AUTOROUTE LA BOISSE LES ECHETS :

OPPOSITION AU PROJET PAR LA MAIRIE DE TRAMOYES

Monsieur Henri MERCANTI
Maire de TRAMOYES
19, Rue du Marquis de Sallmard,
01390 - TRAMOYES

Monsieur le Commissaire enquêteur

Lyon, le 8 juin 2006

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Dans le cadre du programme consistant à créer une liaison autoroutière nouvelle d'une longueur d'environ 12 kms, entre les autoroutes A 46 Nord (Anse-Lyon), A 42 (Lyon-Bourg-en-Bresse-Genève) et **A 432** (La Boisse-Aéroport St-Exupéry-Saint-Laurent-de-Mure), la Commune de TRAMOYES entend faire part de ses observations à propos de l'enquête publique portant sur le projet de prolongation de l'autoroute A 432, entre les Echets et La Boisse.

La Commune de TRAMOYES entend, par la présente, démontrer l'absence d'utilité publique du projet de barreau autoroutier **(I) ;** elle entend aussi faire valoir ses propositions au cas où cet aménagement autoroutier serait malgré tout retenu **(II).**

I - L'ABSENCE D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CREATION DU BARREAU AUTOROUTIER

A – LE PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE EST MANIFESTEMENT INSUFFISANT

Ces insuffisances se manifestent au niveau :

a – du choix de la localisation de l'opération

Est ici mis en cause le choix du tracé.

Le choix du tracé s'est effectué en ne tenant compte que des impacts agricole, financier et paysager, sans prendre en considération le fait que la variante Sud, en contrebas des voies ferrées, serait moins nuisible, en termes de bruit pour les habitants de la Commune de TRAMOYES, en raison de l'effet de masse apporté par la L.G.V.

Par ailleurs, on regrettera que les ouvrages de franchissement prévus au projet (ouvrage sur l'A 46 Nord et sur la R.N.83 par exemple) ou de rétablissement des voiries locales n'aient pas été pris en compte dans le chiffrage de la variante Nord, faussant ainsi l'analyse comparative en termes de coût.

En outre, dans la présentation des avantages de la variante Nord par rapport à la variante Sud, il apparaît que les réservations d'emprises foncières ont été effectuées pour le compte de l'Etat dès le PIG de 1995 sur le tracé de la variante Nord alors que les études d'APS (études des deux variantes) ont été réalisées entre 1995 et 1997.

Ces manques faussent l'analyse comparative des deux variantes présentées dans les pages précédentes et laissent à penser que la variante Nord a toujours été celle ayant les faveurs des services de l'Etat, la variante Sud n'étant qu'une variante « alibi ».

b– Au niveau de la prise en compte des nuisances générées par l 'opération et leur compensation

1. – le projet a sous-estimé les nuisances acoustiques en raison des méthodes utilisées

1-1 -Les mesures *in situ* n'ont pas été conduites selon une méthode rigoureuse.

Les mesures ***in situ*** de caractérisation de la situation actuelle ont été effectuées sur la Commune de TRAMOYES sur une période de vingt-quatre heures en deux points de mesures :

- L'extrémité Sud de la Rue des Pins
- Lieu dit « le Port »

Or, aucune indication n'est apportée sur le matériel de mesure utilisé (date de dernière vérification périodique, classe de précision du matériel de mesure, conformité de l'appartenance à la classe de précision dudit matériel, calibrage en début et fin de mesure…).

Les deux mesures litigieuses ont été réalisées au rez-de-chaussée, d'où une atténuation des niveaux sonores maximale due à l'absorption par le sol (propagation rasante sur une grande distance).

Compte tenu de la typologie de l'habitat (majoritairement en R+1), les règles de l'art recommandaient d'effectuer la mesure au niveau du premier étage. Dans ces conditions, on peut en déduire que le choix des points de mesure n'était pas le plus pertinent.

Les mesures ont été réalisées pendant vingt-quatre heures entre le 11 décembre 2002 et le 14 décembre 2002. Or, durant cette période, les conditions météorologiques, relevées à la station de Lyon-Bron (§ 2.3.6.1, page E 187), font état d'un vent soufflant majoritairement de secteur Nord, c'est-à-dire dans le sens contraire à la propagation du son depuis la source de bruit principal relevée (L.G.V.) et les habitations.

Cela est du reste confirmé par la classe météorologique U3T2 de la norme NF S 31-085 « *atténuation assez forte correspondant à des rayons acoustiques remontants : situation défavorable* ».

L'étude relève, par ailleurs, (page E 64) que :

- la météorologie est représentative d'une situation moyenne en 2002,
- l'emplacement des points de mesure a été établi afin d'être le plus représentatif possible dans le temps et l'espace.

Cela est faux, puisque sur le secteur de la Commune de TRAMOYES, ce sont des vents de secteur Sud qui sont dominants.

A ce titre, on peut notamment s'appuyer sur les statistiques de répartition des décollages à l'aéroport de Saint-Exupéry pour étayer cet argument.

Ainsi, d'octobre à décembre 2002, c'est-à-dire sur une période de trois mois englobant celle des mesures, 56,5% des décollages/atterrissages se sont déroulés face au Sud, c'est-à-dire par vent de sud.

La période limitée de deux mesures de vingt-quatre heures ne peut donc correctement rendre compte de la variabilité des niveaux sonores dans le temps (influence de la météo), notamment pour des points de mesures situés entre 350 et 700 mètres de la source sonore principale (L.G.V.).

