

LA GAZETTE D'APACHE

FEVRIER 2023



Autrement Pour les Aménagements, les Contournements de l'Habitat de l'Est Lyonnais



Comme annoncé précédemment, cette année va être importante pour nos projets et comme vous allez pouvoir le lire dans cette gazette, les choses évoluent vite en ce début d'année.

Au niveau du routier, les choses sont sur la bonne voie, au niveau du transport ferroviaire, c'est plus difficile.

Il va falloir être vigilants et rester mobilisés pour défendre notre cadre de vie.

Comme toujours, nous avons besoin d'adhérents pour être représentatifs de notre commune et encore une fois, merci de parler de notre action autour de vous.

CONCERTATION SNCF RÉSEAU POUR LA 2 FOIS 2 VOIES SUR LA LIGNE HISTORIQUE :

Le 6 février, nous avons été conviés à assister à une réunion avec SNCF réseau qui nous a présenté son projet sur la voie historique.

Ce projet va principalement toucher les habitants du nord de la commune mais pas que dans la mesure où à terme, le CFAL Nord va venir se raccorder sur la ligne historique avec le passage de trains de fret contenant des matières dangereuses et ceci à proximité de zones urbanisées. C'est ce que nous combattons depuis 20 ans avec le projet CFAL Sud court qui passerait à 500 m de la croix Rouge, au milieu de la vallée de l'Ozon.

La motivation affichée de cette 2 X 2 voies est la réalisation d'une connexion voyageurs performante avec le passage de TGV dont la ligne Lyon Turin, du RER à la lyonnaise avec une liaison chaque ¼ d'heure avec la gare de La Part Dieu aux heures de pointe (dans la mesure où on trouvera des trains et des conducteurs), mais aussi le passage de trains de fret qui rejoindront la gare de Sibelin et de cela, on n'en veut pas. Nous sommes pour la réduction du transport des matières dangereuses par la route mais pour le passage du fret sur des voies ferrées qui ne passent pas en zone urbanisée.

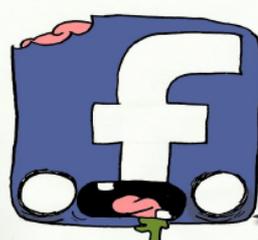
La réalisation du CFAL est prévue pour 2035 et il faut à tout prix que le CFAL Sud avec un tracé le long de la ligne LGV et un raccordement au sud de Vienne soient faits comme nous le demandons depuis 2002...

Amis Miolands, cette concertation va se faire avec une réunion publique à Mions au printemps et des ateliers pour discuter des cas particuliers. SNCF réseau informera les riverains de la tenue de cette concertation avec des bulletins distribués dans les boîtes aux lettres.

Il va falloir une nouvelle fois se faire entendre et participer activement aux débats. Pour les habitants riverains avec la voie de chemin de fer, suivant la version de tracé choisie (il y en a deux), ce pourra être une expropriation si l'extension se fait côté sud de la voie actuelle, ou une augmentation notable des nuisances sonores et vibratoires si l'extension se fait côté nord.

Dans tous les cas, il y aurait une augmentation des risques dans cette zone.

Les travaux seront conséquents avec destruction et reconstruction de la passerelle et du pont de la gare de Saint Priest, et suivant la variante choisie, destruction et reconstruction du pont de Mions, possible impact sur les habitations et les bâtiments des sociétés riveraines...



Nous avons ré-ouvert le site FACEBOOK-APACHE lors de l'organisation du concert Mister MATT en septembre 2022. Nous avons du mal à le faire vivre. Il nous faudrait trouver quelqu'un d'efficace qui puisse nous aider afin que ce site soit un vecteur d'information et d'échange avec les Miolands.

Si cette tâche vous intéresse, merci de prendre contact avec nous par email à **apache.mions@gmail.com**. *Merci d'avance !*

Financement de l'élargissement de l'A46 Sud :

Lors de la concertation de l'an passé, c'est une des questions que nous avons posée à la CNDP (Conseil National du Débat Public).

Comment l'Etat envisage de financer les travaux de l'A46 Sud ?

Suivant les règles de la CNDP, toute question devait avoir une réponse à l'issue de la concertation et celle-ci n'en a pas eue comme noté dans la conclusion du rapport. BIZARRE...

Cette question n'était pas innocente car nous savions que l'idée était que l'Etat permette à ASF d'augmenter les péages sur l'ensemble de son réseau comme indiqué dans le rapport du CIO (conseil d'orientation des infrastructures) qui vient de paraître.

