

Rapport de la concertation continue

A 46 Sud

Date de la concertation continue
En cours depuis février 2022

Garante désignée par la CNDP :
Valérie DEJOUR

Note au 31 décembre 2024



Sommaire

Préambule	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	4
Le rôle de la garante (lettre de mission du 7 février 2022)	4
Fiche d'identité du projet	6
Maitre d'ouvrage :	6
Contexte du projet :	6
Localisation du projet :	7
Objectifs du projet selon les maîtres d'ouvrage :	7
Les porteurs du projet envisagent de résoudre les problématiques actuelles de cet axe routier :	7
1. 5h de perturbations quotidiennes	7
2. Le nœud de Manissieux	8
3. Un taux d'accidentologie en hausse	8
4. Un trafic local, régional, national et international à faire cohabiter	8
Caractéristiques principales du projet :	8
1. La mise à 2x3 voies de l'autoroute :	8
2. Des aménagements complémentaires	8
3. L'aménagement du nœud de Manissieux vise à :	9
4. Alternatives envisagées par les responsables du projet au moment de la concertation préalable	9
Coût :	9
Calendrier :	9
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable	10
Pour mémoire : les enseignements clefs de la concertation préalable	10
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants :	11
Organisation de la concertation continue : modalités mises en place	13
La concertation continue proprement dite ne s'est pas mise en place	13
La démarche lancée et pilotée par la Préfecture de Région Auvergne Rhône-Alpes, à la demande du ministre des Transports	14
La réunion plénière de lancement, 21 mars 2023, en préfecture	14
Les ateliers mis en place par la DREAL (avril à juin 2023)	16
La synthèse le 4 juillet 2023, en préfecture	17
Septembre 2023, mis en place des comptages	18
Et depuis septembre 2023	18
Avis de la garante au 31 décembre 2024, recommandations aux maîtres d'ouvrage sur les modalités d'information	19
Sur la concertation menée par la préfecture de Région et la DREAL	19
L'absence d'informations sur le site du projet A46 Sud et sur celui de la DREAL AURA	19
Recommandations et demandes de précisions	19
Liste des annexes	20
Annexe 1 : lettre de mission de la garante	20
Annexe 2 : courrier de la CNDP au ministre des Transports	20
Annexe 3 : lettre du ministre au Préfet de région	20
Annexe 4 : courrier Fracture	20

Préambule

La concertation continue concerne le projet d'élargissement de l'A46 Sud, du tronçon existant entre les nœuds de Manissieux (au nord-est) et Ternay (au sud-ouest) sur une distance d'environ 21 km, le réaménagement du nœud de Manissieux ainsi que le déplacement-relocalisation des aires de service de Saint Priest-Manissieux.

A la suite de la concertation préalable, menée du 29 juin 2021 au 28 septembre 2021, du bilan des garants et de leurs recommandations, les décisionnaires, à savoir **l'État et l'ASF**, co-maîtres d'ouvrage sur ce projet, ont décidé de poursuivre le projet.

Une décision ministérielle a été publiée le 21 décembre 2021, qui indique précisément en 6 articles les décisions prises, à savoir :

Article 1^{er}

La poursuite des études relatives à la mise en œuvre du projet de passage à 2x3 voies de l'A46 sud entre les aires de services de Communay et le diffuseur de Saint-Priest Centre, ainsi que l'aménagement du nœud de Manissieux et des aménagements complémentaires (mise à niveau environnementale de l'infrastructure, amélioration de certaines bretelles de sorties d'échangeurs, 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).

Article 2

Une nouvelle phase d'échanges sera engagée avec, notamment, les autorités organisatrices et acteurs de la mobilité du territoire sous l'égide du préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le prolongement de celle engagée pour la concertation, afin que soient élaborées des réponses aux attentes exprimées en matière de besoins de mobilités, dans le respect des compétences de chacun et de la complémentarité des différents modes de transport.

Article 3

Une concertation continue sera mise en place avec les riverains et les usagers, afin de continuer à préciser les effets du projet d'aménagement de l'A46 Sud et leur prise en compte, au fur et à mesure de l'avancement des études. Cette démarche respectera pour l'ensemble des impacts identifiés du projet la mise en œuvre d'une séquence « éviter, réduire, compenser ».

A ce double titre, une attention particulière sera apportée aux études de trafic, à l'évaluation de la qualité de l'air et au traitement du bruit qui feront l'objet d'échanges réguliers.

Article 4

Les caractéristiques techniques du projet, notamment au droit du nœud de Manissieux, devront être améliorées dans le même esprit, afin d'en assurer la meilleure insertion.

Article 5

Le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, le directeur général des infrastructures de transport et de la mer, le président - directeur général de la société ASF sont, chacun en ce qui les concerne, chargés de l'exécution de la présente décision.

Article 6

La présente décision sera publiée sur le site www.a46sud-amenagement.fr et sur le site www.rhone.gouv.fr conformément à l'article l'article R.121-24 du code de l'environnement, accompagnée de son annexe « enseignements tirés de la concertation publique par les porteurs de projet et mesures associées ».

La Commission nationale du débat public a désigné Valérie Dejour garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet d'aménagement de l'autoroute A46 Sud à 2x3 voies et du nœud de Manissieux (désignation par décision du bureau CNDP le 2 février 2022).

La concertation continue sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, suite à la concertation préalable qui s'est tenue du 29 juin 2021 au 28 septembre 2021

La présente note est une note d'étape de la garante, couvrant la période de février 2022 à fin décembre 2024.

Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 30 juin 2020 : saisine de la CNDP par l'ASF (Autoroute Sud de France)
- 29 juillet 2020 : la CNDP décide que le dossier de saisine est incomplet
- 28 août 2020 : du fait de son rôle de décideur, l'État (direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités / DGITM) s'associe à l'ASF pour saisir conjointement la CNDP sur le projet
- 2 septembre 2020 : la CNDP décide de l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide des trois garants Isabelle BARTHE, Lucien BRIAND et Valérie DEJOUR
- 3 février 2021 : la CNDP prend acte de la démission d'Isabelle BARTHE et désigne David CHEVALLIER garant de la concertation préalable
- 15 avril 2021 : la CNDP décide d'engager une expertise portant sur les études de trafic du projet
- 5 mai 2021 : la CNDP prend acte de la démission de Lucien BRIAND et désigne Jacques FINETTI garant de la concertation préalable
- 3 juin 2021 : la CNDP valide le dossier de concertation, les modalités et le calendrier
- 23 juin 2021 : publication du dossier des responsables de projet
- 30 juin 2021 : publication de l'expertise indépendante commandée par la CNDP afin d'analyser l'étude de trafic réalisée par les responsables de projet
- 28 octobre 2021 : publication du bilan des garant.e.s
- 4 janvier 2022 : publication de la réponse des responsables de projet
- 2 février 2022 : la CNDP publie un avis sur la complétude et la qualité des réponses du maître d'ouvrage au regard des questions du public et des recommandations des garants
- 2 février 2022 : désignation de Valérie DEJOUR garante de la concertation continue

Le rôle de la garante (lettre de mission du 7 février 2022)

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

L'enjeu de la concertation continue est de **garantir le continuum de l'information et de la participation des publics** entre les phases dites « amont » et « aval ». Autrement dit, entre la fin de la concertation préalable et l'ouverture de l'enquête publique. Les **publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être pleinement associés, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le/les maître.s d'ouvrage, et surtout en être informés régulièrement.**

Dans ce cadre, **le rôle et la mission de la garante sont de prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte.**

Dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul responsable de projet. La CNDP ne peut légalement les valider ; néanmoins, la garante, en tant que prescripteur de ces modalités est étroitement associée à leur définition et suivi (moyens déployés). Il convient particulièrement de veiller à ce que les responsables de projet mettent en place les moyens humains et financiers adéquats pour que cette concertation continue soit utile au public.

