

Jean-Claude GALLÉTY
116 route de Saint-Priest
69780 MIONS
04 72 23 01 73

Mions, le 20 septembre 2021

À Commission nationale du débat public
Valérie DEJOUR
David CHEVALLIER
Jacques FINETTI
Garants de la concertation projet A46 sud

Objet : Concertation mise à 2x3 voies de l'A46 et aménagement du nœud de Manissieux.

Bonjour,

Dans le cadre de la concertation sur les projets de réaménagement de l'A46 à l'est de Lyon, je voudrais exprimer ici un avis. Je suis un riverain de cet axe puisque j'habite Mions et qu'il m'arrive de l'emprunter fréquemment.

Dans ce texte, pour la commodité du langage, nous appellerons « autoroute » toute infrastructure à 2x2 voies séparées et dont les échangeurs sont à niveaux décalés, cela quel que soit le statut juridique de l'infrastructure.

EN GUISE D'INTRODUCTION

Tout d'abord, je voudrais dire, en m'excusant d'employer cette expression populaire, que les solutions en projet aujourd'hui s'apparentent à *une emplâtre sur une jambe de bois*. On ne prend pas véritablement la mesure des difficultés actuelles et futures, ni des enjeux à terme. On se contente de faire du replâtrage qui ne tiendra pas longtemps.

1. QUEL EST LE CONTEXTE A CONSIDERER ?

Un préalable : ne pas se tromper de contexte

Il est une question qu'il faut préalablement aborder, c'est celle de l'utilité des infrastructures routières.

Plus loin je développerai l'argument qu'il faut envisager la problématique de l'A46 dans un contexte large et prospectif, mais cela ne concerne pas uniquement le thème des mécanismes de circulation.

Cette opération suppose donc aussi de resituer un tel équipement dans la sphère économique-sociale. Cette question est importante car, aujourd'hui dans un contexte de réduction des émissions de gaz à effet de serre, selon les dires de certains il faudrait supprimer ...les transports motorisés ! Posture idéologique, posture morale, posture un peu naïve aussi car elle n'intègre pas toutes les dimensions économiques du transport.

Or, la circulation des biens, des marchandises, mais aussi de toute une partie des personnes, est inhérente au système économique. Celui-ci ne peut fonctionner sans les échanges matériels, et les infrastructures routières et autoroutières en sont l'une des composantes essentielles.

Les analyses économiques montrent que l'on est passé d'une économie dite « industrielle » – *l'après-guerre jusqu'aux années 80 environ* – à une économie dite « post-industrielle » où la transformation des process industriels, couplés aux ressorts de l'économie proprement dite, supposent de nombreux échanges dont l'un des vecteurs est le transport routier.

Un nouveau vocable a d'ailleurs été forgé pour décrire les nouvelles formes de la géographie économique contemporaine : la « métropolisation »¹.

Les projets d'aménagement de l'A46 soumis à concertation ne portent pas sur les mécanismes économiques, mais ceux-ci doivent pourtant constituer la toile de fond du raisonnement afin de contextualiser cette problématique routière ponctuelle dans une dimension plus large et plus globale.

Et, par voie de conséquence, cela invalide le raisonnement – *catégoriel et simplificateur* – qui consisterait à dire qu'il ne faut rien faire sur l'A46 parce qu'il faut réduire la place de la voiture. Si ce raisonnement a toute sa valeur pour certains quartiers de la ville, il n'est pas approprié s'agissant des grandes infrastructures routières et autoroutières.

Nous nous sommes un peu éloignés du sujet principal, mais cette mise au point est nécessaire pour rappeler qu'une infrastructure telle que l'A46 au niveau de Lyon ne s'inscrit pas seulement dans un contexte purement local, mais émerge aussi à la problématique de l'économie nationale.

Revenons donc maintenant au sujet de l'aménagement de l'A46.

