

A46 SUD

**MISE À 2x3 VOIES
AMÉNAGEMENT
DU NŒUD DE
MANISSIEUX**


**MINISTÈRE
CHARGÉ DES
TRANSPORTS**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

ASF

DÉCEMBRE 2021



ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET MESURES ASSOCIÉES

Sommaire

1. LE PROJET EN BREF	5
1.1 Les porteurs de projet	5
1.2 Le projet d'aménagement soumis à la concertation	5
1.3 Les enjeux du projet d'aménagement	6
1.4 Les principaux effets attendus	6
2. L'ORGANISATION ET LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION PRÉALABLE	7
2.1 Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP	7
2.2 Les objectifs de la concertation préalable	7
2.3 Les modalités d'information et de participation	9
3. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LES PORTEURS DU PROJET	13
3.1 La concertation vécue par les porteurs de projet	13
3.2 Un consensus sur les difficultés actuelles	14
3.3 Des avis divergents sur la/les solution(s) adaptée(s) pour répondre au constat partagé	14
3.4 La remise en question de l'opportunité du projet	15
3.5 Une articulation multimodale attendue sur l'aire métropolitaine lyonnaise	15
3.6 Les alternatives, un sujet délicat	16
3.7 L'importance des enjeux de trafic	17
3.8 Une vigilance particulière sur l'environnement humain	17
3.9 La destination de la 3 ^{ème} voie	18
3.10 Une vision prospective de plus en plus complexe	18
3.11 Quelques sujets peu évoqués	19
3.12 Un intérêt inégal pour les données	19
4. LES MESURES DES PORTEURS DU PROJET	21
4.1 La poursuite des études de trafic	21
4.2 L'enjeu de la qualité de l'air	22
4.3 La considération des effets acoustiques	22
4.4 Un besoin de pédagogie dans les données	23
4.5 L'aménagement du nœud de Manissieux	23
4.6 Le nœud de Ternay	23
4.7 Les nouvelles mobilités	24
4.8 Le développement du fret ferroviaire et fluvial	24
4.9 La problématique de l'A432 Sud	25
4.10 La gouvernance du projet et le continuum de concertation	25
5. CONCLUSION	27



Préambule : rappel règlementaire

Le présent document s'inscrit dans les dispositions des articles L121-16 et R121-24 du code de l'environnement :

« le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable publie dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan du garant sur son site internet [...], les mesures qu'il ou elle juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. »

1. Le projet en bref

Mise en service en 1993, l'A46 Sud est un maillon structurant des déplacements de l'Est lyonnais. Elle relie les communes de Saint-Priest (A43 en direction de Grenoble, RN346 de Paris) et Ternay (A7 en direction de Marseille et A47 de Saint-Étienne). Elle traverse un territoire attractif en termes démographique et économique, bien que ce dernier conserve une forte composante agricole.

Composé majoritairement de 2x2 voies et prévu élargissable dès sa conception, cet axe est aujourd'hui congestionné sur une amplitude horaire de plus en plus large. Sont ainsi observées actuellement, en moyenne, 5 heures de très fortes perturbations quotidiennes, en particulier aux heures de pointe des trajets domicile-travail. Cette dégradation des conditions de circulation pour les usagers entraîne de surcroît une augmentation des accidents et des incidents, dont les effets engendrent des perturbations supplémentaires sur l'infrastructure et le réseau secondaire. Ces événements pénalisent également les interventions des équipes de secours et d'exploitation.

1.1 LES PORTEURS DE PROJET

Ils sont deux : en premier lieu **l'État** décisionnaire de la consistance du réseau autoroutier sur le territoire national, et en second lieu **Autoroutes du Sud de la France (ASF)**, liée à l'État par un contrat de concession, par lequel ce dernier lui confie la construction, le financement, l'entretien et l'exploitation de l'infrastructure, sous le contrôle de l'État (différents services) et en lien avec les autres gestionnaires de réseaux.

1.2 LE PROJET D'AMÉNAGEMENT SOUMIS À LA CONCERTATION

- **Passage à 2x3 voies** : le projet consiste à passer l'A46 Sud, entre les aires de services de Communay et le diffuseur de Saint-Priest Centre (soit 16,5 kilomètres) à 3 voies de circulation dans chaque sens. L'infrastructure a été conçue et construite élargissable dès l'origine ;
- **Aménagement du nœud de Manissieux** : pour réduire le trafic empruntant le nœud et fluidifier les échanges, trois variantes ont été étudiées puis soumises à la concertation publique préalable (aménagement compact, évitement court, évitement long) ;
- **Aménagements complémentaires** : des opérations complémentaires sont programmées, notamment la mise à niveau environnementale de l'infrastructure, l'amélioration de certaines bretelles de sorties d'échangeurs, l'aménagement de la RN346 jusqu'à l'échangeur n°10 ainsi que le déplacement des aires de Manissieux et de Saint-Priest sur l'A43.

Le budget du projet serait de l'ordre de **250 millions d'euros** hors taxes et serait intégralement financé par la concession. A46 Sud resterait libre de péages.

1.3 LES ENJEUX DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

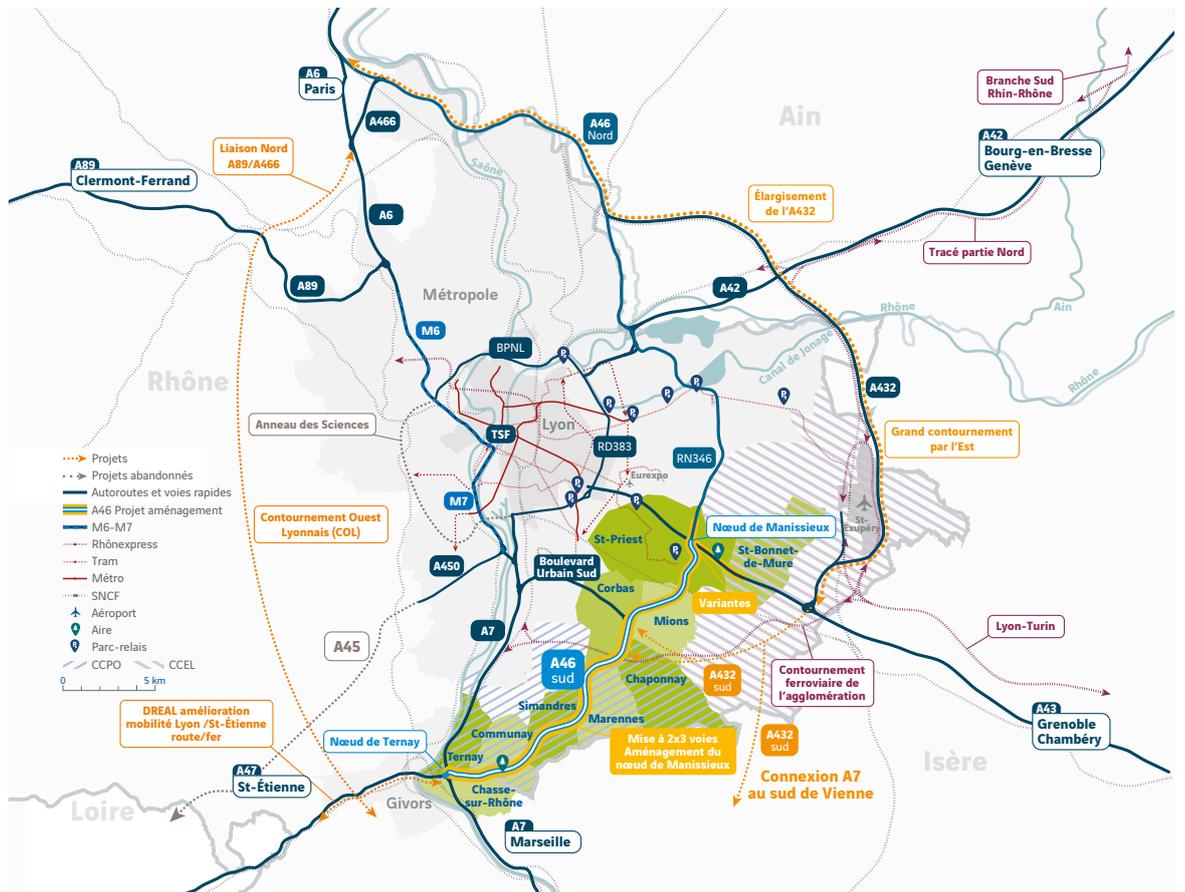
- **Fluidifier** la circulation pour répondre aux difficultés actuelles, prendre en compte les évolutions prévisibles de trafic et réduire les conflits d'usage entre véhicules légers et poids lourds ;
- **Améliorer** la sécurité des usagers en réduisant les effets d'un accident et en améliorant l'intervention des services de secours et d'exploitation ;
- **Moderniser** l'infrastructure en matière d'information, d'environnement humain et naturel en tenant compte des nouveaux usages des autoroutes ;
- **Apporter** une solution rapide, efficace, finançable, évolutive et de moindre impact environnemental, comparé à d'autres alternatives, pour améliorer les déplacements dans le sud-est de l'agglomération.

