

# BILAN DE LA CONCERTATION

## Projet d'aménagement à deux fois trois voies de l'A46 Sud et du nœud de Manissieux (69)

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Dates de la concertation

Du 29 juin 2021 au 28 septembre 2021

Garant.e.s désigné.e.s par la Commission Nationale du Débat Public

Valérie Dejour  
David Chevallier  
Jacques Finetti



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clef de la concertation .....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s.....	4
Introduction.....	6
Le projet objet de la concertation .....	6
La saisine de la CNDP .....	11
Garantir le droit à l'information et à la participation .....	12
Le travail préparatoire des garant.e.s .....	13
Les résultats de l'étude de contexte .....	13
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation .....	15
Avis sur le déroulement de la concertation .....	17
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? .....	17
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	19
Synthèse des arguments exprimés .....	22
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation .....	22
Eléments faisant évoluer l'environnement du projet .....	29
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet .....	30
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées .....	30
Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	32
Liste des annexes.....	33

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 28 octobre 2021 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.a46sud-amenagement.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

## Synthèse

### Les enseignements clef de la concertation

Dans le cadre de la concertation et au travers de plusieurs contributions, le projet est apparu daté (2015) et dépassé au vu du contexte actuel en termes de densité démographique, d'habitat, d'activités économiques, des attentes nouvelles des populations en matière d'environnement et de déplacements implémentées par le contexte COVID19 (télétravail, confinement, changement dans les modes de déplacement), tout comme les nouvelles dispositions liées à la loi LOM, loi climat et résilience.... qui en modifient complètement le contexte et la nécessité.

Le projet a été critiqué par les opposant.e.s comme par celles et ceux qui étaient favorables comme trop partiel et issu d'un « saucissonnage » de projets pour un axe défini comme structurant et un territoire jugé carrefour européen.

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 entre les territoires 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...) sans contreparties et surtout sans échange entre les collectivités aboutissant à des décisions « unilatérales » en contradiction avec les décisions validées collectivement (exemple du SCOT).

En conséquence, les oppositions se sont vivement manifestées et les attentes autour d'un projet multimodal mobilisant les acteurs de la mobilité – modalité évoquée depuis de nombreuses années sans mise en œuvre – ont été très fortes.

Les propositions sur les moyens de transport alternatifs ne sont venues qu'en fin de concertation (Sytral, fluvial, ferroviaire, vélo, covoiturage...), toutefois sans proposition concrète en termes de réalisation (projets et délais)

## Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

### Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

#### 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'Etat.
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'Etat 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 événement 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'Etat 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.

---

# Introduction

## Le projet objet de la concertation

Le projet A46 sud se situe dans l'Est Lyonnais, entre St Priest et Ternay. Le projet est localisé sur deux départements de la région Auvergne Rhône-Alpes (Rhône et Isère). Les 10 communes traversées par le projet (Chaponnay, Chasse-sur-Rhône, Communay, Corbas, Marennes, Mions, Saint Bonnet de Mure, Saint-Priest, Simandres, Ternay) appartiennent à quatre EPCI : Métropole de Lyon, Communauté Vienne Condrieu Agglomération, Communauté de communes du Pays de L'Ozon (CCPO) et Communauté de communes de l'Est Lyonnais (CCEL).

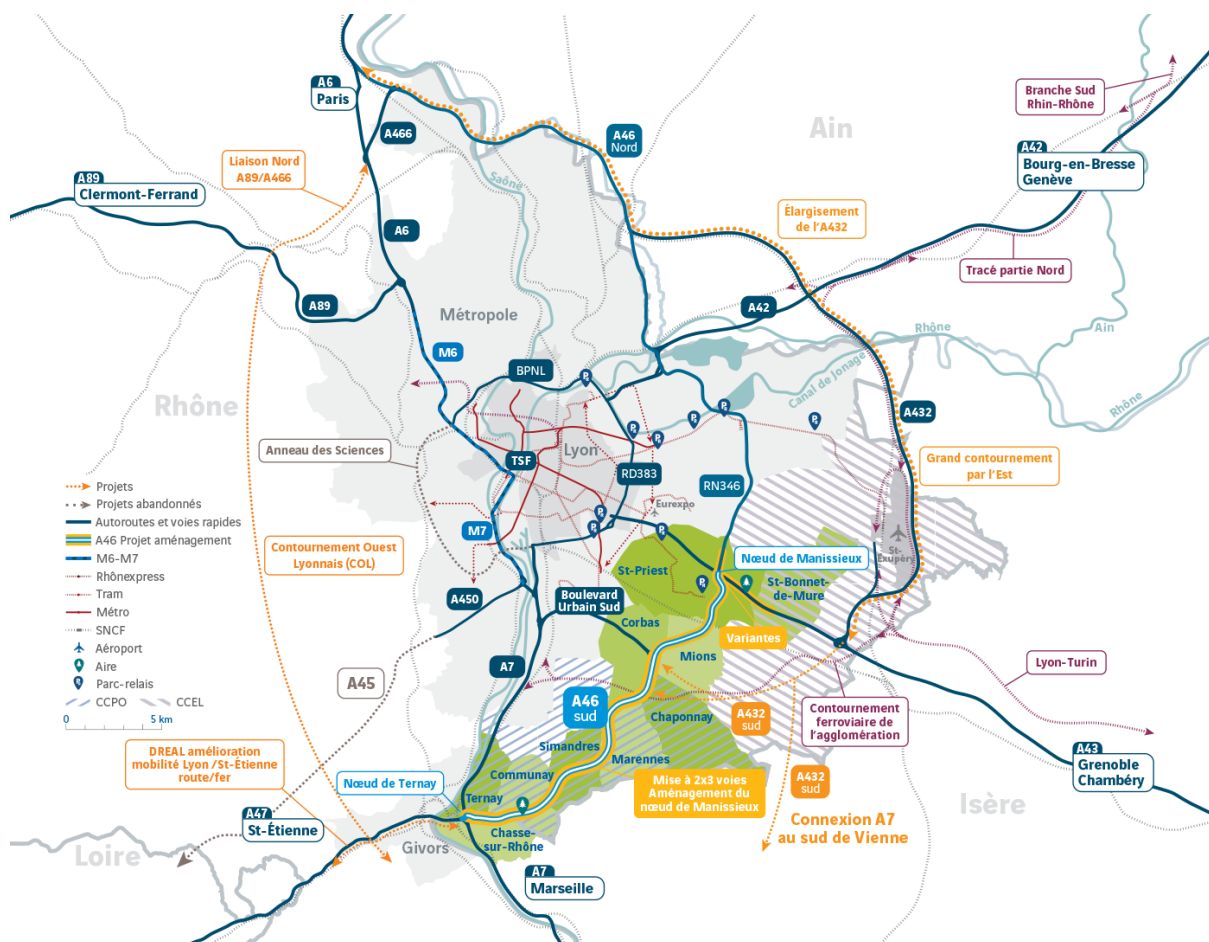


Ce projet concerne d'une part l'élargissement du tronçon existant entre les nœuds de Manissieux (au nord-est) et Ternay (au sud-ouest) sur une distance d'environ 21 km, le réaménagement du nœud de Manissieux ainsi que le déplacement-relocalisation des aires de service de Saint Priest-Manissieux. L'A46 Sud fait partie, avec la RN 346 et l'A46 Nord de la rocade Est qui supporte un trafic local, régional, national/international. Elle se situe à l'interface de l'A43, du BUS, boulevard Urbain Sud, et du croisement de l'A47/A7.

### - Responsable du projet et décideurs impliqués :

Le projet est porté par une co-maîtrise d'ouvrage : la DGITM, direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, est une administration centrale française du Ministère de de la Transition Ecologique et ASF (Autoroutes du Sud de la France). 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.

- **Carte du projet ou plan de situation :**



Source : dossier de concertation, page 26

- **Objectifs du projet selon le maitre 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

- Trafic local, en particulier sur sa portion nord via la liaison avec le BUS (Bd Urbain Sud) et le sud de Lyon
- Trafic régional, le nœud de Ternay accueillant les flux en provenance ou à destination de St Etienne
- 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). La concertation est plus large que le seul département du Rhône et le pôle métropolitain de Lyon

## - Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat :

### 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 qui vise à :

- a. Réduire le trafic empruntant le nœud, en séparant les mouvements entre l'A46 Sud et l'A43 Est
- b. Fluidifier les branches nouvellement créées entre l'A46 Sud et l'A43 en les dimensionnant à 2 voies.
- c. Trois variantes sont proposées :

- *Variante A : l'aménagement compact*
  - Limitation des emprises
  - Maintien des fonctionnalités du demi-échangeur n°11
  - Préservation du parc boisé du fort de Saint-Priest
  - Nécessité d'une insertion paysagère dans le milieu humain

Coût estimé : de l'ordre de 80 M€

- *Variante B : l'évitement court*
  - Limitation des emprises
  - Complexité de l'insertion dans le milieu humain : proximité des habitations du quartier de Manissieux, du cimetière de Saint-Priest et report de trafic de l'échangeur n°11
  - Suppression des fonctionnalités du demi-échangeur n°11
  - Impacts sur le parc boisé du fort de Saint-Priest

Coût estimé : de l'ordre de 110 M€

- *Variante C : l'évitement long*
  - Important besoin d'emprises, les nouvelles bretelles étant les plus longues
  - Insertions simplifiées dans le milieu humain, à l'exception du report de trafic de l'échangeur n°11
  - Suppression des fonctionnalités du demi-échangeur n°11
  - Le parc boisé du fort de Saint-Priest serait impacté

Coût estimé : de l'ordre de 100 M€

### 4) Les alternatives ou variantes du projet :

Le porteur de projet ne présente pas de réelles alternatives au projet. 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) :

#### - Coût

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.

