

L'État, par décret n°2015-1045 du 21 août 2015 relatif au Plan de Relance Autoroutier, a confié à ASF (Autoroutes du Sud de la France), concessionnaire de l'infrastructure, les études d'élargissement à 2×3 voies de l'autoroute A46 Sud.

Le projet, dont les objectifs visent à fluidifier et sécuriser la circulation sur cet itinéraire majeur pour l'Est lyonnais, consiste en :

- L'élargissement à 2×3 voies et la modernisation de la section courante.
- L'aménagement du nœud de Manissieux avec trois variantes à l'étude, à travers la création d'un « shunt » pour relier plus facilement l'A 43 et l'A 46.
- La mise à niveau de la jonction A7/A46 Sud avec l'adaptation des bretelles existantes et l'amélioration de la lisibilité.

ASF a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin d'organiser une concertation.

A plusieurs reprises, et notamment dans le cadre d'un échange avec les Garants de la CNDP le 2 février 2021, la CCEL a exprimé une position défavorable sur ce projet. Ce dernier n'apportant pas une réelle solution à la congestion des axes routiers de l'Est Lyonnais.

Il ne saurait se substituer à un indispensable contournement Est, prolongeant l'A432 au Sud de Vienne.

En effet, l'A 46 Sud, dite « Rocade des villages », a été à l'origine conçue comme une voie de circulation essentiellement locale, assurant, entre autres, la desserte des communes et des polarités de l'Est Lyonnais. Au fil des années, cet axe d'une longueur de 21 km a assumé des fonctions de desserte à d'autres échelles. Il permet ainsi le passage des grands itinéraires de transit nationaux et internationaux, reliant le nord-est de la France et de l'Europe, à la vallée du Rhône et plus loin la péninsule ibérique et l'Italie.

L'accroissement du trafic sur l'A 46 Sud a abouti à la saturation de cette infrastructure, qui a engendré de nombreuses situations accidentogènes ainsi que des nuisances environnementales et sonores devenues insupportables pour les habitants du territoire. Face à la poursuite de l'augmentation de la circulation, les améliorations envisagées par ASF demeurent largement insuffisantes et ne constituent pas des réponses satisfaisantes.

Ainsi :

- Le déclassement, opéré en 2016, des sections des autoroutes A6 et A7 traversant l'agglomération lyonnaise impacte indéniablement le territoire de la CCEL et le cadre de vie de ses habitants, par les reports de trafic sur l'Est Lyonnais ; ces derniers étant évalués à 15 000 véhicules supplémentaires par jour. Ces perspectives ont été confirmées dès 2018 par une cartographie, diffusée par les services de l'Etat et intitulée « Orientation du trafic de transit : principes des axes à favoriser et à dissuader ».
- Avec l'abandon du projet de l'Anneau des Sciences, la mise en sommeil du prolongement de l'A 48 jusqu'à l'A 42 et du Contournement autoroutier Ouest Lyonnais (COL), certaines solutions permettant de diminuer le trafic sur l'A 46 Sud ne sont plus envisagées.

- L'interdiction de circulation des poids lourds sous le tunnel de Fourvière a généré le report du trafic des camions sur la Rocade qui traverse les communes de l'Est Lyonnais impactant considérablement les émissions de CO₂ sur cette partie de l'agglomération.
- La CCEL constitue à l'échelle de l'agglomération, voire au-delà, le seul espace offrant des potentiels fonciers significatifs, notamment pour les enjeux de développement économique.

Le bureau d'études TTK, mobilisé par la CNDP pour effectuer une expertise indépendante sur la modélisation de trafic, a souligné en juin 2021 l'intérêt de réaliser un grand contournement Est de l'agglomération, défendu par la CCEL, via l'A 432 jusqu'au Sud de Vienne. Cette perspective pourrait en effet soulager l'A 46 de 20 000 à 40 000 véhicules par jour.