1.4 LES PRINCIPAUX EFFETS ATTENDUS

Pour anticiper les conséquences du projet sur le territoire, ASF a piloté des études préalables techniques destinées à déterminer les effets prévisibles de l'aménagement en matière de :

• Trafic	• Biodiversité
• Qualité de l'air	• Ressource en eau
• Acoustique	• Services aux usagers (information, sécurisation...)
• Agriculture et foncier	• Nouvelles mobilités (parkings relais, covoiturage...)
	• Paysage et patrimoine

Ce premier niveau d'études a été présenté dans le cadre de la concertation préalable (dans le dossier de concertation, lors des diverses rencontres), alimentant les questions du public.



2. L'organisation et le déroulé de la concertation préalable

2.1 UNE CONCERTATION PRÉALABLE SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)

RAPPEL DU CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation préalable au titre du code de l'environnement vise à **associer le public le plus en amont possible** dans l'élaboration de certains projets. Elle intervient **avant toute demande d'autorisation administrative** (déclaration d'utilité publique, déclaration de projet, autorisation loi sur l'eau...).

Le projet d'A46 Sud s'inscrit dans ce cadre réglementaire.

L'INITIATIVE DES PORTEURS DU PROJET

Compte tenu des enjeux identifiés pour l'aménagement à 2x3 voies de l'A46 Sud et du nœud de Manissieux, **l'État et Autoroutes du Sud de la France (ASF) ont saisi de manière volontaire la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).**

LA DÉCISION DE LA CNDP ET LA NOMINATION DE TROIS GARANTS

Le 2 septembre 2020, la CNDP a décidé d'organiser une « concertation préalable », placée sous l'égide de trois garants qu'elle désigne, chargée d'assurer le bon déroulement de la concertation : **transparence** des informations, **égalité de traitement** des participants quels que soient leurs statuts et opinions, **argumentation** des avis.

2.2 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Les porteurs du projet se sont fixé, avec les garants, les objectifs suivants :

FOURNIR DES DOCUMENTS CLAIRS ET PÉDAGOGIQUES

- au lancement de la concertation, avec le dossier de concertation et la synthèse alimentée par les études techniques multithématiques réalisées ;
- pendant la concertation, avec des supports de présentation pédagogiques pour les réunions publiques et les ateliers thématiques, adaptés à chaque événement et réalisés avec la contribution d'experts (cartes grand format pour une meilleure appréhension du contexte et des enjeux, tests de sensibilité, tableau de comparaison des variantes du nœud de Manissieux...);
- complétés par la rubrique « ressources » du site internet alimentée en continu avec de nombreux documents ayant permis de nourrir les échanges : les supports de présentation des événements publics, l'étude de trafic, l'expertise indépendante sur la modélisation de trafic commanditée par la CNDP, l'évaluation de la qualité de l'air autour de l'A46 Sud réalisée par Atmo Auvergne Rhône-Alpes...

ASSURER UNE LARGE INFORMATION VIA DIFFÉRENTS CANAUX

- notamment l'insertion d'espaces d'information dans la presse locale (annonce des dates et lieux des réunions, ateliers, concertations mobiles, visites), l'animation en continu de comptes dédiés sur les réseaux sociaux (Twitter et Facebook), le relai sur des supports de communication des collectivités territoriales (panneaux, journaux, sites internet...), la mise en place d'expositions en mairies (voir ci-après les modalités d'information), le site internet dédié au projet mis à jour régulièrement avec l'annonce des rendez-vous et actualités de la concertation.

DONNER LA PAROLE À TOUTES LES PARTIES PRENANTES

- via des modalités étendues et diversifiées : réunions publiques (générales et thématiques), ateliers thématiques, concertations mobiles et visites de site. Les participants ont ainsi pu s'exprimer en direct avec les porteurs du projet et de manière différée grâce à la mise en place notamment de cartes T (courrier retour prépayé). La variété des formats a encouragé l'expression du plus grand nombre en associant aussi des publics plus éloignés de la concertation : rencontre sur les lieux d'activité des usagers actifs (concertation mobile au marché de gros Lyon Corbas ou sur l'aire de services de Communay), atelier avec les étudiants de l'Université Lyon 3, événements en soirée et le week-end sur les lieux de fréquentation des citoyens (marché de Ternay, sortie d'école de Simandres...);
- une présence forte sur le territoire concerné par le projet avec l'organisation d'événements participatifs dans chacune des communes traversées par l'autoroute et certaines communes adjacentes¹;
- des supports interactifs avec une plateforme participative en ligne permettant de s'informer, recueillir les avis (librement ou en remplissant un questionnaire) et les contributions d'acteurs (avis plus développés exprimant la position d'une structure) et poser des questions. En toute transparence, l'ensemble des contributions et des réponses apportées aux questions furent rendues publiques.

ASSURER LA TRAÇABILITÉ DES ÉCHANGES et productions, grâce à la publication des comptes rendus des réunions publiques et des ateliers thématiques, soumis à la relecture préalable des garants et la mise en ligne d'actualités régulières sur l'avancement de la concertation (plusieurs par semaine) sur le site internet.

APPORTER DES RÉPONSES CLAIRES ET ARGUMENTÉES AUX QUESTIONS POSÉES

- en présentiel lors des différents événements;
- sur le site internet, dans un délai de 15 jours quand elles concernaient directement les porteurs de projet;
- y compris quand elles ne concernaient pas uniquement ou directement le projet d'aménagement de l'A46 Sud en mobilisant des parties prenantes externes sur le sujet (par exemple : sur les transports en commun, le transport ferroviaire...);
- en faisant systématiquement référence à des données chiffrées, études, réglementation et références techniques. Les porteurs de projet ont veillé à objectiver les réponses apportées, sans faire part de leurs propres appréciations.

La concertation est un **processus itératif et dynamique**. Les différentes rencontres ont permis aux participants de s'informer avec des données progressivement affinées pour répondre aux questions et attentes des participants (résultats complémentaires d'étude de trafic par exemple), de comprendre les enjeux de ce projet et de s'exprimer par la multitude de moyens mis en œuvre. La présence des porteurs de projet à l'ensemble des rendez-vous avec le public, la mobilisation d'experts sur certains sujets précis (trafic, qualité de l'air...) ont illustré leur **engagement continu**. La transmission d'informations et les échanges constructifs ont enrichi le niveau de connaissance et de réflexion y compris pour les porteurs de projet (cf. les enseignements présentés ci-après).

¹ La commune de Saint-Bonnet-de-Mure a refusé l'organisation d'un événement sur son territoire

2.3 LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

2.3.1 RAPPEL DU CALENDRIER GÉNÉRAL DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Les modalités d'information et de participation ont été construites **en lien étroit avec les garants et validées par la CNDP** en séance plénière.



2.3.2 LE DISPOSITIF D'INFORMATION DE LA CONCERTATION

La concertation a été annoncée en amont, dans le respect des délais légaux :

- par **voie d'affichage** dans les mairies concernées ;
- dans la **presse locale** couvrant l'ensemble des communes concernées par le projet sur les deux départements (Rhône et Isère).