## - Contexte du projet

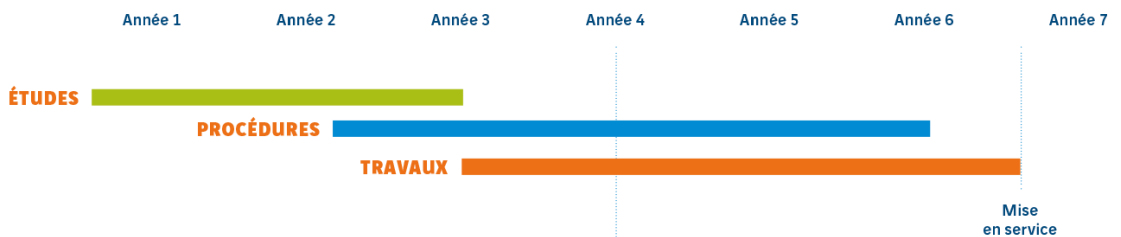
L'élargissement a été anticipé à la construction de l'autoroute sur les  $\frac{3}{4}$  sud du tronçon, si bien que le projet ne nécessitera pas la récupération d'une emprise foncière au-delà de celle actuellement occupée par l'aménagement sauf sur l'extrémité nord, au niveau des communes de Mions et St-Priest où il sera nécessaire d'élargir l'emprise foncière de l'autoroute.

Après 3 débats publics et de nombreuses études sans décision sur les 20 dernières années portant sur des projets de contournement, 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.

Le déclassement des autoroutes A6-A7 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 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.

## • Calendrier du projet

### PLANNING PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION



## • Schéma décisionnel

C'est l'Etat, Direction générale des infrastructures, des transports et de la Mer (DGTIM) du Ministère de la Transition Ecologique qui est le décisionnaire de la suite à donner à ce projet. S'il confirmait, à la suite de la concertation préalable, l'opportunité de poursuivre le projet, les étapes d'études, de procédures et de travaux se dérouleraient sur une période estimée à 6 ans.

Le calendrier 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. Ce calendrier est susceptible d'évolution.

## La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation :**

La saisine de la CNDP par l'Etat et l'ASF intervient au titre de l'article L.121-9 du code de l'environnement et concerne la concertation préalable du projet d'aménagement de l'A46 Sud et du nœud de Manissieux. Cette double saisine demandée explicitement par la CNDP est une condition nécessaire pour enclencher un processus participatif impliquant le décisionnaire final du projet. Elle autorise de fait à ouvrir les échanges sur l'ensemble des enjeux et problématiques liés à ce projet, y compris en terme d'échelle territoriale. La lettre de mission des garant.e.s, fil rouge pour la mise en place de cette concertation, a posé le périmètre et les principes pour travailler avec les deux maîtres d'ouvrage.

La **participation du public a donc bien démarré à un stade amont** de la procédure où toutes les solutions et toutes les options sont encore possibles. Les trois garant.e.s l'ont rappelé dès le démarrage du processus participatif, lors de la préparation amont du dossier de concertation avec les deux maîtres d'ouvrage. L'opportunité doit être discuté, y compris la non mise en œuvre de ce projet. Le dossier de concertation rappelle ces principes (page 102 notamment). Ces principes ont été largement discutés et débattus lors de la concertation elle-même et rappelés systématiquement par les garant.e.s. L'opportunité du projet s'est avérée un des points sensibles au cours de la concertation proprement dite, que nous développons dans la partie « synthèse des arguments ».

Si la concertation préalable a bien été ouverte sur tous les sujets, plusieurs thématiques avaient été mis en avant dans le dossier de concertation :

- Opportunité du projet : présentation du contexte actuel et futur en termes de trafic routier et d'accidentologie, et justification du besoin d'élargissement
- Prospective et intermodalités : avec un focus sur le volet mobilités et déplacements sur l'ensemble de l'aire métropolitaine.
- Alternatives au projet (dont absence de mise en œuvre du projet) : ces alternatives ont été appréhendées et comparées au travers d'un état des lieux des projets à moyen et long terme. Les grandes disparités d'étude et de conception entre ces différents projets empêchent une comparaison via des critères socio-économiques ou environnementaux plus précis.
- L'aménagement du nœud de Manissieux et ses variantes
- Présentation des aménagements connexes à l'élargissement

En synthèse, le travail des garant.e.s avec ASF et l'Etat dans la phase amont s'est effectué dans un esprit de co-construction, avec un objectif de transparence sur la transmission des informations et de montée en compétences de part et d'autre pour organiser une démarche participative « opérationnelle ». Le dossier de concertation comme le choix des modalités de la concertation ont été discuté de manière itérative en intégrant les remarques et demandes des garant.e.s. Le point le moins abouti a été l'importance de définir et d'argumenter sur un « scénario zéro ». Les données prospectives sur l'évolution de la circulation automobile servent de point de référence unique, et s'appuient sur des scénarios prospectifs établis en 2015. Il est vrai qu'il est difficile d'appréhender un scénario zéro sans projeter le développement d'autres mobilités, qui ne sont pas de la compétence et d'expertise d'ASF, ni uniquement et directement de l'Etat.

*Dans ce dossier nous parlerons davantage de l'aire métropolitaine de Lyon que de la Métropole proprement dite, pour indiquer une échelle territoriale qui dépasse les limites strictes de la Métropole.*

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 2 septembre 2020 la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9 et a désigné Mesdames Isabelle Barthe, Valérie Dejour et Monsieur Lucien Briand comme garant.e.s de la concertation, considérant que ce projet comporte des enjeux d'aménagement du territoire, socio-économiques et environnementaux importants et que des questions de franchissement de la métropole lyonnaise ont déjà été largement documentés et débattus au travers de participation encadrées par le CNDP, sur les conclusions desquelles il conviendra de capitaliser.

Monsieur David Chevallier a été nommé en remplacement d'Isabelle Barthe démissionnaire, à partir du 3 février 2021 et Monsieur Jacques Finetti en remplacement de Lucien Briand démissionnaire, à partir du 5 mai 2021

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant.e.s qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif à :

- Après au moins 3 débats publics sur ce territoire sur des problématiques de trafic et de mobilité, afin de ne pas alimenter la défiance des citoyens et leur démobilité, il est important d'éviter un nouveau débat débouchant sur une absence de décision publique concrète.
- La co-saisine par la DGITM et ASF doit permettre de réinscrire le projet dans une réflexion plus globale sur les choix d'aménagement et de transport dans la région lyonnaise. De nombreux arguments ayant déjà été échangés lors des débats précédents sur les mobilités et le contournement de Lyon : comment les faire entendre ? Comment dépasser le strict périmètre de l'A46 Sud pour considérer les enjeux et les impacts à plus large échelle. Comment et à quelle échelle mettre à l'épreuve la séquence Eviter – Réduire - Compenser proposée par les maîtres

d'ouvrages ? Comment débattre d'alternatives qui dépassent les variantes techniques proposées pour le nœud de Manissieux ? Plus largement, comment débattre de l'opportunité d'un projet décidé par l'Etat il y a 5 ans ?

- Au vu de la nouvelle donne politique locale et de la nécessité d'élargir le champ, associer les acteurs détenteurs des réponses politiques et opérationnelles attendues par les publics, maintenir les échanges d'arguments dans l'espace public, afin de permettre au débat de ne pas se limiter à la gestion de gré à gré des impacts locaux.
- Définir avec précision l'articulation entre :
  - Une *approche territoriale* : le couloir de l'A46 Sud et les communes limitrophes, d'une part, les zones d'emploi et de développement bénéficiaires du projet, ainsi que les zones concernées par les reports de trafics d'autre part ;
  - Et une *approche thématique*, intégrant la place des différents modes de transports à long terme dans le couloir rhodanien, la stratégie de développement urbain de la Métropole, et notamment sa gestion des inégalités territoriales induites.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garant.e.s CNDP.

## Le travail préparatoire des garant.e.s

### Les résultats de l'étude de contexte

Dès notre nomination en tant que garant.e.s sur la concertation préalable à la mise à 2 fois 3 voies de l'A46 Sud et la remise de notre lettre de mission, fin septembre 2020, nous avons été en étroite relation avec les deux maîtres d'ouvrage, Etat (DGTIM, service de la DREAL et SGAR) et ASF. Que ce soit au niveau du planning, des réunions de travail, de l'étude de contexte, puis de l'élaboration du dossier de concertation et des modalités de concertation, les règles de travail ont été posées clairement et notre positionnement, notre rôle se sont peu à peu affirmés, au fil des réunions et des échanges.

