

Présents :

Frédéric DEPAEPE – ASF

Maud JOURDHEUIL – ASF

Cédric HERTEUBISE - ASF

Denis MAGNARD – Etat / DIT

Olivier MURRU – Etat / DREAL

Magalie BENMATI – ATMO AuRA

Introduction par Annie Augier rappelant les modalités de la réunion en ligne.

Garants : La CNDP est une autorité administrative indépendante qui nous a nommés. 3 garants afin de garantir une concertation qui mobilise largement, en veillant à ouvrir le champ thématique et géographique. L'objectif est d'être à l'écoute de tous les arguments, avec un processus dynamique.

Présentation générale du projet :

Etat : Cf. support de présentation. En introduction l'Etat rappelle le lien de concession avec ASF. Le concédant a commandé à ASF en 2016 les études sur cette infrastructure conçue élargissable dès 1992.

ASF : Cf. support de présentation. 3 questions essentielles : 1. la situation aujourd'hui : 3 types de déplacements, congestion moyenne de 5 heures par jour, augmentation des accidents (200/an) ; 2. les aménagements complémentaires ; 3. les variantes d'aménagement.

Sur la concertation

Trois questions traitent du fonctionnement de la plateforme participative, sur la possibilité d'avoir un accusé de réception des avis, sur le délai de réponse aux questions et la demande si une retransmission en replay est prévue.

Il est précisé que la mise en ligne est effectuée sans censure et que la parution est ainsi la preuve de réception. Le délai de réponse maximal est de 15 jours, la césure estivale du 1^{er} au 16 août a conduit à un flux important de questions en cours de traitement dans le délai imparti. Comme pour l'ensemble des formats de concertation, il est donné priorité à la participation en direct, sans retransmission particulière.

Sur le projet. Un internaute évoque 3 établissements scolaires qui subiraient la pollution de l'air. *Il est rappelé que la thématique va être traitée dans quelques instants, ATMO précise toutefois que l'air ne devrait pas se détériorer avec l'évolution du parc automobile et que les mesures montrent qu'au-delà de 250 mètres, on retrouve les niveaux de pollution de fond, sans distinction particulière.*

Vient ensuite la question du nœud de Ternay / Givors. *ASF rappelle que l'amélioration du nœud était initialement envisagée dans le cadre du projet mais après l'abandon de l'A45, ce sujet a été intégré à la démarche globale lancée par l'État d'amélioration des déplacements entre Saint-Étienne et Lyon, dans la mesure où il a été établi que l'origine des congestions provenait essentiellement de l'A47 et non du nœud de Ternay lui-même.*

La DREAL confirme que l'État mène actuellement des études sur le traitement du nœud de Givors – Ternay – Chasse-sur-Rhône, avec des problématiques qui ne sont pas liées au nœud de Ternay lui-même, mais notamment à la traversée de l'A47 dans Givors. De plus, les enjeux d'insertion urbaine associés dans Givors, Ternay et Chasse-sur-Rhône sont importants, avec une articulation nécessaire avec le projet de territoire porté par la Métropole de Lyon et la ville de Givors, ainsi qu'avec les mesures

sur les autres modes, notamment ferroviaires, en cours d'études dans le cadre de la démarche d'amélioration des déplacements entre Saint-Étienne et Lyon. Compte tenu de ces interactions fortes, cette question est désormais traitée par l'État dans le cadre de cette autre démarche, mais la cohérence entre les deux démarches est assurée par ce dernier.

Présentation de la thématique Environnement

Cf. supports de présentation. La **DREAL** présente la stratégie Eau, Air et Sol pilotée par le préfet de région, qui comporte un plan précis d'une trentaine d'actions d'ici 2027.

En complément, la séquence Eviter / Réduire / Compenser (ERC) s'applique à tous les plans, programmes et projets. Elle s'applique, de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets dans le cadre des procédures administratives d'autorisation.

Elle s'inscrit dans une démarche de développement durable et vise à assurer une meilleure prise en compte de l'environnement dans les décisions publiques.