De surcroît, dans l'ouvrage intitulé « *Bruit et Etude Routières - Manuel du Chef de Projet* », édité par le CERTU et le SETRA en octobre 2001, il est précisé page 127, qu'à une distance de 300 mètres et plus d'une infrastructure de transports terrestres, l'amplitude de variation des niveaux sonores est comprise entre 5 et 10 dB (A), pour des conditions de propagation favorables (renforcement du niveau sonore, notamment par vent portant, de la source de bruit vers les habitations) et peut aller jusqu'à des atténuations de 15 dB (A) par conditions défavorables sous les effets conjugués du vent (direction et vitesse) et de la variation du gradient de température entre le jour et la nuit.

Dans ces conditions, comme on le formulera par ailleurs, la Commune de TRAMOYES estime tout à fait indispensable de refaire une campagne de mesures acoustiques *in situ* sur une plus grande période de mesure, afin d'apprécier les variations des niveaux sonores mesurés.

1-2 -La méthode retenue sous-estime les émissions sonores autoroutières.

La méthode utilisée pour la modélisation du bruit des infrastructures de transports terrestres est la Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit (méthode connue sous le nom de NMPB 96 publiée en 1997 et qui est depuis normalisée : norme XPS 31-133 d'avril 2001).

Le logiciel MITHRA utilisé intègre bien cette méthode, à la réserve près que le spectre d'émission sonore de ce logiciel, pour le bruit routier, ne correspond pas au spectre d'émission sonore du bruit routier défini dans la NMPB 96. L'utilisation du spectre du logiciel MITHRA, au lieu du spectre préconisé, conduit à sous-estimer d'environ 1 dB(A), l'émission sonore autoroutière et n'est donc pas conforme aux exigences de la réglementation en vigueur.

La vérification de la représentativité du modèle MITHRA (comparaison des résultats de mesures avec ceux de calculs) montre que le dit modèle donne des résultats inférieurs de 2 à 3 dB(A), le jour et de 3,5 à 7 dB(A) la nuit à ceux mesurés. Dans l'analyse, cela est attribué au trafic sur les voiries locales non prises en compte.

Cet argument n'est absolument pas recevable car :

- **d'une part, les deux points de mesure ont été effectués sur une façade directement exposée à la L.G.V., donc masquée**

partiellement ou totalement de la voirie locale (rue du Mont Rozier et rue des Pins),

- **d'autre part, ces deux rues supportent un trafic de desserte locale très faible (moins de 50 véh/heure en journée, trafic quasi nul la nuit) roulant à faible vitesse.**

Par conséquent, on peut donc penser que le modèle MITHRA sous-estime les niveaux sonores de la LGV en situation actuelle et sous-estimera donc l'impact sonore de l'A 432 seule de :
- **2 à 3 dB(A) le jour,**
- **3,5 à 7 dB(A) la nuit.**

Rappelons qu'à la page 58 du Manuel du Chef de Projet pour les études acoustiques routières, la précision admissible est de = 2 dB(A).

Le modèle MITHRA, retenu pour caractériser l'impact acoustique de l'A 432, est donc manifestement en dehors de cette fourchette et sous-estime de manière manifeste, les contributions sonores futures (A 432 et/ou L.G.V.). Dans ces conditions, l'argumentaire développé au paragraphe 6.3.2 page E 133, quant à la conformité réglementaire du projet, n'est donc pas recevable en l'état du projet et de la réglementation.

Dès lors, il apparaît évident de reprendre l'étude acoustique en vérifiant la représentativité du modèle MITHRA sur la base d'une comparaison avec des résultats de mesures de plus longue durée et d'adapter les paramètres du modèle MITHRA, en conséquence, afin de rentrer dans la plage de précision admissible de 2 dB (A).

Pour mémoire, une sous-estimation de 2 à 3 dB(A) le jour, à laquelle s'ajoute une émission sonore également sous-estimée, de 1 dB(A), conduit à une sous-estimation de l'impact sonore de la future A 432 de 3 à 4 dB(A). Rappelons que, du fait de la loi de variation logarithmique des niveaux sonores, une diminution de 3 dB(A) équivaut à considérer un trafic autoroutier divisé par deux, ce qui est loin d'être négligeable !.

Le même raisonnement peut être conduit en période nocturne, avec des impacts plus conséquents :

- sous-estimation de 4,5 à 8 dB(A), ce qui revient à considérer,

dans les études, un trafic autoroutier divisé par un facteur 3 à 6 !

Si on se réfère aux analyses de la page E 140, & 6.4.2, il est dit que les habitations les plus exposées du secteur central (Commune de TRAMOYES) seront soumises à des niveaux de l'ordre de 58 dB(A).

Si l'on rajoute à ce niveau de 58 dB(A), les 3 à 4 dB(A) évoqués ci-dessus, on obtient un niveau de 61 à 62 dB(A), soit un dépassement du seuil maximal de 60 dB (A), période diurne en zone d'ambiance initiale modérée. Le secteur doit donc faire l'objet d'une protection acoustique renforcée au titre de la réglementation en vigueur et des impacts cumulés des deux projets LGV et A 432.

Enfin, la prise en compte d'une situation moyenne dans la modélisation du bruit prévisible à l'horizon 2030 (cumulée à la sous-estimation des niveaux sonores évoqués ci-dessus) ne peut en aucun cas rendre compte de la variation des nuisances sonores qui pourront être perçues par les riverains des quartiers du Port et des Pins et du risque réel d'avoir , certains jours, un dépassement très net des niveaux sonores simulés et présentés sur les cartes de bruits page E 134 à E 143. La reprise de l'étude acoustique devra prendre en compte ce risque, l'estimer et le quantifier.

c – L'aménagement destiné à réduire l'impact acoustique de l'autoroute est insuffisant.

Au titre des mesures compensatoires pour atténuer les nuisances acoustiques, l'Etat a proposé la création d'un merlon.