Entre octobre 2020 et Juin 2021 (passage devant le bureau de la CNDP le 2 juin pour validation du dossier de concertation et des modalités de concertation), les réunions de travail avec les maîtres d'ouvrage se sont rythmées tous les 15 jours avec des points spécifiques si besoin entre (notamment sur les données de trafic et les questions liées à la mesure de pollution). Deux visites de terrain ont été proposées par ASF pour les garant.e.s, afin de leur permettre de visualiser le projet dans son ensemble et son contexte. Elles ont duré ½ journée, permettant des échanges aussi tout au long de la visite. Une réunion a porté spécifiquement sur le nœud de Ternay, mise en place par la DREAL. Ainsi le planning de travail pour l'élaboration du dossier de concertation a été posé collectivement. L'écriture du dossier de concertation a démarré en janvier 2021 et s'est effectuée de manière itérative. Nous, garant.e.s, voulions avoir le temps nécessaire pour finir notre étude de contexte. Les maîtres d'ouvrages ont accepté de ne voir les communes qu'après notre étude de contexte, qui a alimenté bien entendu nos échanges au fur et à mesure de nos rencontres de travail.

Le cadre de travail était donc clair et accepté de part et d'autre. Notre relecture du dossier de concertation s'est faite chapitre après chapitre. Les maîtres d'ouvrage ont écouté et intégré nos remarques, qui ont été nombreuses au départ, en cherchant à les comprendre. Il y a eu par moments des échanges tendus. Pour autant, les ajustements ont toujours pu s'effectuer par le dialogue. La première version complète du dossier de concertation, à fin Avril donnait un dossier volumineux. Puis nous avons pu, grâce à cette relation de confiance établie depuis des mois, retravailler pour améliorer la lisibilité, l'accessibilité du dossier et enrichir la présentation des modalités de concertation. Un gros

effort a été effectué par les maîtres d'ouvrage dans cette direction. Ils en ont compris l'intérêt pour la concertation.

Notre étude de contexte a démarré dès octobre 2020. Au vu de notre lettre de mission, nous, garant.e.s avons décidé de rencontrer les 10 communes traversées par le projet ainsi que les communautés de commune concernées directement, partiellement ou en totalité. Nous avons élargi nos entretiens pour écouter d'autres acteurs locaux, comme les associations, les acteurs économiques, les collectivités plus éloignées mais que nous estimions devoir être mobilisées, comme par exemple la Métropole, la Région, le Département du Rhône, de l'Isère, la communauté d'Agglomération Vienne-Condrieu, les chambres consulaires. Nous avons également écrit pour information et/ou entretien aux députés et sénateurs du secteur... Nous avons eu deux rencontres avec le Préfet de Région, l'une en présentiel, l'autre en visio. Plus de 23 entretiens ont été réalisés. Certains acteurs, notamment du monde associatif nous ont demandé de nouveaux échanges avant la validation du dossier de concertation, pour rencontrer les nouveaux garant.e.s nommés, suite à la démission de deux d'entre nous initialement désignés. La grande majorité de ces entretiens a été effectuée en présentiel. Il y a eu une mobilisation importante des acteurs pour s'entretenir avec nous. Seul le RV avec la Région n'a pas pu avoir lieu. Pour la plupart des rendez-vous avec les élus, communes ou communautés de communes, les réunions ont associées plusieurs élus et techniciens.

Ce travail amont a été indispensable pour mieux comprendre les enjeux et problématiques sur le territoire et a orienté nos travaux amont, à la fois sur le fond, la forme et le périmètre de la concertation :

- Des questionnements de plusieurs acteurs rencontrés durant la phase étude de contexte sur le « pourquoi pas un débat public mais une concertation préalable », en lien avec notre lettre de mission. La question d'appréhender le projet à la « bonne échelle territoriale » et dans « une vision globale » a ainsi été posée dès la phase amont. Ce questionnement récurrent nous a conduit à élargir nos entretiens et les thématiques traitées dans les modalités de concertation mises en place.
- L'histoire liée à l'A46, à la Rocade des Villages qui a conduit à la préciser dans le dossier de concertation
- Les oppositions et/ou inquiétudes fortement exprimées au cours de nos entretiens par nombre de nos interlocuteurs ont nourri les échanges avec les MAÎTRES D'OUVRAGE : dans notre approche des modalités de la concertation, diversité des formes d'expression proposée et de rencontres avec le public. Le dispositif proposé montre un effort réel pour diversifier les temps de rencontre et les lieux. Cela a permis également de travailler rigoureusement sur les déroulés de chaque réunion, atelier, afin d'éclairer les enjeux et/ou problématiques par des apports extérieurs (personnes ressources présentes aux ateliers).
- Le trafic routier, dans sa forme actuelle ainsi que dans le futur avec et sans mise en oeuvre du projet constitue une des données clés justifiant de l'opportunité du projet. Il nous a conduit à demander à la CNDP une étude complémentaire sur le trafic qui a été effectué avant le démarrage de la concertation par le cabinet TTK. Cette expertise avait pour objectif d'une part d'éclairer le public quant à la crédibilité de l'étude trafic réalisée par les MAÎTRES D'OUVRAGE et d'autre part de présenter ces éléments de manière pédagogique lors de la concertation.
- L'importance de situer la concertation dans un environnement de projets de mobilités/déplacements sur l'aire métropolitaine lyonnaise qui ont fait l'objet dans l'histoire et récemment, de débats publics ou concertations, ou sont en cours. Une carte a été créée en ce sens (l'information était disparate et dispersée lors des premiers mois de travail), un tableau de synthèse a été produit, qui a été débattu plusieurs fois. Des liens ont été intégrés dans le dossier de concertation vers les bilans des concertations/débats publics antérieurs.
- Des longueurs dans la première version qui ont été revues avec la création d'annexes pour simplifier la lecture : pour exemple la présentation des données trafic. Elle a été simplifiée dans la dernière version, avec des annexes.
- L'importance de définir et d'argumenter sur un « scénario zéro ». Les données prospectives sur l'évolution de la circulation automobiles servent de point de référence unique, et s'appuient sur des scénarios prospectifs établis en 2015. Il est vrai qu'il est difficile d'appréhender un scénario zéro sans projeter le développement d'autres mobilités, qui ne sont pas de la compétence et d'expertise d'ASF, ni directement de l'Etat. Les projets en transport en commun de la métropole de Lyon et sur l'aire urbaine de Lyon ne sont que partiellement connus à cette heure. Sur ce point, un atelier

« prospective et intermodalités » a été mis en place, dans les modalités de la concertation et positionné géographiquement entre Métropole et territoires de l'Est hors métropole. Lors des dernières semaines avant la fin du dossier de concertation, nous avons acté avec les MAÎTRES D'OUVRAGE que cet atelier s'ouvrirait aussi autour de nouveaux services en support aux nouvelles modalités de déplacement comme aires de covoiturage, 3<sup>e</sup> voie sur un secteur précis pour un transport en commun ...avec l'objectif d'ouvrir sur de nouvelles perspectives/modes doux pour lesquelles l'Etat et ASF sont en capacité de s'impliquer. C'est un travail qui pourrait s'envisager dans un temps long ;

- Mieux positionner les variantes et alternatives. Ce volet a été difficile à mettre en place. Il a abouti à un tableau (page 74 à 76 du dossier de concertation) présentant un état des lieux des projets en cours et connus selon plusieurs critères.
- La question des aires de service de Manissieux actuelles : seront-elles déplacées ou pas et/ou de nouvelles seront-elles construites par l'Etat et APRR, concessionnaire de l'A43. La question d'intégrer le coût de déplacement/démolition/reconstruction des aires dans le projet d'élargissement actuel se pose. Selon les MAÎTRES D'OUVRAGE, le coût global de l'ensemble du projet ne dépassera cependant pas les 300 M euros, aires de service compris. Ce point a été discuté à plusieurs reprises en amont de la concertation et durant la concertation.

## L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

**Le dispositif de concertation a été travaillé en étroite relation avec les maîtres d'ouvrage, qui ont été très à l'écoute de propositions et de nos remarques.** Nous, garant.e.s, au vu de nos entretiens amont, avons évalué le risque que la concertation pourrait potentiellement tourner autour de deux postures principales : une phase d'observation voire d'opposition, destinée à comprendre les alternatives au projet, en débattre, et "sonder" la sincérité des porteurs de projet par rapport à la crédibilité de ces alternatives. De cette sincérité pourrait dépendre fortement la participation aux divers ateliers thématiques, destinés à creuser certains sujets, certains acteurs ayant en effet prévenus que participer à de telles démarches constructives signifierait accepter indirectement un projet qui en l'état ne les convainc pas. C'est sur cette ligne rouge que nous avons travaillé en amont pour mettre en place le dispositif de concertation et adopté une posture de vigilance tout au long de la démarche de concertation pour ne pas rompre le lien avec l'ensemble des acteurs.