Dans sa lettre de mission à la garante, la CNDP souligne **trois éléments clés sur lesquelles la garante devra s'appuyer pour exercer sa mission** :

1. Les recommandations faites dans le bilan des garant.e.s de la concertation préalable,
2. Les engagements pris par les responsables de projet relatifs aux mesures qu'ils jugent nécessaires de mettre en place pour répondre aux enseignements de la concertation préalable (L.121-13, L.121-16, R.121-9, R.121-24 CE),
3. L'avis de la CNDP du 02 février 2022 sur la qualité de la réponse du responsable de projet N° 2022 / 9 / A46 SUD / 8

Plusieurs enjeux et points de vigilance pour la concertation continue sont identifiés par la CNDP au moment de la nomination de la garante, notamment :

1. La nouvelle phase d'échange proposée par l'État, avec les autorités organisatrices et acteurs de la mobilité du terrain, soit intégrée à la phase d'information et de participation du public avant l'ouverture de l'enquête publique. Ce travail partenarial doit être engagé préalablement à toute autre procédure ou décision, afin de traiter les points de blocages identifiés lors de la concertation préalable ;
2. Le travail partenarial, auquel le public doit aussi être associé, soit l'occasion de réinterroger les modélisations et hypothèses de trafic, pour mieux répondre aux évolutions sociétales d'aujourd'hui et de demain et aux nouvelles exigences en termes de transition écologique, en cours et à venir ;
3. Les maîtres d'ouvrages donnent suite à la recommandation portant sur l'organisation d'une réunion de présentation des enseignements qu'ils tirent de la concertation préalable ;
4. Les maîtres d'ouvrages répondent précisément aux propositions d'aménagement et solutions techniques faites par les participant.e.s de la concertation préalable.

La **lettre de mission** précise également que la garante doit veiller à un retour régulier et de qualité par le responsable de projet vers le public lors des étapes de progression sur les études pré-opérationnelles.

Dans le cadre de la concertation continue, la garante s'assure également que :

- Les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies (et pas uniquement les parties prenantes) et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- Les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

La lettre de mission est mise en annexe.

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

Le projet est porté par une **co-maîtrise d'ouvrage** : l'État représentée par la DGITM, direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer qui est une administration centrale française du Ministère de de la Transition Écologique et ASF (Autoroutes du Sud de la France), principale filiale du groupe Vinci Autoroutes.

ASF, concessionnaire, porte la conception des différentes composantes du projet, à l'exception du déplacement/relocalisation des aires de services dites de St Priest et de Manissieux dont les études sont menées par AREA, la société concessionnaire de l'A43 sur laquelle sont localisées les aires de services concernées.

Contexte du projet :

Le projet d'élargissement de l'A46 Sud s'appuie sur une évaluation des conditions de circulation de l'A46, jugées saturées voire dangereuses dans certains secteurs par les maîtres d'ouvrage (Etat et ASF/Vinci), ce qui a été rappelé par un ensemble d'acteurs locaux dont les élus des collectivités limitrophes à l'autoroute, lors de l'étude de contexte des garants.e.s.

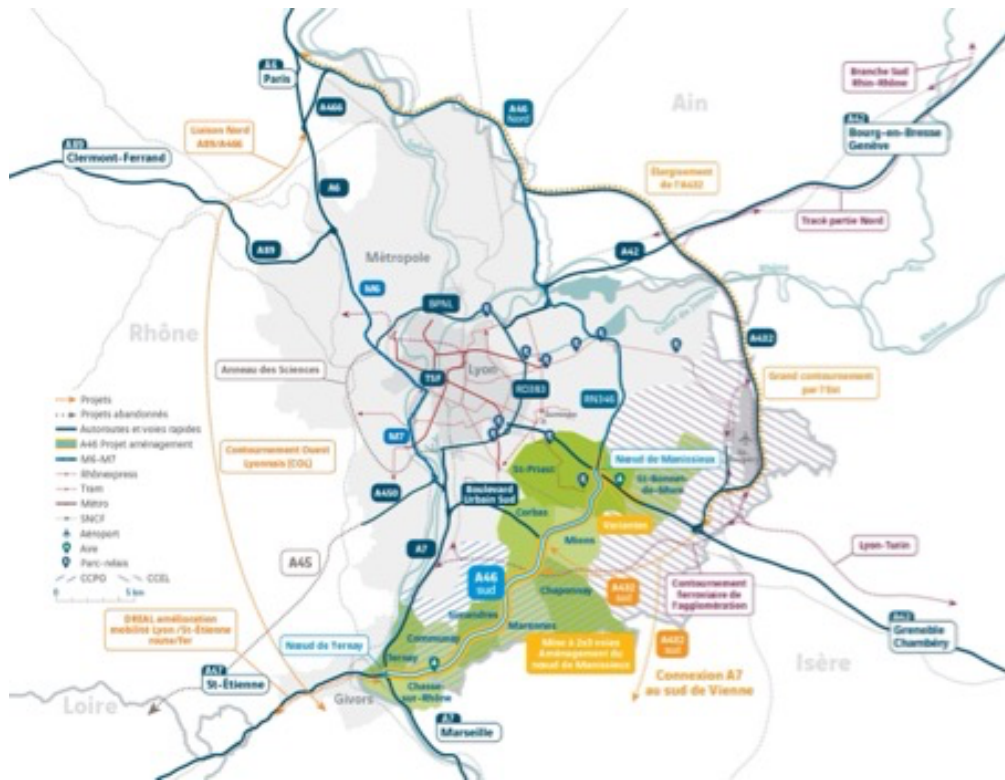
L'A46 Sud est une autoroute reliant le sud et l'est de Lyon, permettant le contournement par l'Est de la métropole lyonnaise. Elle est gratuite à ce jour. Elle traverse un territoire où cohabitent des communes rurales résidentielles hors Métropole, une ville St Priest de plus de 47.000 habitants appartenant à la Métropole, d'importantes zones industrielles et commerciales. Ce territoire connaît à la fois une forte croissance de la population (plutôt jeune et active) et d'implantation d'établissements.

L'élargissement de l'A46 a été anticipé à la construction de l'autoroute sur les ¾ sud du tronçon, si bien que le projet ne nécessiterait pas la récupération d'une emprise foncière au-delà de celle actuellement occupée par l'aménagement sauf sur l'extrémité nord, au niveau des communes de Mions et St-Priest où il serait nécessaire d'élargir l'emprise foncière de l'autoroute.

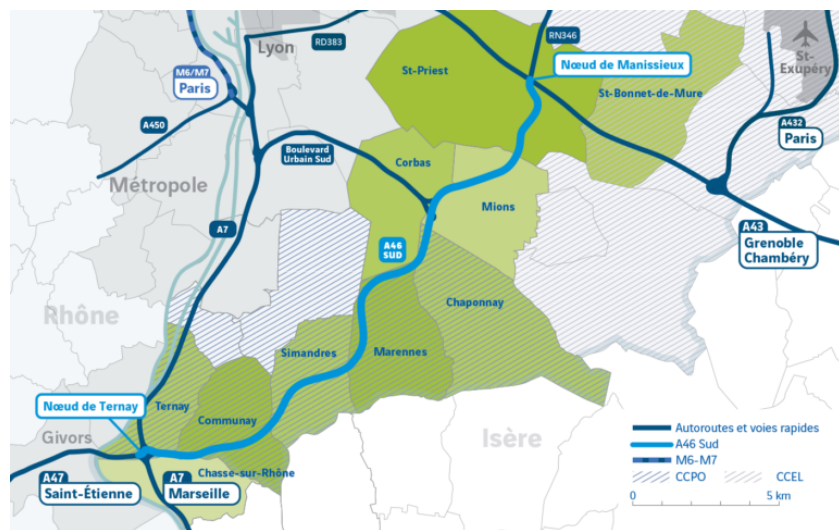
Depuis novembre 2017, le déclassement des autoroutes A6-A7 (dans le périmètre de la Métropole, pour leur transformation en boulevard urbain) et l'interdiction de circulation au trafic poids-lourds de transit sur ces axes (ainsi que pour la traversée de Lyon et le tunnel de Fourvière) a reporté une part de ce trafic sur la rocade Est. Cette interdiction de circulation des poids-lourds, effective depuis fin 2016, ne devait être mise en place qu'après qu'une solution collective soit trouvée entre les collectivités sur le contournement de l'agglomération lyonnaise. Elle contredit également les décisions prises dans le Scot (schéma de cohérence territoriale) actuel. Cette absence de réflexion commune préalable, qui avait été actée, et l'inversion de calendrier fait que les territoires de l'Est de la Métropole ont perdu confiance dans le processus de délibération et de décision. L'opposition institutionnelle (collectivités locales traversées par le projet notamment) et associatives est forte, les inquiétudes et la lassitude également.