¹ Quelques références : Laurent Davezies, Thierry Pech, *La nouvelle question territoriale*, Terra Nova, 2014 (en téléchargement : <https://tnova.fr/etudes/la-nouvelle-question-territoriale>) ; Pierre Veltz, *La société hyper-industrielle*, Seuil, 2017 ; Jean-Claude Galléty e altri, *Le processus de métropolisation et l'urbain de demain*, Certu, 2013 (en téléchargement : <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/IMG/pdf/rapport-processus-metropolisation-urbain.pdf>).

Le passage à l'est est-il pertinent ?

Dans la géographie de l'armature générale des infrastructures autoroutières en France, l'est de Lyon est-il pertinent ? Il faut rappeler ici que le site de Lyon est un nœud routier important dans les échanges nationaux et internationaux et absorbe d'énormes trafics **multidirectionnels**.

L'analyse, tout comme le bon sens, montrent que la bonne solution se trouve dans le contournement ouest – *semble-t-il aujourd'hui voué aux limbes* – car celui-ci rassemble toutes les logiques positives :

- dans la liaison nord-sud de niveau national, il a le mérite d'être très direct en évitant d'allonger inopportunément les distances ;
- il permet de répartir harmonieusement les flux qui vont vers l'ouest, le sud, l'est ;
- mais de plus, il évite les handicaps de l'A46 aujourd'hui, à savoir le mélange des trafics et des fonctions.

En effet, une liaison nord-sud par l'ouest permettrait d'absorber les trafics venant du centre de la France et de Paris en direction du sud vers la vallée du Rhône et la Méditerranée, ainsi que les trafics en direction de l'ouest vers Saint-Étienne, le Massif central et Bordeaux, alors que la rocade est (A46) n'absorberait plus alors que les trafics en direction de l'est, vers l'aéroport de Saint-Exupéry, la Suisse, les Alpes, l'Italie...

Il faut regretter vigoureusement la mise en sommeil de ce contournement ouest.

Une grave erreur d'appréciation

Enfin, dans ce projet d'aménagement de l'A46, il faut souligner une très grosse erreur d'appréciation.

Le diagnostic – *et par voie de conséquence le projet actuel* – ne s'intéresse qu'à la section sud du contournement est, c'est-à-dire entre l'échangeur A43/A46 dit « *Nœud de Manissieux* » et l'échangeur avec l'A7 dit « *Nœud de Ternay* ».

Or, le problème de l'A46 se manifeste **sur tout le parcours de la rocade Est**. Le bouchon se forme autant au nord qu'au sud.

Il se trouve qu'il y a quelque temps, j'ai eu à conduire une enquête publique dans une commune de l'Ain, limitrophe avec le Rhône. Je rentrais chez moi par l'A46, mais le bouchon se formait dès le viaduc de franchissement sur le Rhône, à la limite entre les deux départements.

De fait, pour ne pas être englué dans le bouchon nord de l'A46², je devais bifurquer par l'A42 et rentrer chez moi en passant par l'aéroport de Saint-Exupéry (A432). Distances rallongées certes, mais gain de temps et confort de conduite oh combien appréciables !

Pour d'autres raisons, j'utilise souvent cette partie nord, et je peux témoigner que cela bouchonne autant au nord qu'au sud !

² Rappelons que cette section Nord est sous statut État et s'appelle N346.

Le diagnostic induit implicitement que les problèmes de thrombose de cette autoroute proviennent de l'A43. Or, cela est faux. Ils proviennent très largement du trafic national nord-sud.

Dans cette analyse, on ne raisonne que sur la section de l'A46 sous responsabilité ASF en oubliant la section sous responsabilité État, soit la N346. Comme si l'État était frappé d'autisme pour la section qui le concerne...

Il y a donc une profonde erreur d'appréciation dès le départ lorsque l'on analyse cette situation du contournement est, dit A46.

2. QUE DIRE DU PROJET ACTUEL D'AMENAGEMENT DE L'A46 ?

Dès le départ, un raisonnement à courte vue

S'agissant maintenant du projet de transformation de l'A46, il faut rappeler en préambule toutes les ambivalences, voire les non-dits, qui ont entaché ce projet dès le départ. Le hasard a voulu que j'intègre le Cetur³ à Paris au moment de l'étude de ce projet. Ce Centre était chargé d'émettre un avis et j'ai donc participé aux discussions.

