nous avons de multiples exemples au niveau national qui confirment ce point. En plus l'A46 Sud offre une configuration défavorable. 7 échangeurs, des pentes importantes avec des virages serrés qui créent des ralentissements... Plus de trafic signifie aussi plus d'accidents. Avec un seul axe nord sud lorsque les 3 voies seront complètement bloquées par un camion qui s'est couché sur les 3 voies, quelles seront les solutions de repli ? ...comme c'est déjà le cas, les petites rues de nos villages qui sont inadaptées à une telle utilisation mais qui sont préconisées par les GPS.

Un seul axe pour le trafic local et le trafic de transit, une aberration qui est même notée dans le rapport TTK. Et il ne faut pas compter sur une réduction de trafic.

L'A709 à Montpellier en est une belle illustration avec une augmentation de plus de 10 % du trafic moins de 2 ans après la mise en service.

Une promesse de supprimer les bouchons mais ils sont toujours là.

Comme pour l'A46 Sud, l'induction du trafic a été « oublié ».

Va-t-on renouveler la même bêtise ?



Bouchons et des camions sur 3 voies...

Un axe accidentogène :

Plus de voitures impliquera aussi plus d'accidents et actuellement cette autoroute est déjà dans le top et ce n'est pas le fait de rajouter une troisième voie qui réglera le problème.

Nous avons eu il y a quelques semaines un accident dans la zone trois voies de Mions et l'autoroute était complètement coupée. Un fait similaire s'est produit sur la zone trois voies dans le sens nord sud avant le nœud de Manissieux et ceci avec le même résultat. Lorsque les chicanes seront placées sur l'axe M6/ M7, où sera dévié le trafic dans de telles circonstances ? Dans les petites rues de nos villages une fois de plus. A noter également que l'A46 sud à 2 x 3 voies ce sera deux voies par sens pour les camions. Du fait des nombreux échangeurs les VL et VUL, circulant de fait sur la troisième voie, devront couper deux files de camions pour sortir ou entrer. Ce sera une source de ralentissement et de risques d'accidents supplémentaires.



Vous avez dit sécurité accrue ?

Et la pollution ?

Moins de pollution pour ASF... Le fait de rajouter des voitures et de rajouter une voie sur un axe qui sera toujours saturé va réduire la pollution. C'est bien connu.

L'étude faite par ATMO est intéressante mais elle omet le polluant le plus volatil et le plus nocif qui est bien connu, les particules ultra fines.

On sait les mesurer, ATMO a deux capteurs sur le centre-ville de Lyon depuis 2015 mais on nous répond, pour l'instant il n'existe aucune norme permettant de les classer donc sur un projet d'avenir, on les met de côté...

Pourtant ces particules ultra fines sont la cause de la majorité des cancers liés à la pollution atmosphérique. Pourtant un groupe de travail de la Commission Européenne sur l'environnement et la santé a été créé pour élaborer et discuter de nouvelles lignes directrices européennes pour la mesure des particules ultrafines. Dans ce contexte, un projet UFIPOLNET (Ultrafine particle size distributions in air pollution monitoring networks) a été réalisé

(12/2004 – 03/2008). L'objectif du projet a été de développer un nouvel instrument pour une surveillance de routine à long terme de la concentration en nombre et des tailles de particules ultrafines dans l'air urbain.

ATMO a même publié un fascicule « STRATEGIE « PARTICULES ULTRAFINES » POUR LA REGION HAUTS-DE-FRANCE » et qui montre que ce sujet est connu et évalué comme étant très important. Les capteurs existent, pourquoi ne pas faire des mesures comparatives permettant de voir où nous en sommes...

Trop risqué pour le projet défendu par Vinci ?

A noter aussi que l'étude d'ATMO est aussi faite sur des évolutions de trafic qui sont obsolètes.

Le trafic augmente d'année en année.

Les émissions de CO² doivent être réduites mais sur le sud est lyonnais, elles vont augmenter avec l'augmentation de la circulation.



A MIONS comme dans toutes les communes que touche ce projet, mairie, associations et habitants sont contre.

Des points oubliés

La réalisation du shunt de Manissieux va détruire une zone préservée. La réalisation de ce shunt va impliquer un déménagement des deux aires d'autoroute sur l'A43 ainsi que les stations-service qui y sont implantées. Cette étude ne figure pas dans le dossier de la concertation alors que dans le code de l'environnement (Art 122-1) il est dit que toutes composantes du projet devraient être prises en compte. En outre le nœud de Ternay devrait faire partie du projet.