Après trois débats publics et de nombreuses études sans décision sur les 20 dernières années portant sur des projets de contournement de la Métropole lyonnaise, la lassitude et les tensions se sont accumulées. Aucune décision n'ayant été prise sur ces axes structurants, les projets débattus précédemment ne sont ni en voie de réalisation ni abandonnés mais « suspendus » pour un horizon de faisabilité au mieux à 20 ou 30 ans. Cette situation manque de clarté et fait apparaître le projet d'élargissement de l'A46 Sud comme le seul projet de contournement réalisable pour l'aire urbaine de Lyon.

Localisation du projet :



Source : dossier de concertation, page 26



Focus sur le secteur

Objectifs du projet selon les maîtres d'ouvrage :

Les porteurs du projet envisagent de résoudre les **problématiques** actuelles de cet axe routier :

1. 5h de perturbations quotidiennes

Avec 65 000 véhicules quotidiens en moyenne, plus de 100 000 sur sa section la plus chargée, et jusqu'à 24% de poids lourds, l'autoroute A46 Sud se trouve rapidement congestionnée, en journée, en semaine, pendant l'année. Cet encombrement s'étend sur une amplitude horaire de plus en plus large, soit 5 heures de très fortes perturbations en moyenne par jour.

2. Le nœud de Manissieux

Chaque jour, environ 200 000 véhicules passent par le nœud de Manissieux, un flux supérieur à la capacité actuelle par bretelle, qui génère des difficultés de circulation aux heures de pointe du matin (7h00 - 10h00) et de fin de journée (16h00 à 19h00).

Cette situation accentue les difficultés de circulation sur l'A46 Sud et la RN346 dans les deux sens. Elle pénalise notamment les usagers venant de l'A43 Est et voulant se rendre sur l'A46 Sud, mais aussi les usagers en provenance de l'A46 Sud et souhaitant accéder à l'A43 Est via Manissieux.

3. Un taux d'accidentologie en hausse

Ces dernières années la situation s'est dégradée, en lien avec l'augmentation de la densité de trafic qui accroît le risque d'incidents. De plus, avec le volume actuel du trafic, le moindre accident de véhicule, même mineur, provoque une situation de congestion supplémentaire et de blocage.

Ces incidents, en particulier ceux impliquant les poids lourds, neutralisent souvent les deux voies de circulation, avec des répercussions sur les réseaux secondaires mais également sur les communes et quartiers aux abords, rarement calibrés pour de tels flux. Le trafic peut alors être totalement interrompu, le retour à la normale est long et la qualité de service aux usagers fortement dégradée pendant une période importante.

4. Un trafic local, régional, national et international à faire cohabiter

- a) Trafic local, en particulier sur sa portion nord via la liaison avec le BUS (Bd Urbain Sud) et le sud de Lyon
- b) Trafic régional, le nœud de Ternay accueillant les flux en provenance ou à destination de St Etienne
- c) Transit international, via le contournement de Lyon (la traversée de Lyon étant interdite aux poids lourds).

L'A46 Sud est un tronçon européen pour les PL (poids lourds) et régional pour les VL (véhicules légers).

Caractéristiques principales du projet :

Lien pour retrouver toutes les informations : <https://www.a46sud-amenagement.fr/>

1. La mise à 2x3 voies de l'autoroute :

Le projet d'aménagement consiste à passer l'A46 Sud de 2x2 voies à 2x3 voies sur une portion de 16,5 kilomètres, au lieu de 1,7 actuellement, entre les aires de service de Communay et le diffuseur de Saint-Priest Centre. Cette section a été initialement conçue et construite pour être redimensionnée, les ouvrages d'art sont déjà au gabarit et les emprises foncières disponibles également pour la plupart.

2. Des aménagements complémentaires

Le projet comporte également plusieurs aménagements destinés à améliorer les conditions de circulation des usagers et à mettre l'ouvrage aux normes réglementaires actuelles :

- Amélioration du réseau de récupération des eaux et d'assainissement
- Aménagement de la RN346 jusqu'à l'échangeur de mi-plaine,
- Suppression des voies d'entrecroisement existantes entre les échangeurs 13 et 14 dans les 2 sens,
- Passage à 2 voies des bretelles de sortie des échangeurs n°13 et n°16 à l'arrivée sur le giratoire dans le sens Paris-Marseille,
- Création d'un tourne-à-droite sur le giratoire de sortie à l'échangeur n°15 dans le sens Paris-Marseille,
- Déplacement des aires de Manissieux et de Saint-Priest,
- Aménagement des aires de Communay,
- Amélioration de la signalétique d'information dynamique et de la télésurveillance.

3. L'aménagement du nœud de Manissieux vise à :

- Réduire le trafic empruntant le nœud, en séparant les mouvements entre l'A46 Sud et l'A43 Est
- Fluidifier les branches nouvellement créées entre l'A46 Sud et l'A43 en les dimensionnant à 2 voies.
- Trois variantes sont proposées et présentées sur le site de la concertation.

4. Alternatives envisagées par les responsables du projet au moment de la concertation préalable

- Les porteurs de projet ne présentent pas de réelles alternatives au projet, dans la mesure où le projet est imposé par décret (1er août 2015) et où il répond aux objectifs de la politique métropolitaine de mobilités.
- Il présente un scénario « fil de l'eau » consistant à présenter la situation si le projet n'est pas réalisé. Il présente également un état des lieux comparatif des projets de contournements routiers et ferroviaires de l'agglomération lyonnaise ainsi que le développement des transports en communs à ce jour (tableau page 74 et 75 du dossier de concertation) :
- 3 options pour le nœud de Manissieux dont les bretelles et collectrices ne sont pas assez larges à l'état actuel sont également présentés dans le dossier de la concertation préalable.

Coût :

Lors de la concertation préalable le coût annoncé pour le projet était de l'ordre de 250 millions d'euros hors taxes, le coût de l'aménagement proposé peut se répartir comme suit :

- Environ 150 M€ pour l'aménagement de la section courante de l'A46 Sud, comprenant les études, le foncier et les travaux de la mise à 2x3 voies, la modernisation de l'infrastructure, la reprise de l'assainissement et les mesures d'accompagnement environnementales ;
- Environ 100 M€ pour le chantier du nœud de Manissieux intégrant les études, le foncier et les travaux nécessaires à l'aménagement de l'A46 Sud depuis l'échangeur n°11 de l'A46 Sud, de l'A43 et de la RN346.

Calendrier :

Le calendrier initial repose sur le décret du 21 Août 2015 approuvant le Plan de relance autoroutier et sur des hypothèses d'entrée en vigueur des modalités de réalisation et financement dans le cadre de la convention de concession.

C'est l'État, Direction générale des infrastructures, des transports et de la Mer (DGTIM) du Ministère de la Transition Écologique qui est le décisionnaire de la suite à donner à ce projet.

A ce jour (31 décembre 2024) il n'y a aucune information claire sur la suite donnée à ce projet.

Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite de la concertation préalable

Pour mémoire : les enseignements clefs de la concertation préalable

Dans le cadre de la concertation et au travers des contributions, une partie du public et des acteurs locaux a considéré que le projet est daté (2015) et dépassé au vu :

- du contexte actuel sur ce territoire en termes de densité démographique, d'habitat, d'activités économiques (croissances très importantes, forte attractivité de ce territoire)
- des attentes nouvelles des populations en matière d'environnement et de déplacements amplifiées par le contexte COVID19 (télétravail, confinement, changement dans les modes de déplacement)
- des nouvelles dispositions liées à la loi LOM, loi climat et résilience, qui réinterrogent la nécessité du projet et ses impacts.

Le projet a été critiqué aussi bien par les opposant.e.s que par celles et ceux qui étaient favorables. Il a été jugé comme trop partiel. Notamment la méthode adoptée par l'État a été perçue comme du « saucissonnage » des projets alors même que cet axe est défini comme structurant et que le territoire est jugé « carrefour européen ». Pour exemple le projet n'intègre pas le nœud de Ternay ni la réflexion sur le pont de Givors (en cours) et ne repose pas sur une vision globale des impacts des différents projets...