À cette époque, le projet d'A46 apparaissait déjà comme un compromis boiteux qui cherchait à concilier deux projets différents, et surtout deux logiques différentes.

D'un côté, le Conseil général souhaitait relier les communes de la deuxième et de la troisième couronne à l'est de Lyon afin d'en faciliter la desserte. Effectivement, l'histoire lyonnaise fait que de grands axes ont été tracés au début du XX^e siècle dans les directions ouest-est⁴, alors que dans les années 80-90 de grands manquements se manifestent dans les directions nord-sud. Ce projet avait été dénommé « La rocade des villages ».

De l'autre, l'État, lui, cherchait à résoudre le problème des trafics nationaux et internationaux qui passaient au centre de Lyon (tunnel de Fourvière).

Logique de desserte et d'irrigation d'un côté, logique de grands trafics nationaux et internationaux de l'autre...

Des raisons financières ont fait fusionner les deux projets.

Le diagnostic prémonitoire du Cetur

Au moment de l'avis du Cetur, il avait été souligné deux carences majeures de ce projet :

- Premièrement, compte tenu de l'évolution des trafics, et du goulet d'étranglement qu'il allait constituer dans l'armature de l'Est de la France, cette autoroute serait très vite saturée. Et les constats aujourd'hui ne font que démontrer la pertinence de l'analyse réalisée il y a une trentaine d'années.
- Deuxièmement, conséquemment à l'idée de départ de fusionner le projet du département et celui de l'État, cet axe allait mélanger du trafic local et du grand trafic

³ Cetur : Centre d'étude sur les transports urbains, relevant du Ministère de l'Équipement. Il a ensuite été transformé en Certu, élargissant ses compétences. J'ai participé à cette transformation.

⁴ Rendons ici hommage à l'ingénieur Camille Chalumeau, Directeur de la Voirie de Lyon entre 1910 et 1940, et à qui l'on doit les grands tracés de l'armature urbaine de la ville de Lyon.

de transit. Ce qui serait naturellement source d'encombrements et de ralentissements à cause de la fréquence des entrées-sorties sur l'itinéraire. Mais aussi source de dangerosité en termes de sécurité routière puisque l'on mélangeait des comportements de conduite dite « locale » et des comportements de conduite à longue portée. Là encore, la pertinence de ces analyses est cruellement démontrée aujourd'hui...

Passer à 2x3 voies est une erreur

J'affirme que passer cet ouvrage à 2x3 voies est une erreur : le mélange des types de trafics va encore empirer, avec des difficultés aux heures de pointe de la vie urbaine. Sa dangerosité aussi, car il n'est pas sain d'avoir 3 voies par sens alors que sur la quasi-totalité du secteur concerné il y a des échangeurs tous les kilomètres (conflits entre les différents comportements de conduite).

Comme je l'ai indiqué plus haut, les trois solutions proposées ne sont qu'un pis-aller. Elles dénotent un manque de vision prospective à moyen et long terme.

Analyse des trois hypothèses proposées

Dans la solution A, il faut souligner l'extrême complexité de l'échangeur A43/A46. En outre, cette solution ne résoudra pas le bouchon qui se forme à cause des mouvements de sortie de Lyon lorsqu'aux heures de pointes les usagers se dirigent vers les communes du sud et de l'est. De plus, la complexité des bretelles sera inesthétique et dommageable en termes de paysages d'entrée de ville à cause des ouvrages d'art qui seront créés.

La solution B rassemble les mêmes inconvénients, car l'évitement court est trop près du nœud A43/A46.