La conception d'un plan, programme ou projet doit tout d'abord s'attacher à éviter les impacts sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (opportunité, nature du projet, localisation).

Il s'agit ensuite de réduire les effets qui n'auraient pu être évités, en phase chantier comme en phase exploitation. Si les impacts demeurent, il faut compenser, afin d'éviter toute perte nette de biodiversité, voire permettre un gain écologique. De plus, l'intérêt public doit être majeur pour qu'un projet présentant un impact sur des espèces protégées puisse être autorisé.

ATMO est organisé régionalement (budget de 9,5 M€ / gouvernance avec 4 collèges : Etat, collectivités, acteurs économiques et associatifs, personnels qualifiés pour garantir la transparence et l'accessibilité des informations).

Les enjeux sont d'ordre réglementaire (juridique), économique (coût estimé à plus de 100 milliards € en France), sanitaire et de transition écologique avec un cadre réglementaire à 3 niveaux : mondial, européen et national. Le dispositif de surveillance est composé d'un réseau de stations de mesures permanentes (Ternay par exemple), complétées par des mesures mobiles. L'ensemble des activités émettrices sont recensées, avec la cartographie correspondante.

Présentation des 2 types de polluants : primaires directement générés par les activités et secondaires comme l'ozone. Les GES (impact sur le climat) sont différents des polluants qui ont des impacts sur la santé. Depuis 2000, une forte tendance est observée à la baisse des polluants comme le Nox (oxyde d'azote). Ce polluant est majoritairement émis par le transport routier (60%) et les PM_{2,5} sont surtout émises par le chauffage au bois non performant (59%).

2 campagnes de mesures : 2017 sur 8 semaines à des saisons différentes (intégrant l'influence sur la pollution) puis 2019/2020 (St Priest et Mions + capteurs passifs pour des mesures sur une semaine + des micro-capteurs). En 2017, les résultats ont par exemple montré des niveaux de fond de dioxyde d'azote autour de A46 moins élevés qu'au cœur de l'agglomération lyonnaise. En évolution spatialisée, la situation s'est améliorée entre 2017 et 2019 sauf à proximité des infrastructures routières où c'est constant. Pour les PM₁₀ : les niveaux sont plus homogènes et restent un peu plus élevés près des routes et autoroutes

Le parc automobile évolue, avec un classement par normes. Les facteurs d'émission dépendent du relief, de la fluidité de la circulation, de la cylindrée et de l'ancienneté des véhicules.... Les renouvellements sont permanents et en 2030 il ne devrait rester que 5% de « Euro 4 et antérieur » parmi les véhicules particuliers du parc autoroutier national (source CITEPA). A trafic constant, une réduction des polluants réglementés en émission est observée.

VINCI Autoroutes – Bruit & Habitat/Faune/Flore : *Cf. support de présentation.* En matière acoustique, une vingtaine de points de mesure in situ ont été réalisés conformément aux normes en vigueur (NF S 31-085 et 31-010) avec des enregistreurs au droit de bâtis pour établir la relation entre le bruit et le trafic, sur une durée de 24 h ou une semaine, avec l'intégration des variations de météo influençant la

propagation du bruit. Ces mesures servent à vérifier la modélisation acoustique et sa validité par comparaison entre le modèle et les mesures. Si l'opportunité du projet est maintenue, des études complémentaires seront menées pour analyser l'évolution de l'exposition sonore et apprécier le caractère de modification d'une infrastructure existante au sens réglementaire (R. 571-45 CE ; arrêté du 05/05/95). En cas de modification significative, de nouveaux seuils s'appliqueraient pour la période diurne et nocturne. Le volet acoustique s'étudie de manière cohérente avec les études air/santé et gaz à effet de serre en termes d'horizons d'analyse et de projections. Ainsi, dans le cadre d'une étude d'impact, il est regardé le respect de la réglementation relative au bruit des infrastructures routières mais également les effets du bruit sur la santé ainsi que la part du bruit dans l'analyse des coûts collectifs.