Et les solutions alternatives ?

Rien sur le contournement Ouest (COL), pourtant le seul projet cité au SCOT, oublié l'anneau des sciences et les promesses du préfet qui disait qu'il n'y aurait pas de déclassement de l'A6 A7 tant que l'ensemble des alternatives ne seraient pas réalisées. Pas d'étude pour un prolongement de l'A432 au sud de Vienne.

Les transports en commun sur le Sud-Est ? Oubliés aussi.

Ce n'est pas la réduction envisagée par la Métropole, du nombre de places du parking relais de Vénissieux qui va arranger les choses...

Le stade privé de Décines est mieux desservi que nos communes.

Quant aux pistes cyclables, oubliées aussi. Pour aller à Lyon, si vous avez une âme de cascadeur, vous pouvez prendre votre vélo pour affronter la zone industrielle et ses poids lourds qui démarrent le matin avec leurs fumées désastreuses pour la santé...

A Corbas, Mions et Saint-Priest, nous sommes pourtant bien dans une partie de la Métropole...



Prolongement A432 jusqu'à A7, Infographie Le Progrès

Concertation fair play ?

Les garants nous ont avertis, toute personne peut émettre un avis et tous les avis émis ont le même poids... On a vu lors de cette concertation, des choses ubuesques. Un chapiteau planté sur l'aire de l'A46 Sud à Communay avec des jeunes filles recrutées pour l'occasion, qui sont allées à la rencontre des touristes qui venaient de passer 45 minutes dans les bouchons en leur demandant ce qu'ils pensaient de l'ajout d'une troisième voie et de l'écrire sur une carte T.

Pour la plupart des personnes questionnées, sans connaître le fond du dossier, la cause est entendue et cette idée de 3^{ème} voie est excellente. Il y a bien une personne qui a dit : « Difficile de me prononcer dans la mesure où je ne connais pas les répercussions sur l'environnement et sur les riverains ... »

Alors est-ce que ces avis ont la même pertinence que ceux des riverains qui connaissent parfaitement le dossier et son étude très orientée, et qui vont devoir endurer les contraintes d'une décision prise par avance ?

Un chiffrage qui remet tout en cause

Le chiffrage que vient de réaliser la municipalité de Saint-Priest avec un contrôle par huissier, vient conforter l'impression que nous avons depuis le début. **Une moyenne de 160 000 véhicules par jour avec une pointe à plus de 210 000 sur le tronçon nord de l'A46 S.**

On est bien loin des chiffres qui datent de 2015 et qui ont été pris en compte dans l'étude de la concertation.

Et encore à ces mesures doivent être rajouté le flux occasionné par la déclassification de l'A6/A7.

Cela signifie que tout est faux, les taux de saturation, l'étude d'environnement, tout est à reprendre avec les vrais chiffres.

La preuve n'est plus à faire, les trois voies qu'envisagent l'état et Vinci seront saturées.

CONCLUSION

Une concertation basée sur des données trafics fortement erronés qui faussent complètement toutes les simulations de flux de circulation et les études sur la pollution.

On est loin d'un débat démocratique où l'accès aux informations de base ne nous a pas été permis.

Quels sont les **chiffres** qui ont été donnés à MODEL Y pour réaliser la simulation ?

On va rajouter sur cette A46 Sud environ la moitié du trafic qui bloque l'A6/A7 soit environ 50000 véhicules et on nous dit, avec 3 voies c'est miraculeux, plus de bouchons.

Les mêmes ont dit la même chose à Montpellier avec le résultat que l'on connaît.

Avec le comptage fait par la municipalité de Saint-Priest et l'ajout du report A6/A7, la saturation sur 3 voies est certaine alors il faut revoir cette copie !

Le fardeau commence à être bien trop lourd pour le sud-est lyonnais qui devient la poubelle de la métropole. C'est propre à Lyon, on ne partage pas les nuisances mais on les concentre dans un secteur.

Il y a quelques années, les routes de Perrache marquaient la frontière entre la zone riche et la zone défavorisée de Lyon avec à l'est, la prison, les marchés gare et les abattoirs... Cela ne vous rappelle rien ?

L'injustice ressentie par le Sud Est lyonnais est à son comble et il ne faut surtout pas en rajouter...