La solution C est assurément la seule des trois variantes qui rend les choses plus faciles de ces points de vue, sans résoudre cependant les problèmes que j'ai évoqués précédemment. La connexion de la nouvelle bretelle venant de A43 sur l'A46 au niveau de la sortie « Saint-Priest-Bel-Air » (N°11) est encore trop près de l'échangeur A43/A46. L'insertion des trafics venant de Lyon vers le sud restera problématique car il y aura toujours conflit entre ce trafic local et le trafic de transit. Étant un utilisateur journalier de l'A46 depuis sa création, j'ai pu mesurer les embarras de circulation liée à ces mouvements. Cette solution est par ailleurs fortement consommatrice de terres agricoles très productives et équipées pour l'irrigation. On doit en outre s'interroger sur la raison qui amène à supprimer les stations-service et les aires de stationnement, suppression qui n'apparaît pas justifiée dans un tel projet.

Connexion BUS/A46 : encore un problème potentiel

Dans le cadre de la mise à 2x3 voies, le projet prévoit aussi la suppression des voies d'insertion entre les sorties N°13 et N°14. Ces « *voies d'entrecroisement* » sont aujourd'hui bien pratiques, et surtout sûres car elles gèrent avec fluidité et souplesse la connexion avec le Boulevard urbain sud (BUS).

Pour les usagers qui roulent vers le sud et qui vont emprunter le BUS, cela leur permet de s'extraire très en amont du grand trafic. Pour ceux qui arrivent du BUS et qui vont entrer dans l'A46, cela leur permet de s'insérer progressivement et avec sécurité dans

le grand trafic. Enfin, pour les automobilistes qui arrivent de Saint-Étienne ou de Valence, et qui se dirigent dans les communes périurbaines à l'est⁵ cela leur permet d'éviter le bouchon vers le nord, qui généralement se forme à hauteur de l'échangeur N° 14, dit « *Échangeur de Vénissieux* ».

Là encore, je suis un utilisateur régulier de ces deux voies latérales, que l'on appelle parfois en termes techniques « collectrices », et j'en mesure les vertus par l'expérience⁶.

La suppression de ces voies d'insertion va produire un mélange de comportements de conduite et de vitesses entre le grand trafic à 2x3 voies et les arrivées sur ce grand axe, ce qui va être source d'inconfort pour l'utilisateur et assurément générateur de conflits potentiellement accidentogènes. Rappelons que le BUS est aujourd'hui une voie très empruntée dans l'agglomération lyonnaise, très chargée en trafic.

Ces voies d'insertion organisent aujourd'hui le découplage avec le grand trafic et leur suppression est aussi une grave erreur d'appréciation.

3. POSER LA QUESTION DE L'A46 A HAUTEUR DES VÉRITABLES ENJEUX

Quels sont les véritables enjeux aujourd'hui ?

La résolution du problème de l'A46 doit s'attacher à concevoir un projet qui intègre l'ensemble des problématiques de trafic et qui est construit dans une vision prospective, même si la réalisation de ce projet doit se faire par étapes.

- Il est impératif de dissocier le trafic local et le trafic de transit.
- En termes d'insertion paysagère, il est nécessaire de réduire l'impact visuel des infrastructures comme les ponts, les bretelles aériennes, etc.
- En termes d'insertion urbaine, il est nécessaire de limiter au maximum les nuisances (pollution, bruit, etc.).
- Il est aussi important d'économiser les emprises foncières vis-à-vis du milieu agricole.

Quelles pistes ?

La récente solution qui a été choisie pour le contournement sud de Montpellier doit servir de modèle. Ce site était entaché des mêmes problèmes qu'à Lyon, à savoir le mélange des trafics locaux et de transit, ainsi que la confusion entre les fonctions de rocade et les fonctions d'axe interrégional et international.

Certes, à Montpellier, il y avait de la place puisque que les réaménagements ou la création de nouvelles voies ont été réalisés sur des espaces agricoles ou naturels.

Rappelons les principes de cette réalisation dans l'Hérault :

- On a déconnecté le trafic de transit de celui de la vie locale en réalisant deux autoroutes : l'une, l'A9, dit *La Languedocienne*, assure les liaisons à grande distance ;

⁵ Mions, St-Pierre-de-Chandieu, Heyrieux, puis une partie des zones d'activité de l'île d'Abeau, etc.