En matière d'investigations sur la thématique habitat/faune/flore, 2 fuseaux d'étude (rapproché et éloigné) ont été pris en compte et plus de 150 jours de terrain réalisés.

L'analyse des habitats intègre notamment la détermination des zones humides conformément à la loi du 24/07/19 (critères sol et végétation redevenus alternatifs). L'étude des continuités intègre également l'analyse du franchissement des ouvrages hydrauliques. Les méthodologies d'inventaires des groupes biologiques sont brièvement abordées s'agissant des prospections diurnes, nocturnes, pose d'enregistreurs ou encore recours à l'analyse l'ADNe dans certains cas).

L'état initial a pour but de définir, localiser et hiérarchiser les enjeux. Selon la décision et dans le cadre d'une étude d'impact, les mesures ERC seraient définies ainsi que d'éventuelles mesures d'accompagnement susceptibles d'apporter une plus-value. Les spécificités d'un élargissement sont évoquées. Bien que tributaire de l'existant des possibilités de recherche des gains d'évitement et de réduction surfacique existent.

Temps d'échanges

Sur les études Un participant questionne la prise en compte de la question de l'artificialisation des sols par l'État, qui indique que l'approche retenue avec le projet proposé d'aménagement de l'A46 Sud vise bien à réduire au maximum la consommation de foncier, notamment par rapport à des projets d'infrastructures nouvelles.

« Eviter dans le Dossier de concertation ? » L'État précise que le principe ERC s'applique à tous les projets. Il est indiqué que le projet proposé est jugé opportun par l'État au regard des enjeux de trafic, d'accidentologie et qui permet de minimiser les effets, notamment en matière de consommation d'espaces naturels et agricoles. L'alternative qui consisterait à ne pas réaliser le projet nécessite de bien peser les enjeux que poseraient l'aggravation tendancielle de la situation, notamment en matière de congestion et d'accidentologie, ce qui ne semble a priori pas souhaitable.

A la question sur les organismes faune/flore, ceux intervenus pour l'inventaire terrain et leur indépendance, ASF répond que dans le domaine de l'air, ATMO existe avec des associations 1901 qui couvrent le territoire national. Les bureaux d'études sont indépendants et leurs études contrôlées par l'Etat (DIT, DREAL, Autorité environnementale du CGEDD). Pour l'inventaire, ASF a travaillé avec Ecosphère, Hydrosphère, APUS et Vegafloa.

Lorsqu'un internaute s'étonne que le respect de la réglementation soit l'objectif, ASF répond qu'il n'y a pas de limitation particulière pour faire mieux que les seuils de la réglementation.

Quel fuseau d'étude puisqu'il y a plusieurs tracés pour Manissieux ? Au-delà de 250 m du projet.

A un internaute indiquant qu'il préférerait une présentation de chiffres plutôt que celle de la méthode, ASF précise que le Dossier de concertation indique les données disponibles et que les futures études pourront venir les compléter.

Pourquoi pas d'étude sur une vraie alternative (report modal particuliers et marchandises, transport en commun) ?

La DREAL répond que d'après les études de trafic, les différents autres projets, notamment ferroviaires en cours (CFAL, Lyon Turin...), s'ils sont nécessaires pour éviter une croissance importante du trafic de

poids-lourds, notamment de transit, ne seront pas suffisants pour traiter les difficultés de circulation actuelles et prévisibles sur l'A46 Sud. En particulier, un certain nombre de PL alimentent les activités économiques de proximité avec les plateformes logistiques de l'Est lyonnais, qu'il sera difficile de reporter intégralement sur le ferroviaire. L'atelier du 7 septembre consacré au trafic pourra rentrer plus en détail.