Celui-ci a les dimensions suivantes :

- longueur : 1600 mètres,
- hauteur par rapport à l'A 432 : 3 mètres.

Sur la coupe de la page E 168, le merlon fait bien 3 mètres de hauteur par rapport au bord le plus proche de la plateforme autoroutière, mais ne fait que 1,5 mètres par rapport à l'autre extrémité de la plateforme autoroutière. Une rehausse de ce merlon, d'au moins 2 mètres, apparaît donc particulièrement nécessaire pour garantir le respect des engagements pris en 1997.

Toujours à ces distances (entre 300 et 600 mètres de l'actuelle L.G.V. et de la future A 432 jumelées), la courbure des rayons sonores vers le bas, par vent portant, c'est-à-dire par vent de secteur sud, qui est la situation dominante ou la nuit, en raison de l'effet du gradient thermique, viendra renforcer notablement la contribution sonore autoroutière perçue par les riverains et viendra annuler, de fait, l'efficacité annoncée de 5 dB(A) du merlon prévu vis à vis de la contribution sonore autoroutière.

Seule une rehausse notable du merlon proposée, d'au moins 2 mètres, pourra compenser ces effets et garantir une efficacité acoustique pérenne en toutes circonstances.

Il est indiqué, page E 136, que le merlon proposé a une efficacité faible, de l'ordre de 1 dB (A), donc non perceptible pour les riverains de TRAMOYES sur les nuisances sonores de la L.G.V. La rehausse demandée permettra sûrement d'améliorer la situation. A ce sujet, il est indiqué, sur la coupe de la page E 168, un délaissé d'environ 20 mètres de large entre la L.G.V. et l'A 432. La mise en œuvre d'un merlon complémentaire semble une piste de travail intéressante pour réduire l'impact sonore de la L.G.V. Rappelons qu'un tel aménagement a été mis en place entre la L.G.V. et l'A 432 sur une majeure partie du linéaire entre la barrière de péage de BEYNOST et l'aéroport de LYON ST-EXUPERY.

Concernant l'estimation financière du merlon présenté page E 181, celle-ci passe de 150 000 euros, soit 0, 074% du coût global du projet. Ce coût appelle trois observations :

1°) au regard du coût global du projet, d'une part et des provisions faites pour certains coûts d'insertion (passage de faune : 650 000 euros ; insertion paysagère du viaduc ; 1 500 00 euros alors que le viaduc du TGV est d'ores et déjà prégnant dans le paysage), la provision envisagée au titre des nuisances sonores, semble minimale alors que les nuisances sonores représentent un danger environnemental majeur du projet et sont au cœur des préoccupations des riverains de TRAMOYES mais également des autres Communes.

2°) Dans l'hypothèse d'une rehausse minimale de 2 mètres du merlon initial, le coût du merlon serait augmenté à minima de 270 000 euros (volume de matériaux nécessaires : environ 70 000 m3), soit 0,2% du coût global du projet.

3°) Il faudra prévoir un entretien pluriannuel. Celui-ci devra également constituer un engagement du futur Maître d'ouvrage de ce merlon (ou ces merlons) afin de lutter contre la prolifération de plantes allergisantes (ambroisies) qui est un problème majeur de l'agglomération lyonnaise.

d – Le volet acoustique du dossier d'enquête publique s'est réalisé au mépris des dispositions réglementaires.

La circulaire du 12 décembre 1997, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national, précise le contenu du volet acoustique d'un

dossier d'enquête publique d'un projet en application des textes réglementaires, et, notamment :

- de l'article L.571-11 du Code de l'Environnement qui dispose que « *La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et les infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances*

sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords ».

- du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.

Rappelons, par ailleurs, que le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, à travers une note d'information a précisé le contenu minimal de l'étude d'impact soumise à enquête publique en application des textes susmentionnés :

« *L'étude d'impact doit ainsi présenter :*

- *la description des hypothèses (caractéristiques du trafic, météorologie) et des méthodes d'évaluation employées (références des méthodes de calcul et de mesure),*

- *une analyse de l'état initial des niveaux sonores ambiants qui devra localiser les zones d'ambiance sonore préexistante modérée (…) ainsi que les zones urbanisées les plus calmes,*

- *une identification des populations exposées,*

- *une analyse des coûts collectifs des nuisances sonores,*

- *les mesures envisagées par le Maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet au bruit ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes, notamment (mais pas seulement), en vue de respecter les obligations imposées par le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995,*

(…) le Maître d'ouvrage de l'infrastructure est tenu de décrire dans l'étude d'impact les nuisances acoustiques susceptibles d'être engendrées par le chantier ainsi que les mesures envisagées à son niveau pour les limiter ».

Il est constant que ces exigences ne sont pas parfaitement prises en considération par le dossier soumis à enquête publique et il est absolument nécessaire que les effets cumulés de l'A 432 et de la L.G.V. soient pris en compte au titre de cette réglementation.

On regrettera, par ailleurs, qu'en méconnaissance des textes susmentionnés, il n'y ait dans le dossier aucune analyse des populations exposées aux pollutions sonores, notamment, n'est présentée aucune répartition de la population par classes de 5 dB (A) en situation actuelle et à l'horizon 2030 pour chaque période réglementaire. De même, il y a dans le dossier aucune analyse sur les pics de bruit possible exprimés en termes de L_{Amax} répétés pendant la nuit. A noter que le seuil de 45 dB (A) retenu et conforme aux directives de l'Organisation Mondiale de la Santé relative au bruit dans l'environnement, aux recommandations de l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale formulées dans son rapport de novembre 2004, relatif à l'impact sanitaire du bruit.