⁶ De fait entre les sorties 13 et 14, l'A46 est déjà en 2x3 voies, mais les deux voies latérales n'ont pas la même fonction que les voies centrales. S'il doit y avoir transformation à 2x3 voies, il est nécessaire de passer à 2x4 voies dans ce secteur. CQFD.

l'autre, l'A709, assure les fonctions de rocade et de desserte de l'agglomération et de son large périurbain ;

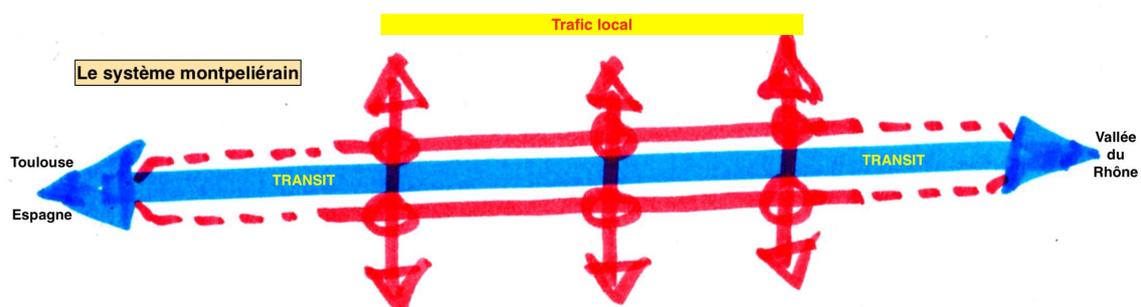
– L'A9 n'a plus que deux échangeurs à chaque extrémité de la conurbation afin d'assurer la fluidité du trafic de longue portée et d'éviter les interférences avec le trafic local ; l'A709 assure alors cette fonction de rocade avec de nombreux échangeurs avec les secteurs urbanisés ;

– Physiquement les deux infrastructures sont soit séparées, soit jumelées. À hauteur du centre de Montpellier, les deux autoroutes sont séparées. Plus à l'est, à hauteur des communes périphériques, les deux autoroutes sont encastrées l'une dans l'autre : les voies de l'A709 encadrant les voies de l'A9 située au milieu. Cette dernière configuration nous servira de référence pour la suite du raisonnement.

– Notons que cette situation d'encastrement de deux autoroutes l'une dans l'autre est particulièrement vertueuse puisqu'elle fait des économies d'emprises foncières.

– Soulignons qu'à Montpellier le problème a été correctement posé, pour un secteur où les trafics sont pourtant moins importants et moins complexes qu'au niveau de la conurbation lyonnaise !

– La cohabitation de deux autoroutes aux fonctions différenciées peut apparaître à certains esprits comme une hérésie ou un handicap. Au contraire, elle doit être vue comme une ressource positive et l'intégration spatiale de deux infrastructures dans un même espace conçue comme un challenge technique et créatif très progressiste.



Pour un projet alternatif à l'est de Lyon

Pour revenir à la question lyonnaise, l'exemple de Montpellier doit servir de guide. Il est nécessaire de repenser totalement les fonctions de l'actuelle A46 en se donnant comme ligne de conduite la dissociation des trafics de transit à longue portée et des trafics locaux de desserte.

La logique intégrative – *spatialement parlant* – que nous avons constatée à l'est de Montpellier doit servir de modèle. Bien entendu, à hauteur de Lyon et de ses communes périphériques, il n'est pas question d'augmenter substantiellement l'emprise en réalisant deux autoroutes juxtaposées. Ici, la logique d'intégration peut se faire de manière verticale et non de manière horizontale comme à Montpellier. Dit prosaïquement, il s'agit de superposer une autoroute sur l'autre.