Nous avons insisté pour :

- Un périmètre à échelle géométrique variable : la diversité des modalités, aussi bien d'un point de vue géographique que thématique, nous a paru satisfaisante. Par ailleurs, ces modalités nous semblent avoir répondu aux attentes de certains acteurs, qui ont exprimé lors des entretiens préalables leur déception quant à l'organisation d'une concertation plutôt que d'un débat public, synonyme selon eux d'une participation du public « au rabais ». Ainsi la concertation s'est déroulée volontairement de manière équilibrée sur l'ensemble du tracé, afin de garantir la diversité des situations socio-économiques et environnementales du projet proprement dit et une approche large des questions de mobilités et déplacements ;
- Aller vers le public et prendre en considération leur diversité. Plusieurs outils et formes de débat et/ou de recueil d'avis ont été proposés. Nous avons été à chaque fois dans le processus de décision, y compris pour la constitution du site internet, le questionnaire, etc. Dès le départ, les maîtres d'ouvrage ont privilégié des temps de rencontre, réunions, ateliers mobiles...en présentiel. Ce point a été discuté avec eux. Les concertations mobiles, les ateliers sont restés en présentiel malgré le changement en Août du contexte sanitaire. Les formes adoptées sont souples et permettent de s'adapter rapidement (inscription pour les ateliers, vigilance pour les concertations mobiles...);
- Débattre largement de l'opportunité global du projet et des variantes sur le nœud de Manissieux
- Apporter une information toujours plus précise, accessible et pédagogique à la fois dans l'organisation des réunions, ateliers, concertations mobiles, mais également sur le site.

- Veiller à une rigueur du déroulement de chaque temps de rencontre, pour laisser l'espace à l'expression des participants.
- Garder le rythme dans le processus de concertation, pour permettre une réelle participation, dans les réponses à apporter par les maîtres d'ouvrage aux questions posées, dans l'écoute des parties-prenantes et la place prise par chacun.

**Le dispositif de concertation s'est organisé ainsi autour de 18 rencontres du 28 juin au 28 septembre, avec une pause entre le 1<sup>er</sup> Août et le 15 Août. Il conjugue des temps de réunions publiques, en soirée, des ateliers thématiques (3h00 chacun) et des concertations mobiles (en journée), deux visites de terrain (l'une en juillet l'autre en septembre) sur l'ensemble du tracé. Le dispositif prévoyait également des expositions en mairie (et la mise en disposition du dossier de concertation) et des réponses par cartes T (préaffranchies).**

**Deux réunions publiques de lancement avaient été prévus, l'une vers le nœud de Manissieux, sur St Priest, l'autre plus au Sud, sur Communay.**

**Une réunion de clôture a été organisée**, avec l'objectif entre autres de présenter de manière très synthétique par les rapporteurs des ateliers, choisis parmi les participants, les éléments clefs à partager.

**Un atelier spécifique a été organisé avec les étudiants** de la Faculté Jean Moulin (Lyon 3), à la demande des garant.e.s. Cette proposition a été validée sans difficulté. Les étudiants étaient en Master 1 et 2 dans les domaines de l'ingénierie territoriale, de l'aménagement du territoire. L'atelier s'est déroulé à la faculté avec l'aide de l'enseignant-chercheur. Cet atelier avait à la fois un rôle pédagogique, avec la présence des maîtres d'ouvrage et des garant.e.s et de mise en situation du projet sous forme d'étude de cas et jeux de rôle. Cet atelier s'est déroulé en 4 heures. Les maîtres d'ouvrage ont proposé à tous les étudiants qui le souhaitaient de venir à la réunion de clôture. L'organisation de leur déplacement a été assuré par les maîtres d'ouvrage. Deux d'entre eux ont présenté un bilan de leur atelier lors de la réunion de clôture.

**Les concertations mobiles**, sur ½ journée (matin ou après-midi) avaient pour objectif de se rapprocher au plus près des habitants, en se déroulant sur des lieux de passage : zone d'activité, marché, centre du village, ...

**Les deux visites en bus devaient permettre de contextualiser le projet et d'échanger « chemin-faisant » sur le trajet du projet.**

**Les réunions publiques ont été animées avec l'appui d'une facilitatrice.**

**L'ensemble des supports ont été mis en ligne ainsi que les comptes rendus de chaque rencontre.**

**Chaque déroulement de réunion ou d'atelier a été validé par les garant.e.s. Nos remarques ont été prises en compte.**

**Le calendrier initial a été ajusté** après les premières réunions publiques de juin et juillet afin de prendre en compte les remarques sur l'horaire des ateliers en après-midi. Pour deux ateliers les horaires ont été décalés en soirée.

En sus des rencontres prévues, **une plateforme a été construite spécifiquement pour la concertation**. Elle permettait de donner son avis, de poser des questions, de répondre à un questionnaire et/ou de poser une contribution d'acteurs. Le menu intégrait également un espace dédié aux informations : <https://www.a46sud-amenagement.fr>

L'élaboration de ce site a été effectuée en sollicitant l'avis et les recommandations des garant.e.s.

Ainsi, le dispositif mis en place souligne de réels efforts des maîtres d'ouvrage pour mettre en place une concertation effective du projet. Nos remarques et observations et/ou propositions ont été prises en compte. Certaines ont ouvert des débats contradictoires entre les maîtres d'ouvrage et les garant.e.s. Pour autant ces échanges ont permis à chaque fois d'aller vers une amélioration du dispositif de concertation et une meilleure compréhension sans doute du rôle de chacun. Il en a été de même pour les informations et données complémentaires mises sur le site Internet : exemple de l'étude Trafic des maîtres d'ouvrage mise intégralement par exemple chemin-faisant.



## Le dispositif de concertation

---

2 affiches (320 exemplaires diffusés), 2 tracts/flyers (6380 diffusés)

---

57 annonces print ou digitale, 70 annonces radio sur Vinci Autoroutes FM

---

2 e-mailing à 40 410 personnes (clients abonnés autoroutes)

---

18 Evènements publics

---

6 réunions publiques

---

4 ateliers thématiques

---

2 visites en autocar

---

6 concertations mobiles

---

## Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

### Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

**Le dossier de concertation** est un document de 134 pages (109 pages hors annexes). Il est accompagné d'un document de synthèse de 12 pages. Il apporte une information claire sur le projet, les impacts socio-économiques, l'aménagement du territoire. Il ne présente pas d'alternative avec la même échéance de temps que le projet soumis à concertation, hormis le scénario « au fil de l'eau » (c'est-à-dire de non-réalisation du projet).

L'entrée dans la phase de concertation a manqué d'efficacité. Les garant.e.s ont du intervenir, leurs demandes ont porté sur l'intérêt de **respecter et dépasser les obligations légales** en matière de publication des documents, c'est-à-dire de proposer des délais raisonnables de mise en ligne du dossier de concertation. Les porteurs du projet ont fini par accepter ce principe mais le dossier de concertation a été mis à disposition en ligne seulement quelques jours avant le 28 juin 2021, date d'ouverture de la période de concertation, alors que les garant.e.s avaient demandé une mise en ligne 15 jours avant la date d'ouverture de la concertation. Il apparaissait important que le dossier soit disponible rapidement pour permettre un temps de prise de connaissance par le public.

**L'espace ressource** disponible sur le site internet s'est étoffé mais de façon trop lente. Dans cet espace, tous les supports de présentation des réunions publiques et des ateliers ont été mis à disposition, au fur et à mesure de l'avancement de la concertation, ce qui constitue une source d'information importante. Le rythme de mise en ligne des compte-rendu a été, lui aussi, trop lent, malgré les demandes des garant.e.s de les publier rapidement. En fin de concertation, cet espace ressource constitue toutefois un espace d'information pertinent.

Dès la phase préparatoire puis lors de la concertation, la **question du trafic – typologie et quantité** - circulant sur l'autoroute et celle du trafic estimé à l'avenir a constitué un sujet récurrent. Une étude de trafic a été réalisée par le bureau d'études SETEC international pour le compte d'ASF en 2020 à partir

d'un modèle qui agrège différentes études et bases de données. Il s'agit du modèle MODEL Y, issu d'un partenariat entre les collectivités œuvrant sur la mobilité sur la métropole lyonnaise. Cette étude projette un état de circulation dans les années à venir, 2030 et 2050. Elle fait partie des éléments de décision pour les maîtres d'ouvrage.

Un besoin d'information et de meilleure compréhension de cette étude de trafic a été exprimé par les acteurs rencontrés lors du travail préparatoire puis lors de la concertation préalable. La demande portait sur un éclaircissement des données et indicateurs retenus pour modéliser le trafic à l'avenir, qui semblait selon une part des participants, sous-estimer l'augmentation de trafic potentielle. Il s'agissait notamment de questionner la prise en compte du trafic induit par les travaux qui seraient réalisés. Cette part semblait, pour certain.e.s, sous-estimée. Ce besoin s'est traduit par la commande, par la CNDP, d'une expertise complémentaire portant sur la solidité et la fiabilité des données et des indicateurs utilisés. Cette expertise complémentaire, réalisée par le cabinet TTK, a été mise à disposition sur le site internet au démarrage de la concertation. Elle a été très utile et a permis de mieux comprendre l'étude de trafic des maîtres d'ouvrage. L'étude de TTK conclut à une étude de trafic « de qualité, professionnelle et conforme aux règles de l'art » (p.15). Elle note des limites sur la modélisation du trafic pour les questions comportementales (quels reports possibles vers le vélo, les transports en commun) et appelle à tester un scénario dit « volontariste » sur le développement des transports en commun. L'étude TTK conteste la conclusion des maîtres d'ouvrage sur l'utilité de l'élargissement quel que soit les projets de contournements routiers de l'agglomération lyonnaise à venir et appelle à réaliser des tests complémentaires avec des scénarios variés (avec grand contournement par prolongement de l'A432, avec développement des transports en commun dont RER métropolitain). En réponse, le bureau d'études SETEC, missionné par ASF, a réalisé 5 tests complémentaires durant la concertation qui ont été présentés lors de l'atelier trafic du 7 septembre 2021 (reports du trafic M6M7, Incidence de la mise en service du Lyon-Turin et du CFAL, incitation au contournement...). Le document de présentation est disponible sur le site internet (documents de l'atelier trafic du 7/09/21). Puis, l'étude de trafic a également été mise à disposition sur le site internet mais seulement à partir de la fin du mois d'Août.