Selon les participant.e.s, le projet propose une vision technique et non stratégique, avec une approche « micro » des enjeux et des propositions pour répondre à une problématique nécessairement macro, prospective et systémique des transports et des mobilités sur l'aire métropolitaine de Lyon. Il renforce une fracture (ancienne) entre les territoires est et ouest de l'aire métropolitaine lyonnaise par le report « tout à l'est » de l'ensemble des dossiers sensibles (autoroutes, densité du logement, développement des zones d'activités, marché gare, zones aéroportuaires, entrepôts logistiques, contournement ferroviaire...) sans contreparties et surtout sans dialogue entre les collectivités concernées aboutissant à des décisions jugées « unilatérales » en contradiction avec les décisions validées collectivement (comme par exemple dans l'inter-SCOT).

En conséquence les oppositions se sont vivement manifestées tout au long de la concertation préalable et les attentes autour d'un projet multimodal mobilisant tous les acteurs de la mobilité – modalité évoquée depuis de nombreuses années sans mise en œuvre – ont régulièrement exprimées et avec force.

Les propositions sur les moyens de transport alternatifs ne sont venues qu'en fin de concertation (SYTRAL Mobilités, établissement public local « Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais » depuis la loi LOM, fluvial, ferroviaire, vélo, covoiturage...) toutefois sans proposition concrète en termes de réalisation (formalisation de projets et de délais).

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants :

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s ont formulé à la fin de la concertation préalable :

Tableau des demandes de précisions

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

- 1. Sur le financement du projet :** cette question n'a jamais obtenu une réponse claire ni de la part du concessionnaire ni de l'État.
- 2. Sur le trafic :** la mise à disposition de l'étude de trafic au cours de la concertation a généré de nombreuses questions. Toutes n'ont pas eu de réponse. Les questions restées sans réponses ont été inventoriées dans le courrier de bilan de la fédération Fracture. Les Maîtres d'ouvrages sont invités à répondre à ces questions.
- 3. Sur les hypothèses de trafic :**

Dans la mesure où la maîtrise d'ouvrage envisagerait de poursuivre le projet, nous recommandons de revoir les hypothèses de trafic en intégrant les ruptures possibles.

Au regard des nombreux questionnements formulés sur ces hypothèses de trafic, il nous semble important que les MO soient à l'écoute de ces interrogations et que le modèle sur lequel de nombreuses justifications du projet sont bâties soit réinterrogé et que le cadre de référence intègre de nouveaux paramètres.
- 4. Sur la pollution de l'air**

La pollution atmosphérique générée par le trafic actuel et futur est une préoccupation majeure des populations riveraines. Plus particulièrement l'évolution des niveaux de nuisances : les arguments développés page 89 du dossier sur l'évolution de la pollution au droit de l'ouvrage projeté paraissent insuffisants et ont été qualifiés de peu crédibles par certains participants. Lier une baisse de la pollution à une meilleure fluidité du trafic n'est pas suffisant selon plusieurs participants. A minima, ils souhaitent que soit étudié un scénario inverse et complémentaire (moins de fluidité sur 2 fois 3 voies). En outre, la pollution par particules ultrafines est un sujet qui a également été évoqué par les participants et qui doit être pris en compte. L'étude d'impact environnementale doit intégrer les préoccupations des riverains pour apporter des données plus fournies et plus étayées sur l'évolution de la qualité de l'air.
- 5. Sur le Nœud de Manissieux :** la variante A considérée comme préférentielle par le Maître d'ouvrage a donné lieu à de nombreuses questions et propositions d'améliorations (rayon de courbure, vitesse, murs antibruit...). Elle impacterait un site archéologique. Une proposition visant à limiter son impact par réduction de la vitesse autorisée limitant le rayon de courbure de l'ouvrage à construire a été faite lors de l'atelier dédié au nœud de Manissieux. Il conviendrait d'apporter une réponse
- 6. Sur le Nœud de Ternay :**

Même si le nœud de Ternay ne fait pas partie du dossier mis en concertation, il ne constitue pas moins aujourd'hui le deuxième goulot d'étranglement de trafic pour cet ouvrage avec de lourdes conséquences pour les communes de Ternay et Chasse sur Rhône. Les solutions en cours d'étude qui seront proposées pour résoudre cette difficulté, devront être intégrées dans la concertation continue.

L'État doit donner une réponse claire sur la concertation du nœud de Ternay, le calendrier de sa mise en place, son périmètre, ses modalités de participation...
- 7. Aménagements ou solutions alternatives**

De nombreuses propositions d'aménagements ou solutions techniques alternatives ou complémentaires au projet sont ressortis de la concertation. Certaines de ces propositions pourraient s'envisager à très court terme bien avant la réalisation du projet. Une réponse claire et argumentée doit être donnée à chacune de ces propositions.

Recommandations des garant.e.s portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Réunion de reddition des comptes

Les maîtres d'ouvrage ont deux mois pour publier leur réponse au bilan des garants et pour rendre public les enseignements qu'ils tirent de cette concertation. Les garant.e.s invitent les maîtrises d'ouvrage à organiser un évènement public après la publication de cette réponse, pour présenter les enseignements qu'ils tirent publiquement du bilan et de la phase de concertation, répondre à des questions et donner une vision sur les prochaines étapes.

2. Programmer des solutions multimodales dans un dialogue territorial.

Il s'agit de la recommandation majeure des garant.e.s. Cette mise en dialogue est attendue depuis trop longtemps. **De manière évidente l'acceptabilité du projet ne peut s'obtenir que par l'offre d'une vision globale et concertée entre toutes les parties prenantes** fixant de manière précise et planifiée l'ensemble des dispositifs qui vont être mis en place pour gérer les déplacements dans le département du Rhône et plus particulièrement dans l'est lyonnais. L'évolution du SYTRAL, en application de la Loi LOM et la prise de la compétence mobilités par les communautés de communes sur le territoire de l'A46 Sud est selon nous une vraie opportunité à saisir. **L'État Maître d'Œuvre du projet doit organiser cette démarche en sollicitant - pour un travail en commun l'ensemble des acteurs concernés et proposer au public un projet intégrant l'ensemble des solutions qui seront mise en place avec des échéances précises_**: nœud de Ternay, intermodalités, transports en commun (fer et route), vélo, covoiturage, transport ferroviaire, transport fluvial... **Chacun de ces acteurs sera aussi comptable vis-à-vis des populations concernées de la qualité de sa participation à ce travail.**

3. Gouvernance : une attente des acteurs et de la population pour être étroitement associés

Cette recommandation concerne l'ensemble des problématiques liés au projet. Elle s'appuie sur la connaissance fine des acteurs, élus, monde économique, chambres consulaires, habitants, associations... sur le fonctionnement et usages de leur territoire. La concertation a largement démontré ces apports dans les échanges.

Organisation de la concertation continue : modalités mises en place

La concertation continue proprement dite ne s'est pas mise en place

- En **avril 2022**, réunion à Lyon entre la garante et les co-maîtres d'ouvrage suite à l'avis de la CNDP sur la complétude du bilan des maîtres d'ouvrage et la qualité des réponses du maître d'ouvrage au regard des questions du public et des recommandations des garants. Cette réunion avait pour objectif de préparer la suite et les modalités de mise en place de la concertation continue. Des points d'alerte sont mis en évidence : les élections législatives en juin 2022 et l'avancée de plusieurs projets sur l'aire métropolitaine changeant les priorités pour l'État.

Une demande précise d'attendre la fin des élections législatives (juin 2022) est alors exprimée.

En parallèle, entre février et l'été 2022 : plusieurs changements au sein d'ASF/Vinci, les responsables du suivi du projet ont tous pris de nouvelles fonctions/missions. Au sein de la DREAL, des changements également de chefs de projet.