L'A46 étant enterrée – *sans échange avec le milieu urbain* – au-dessous d'une 2x2 voies qui redeviendrait ainsi la « rocade des villages ». Techniquement, la réalisation des tubes enterrés ne devrait pas présenter de difficultés géologiques majeures par le

fait que nous sommes globalement dans un secteur d'alluvions fluvio-glaciaires, produites par la présence passée du glacier des Alpes.

Certes, il est compliqué de réaliser l'enfouissement d'une autoroute actuellement en service... Mais les grands groupes de BTP français ont quand même quelques compétences en termes de technique de tranchée couverte... Et lorsque l'on parle d'enfouissement, cela ne veut pas dire en tunnel continu. Certaines parties peuvent très bien être traitées par la technique « poteaux-dalle » où les côtés de l'infrastructure du dessous restent ouverts.

De plus, comme il est indiqué dans le rapport préalable, la mise à 2x3 voies a été prévue dès le départ, ce qui signifie que des suppléments d'emprises sont disponibles pour le chantier. Cette disponibilité spatiale facilitera la conduite de celui-ci où des opérations-tiroirs, voire des solutions d'autoponts provisoires, ou un mixte des deux, seront mobilisables⁷.

La mise en souterrain de l'A46 devrait être réalisée au moins à partir de Chassieu au nord, jusqu'à l'aérodrome de Lyon-Corbas au sud, mais il serait bien évidemment préférable de la faire démarrer plus haut, à hauteur du réservoir du Grand Large sur la commune de Décines-Charpieu.

Dans la configuration de deux autoroutes superposées nous trouverions ainsi :

– Au-dessus, c'est-à-dire au niveau actuel, protégé par les merlons antibruit, une 2x2 voies qui assure un rôle de desserte et d'irrigation de l'agglomération, articulée avec les entrées-sorties existantes. Ce que nous pouvons ré-appeler dorénavant « la rocade des villages ».

– Au-dessous, en souterrain, l'autoroute A46 qui assure la circulation de transit à longue portée. Bien évidemment, cette autoroute ne doit pas avoir de connexion avec le milieu local. Seul deux échangeurs doivent être positionnés aux extrémités du dispositif, comme évoqué ci-dessus.

– L'enfouissement de l'autoroute résout aussi très positivement les problèmes de nuisances, en termes sonores et en termes de pollution.

– Soulignons, par ailleurs, que le passage en tunnel de l'A46 provoquera une acceptation sociale oh combien supérieure à celle du passage à 2x3 voies, ce qui n'est pas un argument de faible importance...

– Il peut y avoir aussi des gains en termes d'esthétique et de paysage, car dès lors que la voirie du dessus – *la rocade des villages* – est conçue comme un « boulevard urbain », il n'est plus nécessaire que les entrées-sorties soient toutes gérées par des échangeurs à niveaux décalés. Certaines pourront tout à fait se régler par des grands giratoires inscrits sur cet axe. L'Espagne, et plus particulièrement la région barcelonaise, peuvent démontrer comment ce genre de connexion peut se réaliser avec une grande habileté formelle. Ainsi, dans un certain nombre de cas, le traitement en giratoire évitera ces blessures dans le paysage que représentent les ponts et les bretelles portées par d'immenses remblais.

– Il est évident que la vitesse sur la rocade des villages devra être modérée, par exemple à 70 km/h.

⁷ Opérations tiroirs où l'on « déplace » l'autoroute d'un côté pendant que l'on creuse de l'autre côté ; ce qui se fait couramment dans les travaux autoroutiers... *Autopont provisoire*, où l'on « installe » une branche de l'autoroute au-dessus de l'autre par un système de passerelles métalliques pendant que l'on s'affaire de l'autre côté ; là aussi, cela s'est déjà fait...

La délicate interconnexion A43/A46

Reste alors à régler la question de l'échangeur A43/A46, à hauteur de Manissieux et du fort de Saint-Priest.