L'argument d'un manque de prise en compte du trafic induit et d'une sous-estimation globale du trafic sur l'A46 Sud est resté récurrent tout au long de la concertation. Fin septembre, un comptage du trafic a été commandité par la mairie de Saint-Priest. Il a été évoqué lors des deux dernières réunions et concluait à une sous-estimation du trafic. Toutefois, ce comptage n'a pas été rendu public pendant la concertation.

La question de la **présentation de variantes ou alternatives** a été régulièrement soulevée. Le projet sur le nœud de Manissieux est présenté selon 3 variantes dont l'une est préférée par la maîtrise d'ouvrage. Le projet d'élargissement à 2\*3 voies présente en pages 74 et 75 un « scénario au fil de l'eau » qui est une prévision de la maîtrise d'ouvrage si le projet est abandonné. Il s'avère peu élaboré. Ce scénario est complété par un tour d'horizon de 5 projets de contournement routiers ou ferroviaire ou de développement des transports en commun (également en pages 26 à 30). Il ne s'agit pas de variantes puisque ces projets n'ont pas des caractéristiques similaires au projet d'élargissement de l'A46 Sud, notamment en termes de calendrier. Ils sont toutefois corrélés, leur réalisation ou leur non-réalisation pouvant avoir un impact sur le projet d'élargissement. Le besoin d'information du public sur ces 5 projets – présentés de façon succincte -, en particulier sur les projets de contournement routier et ferroviaires qui ont fait l'objet de débats publics depuis 2002, était important. Il correspondait bien aux exigences formulées dans la lettre de mission des garant.e.s visant à élargir l'objet de la concertation aux mobilités futures sur la métropole lyonnaise. Il s'agissait en particulier de mieux comprendre le positionnement de l'Etat sur ces projets et d'identifier les ambitions des partenaires sur la mobilité. Des précisions ont été apportées au cours de la concertation. Nous pouvons toutefois regretter que ces précisions aient été apportées tardivement. La réunion de clôture a ainsi permis d'apporter de la clarté sur le positionnement de l'Etat au regard du projet de contournement par l'A432 (court ou long) qui a déclaré que ce projet n'était pas prioritaire et que d'autres solutions devraient être étudiées avant.

Les garant.e.s estiment que le droit à l'information a été respecté. Les maîtres d'ouvrage ont proposé un dossier de concertation apportant une information claire et complète et ont apporté des éléments complémentaires d'information tout au long de la concertation préalable. La mise à disposition de documents d'information a manqué d'efficacité en ce qui concerne le dossier de concertation et les

comptes-rendus des réunions et ateliers. La présentation d'alternatives au projet a été complexe, avec des termes peu compréhensibles (la notion de projet « suspendu » était peu compréhensible) et a nécessité des temps de clarification lors des réunions publiques et des ateliers. La qualité des supports fournis, en réunion, en ateliers et dans les concertations mobiles est également à souligner. D'une manière générale les maîtres d'ouvrage ont proposé un très bon niveau de conditions matérielles pour les 18 rendez-vous avec le public.

## Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

### Déroulement et intentions

La concertation s'est déroulée entre le 29 juin et le 28 septembre 2021. L'argument d'une période mal choisie pour informer et faire participer est revenu régulièrement. La période de pause de 15 jours entre le 1<sup>er</sup> et le 15 août a été critiquée. De fait, la coupure de l'été a réduit la période de concertation à 2,5 mois.

Des critiques ont également été formulées sur des ajustements de calendrier. Il s'agit du déplacement tardif de la réunion d'ouverture (prévue le 29 juin) au 30 juin, puis d'ajustement d'horaires d'ateliers ou de lieux de concertation mobile. Lors des premiers temps d'échanges, des critiques ont été faites sur les horaires des ateliers qui étaient prévus en journée. Ces ateliers (trafic, déplacement) ont donc été déplacés en soirée, tout en respectant le calendrier initial.

Les opposants au projet ont été présents sur la durée de la concertation et ont utilisé tous les outils et toutes les modalités proposées pour s'exprimer. Ils ont empêché que se tienne la seconde réunion publique de lancement prévue à la salle des fêtes de Communay en bloquant l'accès. Cette action menée par l'association Le Fer Autrement et la fédération d'association Fracture a conduit à annuler la réunion publique après que les garant.e.s aient échangé longuement avec chaque partie-prenante, afin que celles-ci acceptent de s'exprimer dans le cadre de la réunion proposée mais sans succès. Cette seconde réunion publique de lancement visait à équilibrer les temps de réunions sur l'ensemble des 10 communes concernées par le projet. Son annulation est donc regrettable au regard du droit à la participation de tous. Les autres temps prévus ont pu se dérouler convenablement. Les opposants ont parfois déroulé une banderole et distribué des tracts présentant leurs arguments dans les temps de concertation prévus (réunion, atelier, concertation mobile). Les 10 communes sur lesquelles passe l'A46 étaient opposées au projet et l'ont fait savoir de différentes manières : lors des temps d'échanges prévus dans le cadre de la concertation ou de ceux organisés par les associations opposées au projet, en déroulant des banderoles dans l'espace public ou sur un bâtiment communal, en rédigeant une contribution d'acteurs.

A côté des temps organisés dans le cadre de la concertation préalable sous égide des garant.e.s, les opposants au projet ont organisé leurs propres temps d'échanges. Nous avons eu connaissance des temps suivants :

- Réunion organisée par Fracture le 30/06/21
- Réunions organisées par l'association « Non au shunt » le 04/08/21 et le 15/09/21.

Une partie de ces réunions a été filmée et est disponible sur internet.

Le contexte d'intervention et une alerte sont formulés dans la lettre de mission des garant.e.s : « *Après au moins 3 débats publics sur ce territoire sur des problématiques de trafic et de mobilité, les acteurs locaux et nationaux sont habitués de la présence de la CNDP. Aujourd'hui, afin de ne pas alimenter la défiance des citoyens et leur démobilisation, il est important d'éviter un nouveau débat débouchant sur une absence de décision publique concrète. Vous avez toute latitude pour rendre compréhensible par tou.te.s sur le terrain cette position et faire valoir aux MO [Maîtres d'œuvres] la nécessité de prendre des décisions franches en cohérence avec les arguments apportés par les participants mobilisés depuis longtemps* ». Pour pouvoir mobiliser le public, la lettre de mission insiste sur l'importance d'élargir les questions posées : sur le territoire de référence, qui est au moins métropolitain, sur les autres mobilités,

sur la capacité à mobiliser les autres acteurs détenteurs de réponses politiques et opérationnelles attendues par les publics. Dans une lettre ouverte au Préfet de région et aux Grands élus de l'agglomération de Lyon, La fédération d'association Fracture appelle également à cet élargissement : « *Monsieur le Préfet de région, mesdames/messieurs les grands élus de ce territoire, nous vous demandons de vous mettre autour de la table pour construire une vision pour ce territoire, ses mobilités, la lutte contre la pollution, contre les risques* » (distribuée au début de la concertation).

Dès le début de la concertation, un argument récurrent a consisté à souligner que l'Etat et ASF ne pouvaient à eux seuls fournir tous les éléments de réponse sur des demandes d'intermodalité et de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine de Lyon. En effet, la mobilité à cette échelle concerne - a minima - l'Etat, la Région, La Métropole de Lyon, les EPCI qui ont pris la compétence, les départements du Rhône et de l'Isère, les communes, SNCF réseau, le Sytral... La présence de plusieurs de ces acteurs a pu se faire lors d'une réunion publique ou d'un atelier ou encore par une contribution d'acteurs. Ce dialogue entre les acteurs compétents sur la mobilité a connu quelques avancées surtout en fin de la période de concertation. Des acteurs restent toutefois encore à mobiliser (Région, SCNF Réseau, CNR et VNF) et la vision de chacun doit encore être connue car, à la clôture de la concertation, il n'est toujours pas possible de définir clairement ce que chacun peut et veut faire en termes de mobilité. La concertation a démarré au moment où chacun des EPCI devait se positionner sur la prise ou non de la compétence mobilité (décision juillet 2021), suite à la Loi LOM et à son décret d'application. Décision, qui, sur la région lyonnaise, côté Rhône, se traduira par une présence au sein du SYTRAL, ce dernier devant changer de statut début 2022. La concertation a ainsi vu des évolutions dans le jeu et le positionnement des acteurs autour de cette question, essentielle.