- **Décision au cours de l'été 2022** de la venue du ministre des Transports (Clément Beaune) en Préfecture de Région Auvergne-Rhône-Alpes à l'automne.
- **Lundi 21 novembre 2022**, le ministre des Transports tient une réunion en Préfecture, mobilisant très largement les élus, les associations, les parties-prenantes. La garante de la CNDP était également invitée et présente. Le Ministre donne la parole aux différentes personnes présentes.
- **Décisions du ministre des Transports exprimées en réunion et rendues publiques lors de la réunion du 21.11.22 en Préfecture**

Le Ministre souligne que l'A46 est un dossier ancien et qu'il prendra ses responsabilités. Le Ministre exprime sa volonté de renouveler les méthodes de l'État et des différentes options s'ouvrant à lui. L'élargissement de l'A46 Sud est « *un projet tabou et en tant que Ministre des Transports je n'ai pas de tabou* ».

Il annonce ses décisions, d'où sa présence en Préfecture.

- Favorable à l'élargissement de l'A46 au sud de Lyon (décision du 21 décembre 2021), l'État s'est ravisé et préfère se laisser le temps de la réflexion ;
- Face à la très vive opposition des élus locaux la suspension des études concernant l'élargissement de l'A46 au sud de Lyon est ainsi actée ;
- Le Ministre annonce une nouvelle concertation. Celle-ci sera menée pendant un an sur la façon de desservir ce secteur, déjà saturé.

Le Ministre annonce ainsi sa volonté d'une méthode « *sérieuse, crédible et sincère* » permettant un « *espace-temps suffisant* » pour explorer d'autres options, sans a priori sur les conclusions. Les conclusions seront présentées à l'automne 2023. Le Ministre reviendra à ce moment-là. Le pilotage est confié à Monsieur le préfet et à la DREAL.

Suite à plusieurs questions en réunion, le Ministre définit le périmètre comme devant être « *manceuvrable* ». Le périmètre restera celui du Sud-Est Lyonnais. Si l'approche fonctionne bien, ce périmètre pourra être élargi ultérieurement. La méthode est ainsi ciblée géographiquement, centrée sur la problématique des mobilités mais devra être large sur le plan modal.

En conclusion, le Ministre demande à ses services une approche large, innovante et sans tabous sur l'A46.

Un premier point d'étape devra être effectué en juin 2023, avant les conclusions à l'automne 2023.

La démarche lancée et pilotée par la Préfecture de Région Auvergne Rhône-Alpes, à la demande du ministre des Transports

La Préfecture de Région a mis en place avec la DREAL (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, service de l'Etat) une concertation selon la méthode suivante :

- **L'objectif** de la démarche lancée : faire émerger sur le périmètre territorial défini (Sud-Est Lyonnais) une vision collective des besoins de mobilités, tout mode confondu, et trouver des solutions concrètes pour améliorer les mobilités.
- **La méthode choisie : une approche partenariale, de co-co-construction autour de 8 rencontres et 3 COPIL**
 - Trois Comités de Pilotage : l'un pour le démarrage de la démarche, le 21 mars 2023 ; l'autre pour la présentation d'une synthèse, le 4 juillet 2023 et un COPIL final de restitution et bilan en automne 2023.
 - Un découpage du territoire en trois secteurs avec deux ateliers par secteur (6) et 2 ateliers commun
 - Calendrier : d'avril 2023 à juin 2023
- Le **Comité de Pilotage de conclusion** devra permettre la présentation des résultats de la concertation sous forme de modélisation et arbitrage en présence du Ministre à l'automne 2023.

Cette concertation n'est pas sur l'A46 Sud proprement dite. Elle n'a rien de réglementaire.

La réunion plénière de lancement, 21 mars 2023, en préfecture

Madame la Préfète (changement de préfet en janvier 2023) rappelle le contexte (dont la concertation sous l'égide de la CNDP et la suspension des études concernant l'élargissement de l'A46 Sud), les décisions prises par le ministre des Transports et le mandat qu'elle a reçu du Ministre.

Le **mandat** que madame la Sous-Préfète a reçu repose sur une approche partenariale de co-construction, innovante et « *sans totem* » selon l'expression du ministre (qui sera repris régulièrement dans les médias). L'objectif est d'élaborer un **schéma d'amélioration des mobilités à court et moyen termes à horizon 2035**, avec une exigence d'opérationnalité. Il est demandé de prendre en compte les besoins des déplacements quotidiens et de longue distance, voyageurs et marchandises, tous modes.

Le périmètre concerné :

Le territoire

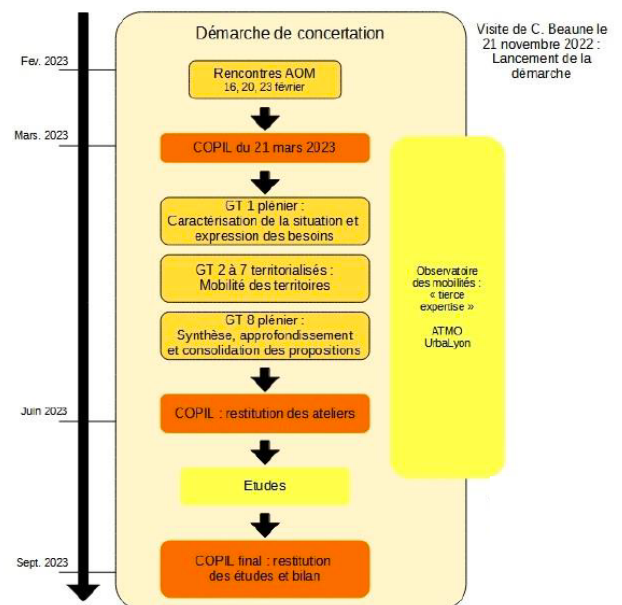
- 3 départements
- 6 EPCI
- 42 communes



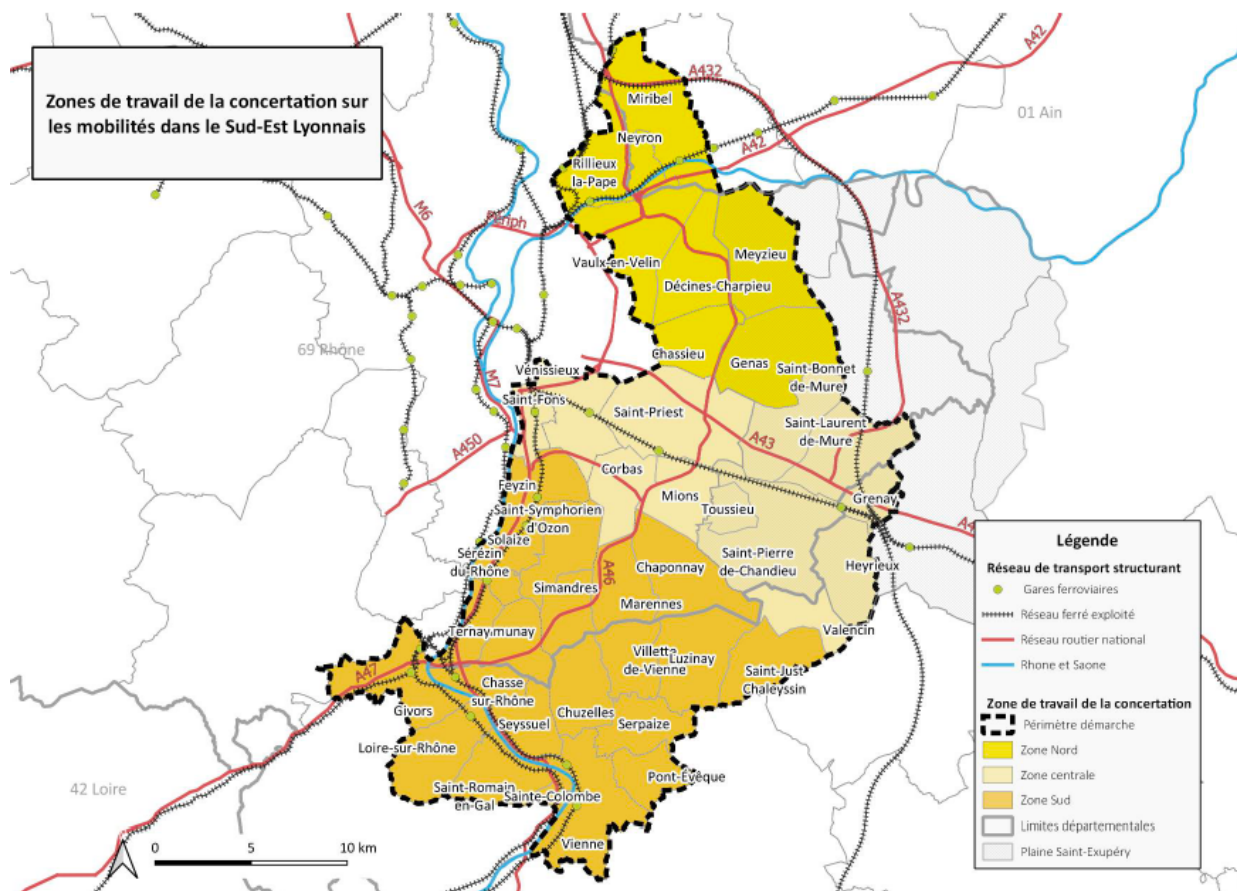
Le déroulé de la démarche

- 3 comités de pilotage
- 8 ateliers de travail collectif
- Un rapport final remis au ministre délégué aux transports :