– Pour que le dispositif fonctionne – à savoir *séparation radicale des fonctions de transit et de circulation locale* – cet échangeur ne doit plus assurer que les échanges entre l'autoroute A46 dans sa fonction nord-sud avec l'autoroute A43 en direction des Alpes. Et surtout ne plus permettre aux usagers qui roulent sur l'A46, que ce soit vers le nord ou vers le sud, de rentrer dans Lyon via la portion de l'A43 qui va de l'A46 à l'entrée de Lyon dite « Mermoz ». Dit autrement, cet échangeur ne doit plus servir qu'au trafic de transit pour permettre de se diriger vers les Alpes par l'A43 à partir de l'A46 ou aux usagers de l'A43 venant de l'est de prendre la direction de Paris ou de Marseille par l'A46. Bien entendu les usagers venant de l'Isère pourront continuer de rentrer dans Lyon via la fin de l'A43.

Un croquis en annexe illustre ce propos

– Il ne faut pourtant pas sous-estimer l'utilité que représente aujourd'hui la sortie de Lyon par l'A43 pour des habitants qui se rendent dans les communes alentours. Comme usager, j'ai pu apprécier cette faculté lorsque je me rendais journallement à mon travail dans le centre de Lyon ou lorsque que je me dirige vers les grands pôles commerciaux du secteur.

– De fait, c'est surtout la liaison de cette sortie de Lyon par A43 en direction de la route d'Heyrieux (RD 318), au sud, et de la RD 306⁸, au nord, qui permet l'irrigation vers les communes de ce périurbain.

– Mais ces liaisons vers la route d'Heyrieux ou la RD 306 pourrait alors très bien se réaliser à l'est de La Fouillouse où une entrée/sortie pourrait très facilement être installée sur l'A43 à cause de la disponibilité foncière. Et nous sommes ici dans un secteur quasi libre d'habitants.

– Des portions de routes rurales pourraient être réaménagées et connectées pour assurer les liaisons avec la route d'Heyrieux et la RD306 : je veux parler du chemin de La Fouillouse au sud et de la rue des Alpes de Manissieux au nord.

– D'autres solutions sont envisageables, plus en amont quand on sort de Lyon (Cf. croquis en annexe).

TROIS ELEMENTS CONCLUSIFS

– Il est évident que l'enfouissement de l'A46 pour n'en faire plus qu'une autoroute de transit commande très directement qu'elle devienne payante. Ce serait d'ailleurs une manière de financer ces transformations.

– La rocade des villages ne devrait plus offrir de solution de continuité absolue nord-sud, cela afin d'éviter des reports de trafic d'usagers qui voudraient éviter le péage de l'A46... Cet aspect est très important pour la réussite du nouveau système.

– L'environnement et le paysage de l'est lyonnais, d'une part, le confort et le bien-être des habitants riverains de ces infrastructures, d'autre part, méritent de tels efforts. Rappelons d'ailleurs que l'expansion de l'agglomération lyonnaise se fait à l'est, et que