Cette information a été assurée en continu pendant toute la durée de la concertation :

- 70 affiches ont été transmises dans les communes avec mises à jour pour tenir compte de l'adaptation en temps réel des modalités (cf. ci-après).
- 157 insertions ont été effectuées dans la presse locale (en version papier et numérique) telle que *le Progrès*, *le Dauphiné Libéré*, *Tout Lyon*, *Lyon décideur* permettant de couvrir l'ensemble de l'aire d'influence du projet.

Des comptes dédiés ont été créés et alimentés pendant ces trois mois sur les **réseaux sociaux**, Facebook et Twitter, avec notamment la publication systématique de posts avant chaque événement public.

Par ailleurs, **70 spots** ont été diffusés sur Radio VINCI Autoroutes pendant toute la durée de la concertation afin d'informer les auditeurs de la tenue de la concertation.

6380 tracts ont été distribués sur divers lieux de fréquentation du public afin d'encourager la participation.

Plusieurs **e-mailing** ont été adressés aux abonnés du réseau VINCI Autoroutes (plus de 40 000 usagers ciblés sur ce secteur géographique) et ceux d'AREA concernés par l'A43.



Enfin, **les mairies ont largement contribué à la diffusion de l'information** en annonçant les dates des rencontres, les modalités de participation sur leurs supports municipaux : journaux, panneaux lumineux, sites internet, réseaux sociaux...



2.3.3 LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION

Dispositif de concertation tel que réalisé in fine

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

30 juin Saint-Priest
Réunion de lancement

1^{er} juillet Communay
Réunion de lancement

6 juillet Bron
Réunion publique thématique :
intermodalités et prospective

24 août Visioconférence
Réunion publique numérique :
environnement

23 septembre Corbas
Réunion publique thématique :
développement économique

27 septembre
Saint-Symphorien-d'Ozon
Réunion de clôture

LES ATELIERS THÉMATIQUES

7 septembre Mions
Atelier thématique : trafic

9 septembre Simandres
Atelier thématique : les déplacements

14 septembre Saint-Priest
Atelier thématique : nœud de Manissieux

21 septembre Université Jean Moulin
- Lyon
Atelier étudiants : réflexions sur le projet

LES CONCERTATIONS MOBILES

9 juillet Communay

26 août Chasse-sur-Rhône

2 septembre Corbas

3 septembre Marennes

11 septembre Ternay

17 septembre Chaponnay

LES VISITES DE SITE

6 juillet A46 Sud
Visite en car

11 septembre A46 Sud
Visite en car



Au-delà de ces 18 rencontres territoriales, des **expositions** ont été proposées pendant toute la durée de la concertation dans les 10 communes traversées et la **plateforme participative** a complété le dispositif avec un volet numérique. Les questions et les avis ont pu être exprimés publiquement, en présentiel lors des rencontres, à travers le site internet, les cartes T, le questionnaire en ligne.

Le questionnaire a été mis en place, afin de mieux comprendre le profil des personnes présentes sur le site internet et comment elles utilisaient l'infrastructure. Ce questionnaire fut également précieux pour connaître le niveau d'information de ce public connecté.

Ce format ambitieux, **validé par la CNDP le 2 juin 2021**, a été organisé dans un **calendrier contraint** notamment par la pandémie COVID 19 et les échéances électorales (élections régionales et départementales).

Réglementairement, la concertation préalable est d'une durée minimale de quinze jours et maximale de trois mois (article L121-16 du code de l'environnement). Celle consacrée au projet d'aménagement de l'A46 Sud s'est tenue **du 29 juin au 28 septembre 2021** avec une trêve estivale, du 1er au 15 août pendant laquelle la plateforme participative était accessible uniquement en mode « consultation » et les rencontres interrompues.

Cette coupure a assuré une respiration dans le temps de la concertation, permettant au public de prendre connaissance des documents publiés.

Les équipes des porteurs de projet se sont grandement mobilisées en assurant une présence à l'ensemble des rencontres (y compris le week-end) pour que ces différentes séquences touchent des publics variés, des habitants jusqu'aux usagers estivants.

En cours de concertation, ASF et les services de l'État ont entendu les **demandes d'ajustement des modalités** de la concertation. Ainsi, au fil de la concertation et en lien avec les garants, ils ont su faire preuve d'agilité en adaptant certaines rencontres : ateliers thématiques programmés en soirée plutôt qu'en journée, réunion publique numérique, adaptation des thématiques aux préoccupations des participants. Ces aménagements ont permis une plus large participation du public.

2.3.4 LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES



En synthèse, la concertation s'est déroulée dans les meilleures conditions matérielles pour favoriser la fluidité des échanges.

Depuis la saisine de la CNDP et jusqu'à la clôture de la concertation, les équipes des porteurs de projet (4 personnes côté ASF, 5 côté État, auxquels s'ajoutent les experts mobilisés ponctuellement et les prestataires en charge de l'organisation de la concertation) ont redoublé d'efforts pour assurer une présence permanente aux rencontres, répondre de manière précise et argumentée aux questions du public.

Cette mobilisation a permis d'atteindre les objectifs fixés avant le lancement de la concertation :

- transparence vis-à-vis du public, accès à l'information, aux données disponibles à ce stade du projet;
- cohérence du projet présenté en regard d'autres projets de mobilité et d'infrastructures menés au niveau de l'aire métropolitaine lyonnaise;
- appropriation du sujet par un grand nombre d'acteurs, qui n'étaient pas toujours familiers de ce projet.

Cette concertation a répondu aux attentes de l'État pour éclairer l'action publique. À cet égard, l'exercice a été réussi.



3. Les enseignements de la concertation pour les porteurs du projet

3.1 LA CONCERTATION VÉCUE PAR LES PORTEURS DE PROJET

UNE PRÉPARATION ANTICIPÉE

Du côté d'ASF, si l'entreprise est habituée aux concertations publiques pour divers aménagements d'infrastructures existantes, c'est la première fois qu'il s'agissait d'un format avec garants nommés par la CNDP.

Si, sur le principe, ajouter une troisième voie, conformément à ce qui avait été prévu lors de la conception de cette autoroute il y a plus de trente ans, pouvait paraître simple techniquement, la réalité a montré à l'équipe projet l'exigence pédagogique de l'exercice.

Depuis fin 2018 et le début des réflexions sur la réalisation de la concertation menant à la rédaction du dossier de saisine, ASF et les services de l'État ont à la fois travaillé à la présentation exhaustive du projet et imaginé les diverses questions susceptibles d'intéresser le grand public et les parties prenantes du territoire, notamment en lien avec la lettre de mission des garants.

Dans cette optique, une étude de contexte préalable, menée sur un territoire élargi, a permis de mesurer le niveau de connaissance du projet, ses bénéfices et inconvénients perçus, les facettes de l'aménagement suscitant le plus d'intérêt, les attentes en matière de concertation publique à venir.

À partir de la décision de la CNDP et de la nomination des trois garants, une collaboration régulière avec ces derniers a permis de réaliser le dossier de concertation et de concevoir le dispositif de participation permettant de toucher le plus large public possible.

S'ADAPTER DE MANIÈRE CONSTRUCTIVE

Dès l'ouverture de la concertation, les participants ont orienté les échanges sur leurs propres priorités, bien souvent de proximité, et ont apporté librement leurs points de vue sur plusieurs facettes du projet, y compris l'opportunité. Sur certains sujets, comme le financement ou le déroulement du chantier, des éléments précis d'informations avaient été préparés par les porteurs de projet sans être pour autant sollicités sur ces sujets en phase active de concertation.

Les nombreuses questions posées en direct ou sur la plateforme ont mobilisé les ressources des porteurs de projet pour apporter des réponses concrètes. La difficulté a pu résider dans le délai accordé, elle pouvait aussi provenir de l'ambition d'apporter des réponses précises à des questions qui ne l'étaient pas toujours. Peu à peu les différents représentants des porteurs de projet se sont familiarisés avec les interpellations directes pour contribuer avec réactivité au dialogue.