➔ « *Schéma d'amélioration des mobilités dans le Sud-Est lyonnais* »



Organisation géographique de la concertation : Avec pour objectif des ateliers en commun et des ateliers géographiques



Lors de cette plénière, de démarrage de la concertation, **un panorama des démarches en cours par les autorités organisatrices des mobilités est présenté** : Métropole de Lyon, Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'AOM des territoires Lyonnais (SYTRAL Mobilités), Vienne-Condrieu Agglomération et le Syndicat des Mobilités des Territoires.

La concertation lancée par la Préfecture et la DREAL **n'est pas ouverte aux habitants/citoyens. Elle est qualifiée de « technique » avec invitation.**

Les ateliers commenceront par un apport de données.

La réunion se finit par la présentation du **calendrier** des ateliers (date, horaire, lieu). Le premier atelier a eu lieu le 5 avril 2023 et le dernier le 5 juin 2023.

Les ateliers mis en place par la DREAL (avril à juin 2023)

D'un point de vue factuel, les huit ateliers se sont déroulés, comme prévu initialement lors de la réunion plénière de lancement.

Par secteurs (3), ils ont rassemblé environ 25 personnes voire un peu plus par atelier. Les deux ateliers communs ont mobilisé davantage. Environ 200 personnes distincts ont été présents sur l'ensemble des 8 ateliers.

La méthode consistait à : « préciser, clarifier, compléter » et rechercher une expertise d'usages pour formuler des propositions. Des votes par gommettes étaient utilisés par atelier pour définir une priorisation des propositions.

Ces propositions ont été présentées et complétées lors du dernier atelier commun.

Dans les **points mis en évidence** dans le dernier atelier commun par les participants et retranscrits par la DREAL :

- Les **débats autour des comptages**, les comptages étant toujours contestés (débats soulignés dans le bilan de la concertation préalable par les garant.e.s),
- **L'absence des habitants** (puisque les participants étaient des institutionnels, des élus, des membres d'association, présents uniquement sur invitation, en journée pour la plupart des ateliers),
- Une **difficulté à se représenter la suite** de cette concertation, sa traduction opérationnelle, et pour certains participants notamment du monde économique la nécessité de prendre en compte « *au préalable* » les « *grandes infrastructures* » comme l'A432 (autoroute qui relie l'A46 et l'A43), le CFAL (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise), le Lyon-Turin (TGV), l'aéroport Saint-Exupéry et le foncier tout autour...avec de fortes interrogations sur le « *qui finance ?* ».

La synthèse le 4 juillet 2023, en préfecture

Le Comité de Pilotage était présidé par Madame la Préfète avec à ses côtés les services de la DREAL. La réunion s'est déroulée en 6 séquences :

1. Introduction
2. Synthèse des éléments recueillis en ateliers
3. Éclairages et réactions des AOM, autorités organisatrices des mobilités (Métropole de Lyon et SYTRAL, Région Auvergne Rhône-Alpes, Vienne Condrieu Agglomération)
4. Échanges avec les participants
5. Méthode de construction du schéma d'amélioration des mobilités du sud-est lyonnais
6. Conclusion de la séance

Les points marquants dans les échanges au cours de cette réunion :

- Un sentiment partagé et débattu autour de « urgent d'agir, rien ne se décide, rien ne bouge », en parlant notamment du positionnement de l'État...
- Partant du constat que les chiffres présentés lors des réunions continuaient à faire débat, la DREAL a proposé d'organiser des comptages manuels afin d'infirmier ou valider l'ordre de grandeur des données issues des comptages automatiques. Ces opérations de comptage ont été planifiées les 12 et 14 septembre 2023, en deux points de l'A46 sud. La DREAL invite les personnes intéressées à y participer, les modalités d'inscriptions seront communiquées prochainement.
- La DREAL conclut que l'objectif est de présenter au prochain comité de pilotage (comité de pilotage de clôture) des scénarios modélisés, qui permettront de mesurer les améliorations apportées, en termes de trafic routier et de qualité de l'air. En réponse aux inquiétudes et demandes récurrents de plusieurs participants (notamment les élus des collectivités limitrophes de l'A46 Sud et des associations) les impacts en termes de qualité de l'air seront évalués et serviront d'aide aux arbitrages finaux. Parmi toutes les propositions recueillies, il sera nécessaire dans un premier temps que les AOM se mettent d'accord sur comment construire la modélisation et son développement par fonctionnalités pour permettre les simulations et les hypothèses.

Septembre 2023, mis en place des comptages

Après plusieurs relances auprès des élus et des associations, la DREAL a mis en place les **comptages** en **septembre 2023**, comme décidé lors du COPIL du 4 juillet 2023. LA DREAL a obtenu l'aide de quelques élus mais les associations ont refusé d'y prendre part, ces dernières ayant organisé le leur en juin 2023 (comptage qui avait donné des résultats proches des comptages automatiques). Devant la faible mobilisation, la DREAL a dû organiser ces comptages sur des plages horaires plus réduites (4-5h) plutôt que sur toute la journée, en se concentrant sur les heures de pointe.

Les résultats obtenus sont assez proches des comptages automatiques et compte tenu des erreurs de comptage manuel et des marges d'erreur des comptages automatiques, l'expérience vient confirmer la validité des données de trafic fournies par les boucles de comptages automatiques.

Et depuis septembre 2023...

La concertation sur les mobilités dans le Sud-Est lyonnais, devant aboutir à l'élaboration d'un schéma d'amélioration des mobilités à court et moyen termes à horizon 2035, **est en suspens depuis septembre 2023, dans l'attente d'un arbitrage ministériel pour procéder à la conclusion de cette concertation souhaitée et pilotée par l'État.**

Le ministre Beaune n'avait pas pu venir avant le remaniement ministériel intervenu fin 2023 puis le ministre Vergriete n'a pas pu se saisir du sujet avant la dissolution de l'Assemblée nationale en juin 2024. La DREAL n'a pas de nouvelle à ce jour d'une éventuelle sensibilisation du cabinet du nouveau ministre des Transports à la problématique du Sud-Est lyonnais.

De son côté, la CNDP a écrit au ministre des Transports en automne 2024 pour questionner le ministre sur l'avancée de plusieurs projets et dossiers, dont celui de l'élargissement de l'A46. La CNDP devrait relancer ses demandes prochainement auprès du nouveau ministre.

La CNDP a reçu directement ou en copie des courriers ou messages de l'association Fracture (en annexe). Un des courriers vient contester le processus de concertation mis en place par la Préfecture, en soulignant que sa réalisation « *ne reprend que des poncifs déjà bien connus de tous et empêche d'avancer de manière concrète.* » L'association Fracture réclame une « *véritable table ronde réunissant toutes les entités détentrices d'une compétence en matière de mobilité : celle allant de la commune jusqu'à l'État français* ».

Lors de la dernière rencontre en Préfecture (Juillet 2023), d'autres associations et acteurs présents ce jour-là s'interrogent sur « *comment les services techniques vont pouvoir, après analyse, faire émerger une ou des propositions viables* » et/ou « *comment le ministre va pouvoir arbitrer sans mécontenter tout le monde (...) afin de travailler sur des solutions assez rapides et réalistes* ».