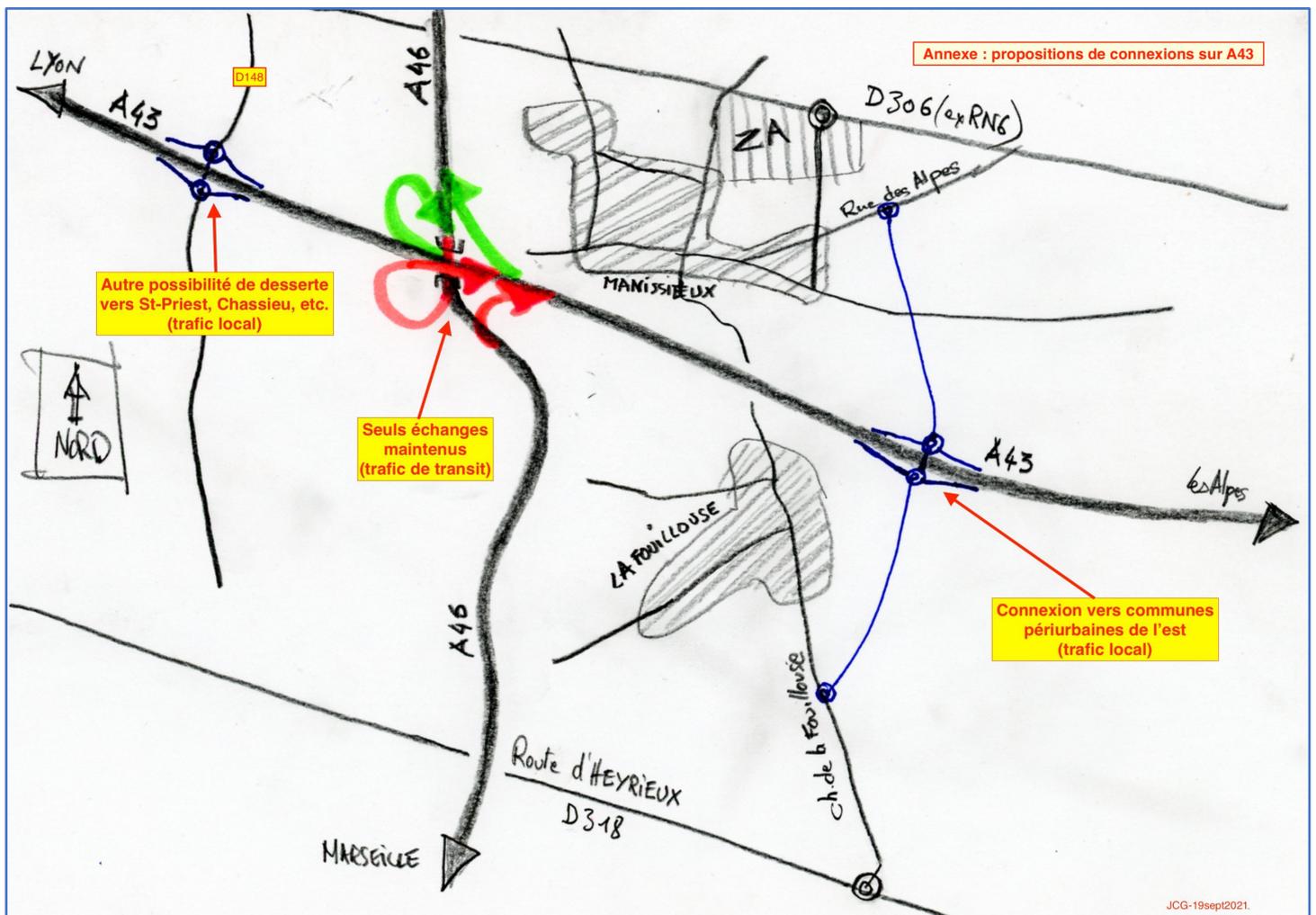
⁸ Qui est l'ancienne RN6 vers les Alpes.

la population de ces secteurs ne fera que croître dans les prochaines décennies. Raison de plus pour faire preuve de soins pour ces paysages et ces entités sociales.

Bien cordialement

Jean-Claude Galléty⁹

ANNEXE



⁹ Pour préciser un peu la posture d'où je parle : j'ai été directeur du CAUE de l'Isère, puis directeur de l'urbanisme à la mairie de Valence. J'ai intégré le Cetur en 1990 pour faire le pont avec les collectivités locales et animer pendant trois ans le groupe de réflexion nationale sur les entrées de ville. J'ai ensuite participé aux réflexions pour la création du Certu à Lyon, dont j'ai créé le département urbanisme. Je suis ensuite passé à la direction comme directeur adjoint en charge des relations avec les collectivités territoriales et des partenariats. C'est cet itinéraire au sein du Cetur-Certu qui m'a sensibilisé aux problématiques de voirie et d'interface avec les milieux urbains. Depuis ma retraite je suis commissaire enquêteur auprès du tribunal administratif de Lyon, tout en ayant continué pendant un temps mes activités d'enseignant sur les questions d'espace public et de voirie, dérivées de l'expérience du Grand Lyon.