On déplorera enfin qu'il n'y ait dans le dossier aucune analyse quant aux nuisances sonores prévisibles en phase chantier et aux mesures envisagées pour les limiter.

B – LE PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE PRESENTE PLUS D'INCONVENIENTS QUE D'AVANTAGES POUR LES POPULATIONS CONCERNEES ET NOTAMMENT LES HABITANTS DE LA COMMUNE DE TRAMOYES.

a – Un projet dont le coût financier est exorbitant.

Alors que la jurisprudence du Conseil d'Etat censure les projets d'équipement trop onéreux, puisqu'il a été jugé qu'une opération ne peut légalement être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, **le coût financier** et éventuellement les inconvénients d'ordre social qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente (*CE, 28 mai 1971, Min. Equip. et du Logement c/Féd. De défense des personnes concernées par le projet actuellement dénommé (Ville-Nouvelle Est), Rec.p.409***),** et alors même que le juge a annulé la déclaration d'utilité publique d'un tronçon d'autoroute présentant un intérêt limité compte tenu des liaisons existantes, de la probabilité du prolongement de l'autoroute jusqu'à la frontière suisse et du fait que son coût était **très élevé**, (*CE, 28 mars 1997, Assoc. Contre le projet de l'autoroute Transchablaisienne et autres, Rec. p. 120,)* l'Etat nous propose ici un projet qui ne correspond pas à ses orientations.

En effet, le paragraphe 3, page C 17, relatif à l'appréciation sommaire des dépenses prévoit un coût estimé à 204 millions d'euros HT, pour un linéaire d'environ 12 kms en section courante (hors zones d'échange), soit un ratio de 17 millions d'euros HTpar km. Si l'on intègre les zones d'échanges, le linéaire total est estimé à 15 kms, soit un ratio de 13,6 millions d'euros hors taxe par km.

Ce coût élevé est à rapprocher du coût moyen constaté sur des opérations d'autoroute concédées, notamment pour l'A 89 : 5,7 millions d'euros par km ; l'4 16 : 6,72 millions d'euros par km ; l'A 83 : 5 millions d'euros par Km.

Par ailleurs, ce coût élevé est à rapprocher de l'impact nul en termes de congestion du trafic sur les voiries adjacentes (A 46 Nord, RN 346 et A 42) et en termes de sécurité, alors que ce sont à des arguments majeurs qui sont avancés pour justifier l'utilité publique du projet.

b – Le projet n'est pas de nature à décongestionner le trafic à l'est de l'agglomération lyonnaise ni à régler le problème de la sécurité des flux circulatoires.

1 – Le projet présenté n'est pas de nature à juguler les flux circulatoires

L'un des enjeux majeurs mis en avant pour justifier de l'A 432, entre les Echets et La Boisse, est d'améliorer les conditions de circulation sur les sections périurbaines des autoroutes A 46 Nord, A 42 et RN 346.

Plusieurs éléments tirés du dossier sont de nature à remettre en cause cette vision :

* Les principales périodes de congestion du trafic se produisent le matin sur l'A 46 Nord (sens Nord⇒Sud), A 42 (sens Est⇒Ouest) et RN 346 (heure de pointe du matin HPM). Ces infrastructures écoulent très majoritairement du trafic Domicile⇒Travail en direction de l'agglomération lyonnaise.

Or, le barreau A 432 n'est censé capter que du trafic de transit et ne permettra pas d'éviter cette congestion, tant sur l'A 432 que sur l'A 42 et la RN 346 à l'heure de pointe du matin.

Il en sera de même le soir sur l'A 46 Nord (sens Sud⇒Nord), A 42 (sens Ouest⇒Est) et RN 346 (Heure de Pointe du Soir), ces

infrastructures écoulant, alors, très majoritairement du trafic Travail⇒Domicile.

A ce titre, à la page F 32 du dossier dans lequel, il est d'ailleurs clairement indiqué que ce sont les entrées sur LYON qui occasionnent plus des trois quarts des bouchons.

* Il est indiqué, par ailleurs, page F 33, que les encombrements sur le nœud des Isles sont maximaux en mars et octobre, c'est-à-dire en dehors des grands flux migratoires des congés d'hiver et d'été.

En conséquence, les encombrements concernent les flux de trafics entrants ou sortants de Lyon. **Dans ces conditions, le barreau de l'A 432 n'apportera aucune réponse à cette situation de congestion.**

* Sur l'A 46 Nord entre l'échangeur de Rillieux et l'échangeur des Isles, le trafic était en 2003 de 53200 véh/jour (page F 28 du dossier) avec une croissance contestée de 4,4% l'an (progression linéaire sur 8 ans). A l'horizon 2010, le trafic sur cette section sera :

- de 83000 veh/jour sans A 432, soit une progression de 8% l'an (progression linéaire sur 7 ans).

- de 73400 véh/jour avec A 432 du fait du report de 9600 véh/jour sur l'A 432, soit une progression d'environ 5,5% l'an (progression linéaire sur 7 ans).

En conséquence, dans les deux hypothèses, sans et avec A 432, le trafic à l'horizon 2010 sera nettement supérieur au trafic actuel avec une croissance du trafic qui s'accélère de 4,4% l'an, entre 1995 et 2003, à 5,5 ou 8% selon que l'A 432 est mise en service ou non.

Là encore, il apparaît manifeste que la mise en service du barreau de l'A 432 entre Les Echets et La Boisse, ne permettra pas de résorber le point de congestion du nœud des Isles qui est et restera l'un des points les plus sensibles du réseau de l'agglomération lyonnaise.