Lors des réunions publiques et ateliers thématiques, les échanges se sont presque exclusivement déroulés entre le public et la tribune, de manière bilatérale, sans « rebonds » entre les interventions, ce phénomène étant peut-être accentué par le fait que certaines institutions indirectement ou directement concernées par le projet n'aient pu être représentées lors de réunions publiques ou ateliers, en particulier la Métropole de Lyon et le SYTRAL.

Certaines interventions ont pu laisser le sentiment d'un intérêt supposé d'ASF à la réalisation de l'aménagement, alors qu'il s'agit d'une commande de l'État d'étudier la ou les solutions susceptibles d'améliorer la situation actuelle et prévenir la situation future.

UNE CONCERTATION CORDIALE ET DES EXPRESSIONS PLUS VIVES EN LIGNE

Si la courtoisie a globalement été collectivement respectée lors de l'ensemble des rencontres, quelques internautes ont adopté un ton plus moins cordial voire agressif sur les réseaux sociaux (Twitter et Facebook). Considérant que la concertation se déroulait exclusivement sur le périmètre des 18 rendez-vous programmés et sur la plateforme interactive, il a été choisi de ne pas y répondre, avec le risque de laisser circuler des informations peu courtoises et parfois erronées.

Du côté des porteurs de projet, les réseaux sociaux n'ont été mobilisés que pour annoncer les différentes dates du programme, les grandes étapes d'ouverture, de trêve et de clôture de la concertation, les mises en ligne successives de ressources documentaires.

UNE MOBILISATION DES ACTEURS INSTITUTIONNELS LOCAUX

Les « xcontributions d'acteurs » sont un format d'expression qui permet à une organisation ou un individu (association, syndicat professionnel, consulaire, parlementaire...) de déposer en ligne un avis développé et argumenté. Au total, 38 contributions ont été versées à la concertation. Les porteurs de projet remercient les différents auteurs pour leur mobilisation ayant permis de donner plus de consistance aux échanges.

Plus largement, ASF et les services de l'État ont apprécié la participation de certains acteurs institutionnels qui, comme les citoyens, ont su prendre part à la concertation en élargissant le prisme d'analyse du projet.

3.2 UN CONSENSUS SUR LES DIFFICULTÉS ACTUELLES

Le dossier de concertation ainsi que les présentations du projet exposées à chaque rencontre faisaient référence aux conditions actuelles et prévues de circulation sur l'axe A46 Sud. C'est sur ces constats et ces prévisions que repose le projet envisagé par l'État et ASF.

Globalement, l'ensemble des participants partage l'état des lieux de la situation vécue aujourd'hui : le territoire de l'est lyonnais est en développement économique et démographique, les conditions de circulation sont dégradées (plus de 5 heures de congestion par jour) et ce, sur une amplitude horaire de plus en plus importante. L'augmentation de la densité de circulation accroît le risque d'événements si bien qu'avec le volume actuel de trafic, le moindre incident de véhicule même mineur provoque une situation de congestion supplémentaire.

Un consensus a été observé pendant la concertation sur la **nécessité d'améliorer les conditions de circulation sur l'A46 Sud** (et par effet ricochet, sur les réseaux secondaires utilisés par certains véhicules pour éviter les congestions sur l'autoroute) et **garantir les meilleures conditions de sécurité** de tous les usagers dans des délais rapides.

Les porteurs de projet ont entendu les **attentes exprimées en termes d'amélioration des mobilités dans l'Est lyonnais** au-delà de l'aménagement de l'A46 Sud qui ne peut, à elle seule, résoudre l'intégralité des difficultés. Ils ont veillé à expliquer l'articulation de ce projet avec les autres grands projets d'infrastructures routières et ferroviaires et démarches en cours à l'échelle de l'aire lyonnaise.

3.3 DES AVIS DIVERGENTS SUR LA/LES SOLUTION(S) ADAPTÉE(S) POUR RÉPONDRE AU CONSTAT PARTAGÉ

Comme cela est apparu lors des nombreux échanges, si une forte majorité d'expressions validaient le constat du dysfonctionnement actuel de l'A46 Sud, les solutions avancées/soutenues/défendues pouvaient diverger entre ne rien faire « pour ne pas contribuer au développement du trafic global », préconiser un contournement autoroutier plus lointain géographiquement et dans le temps ou développer les transports en commun et le fret ferroviaire et fluvial pour assurer un report modal du transport de marchandises.

Il a également été observé le phénomène courant de rejet du projet par les habitants les plus proches de l'infrastructure qui, sans réellement contester l'utilité générale du projet, sont hostiles à son implantation près de chez eux afin de préserver la qualité de leur cadre de vie. C'est lors de la réunion de clôture que cette différence fut la plus flagrante, sans que les partisans des différentes options puissent véritablement opposer leurs arguments.

3.4 LA REMISE EN QUESTION DE L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Si l'on se fie à l'expression de la majorité des personnes ayant contribué à la concertation, ces dernières n'ont pas été convaincues par l'opportunité du projet. Des motifs différents et parfois opposés ont ainsi été exprimés.

Le projet n'atteindrait pas l'un de ses principaux objectifs qui consisterait à « fluidifier la circulation pour répondre aux difficultés actuelles, prendre en compte les évolutions prévisibles et réduire les conflits d'usage entre véhicules légers et poids lourds ».

Si la 3^{ème} voie se faisait, les participants qui expriment leur opposition affirment qu'elle serait immédiatement saturée, contestant le bien-fondé de l'étude de trafic.

Ils considèrent que le problème se situe en particulier aux extrémités de l'A46 Sud au niveau des nœuds de Ternay et de Manissieux, et plus largement aux reports générés par le déclassement de l'A6/A7 et à sa requalification par la métropole de Lyon.

3.5 UNE ARTICULATION MULTIMODALE ATTENDUE SUR L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

La nécessité d'améliorer rapidement la mobilité quotidienne des personnes et des biens en agissant sur l'ensemble des modes de transport a été largement exprimée, avec la demande d'une articulation forte entre l'État et les différentes autorités organisatrices de la mobilité. Le projet d'aménagement de l'A46 Sud est une réponse rapide et soutenable, mais elle ne sera pas suffisante pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacement.

Comme cela a été notamment exprimé lors de l'atelier thématique consacré aux déplacements à Simandres, les mobilités doivent être pensées dans leur ensemble.

Les alternatives à la voiture individuelle ont été citées comme :

- **Les services par train** sur l'étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) avec le développement d'un service express métropolitain pour les déplacements vers Lyon et la demande de réouverture de certaines gares (Toussieu...);
- **Le développement des transports collectifs urbains.** De nombreux participants regrettent d'être « condamnés à prendre leur voiture parce qu'il y a trop peu de transports en commun » sur leur territoire. À ce titre, plusieurs élus ont rappelé l'évolution du SYTRAL en établissement public le 1^{er} janvier 2022 sur un territoire élargi avec notamment l'intégration de la Communauté de communes du Pays de l'Ozon, qui constitue une opportunité pour améliorer l'offre de transports collectifs vers le centre et l'est de la métropole, en particulier depuis les communes proches de l'A46 Sud. Ceci inclut la possibilité de déployer des lignes express de cars sur l'autoroute existante avec la création de pôles d'échanges multimodaux aux échangeurs d'A46 Sud ;
- **Les déplacements à vélo**, avec la mention du projet du plan vélo de 40 km de la Communauté de communes du Pays de l'Ozon restant à déployer et financer ;
- **Le développement du fret ferroviaire**, avec la présentation par l'État le 13 septembre 2021 de la stratégie nationale afférente, dont l'objectif est un doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 ;

- **Le transport fluvial**, sujet porté en particulier par la Communauté de communes du Pays de l'Ozon avec pour ambition d'optimiser les capacités d'utilisation du fleuve pour les transports de marchandises.

Les flux ne se limitent pas à la liaison vers Lyon. Les nouveaux équipements ou services de mobilité doivent aussi concerner par exemple les automobilistes vers et depuis le Nord Isère qui génèrent de nombreux échanges en lien avec le territoire de l'A46 Sud.

