



■ Communay, le 26 novembre 2016 : opération escargot sur l'A46 sud organisée par le collectif Fracture, pour protester contre les conséquences du déclassement de l'A6-A7. Photo archives Maxime JEGAT

EST LYONNAIS DÉPLACEMENTS

Pollution, contournements, trafic : l'Est de l'agglomération refuse de trinquer

Devant plus de 600 personnes, le président de la Métropole, David Kimelfeld, a tenté d'apaiser les craintes des habitants et des associations hier soir à Solaize. Pas gagné.

Ils se sont rapprochés. Mais ils sont encore loin d'être sur la même ligne. Cette réunion était en tout cas inédite, sur la forme et le fond. Jeudi soir, à Solaize, sur la même estrade, le président de la Métropole, David Kimelfeld, son vice-président chargé des Déplacements, Jean-Luc Da Passano, face aux représentants de la fédération Fracture qui ferraille contre les contournements, routier et ferroviaire, de l'Est lyonnais : le tout devant plus de 600 personnes et un copieux parterre d'élus, maires et parlementaires. Un débat, des points de vue différents. Et un éclairage singulier sur les projets qui vont structurer l'Est lyonnais dans les prochaines années.

Avec, comme point de départ, le déclassement de l'A6-A7 dans la traversée de Lyon. Et sa conséquence : Où faire passer le trafic de transit qui n'aura plus le droit de s'agglutiner entre Écully et Pierre-Bénite ? En attendant le bouclage du périphérique (l'Anneau des sciences), il faut passer à l'Est, semble dire la Métropole. Mais par phases. D'abord, les camions, environ 2 500 poids lourds qui se reporteront sur

CFAL : sur la même longueur d'ondes ?

Depuis plus de dix ans, le collectif Fracture dénonce le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) dont le fuseau Sud (entre Saint-Pierre/Toussieu et Givors), défini en 2009, semble au point mort. La fédération demande à l'État et à SNCF Réseau d'adosser ce tracé beaucoup plus à l'Est, sur la ligne à grande vitesse (LGV).

Le Grand Lyon était sur la même ligne, la Métropole aussi a rappelé son président qui doit rencontrer le préfet le 23 février pour faire le point sur ce dossier.

les voiries de A46 Sud, saturée aujourd'hui, mais qui sera élargie à trois voies. Et l'A432, aujourd'hui sous-utilisée car payante.

« Comment va-t-on gérer ce nouveau flux de camions, dangereux et polluants ? » interroge Gilbert Barnachon, vice-président de Fracture, tandis que Gilles Renévier, le président, renomme l'A46, « autoroute des particules », en référence à une pollution qui va s'aggraver. « Mais c'est déjà intenable », reconnaît Jean-Luc Da Passano qui évoque « un mur de poids lourds sur la voie de droite ». D'où la nécessité d'élargir cet axe, « et, là-dessus, il n'y a pas de débat avec le concessionnaire », précise David Kimelfeld, annonçant un « outil juridique » pour contraindre les transporteurs à utiliser l'itinéraire retenu par les collectivités. Dans la salle, on demande à

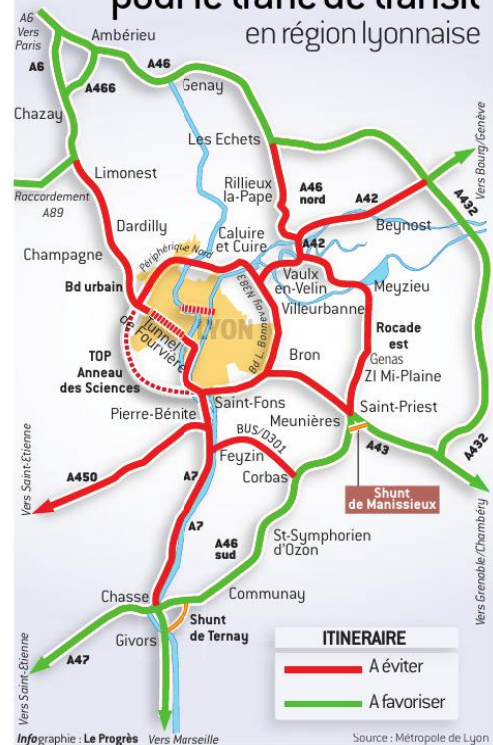
“ Aujourd'hui, l'A46 Sud, c'est une catastrophe. On est là pour améliorer la situation ”

Jean-Luc Da Passano, vice-président de la Métropole chargé des déplacements

voir et on renvoie à la question de l'équilibre : « Il y a deux France, celle des privilégiés à l'Ouest et celle des nuisances, à l'Est », affirme l'ancien maire de Toussieu, sous des applaudissements nourris.

« Le déclassement de l'A6-A7 est une bonne chose. Pas uniquement pour Lyon, mais pour l'ensemble de l'agglomération », promet Jean-Luc Da Passano. « Il ne faut

les itinéraires privilégiés pour le trafic de transit en région lyonnaise



Infographie : Le Progrès Vers Marseille

Source : Métropole de Lyon

pas se tromper de combat : on travaille tous pour l'intérêt général », assure le président de la Métropole, avant de confier qu'on doit avoir une vision d'ensemble.

« Aussi dans l'Est lyonnais », M. T. À SUIVRE Retrouvez dans nos éditions de samedi, les réactions, le détail précis de certaines propositions...