Enfin, à la page F 49, il est indiqué que ce nouvel itinéraire du Nord (Villefranche) vers les Alpes/Bourgoin est peu attractif pour les poids lourds du fait :

- **d'un gain de temps faible,**
- **d'un coût de péage supérieur à l'itinéraire actuel (via RN 346 ou Rocade Est)**

Dans ces conditions, enfin, l'intérêt de l'A 432 apparaît particulièrement limité pour le trafic de transit poids lourds qui ne se reportera pas sur cet itinéraire et se maintiendra sur l'itinéraire péri urbain actuel (Rocade Est- RN 346).

2 – Le projet proposé n'est pas de nature à régler la sécurité des flux circulatoires

Au plan de la sécurité, il est indiqué que le nœud des Isles concentre, à lui seul, plus de la moitié des accidents sur la voirie routière de l'agglomération (§ 4.2.3. du dossier d'enquête) compte tenu de ces caractéristiques géométriques.

Le barreau de l'A 432, entre les Echets et la Boisse, ne modifiera en rien la géométrie de cet échangeur et ne permettra pas non plus de réduire le trafic actuel au droit de cet échangeur.

Bien au contraire, le trafic continuera de croître d'ici à 2010 et par la suite.

En conséquence, et contrairement à ce qui est affirmé dans le dossier d'enquête, la réalisation de ce barreau ne permettra pas d'apporter une réponse à la situation « très accidentogène » du nœud des Isles.

On regrettera, une nouvelle fois, que les projections de trafic n'ait pas été conçues de manière pertinente.

En effet, concernant les hypothèses de trafic, la matrice de trafic considérée pour l'ensemble des projections de trafic intègre la mise en service à l'horizon 2010 (paragraphe 4, point 6 page F 47) :

- de l'autoroute de liaison A 89 Lyon-Balbigny,
- de la liaison A 89-A 6 entre la Tour de Salvagny et la Porte de LYON,
- du barreau de liaison A 6-A46.

A ce jour (1er trimestre 2006), ces projets ne seront vraisemblablement pas en service en 2010 ; par conséquent,

les projections trafics et les impacts induits à la mise en service en 2010 n'ont pas été correctement estimés.

Enfin, le projet de liaison A 48, entre Ambérieu et Bourgoin-Jallieu, est également à l'étude par les services techniques compétents de l'Etat. Lorsque ce projet verra le jour, l'intérêt déjà très faible du barreau A 432 sera encore davantage amoindri puisqu'il est indiqué page F 47 que l'autoroute A 48 offrira un itinéraire concurrent à l'A6-A46-A 432 pour les relations Nord de Macon - Est et Sud de Bourgoin (itinéraire pouvant capter environ 4000 veh/jour sur les 12100 veh/jour prévus sur l'A 432, si l'on se réfère aux schémas des trafics affectés sur l'A 432 à l'horizon 2010. Il ne resterait alors plus que 8000 veh/jour sur l'A 432, d'où un intérêt encore plus limité du projet présenté.

En conclusion, on notera que les éléments présentés par l'enquête publique contredisent totalement les conclusions formulées par l'Etat page F 58 du dossier.

En effet, il n'y aura pas, contrairement à ce qui est indiqué, de réduction du trafic sur l'A 46 Nord ; cela a été précédemment démontré. D'ailleurs, il est annoncé, page F 58, un trafic attendu sur l'A 46 Nord, de 61300 veh/jour avec l'A 432 au lieu de 72400 veh/jour en 2020.

Ces chiffres apparaissent aberrants et en totale contradiction avec ceux des schémas du paragraphe 5, page F 47 et suivantes (83000 veh/jour attendus en 2010, sans A 432 et 73400 veh/jour avec A 432).

Enfin, à la page F 58, il est précisé que l'allègement du trafic ne sera que momentané et ne pourra constituer une réponse viable de long terme aux encombrements de circulation aux heures de pointe.

De même, l'objectif d'améliorer la sécurité sur l'A 46 Nord et surtout sur le nœud des Isles, qui concentre plus de la moitié des accidents du réseau, ne sera pas atteint.

En effet, le trafic continuant de croître sur ces sections, malgré la création du barreau A 432 Les Echets-La Boisse, le nombre d'accidents devrait stagner, voire, très vraisemblablement, croître.

Il apparaît évident que seule une refonte de la géométrie de cet échangeur, qui rappelons le concentre lui seul les échanges à niveau de trois infrastructures majeures, à savoir l'A 46 Nord, l'A 42 et la RN 346 ou Rocade Est, permettrait à la fois de fluidifier le trafic, d'une part, et d'améliorer la sécurité des échanges d'autre part.

Dans le paragraphe 1, point 2 relatif au choix d'aménagement (page C 4), il est écrit que :

« ***L'aménagement sur place qui consisterait en un élargissement des autoroutes A 42 et A 46 Nord et en un réaménagement du nœud des Isles n'apporte pas une réponse satisfaisante à l'écoulement des trafics d'échanges péri urbains et de transit. Il conduirait à accroître la concentration des trafics sur le secteur du nœud des Isles, fréquemment saturé***».

A l'évidence, la création du barreau A 432, entre les Echets et La Boisse, n'apportera pas non plus de réponse tant à court qu'à long terme à ce problème.
Pour être exhaustif sur cette question, on rappellera que sont en cours des études et/ou travaux préparatoires portant sur la mise à 2 X 3 voies de l'A 42 entre Méximieux (Pérouges) et La Boisse, ainsi que sur la mise à 2 X 3 voies d'une portion de l'A 46 au nord de l'échangeur de Rillieux qui auront pour conséquence d'augmenter les trafics vers le nœud des Isles.