Plus globalement, les porteurs de projet ont pris note de **l'attente d'une scène de dialogue** associant les services de l'État, les autorités organisatrices de la mobilité, les élus du territoire et le monde associatif.

3.6 LES ALTERNATIVES, UN SUJET DÉLICAT

Comme cela a été annoncé dès le dossier de concertation, l'État a confirmé qu'il n'y avait pas d'alternative au projet d'aménagement de l'A46 Sud, au sens réel du terme, c'est-à-dire dans le même « format », en termes de rapidité de réalisation, de budget, d'impact sur l'environnement, de fonctionnalités, notamment pour fluidifier de manière efficace l'A46 Sud.

Le grand contournement par l'ouest de la métropole a été évoqué par les habitants, en particulier pour évoquer le ressenti de disparité d'aménagement entre l'Est et l'Ouest lyonnais.

Le projet de grand contournement Est (correspondant au prolongement de l'A432 jusqu'au sud de Vienne) a été très souvent cité comme une solution alternative. Les études techniques conduites et discutées dans le cadre de la concertation publique montrent que l'effet d'une potentielle A432 Sud pour délester et résoudre les difficultés de circulation de l'A46 Sud serait très limité, de l'ordre de 6% des trafics empruntant l'A46 Sud.

Au-delà de cet effet limité sur les trafics d'A46 Sud, un tel projet présenterait des impacts environnementaux certains (destruction d'espèces et d'habitats, de milieux, artificialisation de terres agricoles, de zones humides...), serait consommateur de nombreuses ressources et susceptible d'induire de nouveaux déplacements.

Ce point a par ailleurs été confirmé par les services de l'État qui alertent sur les enjeux de consommation foncière, d'impact sur les milieux naturels et d'émissions de gaz à effet de serre pour la construction d'infrastructures neuves et aménagements associés.

Ainsi, des solutions autres que routières ont été évoquées lors des différents échanges et jusqu'en réunion de clôture avec l'expression d'attentes fortes d'explorations de solutions en matière de transports en commun, de trains gérés par la Région, de fret ferroviaire et fluvial compte tenu de la proximité et du gabarit du Rhône.²

L'État a affirmé que les projets ferroviaires (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, développement des services express régionaux dans l'étoile ferroviaire) n'étaient pas en compétition avec le projet d'A46 Sud mais au contraire complémentaires en particulier pour assurer une meilleure gestion des flux de marchandises sur le territoire aux différentes échelles (local, échange, transit).

L'État a ainsi précisé lors de la concertation les actions qu'il mène en parallèle sur ces projets, en lien avec les collectivités partenaires, en application de la priorité fixée par la loi d'orientation des mobilités de développement du ferroviaire pour l'accès aux métropoles et de la stratégie nationale fret.

2 ces éléments donnent suite à la demande de précision/recommandation n°7 des garants dans leur bilan disponible sur le site internet de la concertation <https://www.a46sud-amenagement.fr/>

3.7 L'IMPORTANCE DES ENJEUX DE TRAFIC

Les enjeux de trafic, actuel et prévisible, ont été au cœur des débats. Ils ont à ce titre fait l'objet d'une expertise complémentaire commanditée par la CNDP ainsi que d'un atelier de travail spécifique.

Les résultats de l'étude de trafic ont été mis en ligne sur le site internet de la concertation ainsi que les différents tests permettant de mesurer l'influence de certaines hypothèses ou projets sur les circulations d'A46 Sud.

Au-delà des échanges techniques sur les outils de mesure et de modélisation, les incidences de certains projets / décisions (déclassement M6/M7, abandon de l'A45...) ont alimenté les discussions. Certains participants ont remis en question les résultats d'étude présentés par les porteurs du projet en particulier sur le taux de poids lourds empruntant l'A46 Sud, le volume d'usagers en transit, les origines et destinations des usagers et plus largement les hypothèses retenues pour réaliser ces modélisations.

Des comptages routiers parallèles, réalisés à l'initiative de certaines collectivités, ont été évoqués, sans pour autant être rendus publics, pour remettre en cause les données présentées.

Certains participants ont fait émerger l'idée que la situation sanitaire récente ait pu engendrer une rupture du modèle des déplacements, en particulier des trajets domicile/travail avec l'augmentation du télétravail. Cette évolution n'est pour l'instant nullement observée par les porteurs de projet.

Les mesures du trafic sur l'A46 Sud sur le mois de septembre 2021 sont similaires à celles constatées sur la période pré-COVID, et à l'échelle de la métropole³, des niveaux d'embouteillages supérieurs en 2021 à ceux de 2019 sont même observés.

3.8 UNE VIGILANCE PARTICULIÈRE SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN

Les personnes présentes lors des différents formats de concertation et habitant les communes traversées par l'A46 Sud ont fait part de leurs craintes à propos des enjeux de bruit, de pollution de l'air, et parfois de paysage. Ces thématiques ont eu toute leur place dans les échanges.

Sur l'influence sonore, en réponse aux sollicitations localisées, il a été rappelé qu'il était prévu de rentrer plus en détail dans les études à venir en cas de poursuite du projet, la concertation intervenant à une étape de l'avancement d'un projet où ce niveau de précision n'est pas encore analysé. Les mesures effectuées en amont du projet permettent de comparer le niveau sonore actuel avec le niveau sonore futur tout en respectant les réglementations sur le bruit. Si le projet se poursuivait, les besoins de dispositifs destinés à atténuer l'impact (écrans ou murs antibruit) seraient examinés site par site.

Concernant les différentes émissions et leur influence sur la qualité de l'air, le niveau d'échange a été techniquement poussé avec les contributions d'Atmo Auvergne Rhône-Alpes, mais aussi les alertes de participants qui ont mis en avant la distinction entre les types de particules et leurs conséquences respectives sur la santé ou sur le réchauffement climatique. Les sources de pollution ont été évoquées, quantitatives en lien avec le nombre de véhicules, qualitatives avec la nature des moteurs, les incidences des pneumatiques et des freinages ainsi que l'effet de l'amélioration régulière des motorisations.

Compte tenu de la proximité du quartier de Manissieux et des maisons sises notamment à la Fouillouse, ces sujets ont été plus prégnants encore lorsqu'a été abordé le point particulier de l'aménagement du nœud de Manissieux. Les tracés des trois variantes n'ont pas les mêmes proximités avec les habitations existantes, les établissements publics comme le collège Boris Vian et les lieux de vie et de loisirs (voies vertes, chemin de randonnée...). Une forte vigilance a été exprimée en particulier lors de l'atelier consacré à ce sujet, sans qu'émerge véritablement un consensus sur la variante préférentielle.

Enfin, le réaménagement des aires de services de Saint-Priest et Manissieux est apparu comme une opportunité de développer un pôle multimodal contribuant indirectement à la réduction des effets sur l'environnement.

3 <https://www.20minutes.fr/lyon/3120403-20210911-lyon-plus-embouteillee-avant-epidemie-covid-19-niveaux-extremes>

3.9 LA DESTINATION DE LA 3^{ÈME} VOIE

Attribuer la 3^{ème} voie à certains types d'usages a été un sujet abordé lors de plusieurs réunions ou ateliers, que ce soit à propos du covoiturage, des camions ou des transports en commun (cars, BHNS-bus à haut niveau de service, taxis...)

La vocation de la 3^{ème} voie a nécessité un effort de pédagogie en particulier sur ce que la loi permettait de faire et ce qui pouvait être constaté ailleurs en France.

L'aménagement d'une voie réservée sur tout ou partie du linéaire mis à 2x3 voies, adaptable selon les heures de la journée, est une opportunité émergente de la concertation. Elle représenterait un **usage alternatif à l'autosolisme**⁴.

Les échanges ont montré que ce sujet méritera d'être approfondi, car il a généré de nombreuses autres questions parmi lesquelles :

- Quelle influence sur le gain de fluidité espéré ?
- Quelles difficultés supplémentaires lorsque l'on veut sortir à un échangeur et qu'il faudra désormais traverser deux voies ?
- Quels critères de décision pour l'affectation de cette 3^{ème} voie ?
- Quels retours d'expériences à Grenoble, à Lille, avec d'autres gestionnaires d'infrastructures routières qui ont retenu ce mode de circulation ?