Un point a été effectué fin 2024 entre la garante CNDP et le représentant du ministre des Transports ainsi qu'avec la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Même si la venue du ministre a ouvert la possibilité d'abandonner le projet de l'élargissement de l'A46 Sud, aucun arbitrage n'a été clairement effectué et le projet est remis sous la pile des dossiers en suspens. Aucune décision ne se dessine pour l'instant et les services de l'État sont en attente. La DREAL a avancé sur la modélisation d'hypothèses et a eu des échanges avec la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités pour les préparer. Ces hypothèses n'ont pas été présentées et aucune information n'est à ce jour disponible.

Avis de la garante au 31 décembre 2024, recommandations aux maîtres d'ouvrage sur les modalités d'information

La concertation continue ne s'est pas mise en place et la concertation souhaitée par l'État sur les mobilités est en suspens, faute d'arbitrages et de décisions.

Pour information, la garante a été invitée à tous les ateliers et comités de Pilotage. Le co-maître d'ouvrage du projet A46 Sud, ASF/Vinci, a été présent à la quasi-totalité des rencontres de la concertation sur les mobilités dans le Sud Est Lyonnais, en observateur.

Sur la concertation menée par la préfecture de Région et la DREAL

Les participants ont régulièrement souligné les points suivants et nous estimons qu'ils sont à mettre en lien avec les remarques des garant.e.s effectuées dans le bilan de la concertation préalable et intéressants à partager plus largement avec le grand public :

1. La méthode retenue par l'Etat, qui s'est appuyée sur l'invitation de participants « sélectionnés », élus, associations, institutionnels a, d'une certaine manière, amplifier les contestations et n'a pas permis d'ouvrir de nouvelles propositions ou très à la marge.
2. Comme exprimé par plusieurs participants, la méthode est davantage un « *recueil d'expressions* » sans consensus.
3. Plusieurs territoires n'étaient pas présents alors même que les projets les concernent.
4. Une synthèse a été présentée en Préfecture en juillet 2023. Elle n'a pas été publiée ni relayée sur le site de la concertation de l'A46.

L'absence d'informations sur le site du projet A46 Sud et sur celui de la DREAL AURA

Le site dédié au projet d'élargissement de l'A46 Sud n'a pas relayé l'actualité du dossier et du projet. Aucune information nouvelle n'a été effectuée depuis la décision ministérielle du 21 décembre 2021. Sur le site de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes, les comptes-rendus des ateliers et des Comités de pilotage ont été accessibles aux personnes invitées pendant un certain temps. A ce jour il n'est plus possible de télécharger les documents.

Recommandations et demandes de précisions

En réponse aux constats précédents, nous demandons :

- Une réponse claire au courrier adressé par la CNDP au ministère des Transports sur ce projet : l'élargissement de l'A46 Sud est-il abandonné ou non ?
- Une présentation de la modélisation des hypothèses par la DREAL suite à la concertation qu'elle a pilotée à la demande du ministre des Transports : mise en place du COPIL de clôture en préfecture comme annoncé en 2023.
- Quels arbitrages et décisions suite à la démarche de concertation sur l'élaboration d'un schéma des mobilités dans le Sud-Est Lyonnais ?
- Les résultats du dernier comptage de septembre 2023 par la DREAL et une comparaison entre les différents comptages effectués pendant et après la concertation préalable : données et conclusions en étant le plus pédagogique possible.
- Une information sur les sites de l'A46 Sud d'ASF/Vinci et de la DREAL à tout public sur l'actualité du dossier/projet.

Liste des annexes

Annexe 1 : lettre de mission de la garante

Annexe 2 : courrier de la CNDP au ministre des Transports

Annexe 3 : lettre du ministre au Préfet de région

Annexe 4 : courrier Fracture

Paris, le 07 février 2022

Madame,

Lors de sa séance plénière du 02 février 2022, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignée garante du processus d'information et de participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet d'aménagement de l'autoroute A46 Sud à 2x3 voies et du nœud de Manissieux.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet comportant des enjeux environnementaux et socio-économiques fondamentaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation continue sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, suite à la concertation préalable qui s'est tenue du 29 juin 2021 au 28 septembre 2021 sous votre égide. Vous êtes, par conséquent, particulièrement au fait de ce projet et de ses enjeux pour le public.

Rappel des objectifs de la concertation continue :

Le champ de la concertation continue est particulièrement large (articles L.121-1, L.121-1-1, L.121-14 et R.121-11 du Code de l'environnement). L'enjeu est de garantir le continuum de l'information et de la participation du public entre les phases dites « amont » et « aval ». Autrement dit, entre la fin de la concertation préalable et l'ouverture de l'enquête publique, **les publics doivent pouvoir suivre facilement les étapes d'avancement du projet, y être pleinement associés, tout particulièrement à l'approche de décisions clés devant être prises par le MO, et surtout en être informés régulièrement.**

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions. N'hésitez pas à vous appuyer dessus pour les faire connaître à vos interlocuteurs et à vos interlocutrices.

Votre rôle et mission de garante : prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte

Dans le cadre de l'article L.121-14 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul responsable de projet. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par les responsables du projet. Vous êtes prescripteur de ces modalités. Il convient particulièrement de veiller à ce que le responsable de projet mette en place les

Valérie DEJOUR

Garante de la concertation continue jusqu'à l'enquête publique

Projet d'aménagement de l'autoroute A46 Sud à 2x3 voies et du nœud de Manissieux

Paris, le 27 janvier 2025

Monsieur le Ministre,

Entre 2021 et 2023, la Commission nationale du débat public a garanti plusieurs concertations préalables portant sur des projets routiers. Suite à notre premier courrier du 22 octobre 2024 adressé à votre prédécesseur, je me permets de vous écrire car le public est en attente d'informations sur les suites qui seront données aux projets ou aux observations et propositions qu'il a formulées dans les dossiers suivants :

- La concertation préalable sur le **projet d'aménagement de l'A63/A660** s'est achevée le 30 avril 2023. Par courrier en date du 13 octobre 2023, nous avons interpellé la DGTIM, car suite au bilan de la concertation préalable réalisé par les garantes, aucun document n'a été publié par votre ministère afin de rendre public les enseignements que vous tirez de cette concertation. Or la procédure de concertation prend fin, selon les dispositions du Code de l'environnement (art. R.121-24 CE), par cette publication. Un délai réglementaire de deux mois est inscrit dans les textes, afin de donner au public la garantie d'obtenir des réponses suite à sa participation.
- Nous avons constaté la même situation par rapport à la concertation préalable sur le **projet de mise à 2x2 voies de la RN 13 entre Évreux et Chauffour lès Bonnières** dont la concertation s'est achevée le 23 octobre 2022.
- Suite à la concertation préalable portant sur la **Construction d'une autoroute à péage entre Poitiers (86) et Limoges (87)**, une réponse au bilan des garants a été publiée par la DGTIM et la DREAL en septembre 2022. La CNDP a ainsi nommé Mme Kasia CZORA en tant que garante pour veiller à la bonne information et la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique (conformément à l'article L121-14 du code de l'environnement). Mais depuis septembre 2022, la garante et le public restent sans information sur les suites qui seront données à ce projet.
- Suite à la concertation préalable portant sur le projet d'**Aménagement de l'autoroute A46 Sud à 2x3 voies et du nœud de Manissieux**, une réponse au bilan des garants a également été publiée par le ministère des Transports et l'ASF en décembre 2021. La CNDP a ainsi nommé Mme Valérie DEJOUR en tant que garante pour veiller à la bonne information et la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. A la suite de la concertation préalable une phase d'échange a été mise en place sous l'égide du préfet de la région AURA avec les autorités organisatrices et acteurs de la mobilité du territoire. Les résultats de ces échanges ne sont aujourd'hui pas rendus publics et le



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le **07 OCT. 2022**

Le ministre

à

Réf : MT/2022-09/35523

Monsieur Pascal MAILHOS
Préfet de la région Auvergne Rhône-
Alpes
106 rue Pierre Corneille
69419 LYON CEDEX 03

Objet : A 46 – suite concertation

Arnaud C. Pajot,

Le projet d'aménagement à 2x3 voies de l'A46 sud, dans le sud-lyonnais, a fait au cours de l'année 2021 l'objet d'une concertation sous l'égide de garants désignés par la CNDP. Le public a pu s'exprimer largement au cours notamment de dix-huit réunions publiques tenues en présentiel, malgré les fortes contraintes sanitaires qui pesaient alors sur notre pays. La décision ministérielle du 21 décembre 2021 est venue clore cette phase d'échange, conformément aux prescriptions du code de l'Environnement.