***** La proposition tendant à offrir un itinéraire nouveau n'est pas non plus pertinente puisque celui-ci n'est pas très attractif pour le trafic de transit poids lourds notamment du fait d'une section à péage.

c – L'impact global des projets n'est pas envisagé.

Si l'on se réfère au paragraphe 1.2 page 39, relatif aux « enjeux du territoire concerné et analyses des effets du programme », il est constant que dans ce paragraphe relatif au choix du parti d'aménagement, le comité d'expert nommé par le Ministre des Transports a recommandé un jumelage des projets de L.G.V. Paris-Sud-est et A 432 pour limiter les impacts négatifs des projets. Or, du fait d'un phasage différent des projets ferroviaires et autoroutiers, la L.G.V. a été d'abord réalisée (mise en service en 1992) alors que la section A 432 Les Echets-La Boisse ne sera

mise en service qu'en 2010. L'étude des impacts sur l'environnement de chaque projet a donc été dissociée de l'autre. On peut constater, par conséquent, qu'il n'y a pas de prise en compte globale des impacts environnementaux, notamment sur le territoire de la Commune de TRAMOYES qui voit son environnement proche profondément modifié en moins de vingt ans avec la création d'une L.G.V., puis d'une autoroute.

Ce phasage permet « un empilement » des projets les uns après les autres sans considérer un impact global sur le long terme.

Dès lors la Commune de TRAMOYES estime que l'utilité publique du projet n'est pas rapportée.

II – **LES PROPOSITIONS DE LA COMMUNE DE TRAMOYES**

A - LES PROPOSITIONS EN TERME D'AMENAGEMENT)

a – Première proposition :

La Commune de TRAMOYES réitérera ici la proposition déjà formulée en 1991 auprès de la Direction Départementale de l'Equipement de l'Ain et tendant à faire passer l'autoroute au Sud du TGV.

Cette proposition présente l'avantage :

- d'être acceptée par la majorité de la population de TRAMOYES et par les Collectifs de défense de l'Environnement,

- d'éloigner de plus d'une centaine de mètres le barreau autoroutier de la périphérie de la Commune de TRAMOYES,

- de permettre en présence d'un merlon réétudié selon les propositions faites par la Commune de TRAMOYES, de satisfaire aux normes acoustiques.

b – Deuxième proposition

Prévoir et programmer à échéance déterminée, la création d'un aménagement intégré prévoyant respectivement la création :

- **d'un échangeur au Nord des Echets au niveau du CD 38 en direction de Montanay,**

- **d'un rond-point sur la nationale 83 et le CD 38 aux Echets,**

- **d'une circulation à double sens du tunnel ferroviaire sur le CD 38 en direction de Montanay.**

.

1- En ce qui concerne l'échangeur :

Si le projet de barreau autoroutier était retenu, la création de l'échangeur s'avérera impérative pour deux raisons essentielles :

1°) Dores et déjà la Commune de TRAMOYES subit un transit important de véhicules lourds Est/Ouest, reliant la RN 83 et 84, ce qui justifie la réalisation par l'Etat d'une étude sur le taux de fréquentation actuelle du CD 38 avec projection, en présence d'un échangeur et sans échangeur et évaluation corrélative des nuisances de tous ordres supportés par la Commune de TRAMOYES sur la période des 30 ans à venir.

En effet, aucun document versé à l'enquête publique n'aborde cet aspect.

2°) La réalisation de l'échangeur à La Boisse permettra aux véhicules, et en particulier aux poids lourds d'accéder à l'A 436 en limitant les nuisances liées aux mouvements circulatoires.

Dans l'hypothèse où l'échangeur des Echets ne serait pas réalisé, ou tout au moins reporté, il est constant que tous les véhicules venant du nord des Echets par l'axe de la nationale, transiteront par TRAMOYES pour accéder à l'échangeur de La Boisse. De ce fait, les habitants de TRAMOYES subiront un flot supplémentaire de véhicules et de poids lourds avec toutes les nuisances qu'engendrent ces déplacements, et cela d'autant plus que c'est sur le CD 38 que sont implantées l'essentiel des habitations de la Commune de TRAMOYES.

L'absence d'échangeur détériorera gravement et durablement le cadre de vie des habitants et fera supporter à la Commune des frais de voirie supplémentaires, de sorte que les habitants supporteront un projet fortement perturbant sans en tirer aucun avantage, mais en supportant tous les inconvénients. Dans cette perspective, l'aménagement d'échangeur doit se faire impérativement en même temps que l'autoroute.

2 – Pour ce qui concerne la réalisation du rond point sur la nationale 83 et le CD 38 aux Echets, cet aménagement sera destiné à permettre l'accès à l'échangeur au nord des Echets et à sécuriser les mouvements circulatoires.

Effectivement, le CD 38 vient de La Boisse et traverse la Commune de TRAMOYES pour aller aux Echets en direction de Montanay.

Ce carrefour sur la nationale est celui par où vont transiter les véhicules lourds pour accéder à l'échangeur projeté. Dès lors, de par une augmentation très significative du trafic, il apparaît logique de proposer une sécurisation de la circulation par la création du rond point.

3 – En ce qui concerne le doublement des voies sous le tunnel ferroviaire sur le CD 38, en direction de Montanay, la Commune de TRAMOYES entend préciser que du rond-point sur la N.83 et CD 38, le flux circulatoire se dirigera vers Montanay pour prendre l'échangeur projeté.

En conséquence, les véhicules devront passer sous le pont ferroviaire de la ligne Lyon/Bourg-en-Bresse qui, pour l'instant, est sous dimensionné au regard de la circulation attendue.

En conséquence, il sera impératif de le doubler pour une circulation à double sens.

c – Troisième proposition

Le dossier soumis à enquête publique n'intègre pas ou aborde très marginalement la question des orages et des inondations.