Sur la qualité de l'air Sur l'importance questionnée des particules ultrafines générées par les véhicules électriques. *S'il n'y a pas encore d'appareil homologué ni de réglementation pour les particules ultra-fines, deux stations permettent depuis 2011 d'en suivre les évolutions, y compris à proximité d'infrastructures autoroutières.*

La campagne 2020 est considérée non fiable par un internaute. ATMO rappelle que la spatialisation de la pollution a surtout été étudiée en 2017. 2019 a ajouté des données. Les graphiques montrent une baisse globalement constante depuis 2007 pour le NOx. La baisse des NOx n'est-elle pas liée au confinement ? Oui certainement mais les trafics nationaux sont suivis et les mesures ont été prises après le confinement. La période hivernale de 2019 avait montré aussi des résultats déjà meilleurs que les hivers précédents

Observe-t-on une baisse de la pollution avec le déclassement ? Les services de l'Etat rappellent que les études "air" se basent sur des études de trafic. Le trafic de transit poids lourds, interdit sous le tunnel de Fourvière, prend la rocade et dont l'A46 sud. Pour les véhicules légers (VL), 2 axes sont utilisés : rocade + M6/M7 (route à grande circulation) et aucun report de trafic n'est prévu.

Sur le bruit S'agissant des mesures acoustiques « recalées », le sens du mot « Recaler » a été pointé ainsi que le risque d'une moyenne cumulant l'exposition sonore de jour et celle de nuit susceptible de biaiser les valeurs. *ASF explique que conformément à l'article 6 de l'arrêté de 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, les indicateurs de bruit s'évaluent pour des conditions de circulations représentatives de l'ensemble de l'année. Ces indicateurs s'expriment en LAeq et sont basés sur un trafic moyen journalier annuel enregistré heure par heure. La mesure in situ donne une valeur d'exposition sonore issue du trafic relevé sur la période correspondante, cette valeur est également recalée avec le trafic moyen enregistré sur l'année pour représenter la gêne rencontrée sur l'année. La période de mesure pouvant connaître des fluctuations de trafic différentes de celles observées sur l'année. Quant aux périodes d'exposition sonore, la réglementation française prévoit bien deux indicateurs, le LAeq jour sur la période de 6h à 22h et le LAeq nuit de 22h à 6 h, les seuils réglementaires sont différents selon la période.*

Un participant questionne la prise en compte des effets sur la santé du bruit. En réponse ASF évoque le fait que le bruit est intégré à l'analyse des effets sur la santé d'une étude d'impact et cite le rapport de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) de 2018 faisant état d'effets sur la santé. Des mesures de protection pourraient être proposées pour le prendre en compte, même sans dépassement des seuils liés à la réglementation du bruit routier. Pour des bâtiments spécifiques par exemple, les études ultérieures permettront de le définir.

Sur la fluidité de circulation Un internaute suggère d'interdire les poids lourds de doubler dans la montée pour fluidifier la circulation, a minima de l'expérimenter. ASF confirme que l'objectif est d'améliorer les différents usages de l'A46sud. La 3^e voie permettra justement de disposer d'une voie sans camion. La décision d'interdire reviendrait à la Préfecture.

Un internaute évoque la limitation de vitesse à 70 km/h pour les autoroutes urbaines. ASF rappelle que A6 et A7 ne sont plus des autoroutes. Les restrictions existantes comme à Valence sont de 90 km/h et dépendent de l'Etat. Les services de l'Etat confirment que la limitation à 70 est réservée à des secteurs très urbains. Le plan de protection de l'atmosphère sera l'occasion de traiter ce sujet.

Sur la concertation A la question de l'absence des élus de la Métropole à ce type de réunions, *les garants précisent que les deux maîtres d'ouvrage sont présents. La Métropole et le Sytral sont des acteurs importants qui n'ont pu être disponibles jusque-là. Ils sont notamment mobilisés pour d'autres concertations comme celle des trams T9 et T10 sous l'égide de garants.*

Conclusion des garants : la soirée fut riche et dense, avec de la matière produite par les différents intervenants. En matière d'environnement, la qualité de l'air a primé et le bruit a été largement évoqué. Eviter/Réduire/Compenser et l'artificialisation ont été mentionnés. Cette réunion peut trouver son prolongement sur le site internet, avec un encouragement à rédiger des contributions d'acteurs. Sur les modalités de la concertation, les ateliers ont été fixés à une heure plus tardive pour favoriser une plus large participation.