« Le coût est estimé à 250 M€. La réalisation des travaux est envisagée dans le cadre de la concession ASF, sans mise à péage de la section mais en augmentant les péages sur le reste du réseau. »

Nous savions que cette pratique n'était pas acceptable juridiquement et elle faisait partie des actions que nous pen-

sions attaquer en justice mais bonne nouvelle, nous n'en aurons sûrement pas besoin

L'Etat et ASF ont pratiqué ce même type de financement sur la réalisation de la rocade de Montpellier et la réponse du conseil d'Etat est tombée le 27 janvier 2023 :

« En mettant, par la hausse tarifaire litigieuse, à la charge de l'ensemble des usagers de la totalité des 2 714 km du réseau autoroutier concédé à la société ASF le financement des travaux de réalisation d'un tronçon de 6,2 km destiné au contournement ouest de Montpellier dépourvu de péage, la disposition tarifaire attaquée méconnaît la règle de proportionnalité entre le montant du tarif et la valeur du service rendu. » ...

« Décide : Article 1er : L'article 25.2 du cahier des charges annexé à la convention conclue le 10 janvier 1992 entre l'Etat et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, dans sa rédaction issue de son dix-huitième avenant, est annulé en tant qu'il stipule que : " Pour les exercices 2023 à 2026, l'évolution des tarifs de péages (H.T.) applicable aux véhicules de la classe 1 fixée au présent article est majorée chaque année de 0,264% ". Le décret du 28 janvier 2022 est annulé en tant qu'il approuve cette disposition. »

La concertation ? C'est partie :

Suite au changement de préfet (nouvelle préfète : Fabienne BUCCIO), la concertation annoncée par le ministre a pris du retard. Nous aurons une rencontre avec la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) fin février pour en savoir un peu plus sur les modalités.

Aux dernières nouvelles, le démarrage est annoncé pour mi-mars avec une réunion du comité de pilotage dirigée par la préfète à qui le ministre a envoyé une lettre de mission mi-janvier.

La DREAL est mandatée pour organiser des ateliers à thèmes avec les différents acteurs dont APACHE. Le ministre devrait venir pour faire un premier point avant l'été, l'objectif étant de tirer les conclusions fin septembre.

Un calendrier très serré dans la mesure où il a pris déjà beaucoup de retard.

Un point important, pendant ce temps, les études concernant l'élargissement de l'A46 Sud sont suspendues.

Alors quelles solutions pour résoudre notre problème de trafic ?

Si on ne fait rien, on va se retrouver comme à l'ouest de Lyon où les routes sont saturées aux heures de pointe.

Pour APACHE, il faut séparer le flux local du flux de transit et donc prolonger l'A432 jusqu'au sud de Vienne voire plus pour résoudre les problèmes d'encombrement de notre ex « Rocade des villages ».

Ce choix est aussi partagé avec la municipalité de MIONS.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) prend position dans son rapport : il souligne que le projet offrirait une option alternative à un grand contournement autoroutier par prolongation d'A432 et suggère que s'il y a abandon de cette dernière hypothèse, elle soit clarifiée. Les projets de massification des transports collectifs envisagés par la métropole de Lyon méritent d'être étroitement articulés avec le réaménagement de l'A46 Sud et l'opportunité de prévoir des voies réservées sur cette dernière devrait être examinée pour limiter l'offre gratuite supplémentaire pour des déplacements autosolistes.

La position de FRACTURE a aussi évolué et répond à l'Etat, si vous devez faire une autoroute, alors prolongez l'A432 jusqu'au sud de Vienne. Ceci constituerait une solution pour le trafic de transit.

Lors de la réunion en préfecture en novembre 2022, le ministre des transports Clément Beaune s'est engagé à

stopper toutes les études et à engager une concertation sur l'ensemble des mobilités sur le sud-est lyonnais.

La lettre qu'il a envoyée à la préfète du Rhône va dans ce sens et nous devrions savoir rapidement comment vont s'engager les échanges.

Depuis le mois de novembre, nous avons compris que la position de l'Etat avait changé et la fermeté affichée par le représentant du préfet lors de la conclusion de la concertation pour le rejet de la prolongation de l'A432 semble ne plus être de mise.

Au niveau du flux local, beaucoup de mesures peuvent permettre de réduire ce trafic tel que l'augmentation des dessertes en transports en commun (bus, rail, fluvial...), la création de voies cyclables en site dédié, la favorisation du covoiturage et du travail à distance, le passage du fret sur le rail...aideront à réduire le trafic et donc la pollution mais cela ne suffira pas si une solution en parallèle n'est pas créée pour le trafic de transit.

C'est cette position que nous défendrons lors des prochaines réunions que nous allons avoir dans le cadre de la concertation ministérielle.