En effet, aucune assurance sérieuse n'est donnée par l'Etat sur le fait que le risque d'inondations ne sera pas aggravé par la construction du barreau autoroutier.

L'impact du projet sur le régime hydraulique de la côtière et la possible aggravation du risque d'inondations se pose déjà de manière générale pour l'ensemble de la micro-région, parce que le marais des Echets a un exécutoire de faible débit, mais de manière plus spéciale à TRAMOYES du fait des risques d'inondations.

La Commune produit, à ce titre, au Commissaire enquêteur, des photographies et des témoignages écrits d'agriculteurs, dont les terres sont comprises dans l'emprise de l'autoroute, attestant de la fréquence d'inondations et lui fait observer que la Commune de TRAMOYES est classée au titre des zones inondables.

Dans ces conditions, il est à craindre, comme l'a déjà mentionné, la Commune de TRAMOYES dans sa délibération du 28 novembre 2005, qu'en ce qui concerne la protection contre les ruissellements d'eaux pluviales, le projet ne prenne pas en considération ce risque au regard de la surface imperméabilisée de l'autoroute qui augmentera indiscutablement le risque d'inondations. D'où la nécessité de réaliser une étude spécifique sur ce sujet financé par l'Etat avec un échéancier.

d – Quatrième proposition

Comme il a été précédemment indiqué la géométrie du merlon proposé ne répond pas à l'engagement de la maîtrise d'ouvrage formulé en 1997.

La préoccupation essentiel de la Commune de TRAMOYES est de voir cet aménagement rehaussé et ses dimensions optimisées. En effet, sa hauteur doit être suffisante pour produire l'effet escompté. Ce qui n'est pas le cas du projet présenté.

On fera observer que le niveau de l'autoroute se situe au point 272, or le niveau minimum de la rue du Mont Rozier est de 287 et le niveau le plus haut est à 301 mètres ; le projet du niveau de l'autoroute figure à 1,50 mètre au dessus du niveau naturel et le merlon à 3 mètres (Plans joints). Dans ces conditions, si on prend l'angle du sommet du merlon et le niveau bas de la bande de roulement, une étude acoustique démontrera que cet aménagement n'est aucunement protecteur pour la Commune de TRAMOYES**. Il est donc important que la hauteur de protection phonique soit entièrement réétudiée. En effet, ce n'est pas l'aménagement boisé qui diminuera la nuisance phonique bien que son effet soit forcément intéressant visuellement .**

M. VAX fait aussi remarquer qu'en prolongeant la coupe AB de la page E. 170, on constate que seules les fondations des maisons de la partie Sud des rues des Pins et du Mont Rozier qui sont à la côte 298 m. minimum seront protégées par le Merlon Nord de l'A342 alors que le rez-de-chaussée de ces maisons ainsi que les étages seront en prise directe avec les nuisances sonores.

Le merlon Nord devrait être rehaussé de 2 mètres. Cette solution pourrait peut être après étude, éviter la construction du merlon intermédiaire.

Il est indiqué, par ailleurs, que les terres de décaissage des chaussées seront utilisées pour les merlons (E176 par. 12), or l'expérience démontre que ces terres

décompactées sur des terrains d'origine marécageuse et donc compressibles ne rendraient pas pérenne la hauteur du merlon. Il est donc impératif que le ou les merlons est un coeur en enrochement recouvert de terre végétale.

Enfin, le bruit généré n'étant pas que perpendiculaire à l'autoroute il est indispensable de prolonger l'écran boisé depuis le moto-cross jusqu'au Merlon Nord et de même constituer un écran végétal à l'Est de celui-ci.

e – Cinquième proposition tend à prévoir un enrobé de chaussée

Dans le choix des modes de protection, on doit privilégier le traitement de la source de bruits ou de ses abords immédiats, en application du décret 95-22 du 9 janvier 1995, relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres.

Dans cette perspective, la mise en œuvre d'un enrobé dit « peu bruyant » de type PBTM 0/6 type 2 en lieu et place d'un enrobé usuel de type BBSG 0/14, permettrait un traitement à la source de bruits et d'envisager un gain non négligeable sur le niveau sonore émis (de l'ordre de 3 à 4 dB (A)).

Ce type d'enrobé est en outre compatible avec les exigences autoroutières et la viabilité hivernale contrairement aux enrobés drainants qui possèdent également des propriétés acoustiques intéressantes.

Le gain acoustique n'est pas soumis à l'influence des conditions de propagations puisqu'il se situe au niveau de la source de bruits (contacts pneumatiques/chaussée).

Il est donc pérenne dans l'espace.

D'après les études qui ont été publiées, ce type de produit permet de pérenniser le gain acoustique escompté dans le temps. Rappelons, cependant, que la mise en oeuvre d'un tel enrobé doit être uniquement considéré comme un complément au merlon dans une logique de réduction, des nuisances sonores du projet.
Il ne peut donc en aucun cas se substituer aux engagements du Maître d'ouvrage énoncés en 1997.

B – LES PROPOSITIONS DE COMPLEMENT D'ETUDES

Il apparaît nécessaire :

a – de refaire une campagne de mesures acoustiques *in situ* sur une plus grande période de mesure (15 jours minimum) afin d'apprécier les variations des nivaux sonores mesurés (notamment contribution sonore ferroviaire de la L.G.V.) et de corréler, le cas échéant, ces variations avec lesconditions météorologiques, d'où la nécessité de mettre en œuvre simultanément aux mesures *in situ* une station météorologique locale.

Le choix des points de mesure devra être établi en concertation avec les représentants de la Commune de TRAMOYES.