3.10 UNE VISION PROSPECTIVE DE PLUS EN PLUS COMPLEXE

La présentation du projet d'aménagement de l'A46 Sud, avec son échéance de mise en service vers 2028 au plus tôt, intervient dans une période de multiples et denses transitions qui ne facilitent pas la vision prospective.

Les échanges ont montré les vastes sujets de questionnements sur les évolutions amorcées et à venir dans de nombreux domaines :

- **Transition sociétale** : place du covoiturage (pour les grands déplacements comme pour ceux du quotidien), télétravail, volume moyen global de déplacement par individu avec la promotion de la sobriété et de la proximité, part du vélo, croissance démographique, nouvelles aspirations citoyennes en matière d'habitation...
- **Transition énergétique** : part des véhicules électriques vs. part des véhicules thermiques, influence de la hausse du prix des carburants sur les modalités de transports.
- **Transition technologique** : véhicules sans chauffeur (voitures et poids lourds), diminution des émissions des véhicules (voitures et poids lourds)...

Avec cette multitude de paramètres influençant les niveaux de trafics, mais aussi les possibles niveaux de nuisance, il est apparu délicat de disposer d'éléments de connaissance et de prospective collectivement partagés.

4 <https://fr.wiktionary.org/wiki/autosolisme>

3.11 QUELQUES SUJETS PEU ÉVOQUÉS

- **Le coût et le financement du projet.** Si l'État et ASF s'étaient préparés à répondre aux questions liées à ce sujet (modalités du contrat de concession...), les interrogations ont été peu nombreuses. Celles posées en réunions publiques et sur la plateforme participative ont reçu des réponses précises. Il est rappelé que le projet d'aménagement de l'A46 Sud serait financé par les recettes générées par les péages sur le réseau concédé à ASF. Il n'est pas prévu de concours financiers de l'État ni des collectivités territoriales.⁵
L'A46 Sud resterait libre de péage. Dès lors ce principe n'a pas fait l'objet de discussions. Par ailleurs, le coût des différents projets ne semble pas être un critère d'évaluation pour les participants à la concertation qui comparent des aménagements potentiels d'envergures financières très différente.
- **Le déroulement du chantier :** ce sujet n'a pas été abordé lors des ateliers et réunions publiques. Quelques questions ont été posées pendant les concertations mobiles (calendrier prévisionnel et impacts des travaux sur la circulation sur l'A46 Sud) et seuls 2 avis et 5 questions ont été exprimés sur internet.
- **Les aménagements complémentaires :** seulement quelques questions et avis ont été exprimés notamment via les cartes T, sur l'optimisation environnementale, la reprise du réseau d'assainissement des eaux, l'amélioration de certaines bretelles de sorties d'échangeurs et l'ampleur des aménagements sur la RN346. Ces solutions concrètes proposées pour améliorer certains points de difficultés identifiés ont suscité peu d'échanges.

3.12 UN INTÉRÊT INÉGAL POUR LES DONNÉES

Les informations chiffrées recensées en amont de la concertation ont intéressé de manière variable les participants.

Les données relatives au **trafic** et aux **mesures de la qualité de l'air** sont celles qui ont été les plus évoquées lors des échanges. Certaines ont été critiquées compte tenu de leur modèle et date de production, voire contestées, poussant certaines collectivités à annoncer leurs propres mesures sans pour autant les rendre publiques pendant la concertation.

Celles relatives au financement, aux coûts estimatifs des différentes options du projet ou à ceux d'autres projets (anneau des sciences, grand contournement est...) ont suscité moins de curiosité. L'infrastructure étant gratuite et annoncée comme le demeurant, peut-être que les habitants, comme les usagers, ont accordé moins d'importance à ce sujet.

5 Ces éléments donnent suite à l'interrogation n°1 des garants dans leur bilan.



4. Les mesures des porteurs du projet

Les porteurs de projet ont travaillé avec les trois garants nommés par la CNDP. Il a été tenu compte pendant ces nombreux mois d'échange de leurs recommandations et alertes et c'est avec le même état d'esprit que les suites données à la concertation et au bilan des garants sont envisagées.

La concertation sur le projet A46 Sud a montré le **besoin prégnant d'infrastructures et offres de mobilités sur le territoire du Sud-Est lyonnais**, que ce soit pour éviter la contrainte d'utiliser une voiture particulière et/ou pour faciliter la circulation actuelle reconnue comme saturée.

C'est pour ces raisons que les demandes sont nombreuses pour le développement d'autres modes de déplacement, a minima l'exploration en toute transparence du champ des possibles.

L'aménagement de l'A46 Sud est l'une des briques nécessaires pour répondre aux problèmes identifiés sur cet axe et plus largement dans le Sud-est lyonnais. Cet aménagement efficace est réalisable dans un délai court terme, finançable et d'un moindre impact environnemental par rapport à d'autres projets évoqués.

Si la concertation a montré que ce n'était pas la solution unique et suffisante pour satisfaire l'ensemble des enjeux de mobilités dans l'est lyonnais, elle n'a pas permis non plus d'identifier d'alternative unique, opportune, crédible et consensuelle. À l'inverse, la concertation a montré l'importance d'agir sur l'ensemble des modes de transports pour répondre aux différents besoins de mobilité des personnes et des biens.

Dans ces conditions et comme cela a été exprimé lors de la réunion de clôture, l'État s'engage à mettre en œuvre les approches et les actions suivantes pour la poursuite de ses réflexions sur l'aménagement de l'A46 Sud :

- lancer une **nouvelle phase d'échanges avec les autorités organisatrices et acteurs de la mobilité du territoire**, dans le prolongement de celle engagée pour la concertation, afin de construire des réponses coordonnées, dans le respect des compétences de chacun ;
- mettre en place une **concertation continue avec les riverains et les usagers**, afin de continuer à expliciter et à communiquer le plus clairement possible sur les effets du projet de l'A46 Sud, au fur et à mesure de l'avancement des études ;
- **poursuivre les études de trafic**, en mettant l'accent sur le volet pédagogique qui doit les accompagner ;
- **veiller à la qualité de l'air** de manière transparente, en collaboration avec les territoires ;
- **prendre en compte les effets acoustiques** en rentrant plus en détail sur les différentes portions de l'itinéraire pour pleinement tenir compte de la proximité d'habitations comme des lieux les plus fréquentés ;
- et de manière générale, **optimiser les caractéristiques techniques** pour en assurer le moindre impact.

4.1 LA POURSUITE DES ÉTUDES DE TRAFIC

Les garants ont repris dans une annexe de leur bilan une liste de questions relatives au trafic transmise par l'association Fracture. Bien que de nombreuses réponses aient été apportées pendant la concertation publique et présentes dans le dossier de concertation, ASF et l'État continueront à approfondir ces réponses :

- dans la poursuite du projet, l'étude de trafic sera mise à jour en tenant compte de données plus récentes à la fois sur les chiffres et les hypothèses de travail ;
- les définitions et hypothèses seront expliquées de manière pédagogique pour assurer la meilleure compréhension de tous (transit, échange, induction...);
- ces éléments seront partagés avec les différents acteurs du territoire et maîtres d'ouvrage dont les décisions peuvent influencer les projections de trafic à court et moyen termes, comme l'effet de la mise en place de la ZFE (zone à faibles émissions), les trafics induits par la requalification de M6/M7 suite au déclassement de l'autoroute A6/A7...