### **Les modalités de la concertation**

Pour rappel, 17 sur 18 réunions avec le public ont pu se tenir en présentiel malgré la période COVID.

Des temps d'échanges ont faiblement mobilisé. Il s'agit surtout des deux visites de site en autobus. Cette modalité paraissait pertinente pour mieux cerner le projet. Elle n'a eu que très peu d'inscrit.e.s. Au contraire, les concertations mobiles ont globalement permis d'échanger avec un public varié. Ces concertations mobiles se sont mieux déroulées lorsque les communes étaient dans l'appui à l'organisation (trouver le meilleur lieu, le meilleur moment), ce qui n'a pas été le cas à Chasse-sur-Rhône où la concertation s'est déroulée sur une place quasi déserte.

Les ateliers thématiques se présentaient sous la forme d'ateliers de travail sur inscription avec jauge limitée et pass sanitaire. Ils visaient à approfondir une thématique (trafic, mobilités et déplacements, nœud de Manissieux, mobilisation des étudiants ingénierie territoriale de Lyon 3). Lors du premier atelier, sur le trafic, la mise en route du travail des groupes n'a pas été aisée. Il s'agissait du format le plus interactif mais la mise en travail des sujets a été contrainte voire empêchée par des affrontements et des controverses. Les autres ateliers, le nœud de Manissieux, les déplacements et l'atelier étudiants ont été plus interactifs, permettant d'avancer sur certains sujets liés à la mobilité sur l'aire urbaine de Lyon. Plusieurs propositions ont été débattues et formalisées.

Le site internet ([www.a46sud-aménagement.fr](http://www.a46sud-aménagement.fr)) a connu, comme c'est le cas pour ce type de sites dédiés, peu de référencement au début de la concertation. Il a également connu des bug (difficulté ou impossibilité de consulter le site sur certains téléphones). Lorsqu'ils ont été repérés, ces bugs ont été réparés. Les parties dédiées à la participation du public ont été bien utilisées (questionnaire en ligne, avis, question-réponse, contribution d'acteurs).

Le projet est porté par une co-maîtrise d'ouvrage entre l'Etat et ASF. La société Autoroutes du Sud de la France a été très présente sur l'ensemble des modalités de la concertation. Du côté de l'Etat, la présence était assurée par la DREAL, l'Etat local et un représentant de la DGITM. M. le Sous-Préfet était présent à la réunion d'ouverture puis de clôture. Les garant.e.s ont demandé une plus forte présence de l'Etat aux côtés d'ASF sur les différents temps d'échanges. Il s'agissait de faire vivre cette co-maîtrise d'ouvrage justifiée par le besoin d'échanger plus largement sur les mobilités sur la métropole, ce que ne pouvait porter seule la société concessionnaire. Cette demande a été partiellement entendue. Les agents de la DREAL ont assisté à des concertations mobiles. Ils ont présenté lors des réunions publiques, des arguments et des informations plus précis. Toutefois, les

garant.e.s ont continué à regretter la faible présence de l'Etat central, représenté par la DGITM, qui « *prépare et met en œuvre la politique nationale des transports terrestres* ». La présence de son représentant aux ateliers, concertations mobiles aurait pu, selon les garant.e.s, permettre d'avancer sur un certain nombre de sujets récurrents.

La qualité des réponses apportée par la co-maîtrise d'ouvrage a fait l'objet de critiques. Ces critiques concernent les réponses apportées sur le site internet aux questions posées par les internautes. Ces critiques portent sur le caractère trop systématique du type de réponse consistant à rappeler l'endroit dans le dossier de concertation où la thématique de la question est abordée, sans toujours apporter de plus-value. Un certain nombre de ces remarques portant en particulier sur le financement du projet et sur la pollution paraissent aux garant.e.s fondées car les demandes de précisions formulées dans les questions demeurent sans réponse précise. Les garant.e.s ont formulé une recommandation visant à clarifier la réponse de certaines questions.

La Fédération Fracture est intervenue auprès de la CNDP par courrier du 11 août 2021 par lequel elle interroge sur la façon dont le projet de l'A46 Sud présente dans le dossier de concertation du public les travaux relatifs au déplacement des aires d'autoroute de Manissieux et St Priest en particulier le coût des travaux à réaliser (suppression des aires existantes et création de nouvelles aires. La CNDP par courrier du 13 septembre 2021 a questionné les Maîtres d'Ouvrage du projet qui ont donné réponse par courrier du 27 septembre 2021 confirmant que le montant des travaux de suppression des aires, après travaux de dépollution éventuelle est bien compris dans le montant de l'opération tel que présenté dans le dossier de concertation. Ce point a été précisé par ASF lors de l'atelier public dédié à l'aménagement du Nœud de Manissieux le 14 septembre 2021. Toutefois la création de deux nouvelles aires le long de l'A43 n'est pas comprise dans le dossier.

La partie suivante permet de prendre en considération les sujets qui ont connu une avancée durant cette phase de concertation. Ces sujets sont nombreux, indiquant que le dispositif et les modalités de la concertation ont permis une participation du public, sauf réserves formulées dans les paragraphes ci-dessus.

#### Quelques chiffres clefs de la concertation :

---

900 participant.e.s sur l'ensemble des 18 rencontres

1. Réunion de lancement Saint Priest 30/06 : **157**
2. Réunion de lancement Communay 01/07 : **annulée**
3. Visite de site en car 06/07 : **6**
4. Réunion publique thématique « intermodalités et perspectives » Bron 06/07 : **31**
5. Concertation mobile aire de services Communay Nord 09/07 : **20**
6. Réunion publique numérique thématique « environnement » 24/08 : **15**
7. Concertation mobile Chasse/Rhône 26/08 : **20**
8. Concertation mobile marché de gros Corbas 02/09 : **20**
9. Concertation mobile Marennes 03/09 : **50**
10. Atelier thématique « trafic » Mions 07/09 : **39**
11. Atelier thématique « déplacements » Simandres 09/09 : **13**
12. Concertation mobile Ternay 11/09 : **40**
13. Visite de site en car 11/09 : **2**
14. Atelier thématique « nœud de Manissieux » 14/09 : **31**
15. Concertation mobile Chaponnay 17/09 : **30**
16. Atelier étudiants 21/09 : **35**
17. Réunion publique thématique « développement économique » Corbas 23/09 : **126**
18. Réunion publique de clôture Saint-Symphorien d'Ozon 27/09 : **265**

---

6.138 connexions au site internet

---

215 questions posées/ 794 avis/ 32 contributions...

---

550 questionnaires remplis

# Synthèse des arguments exprimés

## Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

**Cette partie retranscrit l'ensemble des observations, arguments et propositions effectués par les participant.e.s durant la concertation. Cette synthèse a été formalisée par les garant.e.s en s'appuyant sur leur posture de neutralité, sincérité et de transparence.**

### A. L'opportunité du projet

L'opportunité du projet a été largement débattue et a fait l'objet de contributions variées. Il s'agissait de questionner les caractéristiques du projet et d'interroger son opportunité plus de 5 ans après la décision de l'Etat de le mettre en œuvre. Cette question a concerné trois dimensions du projet : l'élargissement à 2 fois trois voies, le nœud de Manissieux et les aménagements complémentaires.

#### a) L'opportunité de l'élargissement à 2 fois 3 voies

Tout au long de la concertation ainsi que dans le dossier de concertation, l'histoire de la création de l'A46 Sud a été rappelée. Il s'agissait de vérifier si les intentions de départ étaient respectées. La notion de « rocade des villages », nom de communication donnée à l'A46 Sud dans les années 90, a été rappelée pour indiquer que le projet de départ était centré sur le trafic local. Le dossier de concertation dément cette hypothèse en présentant les 3 niveaux de trafic attendus dès l'origine (local, régional, national et international). Ces 3 niveaux de circulation demeurent indissociables. L'A46 Sud et plus largement la rocade Est est un axe structurant. Dès son ouverture, l'autoroute accueille un nombre de véhicule plus important que prévu et le niveau de trafic y est élevé. Certains regrettent que l'A46 Sud n'ait pas été livrée à 2 fois 3 voies dès l'origine, ce qui, de leur point de vue, aurait permis actuellement une fluidité de circulation.

Des aménagements sur la Métropole seraient venus renforcer la circulation sur l'A46Sud. Sont cités : l'aménagement de Mermoz, le réaménagement de la route de Genas (passée à 2 fois une voie), mais surtout le déclassement de l'A6-A7.

Le projet apparaît daté, représentant des projets « tout routier » comme ceux de Perrache ou Fourvière.