Ces appréciations de la variabilité des niveaux sonores sur la contribution sonore ferroviaire de la L.G.V. permettront, en conséquence, de mieux analyser les cartes de bruit relatives à la contribution sonore du projet A 432 d'une part, et des contributions sonores cumulées A 432 plus L.G.V., d'autre part.

Rappelons que ces cartes sont établies pour une situation de long terme moyenne ne rendant aucunement compte de la plage de variation réelle des niveaux sonores, notamment à distance, ce qui est le cas des quartiers des Pins et du Port.

b – Il apparaît également impératifs de reprendre l'étude

acoustique en vérifiant la représentativité du modèle MITHRA sur la base d'une comparaison avec des résultats de mesures de plus longue durée et d'adapter les paramètres du modèle MITHRA en conséquence, afin de rentrer dans la plage de précision admissible de 2 dB (A).

Par ailleurs, l'annexe de la circulaire du 12 décembre 1997, relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes sur réseau national, précise que les hypothèses de prévision de trafic à l'horizon 20 ans après mise en service (soit l'horizon 2030, dans le cas présent) peuvent être remplacées par celles correspondant à la saturation acoustique de la voirie en période diurne. Une telle hypothèse permet donc de garantir que pendant la durée de vie de la dite infrastructure, l'étude acoustique aura considéré la situation maximaliste de l'émission sonore.

La Commune de TRAMOYES demande, en conséquence, que soit retenue cette hypothèse de saturation acoustique de l'A 432 dans la nouvelle étude acoustique.

c – Un bilan environnemental un an, puis cinq ans après mise en service doit être aussi réalisé.

Ce bilan devra, à minima, comporter un volet acoustique constitué d'une campagne de mesure acoustique réalisée dans des conditions comparables à celles énoncées précédemment (durée minimale de quinze jours – corrélation avec données météorologiques).

De plus, ces mesures devront également être corrélées au trafic autoroutier sur l'A 432.

La Commune de TRAMOYES demande à ce que les résultats de ces mesures et les analyses afférentes soient mis à disposition de la Commune de TRAMOYES et de ses habitants, et notamment des riverains.

Si les résultats des mesures devaient faire apparaître des mesures de nuisances sonores supérieures à celles prévues par les simulations MITHRA, une concertation entre le Maître d'ouvrage et les différentes collectivités, dont la Commune de TRAMOYES, devra être immédiatement engagée afin d'étudier les mesures compensatoires à prendre.

De même, un bilan détaillé de l'évolution du trafic sur la section d'A 432 devra être mis à disposition de la Commune de TRAMOYES et des riverains de façon annuelle.

Cela permettra de juger si les hypothèses prises en compte sont correctes et si le trafic évolue plus rapidement que prévu.

Dans ce dernier cas, une concertation entre le Maître d'ouvrage et les différentes collectivités, dont la Commune de TRAMOYES, devra être immédiatement engagée afin d'étudier les mesures compensatoires à prendre afin de garantir la limitation des nuisances sonores telles qu'annoncées dans le dossier d'étude d'impact d'acoustique.

Ces demandes vont dans le sens de l'exigence de transparence et d'information du public concerné recommandé par le Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable et exprimée dans sa note relative à la prévention des bruits des infrastructures.

EN CONSEQUENCE

- **Vu le choix du tracé,**
- **Vu le coût du projet**
- **Vu les insuffisances du dossier soumis à enquête publique,**
- **Vu la sous-estimation des nuisances sonores qui ne rendent pas compte de l'augmentation des nuisances sonores de l'A 432 et de la L.G.V. subies par les riverains des quartiers des Pins et du Port à TRAMOYES, lors de conditions favorables à la propagation du bruit,**
- **Vu les caractéristiques du merlon qui ne correspondent pas à l'engagement de la Maîtrise d'ouvrage formulé en 1997,**
- **Vu la difficulté d'atteindre l'objectif de décongestion du trafic de l'est de l'agglomération lyonnaise ainsi que l'impératif de sécurité,**
- **Vu les graves nuisances de tous ordres qui pèseront sur les habitants de la Commune de TRAMOYES,**

le Maire de TRAMOYES, le Conseil municipal de TRAMOYES, la Communauté des habitants de TRAMOYES émettent un avis défavorable à la réalisation du barreau autoroutier.

Henri MERCANTI

<u>Pièces versées au dossier.</u>

1. **Plan général**
2. **Plan de situation- Situation profil 1 et 2**
3. **Profil en travers – Profil n°1**
4. **Profil en travers – profil n°2**
5. **Délibération du Conseil Municipal de TRAMOYES du 2 décembre 1996**
6. **Délibération du Conseil Municipal de TRAMOYES du 28 avril 2003**
7. **Délibération du Conseil Municipal de TRAMOYES du 28 novembre 2003**
8. **Directive territoriale du 23 décembre 2005**
9. **Courrier de Monsieur le Maire de TRAMOYES à Monsieur le Délégué Régional de l'Equipement du 21 janvier 2003**
10. **Courrier de Monsieur le Maire de TRAMOYES à Monsieur le Préfet de Région du 23 février 2006**
11. **Courrier de Monsieur le Président du Conseil Général de l'Ain du 20 janvier 2006**
12. **Extrait du journal de « La Côtière »**
13. **Courrier de Monsieur le Préfet de l'Ain à Monsieur le Préfet de la région Rhône-Alpes du 16 août 2005**
14. **Extrait du journal officiel**
15. **Classement de la Commune de TRAMOYES en zone inondable**
16. **Témoignages écrits d'agriculteurs dont les terres sont dans l'emprise de l'autoroute**
17. **Photographies.**