Par ailleurs, les porteurs du projet d'aménagement de l'A46 Sud soulignent qu'à ce jour aucune rupture n'a été constatée, compte tenu du contexte sanitaire (hors période de confinement). Le trafic routier sur l'axe est revenu à des niveaux similaires à ceux d'avant la période COVID.⁶ Ces éléments sont corroborés par les premières enquêtes auprès des Français pour comprendre leurs modes de déplacement et leurs attentes de mobilités suite à cette pandémie qui ont confirmé un maintien de l'utilisation de la voiture individuelle comme mode de déplacement privilégié par les actifs (65%).⁷

4.2 L'ENJEU DE LA QUALITÉ DE L'AIR

La pollution atmosphérique générée par le trafic actuel et futur est une préoccupation légitime des riverains. Les études prennent en compte les polluants relevant de la législation actuelle, les particules ultrafines citées par les participants à la concertation ne sont à ce jour pas normées.

Comme indiqué dans le dossier de concertation et lors des réponses aux questions posées sur ce sujet pendant la concertation, les porteurs de projet confirment que l'amélioration de la qualité de l'air proviendra des constants progrès technologiques du parc automobile (diminution des consommations moyennes, émergence des moteurs électriques...), ainsi que du report de véhicules depuis les réseaux secondaires vers l'A46 Sud. De plus, même si le trafic devait augmenter sur l'A46 Sud, la baisse des congestions permettrait aux usagers de rouler à des vitesses plus constantes, évitant ainsi les freinages et accélérations synonymes de consommation accrue de carburant et par conséquent d'émissions de polluants.

Les porteurs de projet s'engagent à poursuivre et affiner les études sur cette thématique et à mener une concertation continue sur la qualité de l'air, en associant les acteurs du territoire aux plans de mesures (lieux, durée, fréquence...), à l'analyse des résultats et aux modélisations, dans la même logique de transparence qui a été mise en œuvre lors de la concertation. Ils apporteront une vigilance particulière aux lieux sensibles comme le collège Boris Vian⁸ sur la commune de Saint-Priest.

4.3 LA CONSIDÉRATION DES EFFETS ACOUSTIQUES

L'ambiance acoustique liée à la présence de l'infrastructure dans le territoire de l'Est lyonnais est une préoccupation importante des acteurs et notamment des riverains.

Tel qu'indiqué dans le dossier de concertation et lors des réponses aux questions posées sur ce sujet pendant cette phase de dialogue, les porteurs de projet s'engagent à la réalisation d'une modélisation précise de l'ambiance acoustique existante dans le périmètre du projet et une modélisation de l'ambiance prévisible suite aux aménagements présentés.

Cette modélisation sera développée en association avec les acteurs du territoire et en particulier les collectivités et les riverains tant dans la définition du plan de mesure que dans l'analyse des résultats.

Sur la base de ces études approfondies, une démarche additionnant les préconisations réglementaires et la concertation avec les habitants sera menée pour définir les mesures adaptées telles que la mise en place de murs acoustiques.

6 Ces éléments donnent suite à l'interrogation n°3 des garants dans leur bilan.

7 <https://www.ipsos.com/fr-fr/9-francais-actifs-sur-10-souhaitent-pouvoir-reduire-limpact-environnemental-de-leurs-deplacement>

8 Ces éléments donnent suite à l'interrogation n°4 des garants dans leur bilan.

4.4 UN BESOIN DE PÉDAGOGIE DANS LES DONNÉES

De nombreux participants ont exprimé une certaine défiance vis-à-vis des données partagées pendant la concertation. Malgré les études réalisées et synthétisées pour le grand public, la mobilisation d'experts pendant la concertation pour expliciter des sujets techniques et les rendre le plus accessible possible, les porteurs de projet s'engagent à poursuivre leurs efforts en matière de pédagogie, de transparence et d'explications sur les méthodologies employées...

Cette remarque est particulièrement valable pour les études de trafic et l'utilisation du modèle partenarial MODEL⁹, avec un effet « boîte noire » ressenti par certains.

Dans la poursuite des études air, acoustique et trafic, les porteurs de projet s'engagent à maintenir et renforcer le dialogue pour améliorer l'accessibilité des hypothèses de travail, évoquer les sites appropriés pour relever les données du terrain, les choix de modélisation et les résultats de ces dernières, dans la même logique de transparence que celle qui a prévalu lors de la concertation.

4.5 L'AMÉNAGEMENT DU NŒUD DE MANISSIEUX

La concertation, notamment lors de l'atelier consacré à ce sujet, a apporté des pistes de réflexion concrètes : par exemple, baisser la vitesse maximale autorisée à 70km/h sur le nœud permettant de réduire de fait les rayons des bretelles pour rendre l'aménagement plus compact.

Les porteurs de projet s'engagent à étudier ces propositions techniques tendant à réduire l'emprise de ces infrastructures neuves tout en préservant les aménités, lieux de loisirs et de promenade du territoire (voies vertes, chemins de randonnée...) ainsi qu'à prévoir des dispositifs acoustiques et d'insertion paysagère ambitieux, en lien avec les acteurs locaux concernés (mairie de Saint-Priest, associations de riverains notamment).

La conception du nœud se fera en intégrant les connaissances existantes sur le patrimoine local des communes de Saint-Priest et Saint-Bonnet de Mûre.¹⁰

Ces dispositions seront définies en concertation avec les riverains et les élus du territoire.

4.6 LE NŒUD DE TERNAY

Ce nœud autoroutier fait l'objet d'une réflexion collective avec les principaux acteurs concernés y compris le gestionnaire d'A46 Sud et conduite par les services de l'État en parallèle de celle consacrée à l'aménagement de l'A46 Sud et fera l'objet d'une concertation du public à venir¹¹. Des études sont en cours concernant le traitement des difficultés de circulation du secteur Givors - Ternay - Chasse-sur-Rhône, avec une priorité donnée au développement du ferroviaire et des transports collectifs pour réduire le trafic routier.

Les porteurs de projet rappellent que les problèmes de congestion constatés dans ce secteur sur l'A46 Sud sont largement induits par les flux de véhicules venant et en direction de l'A47.

9 Plus d'informations sur : <https://www.cerema.fr/fr/projets/mission-assistance-maitrise-ouvrage-elaboration-du-modele>.

10 Ces éléments donnent suite à l'interrogation n°5 des garants dans leur bilan.

11 Ces éléments donnent suite à l'interrogation n°6 des garants dans leur bilan.

4.7 LES NOUVELLES MOBILITÉS

Au-delà de la mise à 2x3 voies de l'A46 Sud, les nouvelles typologies de déplacement et les aménagements qui en découlent ont été exprimés par les participants : parkings de covoiturage, pôles d'échanges multimodaux aux échangeurs, gestion dynamique du trafic sur l'infrastructure, modes d'utilisation de la 3^{ème} voie, place des modes doux.

La concertation a permis l'expression de ces besoins et les porteurs de projets confirment l'opportunité d'étudier ces aménagements complémentaires sur l'A46 Sud et ses abords.

Ces orientations sont corroborées à plus large échelle dans les dernières enquêtes réalisées sur le sujet, ou 9 Français actifs sur 10 souhaitent pouvoir réduire l'impact environnemental de leurs déplacements.¹²

ASF, société de VINCI Autoroutes, s'engage à contribuer à la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) fixée par la Stratégie Nationale Bas Carbone. D'une part en diminuant les émissions de gaz à effet de serre de son activité d'exploitation de 50% en 2030 ; mais aussi en participant activement à la baisse des émissions de GES de ses fournisseurs et clients, à hauteur de 20% en 2030, et notamment sur les axes suivants :

- Accélérer le développement des mobilités partagées sur autoroutes (constructions de parkings de covoiturage, de pôles d'échanges multimodaux, de voies dédiées aux transports en commun et covoiturage), pour développer massivement, ensemble, de nouvelles formes de mobilités : plus collectives, mieux connectée et plus propres ;
- Accélérer le déploiement de carburants alternatifs décarbonés et de véhicules électriques à batterie par l'implantation de bornes de recharge ;
- Réduire l'impact carbone des travaux sous sa maîtrise d'ouvrage, avec un objectif de 50% de réduction pour chaque opération.

VINCI Autoroutes prend ainsi part à la transformation de l'infrastructure et de ses usages.