Les caractéristiques actuelles de l'A46 sud, cherchant à mixer une autoroute avec une voie de type rocade (7 échangeurs sur 21 km) sont au cœur des critiques :

- L'importance du trafic des poids lourds qui compliquent les accès aux échangeurs posant des problèmes de sécurité
- Les échangeurs sont qualifiés « d'auto-bloquant » à cause des voies d'insertion jugées trop courtes
- Ne pas avoir gommé la « bosse de Manissieux » (échangeurs 11 et 12) constitue un défaut à la conception qui pèse lourd dans les dysfonctionnements de l'A46 Sud puisque la pente ralentit fortement les camions à cet endroit
- Les 21 km de voies se terminent aux deux extrémités par des nœuds routiers (Ternay et Manissieux) qui ont un « effet d'entonnoir » parce qu'ils ne sont pas calibrés correctement pour recevoir et évacuer la circulation d'A46 Sud

Les arguments en faveur du projet sont :

- Son caractère facile dans la mise en œuvre : un projet qui peut se faire rapidement avec un impact environnemental jugé limité associé à la maîtrise du foncier. L'intérêt pour le développement, surtout économique du secteur est important dans les arguments favorables à la réalisation du projet
- Le projet améliorerait la sécurité sur l'autoroute pendant un laps de temps puisqu'il permettrait plus de fluidité, moins de stress, remettrait sur l'autoroute des voitures qui utilisent actuellement le

réseau secondaire. Néanmoins plusieurs participants considèrent qu'avec le temps la circulation augmenterait et les nuisances reviendraient

- L'autoroute pourrait être entièrement à 110km/h (voire 130km/h), contrairement à aujourd'hui où les vitesses autorisées sont de 110km/h ou 90km/h selon les sections.

Les opinions favorables au projet indiquent toutefois que cette solution ne peut être isolée, qu'il faut l'associer à un projet de contournement du trafic de transit et à tout autre projet de mobilité sur l'aire urbaine de Lyon.

Des avis ont concerné le besoin d'avoir une vision plus fine des besoins d'élargissement de l'autoroute. Il s'agit de limiter l'élargissement aux sections où celle-ci apparaît vraiment nécessaire, soit au nord, entre le nœud de Manissieux et le Boulevard Urbain Sud (échangeur 14) ou jusqu'à l'échangeur 12.

La concertation proposait de s'interroger sur l'utilisation potentielle et future de la 3<sup>e</sup> voie créée par le projet comme voie réservée au covoiturage et transport en commun. Les participant.e.s opposé.e.s au projet ont refusé de débattre de cette question. Tout d'abord parce qu'une information contraire leur aurait été faite : il ne serait pas possible de faire passer des transports en commun sur une 3<sup>e</sup> voie réservée sur autoroute. Lors de différentes réunions, en particulier lors de l'atelier déplacement, l'information a été précisée : il est possible de réserver la voie pour des autocars interurbains où les passagers sont assis. Les bus urbains ne peuvent emprunter une autoroute. Cette distinction faite, le refus de débattre s'est poursuivi, motivé par le précédent créé par la requalification de l'A6-A7. La démarche leur est apparue similaire : évoquer une possibilité qui peut sembler intéressante mais sans assurance de réalisation (d'autant plus qu'aucune ligne d'autocar n'emprunte l'A46 Sud actuellement).

Considérant que tout projet d'élargissement d'autoroute conduit inévitablement à la saturation des nouvelles voies au bout de quelques mois ou années (de nombreux exemples ont été cités et documentés comme celui de Montpellier), les opposants à l'élargissement s'opposent au projet dans son ensemble.

**Le projet d'élargissement d'A46 sud à 2 fois 3 voies ne peut se discuter - quel que soit l'opinion qu'on en ait - sans l'inclure dans un ensemble plus vaste, celui qui correspond aux 3 échelles locales, régionales, nationale/internationale. Le projet présenté à la concertation n'est donc pas suffisant puisqu'il omet d'inclure l'A46 Sud dans sa dimension métropolitaine et supra-territoriale.**

#### **b) L'opportunité de l'aménagement du nœud de Manissieux**

Le nœud de Manissieux échangeur entre A46sud RN346 et A43 concentre une multiplicité de facteurs générateurs de difficultés de circulation en particulier pour les poids lourds.

Les trois variantes présentées pour résoudre ces difficultés de conception, rencontrent de fortes oppositions de riverains actuels ou futurs en particulier les habitants des quartiers des Marendiers et de la Fouillouse, associés à la présence du collège Boris Vian, de terres agricoles, de zones vertes.

- La variante A dans son projet initial s'approche de manière inacceptable de secteurs habités. La réduction de vitesse à 70 km/h sur cette voie, proposée par les participant.e.s de l'atelier sur le nœud de Manissieux, permettrait une diminution du rayon de courbure de la voie en l'éloignant des habitations. Cette proposition a reçu l'agrément du maître d'ouvrage.
- La variante A passe à proximité ou sur le site archéologique de St Martin. Ce point particulier n'a pas été abordé dans le dossier mais fait partie des questions posées au cours de la concertation. Les autres variantes ne touchent pas le site.
- En revanche les variantes B et C artificialisent plus de terres et emprisonnent des terres agricoles dans le nœud routier

- Les propriétaires des biens immobiliers situés à proximité du nœud redoutent une perte de valeur. Aucune estimation n'a été faite, ni compensation proposée.
- La suppression prévue des aires de repos A43 de St Priest et Manissieux permet d'envisager une restitution des espaces pour agrandir les espaces verts ou pour la création de hub multimodal / covoiturage. Le traitement séparé de ce dossier (concessionnaire différent) apparaît aux participants comme tout à fait regrettable tant il aurait permis d'envisager différemment l'aménagement du secteur du nœud de Manissieux.

**Les nœuds des Manisseux et de Ternay constituent un goulot d'étranglement à chacune des extrémités de l'A46 Sud. Leur contexte est radicalement différent. Pour autant on peut regretter comme plusieurs participants que le nœud de Ternay n'ait pas fait partie de la concertation – même s'il fait l'objet d'un traitement et d'études spécifiques en cours et donnera lieu à une concertation séparée.**

### **c) L'opportunité des aménagements complémentaires**

Des propositions, présentes dans le projet ou ajoutées lors de la concertation ont intéressé les participants. Elles concernent son **amélioration à court terme**, le plus souvent indépendamment de l'élargissement de l'autoroute :

- **L'amélioration des échangeurs** : reprise des voies pénétrantes. En particulier, la proposition de shunt du rond-point de l'échangeur 15 est appréciée, le projet sur l'échangeur 13 de Mions n'est pas commenté. Une attention doit être portée aux échangeurs 12 et 13 qui desservent les zones d'activités et sont en pente (sens sud-nord)
- **Agir sur la circulation** : mieux contrôler la vitesse et le respect du code de la route, en la réduisant / Améliorer la signalétique : une signalétique dynamique sur A46 sud et en amont pour informer sur les bouchons de l'A46 Sud, mettre en place une régulation dynamique du trafic / Agir sur la circulation des camions par des contraintes : limitation de vitesse, interdiction de doubler, voire péage, mise en place de convois, d'interdiction de circuler selon des horaires à définir, ou seulement sur certaines voies (sur ce dernier point la maîtrise d'ouvrage précise que cette action serait contre-productive puisqu'elle renforcerait la difficulté d'insertion sur les voies de l'autoroute)
- **Le bruit est un sujet prégnant pour les riverains.** Des aménagements ont été réclamés en des points précis (à Chaponnay, Moins, sur le secteur Pasteur, pour protéger le lotissement La Palombière, sur le nœud de Manissieux). Le porteur de projet a pris des engagements d'études et de réalisation dans le cadre des réglementations les plus récentes et donc les plus contraignantes.
- **Améliorer l'insertion paysagère de l'autoroute**
- **Amélioration de l'écoulement des eaux pluviales, bassins de rétention**
- **Améliorer les liaisons avec la RN346**
- **Proposer plus d'aires de covoiturages** : le ratio entre le coût du projet global et la création d'une seule aire de covoiturage questionne. Le projet doit proposer plus d'aires de covoiturage, voire les aires de Manissieux et de Saint-Priest doivent en accueillir (plutôt que d'être déplacées) et même se transformer en Hub de transport multimodal (parking relais, liaison avec des transports en commun performant) / Le projet d'agrandissement de l'aire de repos dédiée aux poids-lourds sur l'aire de Communay n'a fait l'objet d'aucun commentaires

Ainsi, la présentation du projet met en avant des améliorations de l'A46 qui peuvent contribuer à l'amélioration de la sécurité, la fluidité et l'amélioration du cadre de vie des riverains. **Ces améliorations présentées comme complémentaires au projet d'élargissement ont été envisagées dans le cadre de la concertation comme de aménagements à réaliser rapidement et sans être complété par l'élargissement.**

## **B. Proposer une approche des mobilités plus large et plus variée**



Les arguments et propositions échangés ont largement contribué à questionner la bonne échelle du projet et son insertion dans des solutions de mobilités plus variées.

**Alors que l'on était sur un projet routier, l'ensemble des mobilités se sont invitées dans les échanges, soit comme sujet direct ou indirectement en alternative au projet.**

- **La concertation a mis sur la table l'opportunité de stopper une fuite en avant sur le tout voiture ou transport routier :**

Le projet lancé il y a plus de 5 ans paraît daté et éloigné des préoccupations du moment liées au télétravail, aux horaires décalés à la nécessité de rapprocher le domicile du travail, au confinement, mais aussi aux toutes dernières décisions gouvernementales concernant les mobilités (loi LOM), l'environnement décision du Conseil d'Etat du 10 juillet 2020, loi climat résilience du 22 août 2021, Zones à Faibles Emissions, lutte contre l'artificialisation des terres... Faut-il améliorer la fluidité de la circulation des voitures et camions au risque d'en augmenter significativement le nombre et revenir aux mêmes difficultés ?