Cette décision appelait à une nouvelle phase d'échange suivie d'une concertation en continu, sous votre égide, « avec les autorités organisatrices et les acteurs de la mobilité du territoire » et avec l'objectif que « des réponses aux attentes exprimées en matière de besoin de mobilités soient élaborées, dans le respect des compétences de chacun et de la complémentarité des différents modes de transport ». Je vous confirme la nécessité de poursuivre les discussions dans ce contexte compliqué et suis favorable à élargir le sujet afin d'appréhender plus globalement les enjeux de mobilité. Cette concertation élargie doit permettre d'apporter des réponses au projet lui-même mais aussi d'étudier sa cohérence et son articulation avec les démarches de mobilité conduites par ailleurs par l'Etat sur ce territoire, en particulier celle adoptée pour l'amélioration de la mobilité entre Lyon et Saint-Etienne et les réflexions en cours sur le traitement de la traversée de Givors et le franchissement du Rhône. Je souhaite que vous puissiez me proposer dans les meilleurs délais les modalités concrètes de sa mise en place et en particulier celle permettant de réunir les différentes parties prenantes concernées par ces échanges.

Par ailleurs, cette décision prescrivait la poursuite des études relatives au réaménagement d'A46 sud. Je vous confirme que ces études peuvent être menées parallèlement à cette nouvelle phase d'échange, tout en maintenant toutes les options pour la suite ouvertes.

La concertation menée autour du projet A46 sud en 2021 a conduit à mettre en lumière des craintes et des questions très précises des riverains et acteurs locaux, relatives notamment aux nuisances sonores de l'infrastructure et à ses effets de « coupure » territoriale. Il convient d'y répondre tout aussi précisément et j'ai demandé à mes services, avec le concessionnaire ASF, de produire toutes les études complémentaires utiles, au niveau de détail suffisant, pour y parvenir. Il est en effet indispensable que, au-delà des nombreux usagers pour lesquels cet aménagement constitue un impératif, ceux qui en subissent les impacts puissent également tirer bénéfice de cet aménagement.

Les consultations devront notamment tenir compte de l'objectif de limitation de l'artificialisation des sols.

Je vous remercie par avance pour votre engagement et celui des services de l'Etat à vos côtés.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Beaune', with a long horizontal stroke extending to the right.

Clément BEAUNE



Fédération FRACTURE.
Salle Millan, Place Balzac
69800 Saint-Priest

Monsieur Clément BEAUNE
Ministre chargé des Transports
244 Bd Saint GERMAIN
75007 PARIS

Copies :

Mme **Fabienne BUCCIO**, Préfète de la Région AURA
Mme **Valérie DEJOUR**, garante de la Commission Nationale du Débat Public
Les **élus locaux**
Les associations fédérées à **FRACTURE**

Lundi 8 mai 2023

Objet : Le processus de concertation sur les Mobilités Sud-Est lyonnais - Alternatives à l'élargissement de l'A46 Sud

Monsieur le Ministre,

Nous vous informons que la concertation qui se déroule actuellement afin d'améliorer la mobilité dans le Sud-Est Lyonnais ne correspond pas du tout à l'idée que vous aviez émise lors de votre venue à Lyon, ni à ce que les associations fédérées à FRACTURE et les élus locaux réclament ensemble depuis des années afin d'essayer de freiner le développement du tout voiture et favoriser les déplacements, y compris ceux en transports collectifs.

Votre intention de réaliser cette grande concertation sans totem était la bonne, or sa réalisation actuelle ne reprend que des poncifs déjà bien connus de tous et empêche d'avancer de manière concrète.

Car après la réunion d'ouverture commune, puis celles des deux premiers ateliers de secteurs, nous constatons que l'ensemble des réflexions engagées ne sont autres qu'une réinvention de toutes les mobilités alternatives à la voiture (de la marche à pied au RER à la Lyonnaise), alternatives que l'on retrouve dans de très nombreux documents comme la loi climat, les rapports du CGEDD, les guides du CEREMA et plus près de nous le PDU 2017/2030 de la Métropole et le PPA3.

Les associations des 28 communes fédérées dans FRACTURE, laquelle est soutenue par les élus des collectivités locales, réclament ensemble depuis plusieurs années une véritable table ronde réunissant toutes les entités détentrices d'une compétence en matière de mobilité : celle allant de la commune jusqu'à l'Etat français. Chacun apporterait alors ses plans et programmes en la matière, avec ses coûts prévisionnels, ses plans de financement et par conséquent sa planification. Cela permettrait d'assurer une certaine cohérence entre les besoins, les différents modes de déplacement et les différents territoires.

Or dans le déroulement actuel de cette concertation, l'Etat se place dans une posture d'attente, ce qui est incompréhensible dans la mesure où il est le premier compétent en matière de mobilité et notamment pour les infrastructures et surtout le trafic de transit.

L'Etat devrait donc faire des propositions au même titre que les autres acteurs de la mobilité. Rappelons que si nous en sommes là aujourd'hui, c'est en grande partie à cause de l'inaction de l'Etat pendant plus de 20 ans.

=> **Pour mémoire, voici ce que l'Etat affichait déjà dans le dossier du double débat public de 2001** relatif au COL Contournement routier Ouest de l'Agglo, ainsi qu'au CFAL Contournement Fret ferroviaire de l'Agglo Lyonnaise :

Page 6 : « La circulation de transit est déjà actuellement en grande partie renvoyée sur la rocade Est ... mais les conditions de circulation sont très dégradées ... la continuité autoroutière n'est pas assurée de manière satisfaisante ».

Page 7 : « ... il subsiste des trafics routiers traversant quotidiennement l'agglomération Lyonnaise entre Villefranche/Saône et Vienne sans avoir besoin de s'y arrêter. Ces trafics demeurent importants et ils poseront des problèmes croissants à l'avenir ... » ; « Le ministère de l'Equipement propose la réalisation d'un contournement autoroutier de Lyon destiné à absorber le trafic de transit. Il serait inaccessible aux trafics locaux... ».

Page 29 : « La rocade Est ... ne permet pas la séparation des flux de transit et des flux internes à courte distance. ».

Malgré l'achèvement du tronçon A46-Nord/A42 de l'A432 dès 2011, **l'Etat n'a rien proposé pour séparer le trafic de transit des trafics locaux et d'échange depuis plus de 20 ans.** Pourtant à Lyon comme ailleurs, l'Etat et le bon sens préconisent la séparation des flux de transit des autres flux.


Nous sommes conscients que **l'écartement du trafic de transit ne suffira pas à lui seul pour régler tous les problèmes, mais additionné à une multitude d'autres alternatives au tout voiture cela ne peut qu'améliorer la situation.** Le PDU de la Métropole avec ses 32 fiches d'actions a ouvert la voie. Le plan de mobilité du Sytral Mobilité en cours d'élaboration apportera également des améliorations. Enfin le plan de mobilité urbaine durable (PMUD), qui doit répondre aux exigences Européennes avant fin 2027 devrait lui aussi apporter sa contribution, sous réserve que son périmètre soit suffisamment large.

C'est pourquoi Monsieur le Ministre, **nous vous demandons de revoir le déroulement de cette concertation dans le sens développé ci-dessus**, à savoir un véritable input et échange entre toutes les entités détentrices des compétences en matière de mobilités, **y compris l'Etat**, afin d'élaborer des projets cohérents, utiles, finançables et couvrant tous les territoires concernés.

Par cette méthode, la concertation pourrait enfin apporter des réponses précises avant fin juin 2023, date de votre retour sur Lyon, sinon nous aurons perdu un temps précieux, ce qui sera gage de vifs mécontentements.

Dans l'attente, recevez, Monsieur le Ministre des transports, nos respectueuses salutations.


Le président de FRACTURE
Gilles RENEVIER
mg.renevier@free.fr
06 16 81 78 70


La Vice-présidente de FRACTURE
Fabienne MARGUILLER
fabienne.marquiller@gmail.com
06 19 24 73 61