Cette démarche intitulée « Autoroute Bas Carbone », engage ainsi à développer les infrastructures, équipements et services nécessaires à l'avènement des mobilités décarbonées et partagées, en partenariat avec les acteurs locaux : bornes de recharge électrique, hydrogène et biogaz sur ses aires de services ; parkings de covoiturage, parcs relais multimodaux et voies réservées aux cars express sur autoroutes ; ou encore services dématérialisés pour fluidifier les transitions entre les différents modes de transports.

Ainsi, les études de déploiement de ces services sur l'A46 Sud, seront conduites en lien avec les autorités organisatrices des mobilités et les collectivités locales afin de coordonner les infrastructures avec les services possibles aux usagers.

Ces sujets prospectifs et innovants doivent permettre de réinventer les schémas de mobilités pour les usagers actuels et futurs du territoire.

4.8 LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE ET FLUVIAL

La concertation a mis en avant l'importance de développer, en complément des actions sur la mobilité des personnes, le fret ferroviaire et fluvial pour réduire le nombre de poids lourds en transit sur l'A46 Sud.

L'État a entendu le soutien des acteurs économiques, associatifs et institutionnels en ces sens. Le développement du fret ferroviaire s'inscrit dans l'action de l'État, avec le Pacte ferroviaire de 2018 et plus récemment, le 13 septembre 2021, avec la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire qui donne notamment comme ambition de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030. Le même jour, un pacte d'engagement avec les principaux acteurs du secteur a été signé par l'État pour sa mise en œuvre.

Par exemple, l'amélioration de la plateforme transport combiné de Vénissieux dans le cadre du plan de relance est financée par l'État, le Conseil régional Auvergne Rhône-Alpes et la Métropole de Lyon.

¹² <https://www.ipsos.com/fr-fr/9-francais-actifs-sur-10-souhaitent-pouvoir-reduire-limpact-environnemental-de-leurs-deplacements>

Un travail important est mené sur les accès au tunnel ferroviaire transfrontalier du Lyon Turin, en cours de construction, et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

À Lyon, le sujet du fret ferroviaire pourrait également s'articuler autour du fret fluvial, d'ailleurs au centre du projet de prolongement de la concession du Rhône en discussion.

Dans la continuité du processus d'information mis en œuvre lors de la concertation de l'A46 Sud, l'État continuera à communiquer et informer, en lien avec les collectivités partenaires, les territoires sur ses actions relatives à ces projets sur les autres modes de transport.

Cependant, si ces actions et ces projets sont indispensables pour fournir des solutions durables à l'augmentation des flux de marchandises et notamment du trafic de transit, il a été montré lors de la concertation qu'ils ne seront pas suffisants, à eux seuls, pour résoudre les difficultés de circulation de l'A46 Sud.

4.9 LA PROBLÉMATIQUE DE L'A432 SUD

Le projet de grand contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise, notamment par le prolongement de l'A432 au sud de Vienne, a également été évoqué comme une solution possible pour le trafic de transit.

Les études techniques sur cette question ont été présentées et discutées lors des ateliers. Elles montrent que l'effet d'une potentielle A432 Sud pour délester et résoudre les difficultés de circulation de l'A46 Sud serait très limité.

De ce fait, la réalisation de ce grand projet routier, peu efficace pour améliorer les déplacements, en tracé neuf de près de 40 km, consommant plusieurs centaines d'hectares (de terres arables, de milieux naturels, humides...) alors que l'État porte l'objectif d'atteindre progressivement le « zéro artificialisation nette », n'apparaît que peu pertinente.

Il semble nécessaire d'agir en priorité, à court et moyen termes, sur tous les autres leviers précités et de moindre impacts environnementaux – ferroviaire, transports en bus, report modal, interdiction de poids-lourds sur RN346, optimisation des infrastructures existantes comme l'A46 Sud – avant d'étudier un tel projet à une échéance plus lointaine.

4.10 LA GOUVERNANCE DU PROJET ET LE CONTINUUM DE CONCERTATION

Les participants, quel que soit leur point de vue sur le projet, ont largement exprimé leur volonté de poursuivre la concertation au-delà de cette phase préalable. Ce dialogue est attendu, dans une approche globale des déplacements plus large que le périmètre de l'A46 Sud, pour échanger sur les différentes solutions multimodales à développer de manière coordonnée (transports en commun, transport fluvial, voies cyclables...).

L'État s'engage à lancer une nouvelle phase d'échanges avec les élus du territoire, les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats et les acteurs concernés, dans le prolongement de celle initiée avec la concertation de l'A46 Sud, afin de construire des réponses coordonnées, dans le respect des compétences de chacun.

Elle permettra à chacun des acteurs, en fonction de ses responsabilités propres, de prendre en compte et intégrer les différentes initiatives et attentes, partager à leur sujet et ainsi construire un ensemble cohérent de mesures permettant de répondre aux besoins de mobilité multimodale des usagers du territoire à court, moyen et long termes.¹³ Le projet d'A46 sud y trouverait pleinement sa place avec des potentialités réelles pour être le support des nouvelles mobilités partagées ou collectives.

13 Ces éléments donnent suite à la recommandation n°2 des garants dans leur bilan.



5. Conclusion

La concertation préalable sur le projet d'aménagement de l'A46 Sud, grâce à des modalités larges et adaptées aux différents publics, a fait émerger consensuellement la **nécessité d'améliorer les mobilités dans le Sud-Est lyonnais et ainsi parfaire** les conditions de déplacement des usagers (confort, sécurité, temps) et des marchandises de ce territoire dynamique.

À un horizon proche, il s'agira donc de privilégier des solutions basées sur l'optimisation des réseaux existants avant d'en envisager de nouvelles et en parallèle de soutenir le développement du fret alternatif à la route (ferroviaire et fluvial).

Cette amélioration doit intégrer le changement de paradigme profond en cours dans la société, soucieuse d'une gestion économe des espaces, des ressources et d'une préservation des environnements humains et naturels.

Cette approche globale de la mobilité multimodale et efficiente reste donc à construire grâce aux différents projets à l'étude et portés par l'ensemble des acteurs compétents.

L'État, garant de l'aménagement cohérent du territoire, fort des enseignements de la concertation, accompagnera l'émergence de cette vision partagée, en :

- **poursuivant un dialogue continu et constructif avec les différents acteurs compétents en matière de mobilités qui agissent sur le territoire**, afin d'assurer l'harmonisation des hypothèses et des projections de travail et, en définitive, de développer des projets cohérents et complémentaires, dans une approche globale des mobilités, visant l'émergence de solutions de transports de passagers et de marchandises par des modes alternatifs au camion et à la voiture individuelle;
- **poursuivant les réflexions sur l'optimisation du réseau routier existant dans le Sud-Est lyonnais**. En particulier en menant plus en avant les études sur l'aménagement de l'A46 Sud, à 2x3 voies et du nœud de Manissieux, solution efficace, rapide, finançable et de moindre impact environnemental et en continuant celles engagées sur l'axe Lyon – Saint-Étienne, notamment pour l'amélioration des déplacements dans le secteur de Givors – Ternay – Chasse-sur-Rhône;
- **assurant des présentations pédagogiques et transparentes au territoire des études et les actions menées par l'État et ASF**, à la fois sur l'A46 Sud et les autres projets abordés lors de la concertation, notamment sur les effets du projet sur la qualité de l'air, l'ambiance acoustique et les impacts locaux de l'aménagement du nœud de Manissieux.

Cette concertation préalable est la première pierre d'un travail itératif, multifactoriel et multiacteurs visant à l'amélioration continue et concrète des déplacements dans le Sud-Est lyonnais et en conscience des grands défis à venir pour la société tel que le changement climatique.¹⁴

Ce travail prospectif nécessitera l'intégration de solutions innovantes dont quelques pistes ont été évoquées lors de la concertation et qui mériteront d'être menées plus en avant.

Le présent document est transmis à la CNDP et les porteurs de projet restent à la disposition de l'institution pour en présenter les enseignements et mesures associées.¹⁵

14 Ces éléments donnent suite à la recommandation n°3 des garants dans leur bilan.

15 Ces éléments donnent suite à la recommandation n°1 des garants dans leur bilan.