Ne vaut-il pas mieux avoir le courage de réduire à une voie l'A46 sud et consacrer la deuxième voie au covoiturage et aux transports en commun ?

Ne faut-il pas interdire la circulation des poids lourds aux heures de pointe et/ou organiser un convoi, instituer un péage... ?

Ne faut-il pas réduire la vitesse à 70 km /h (voire moins) – dans le cadre d'une régulation de trafic – afin d'améliorer la fluidité. De même un contrôle de la vitesse associé à une interdiction de dépassement de poids lourds réduirait la création de bouchons liée à l'indiscipline des usagers. Voir à ce sujet les améliorations proposées dans la partie opportunité des aménagements complémentaires.

- **Les alternatives autoroutières, comme le Contournement Ouest Lyonnais (COL) ou A432 vers Vienne ressenties comme une nécessité pour « éloigner » le flux de transit poids lourds et véhicule légers :**

Le contournement Ouest comme l'anneau des sciences sont aussi traités dans le paragraphe territoire. Pour autant, avec le prolongement de l'A432 en direction de Vienne (« A432 sud long »), ces deux projets sont perçus comme des alternatives permettant d'écarter une partie du flux de circulation de l'A46Sud.

Ce point a été plusieurs fois débattu au cours de la concertation et l'Etat a *précisé* dans la réunion de clôture que le projet A432 n'était plus pertinent au regard de l'artificialisation de terres agricoles induite par plus de 40 km de voies nouvelles.

- **Les alternatives multimodales, peu présentes au dossier constituent pour le moins des moyens de limiter l'utilisation des transports et déplacement par l'autoroute :**

- Transport de marchandise par voie fluviale
- Etoile Ferroviaire Lyonnaise et Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise entrant remis au goût du jour dans le cadre des engagements de l'Etat de doublement de la part modale du fer (stratégie nationale fret présentée le 13/09/2021).
- Réseau Express métropolitain
- Schéma de covoiturage avec mise en place de plateforme multimodales
- Plan vélo. La Communauté de communes du Pays d'Ozon a présenté un projet de réseau de pistes cyclables que L'Etat s'est dit prêt à accompagner par la voie de M le Sous-Préfet lors de la réunion de clôture.
- Transports en commun manifestement insuffisants dans le secteur de l'A46 Sud ; le Sytral dans ses nouvelles attributions territoriales devra apporter des solutions

## C. Territoire : inégalités, équilibres et développement territorial

*Quels impacts du projet dans une approche territoriale de développement*

### a) Positionner le projet à la bonne échelle territoriale

Tout au long de la concertation, la volonté d'appréhender le projet A46 Sud « **à la bonne échelle territoriale** » a été exprimée sous l'angle de la cohérence :

- Quelle est la « bonne échelle » ? : l'aire métropolitaine, le pôle métropolitain sont souvent cités, pour ne pas oublier la partie St Etienne, Porte de l'Isère, Vienne Condrieu. Que ce soient les habitants, associations, acteurs économiques, élus, la réalité de « l'éco-système local » aujourd'hui, en termes de flux domicile-travail, de flux économiques, de trafics locaux, d'accroissement du nombre d'habitants et donc de logements dépasse largement l'Est Lyonnais...
- Le fort développement de l'aire urbaine lyonnaise vers l'Est, en densité urbaine, et économique, doit être pris en considération
- Le projet doit être en cohérence avec les décisions prises collectivement. Le Scot est souvent cité comme un document de référence
- Les projets en termes d'habitat ou d'activités économiques, en cours ou à venir s'éloignent de plus en plus en direction de Porte de l'Isère, voire au-delà
- L'alternative du grand Contournement Est (A432 / qui viendrait rejoindre l'A7 en proximité de Vienne Condrieu Agglomération) dépasse largement le territoire du projet A46 Sud et vient interpeller d'autres acteurs. De même pour les autres alternatives : contournement par l'ouest, contournement ferroviaire.

La question de l'échelle territoriale a été aussi abordée **sous l'angle des relations entre la Métropole et les territoires qui la composent et des relations entre la métropole et les territoires limitrophes** :

- Quels équilibres territoriaux souhaitons-nous maintenir et promouvoir pour à la fois répondre aux enjeux de croissance démographique de l'aire urbaine lyonnaise et aux enjeux de son développement ?
- Quelles connexions privilégie-t-on pour faciliter voire favoriser le développement économique et démographique ? Certains parlent de « prospérité inclusive » du territoire.
- **La question des équilibres entre l'Est et l'Ouest a été fréquemment soulignée pour exprimer un sentiment d'inégalités entre l'Ouest et l'Est de la Métropole.** Ce sentiment trouve son expression autour de plusieurs sujets dont **le déclassement de l'A6 et l'A7 en M6 et M7**, effectué « sans négociation aucune et sans compensation », donc « subi » par les habitants de l'Est lyonnais. Ce qui domine dans les expressions et les échanges est l'absence d'écoute et de dialogue et, en particulier, la décision unilatérale de la Métropole, l'abandon des projets devant contribuer au contournement de l'aire urbaine de Lyon, sur l'Ouest, l'accueil des populations et des activités sur l'aire urbaine de Lyon engendrant un sentiment d'injustice. A l'Ouest, les habitants seraient préservés, à l'Est, le cadre de vie se dégrade, les nuisances s'accroissent... : sommes-nous des « sous-citoyens » ? comme l'expriment certains ; d'autres parlent d'une situation vécue devenue « trop anxiogène ». La tonalité des expressions varie entre la lassitude, le découragement, l'agressivité, la dénonciation.

#### **b) Fortes inquiétudes quant à l'impact sur le cadre de vie**

**Le cadre de vie** est une thématique citée par une large majorité des acteurs. La « qualité de vie » est un atout des villages les plus au sud du projet qui explique l'attractivité de ces villages (et le pourquoi de l'expression « rocade des villages ») ainsi que la croissance démographique de ces dernières années. Les habitants sont « fiers » de leur village. Sur d'autres secteurs, plus proche de St Priest, celle-ci est également mise en avant tout particulièrement en proximité du Fort de St Priest. La dégradation de ce cadre de vie est déjà actée. Elle est analysée comme une conséquence des congestions de plus en plus importantes sur l'autoroute et de l'absence d'autres alternatives. Le projet va accélérer et amplifier ces dégradations. Ces dernières se déclinent autour de la **pollution**, certains allant même dénoncer et/ou refuser les chiffres présentés, l'absence de données sur les particules fines, les nuisances sonores et la santé. Si des réponses ont été apportées sur la base des mesures effectuées en particulier par Air ATMO, **les particules ultrafines** restent un sujet de grandes inquiétudes pour les riverains, qui n'a pas reçu de réponses précises faute d'évaluation.

Les **nuisances sonores** comme la pollution sont soulignées sur l'ensemble du tracé. De nombreuses craintes se sont exprimées autour de ces questions. Un sentiment d'impuissance et d'agacement était présents dans les échanges. Sur le site du Fort de St Priest, parc largement utilisé par les habitants, les écoles, les centres de loisirs et autres, les craintes se sont concentrées sur le collège, déjà proche de l'autoroute mais qui devrait être impactée par les variantes du nœud de Manissieux (variante A), les alertes de pollution déjà existantes pour les enfants en sortie scolaire ou en activités sportives et la perte de cet espace préservé et ouvert à tous.

**c) Un développement du territoire qui s'accélère (densité de l'habitat et des activités économiques, croissance démographique, flux liés à cette densité et croissance...)**

**Le développement sur ce territoire ou ces territoires est important** avec de plus en plus d'entreprises, quel que soit leur taille, qui se sentent déjà « enfermées dans la rocade Est ». La croissance et la densification des entreprises et des emplois en 10 ans est très rapide. Le projet A46 Sud est ainsi considéré soit comme une solution pour apporter rapidement et à court terme une amélioration même imparfaite ou au contraire comme un « emplâtre sur une jambe de bois » qui ne résoudra rien et va même amplifier les dysfonctionnements et les nuisances. Sur ce point la densité actuelle de certains secteurs, en proximité de Corbas ou de St Priest, tant en termes de zones d'activités et d'habitats conduisent à des « conflits d'usages » sur les voies empruntées par les uns et les autres et dans l'appréciation des « bénéfices » attendus : pour les acteurs économiques notamment, l'objectif est d'améliorer le quotidien de leurs salariés et de soutenir leur activité ; pour les habitants, les nuisances sont jugées souvent plus importantes que les bénéfices attendus. Une entreprise présente lors de la concertation a choisi de développer son activité plus à l'est, en direction de l'Isère voire Chambéry, actant que la situation actuelle n'est plus soutenable : transports, conditions pour leur salariés (trajets quotidiens, fidélisation et embauche), engagements pris en 2005 de la 3<sup>e</sup> voie (A46 Sud) non tenus... La question de la qualité des services sur les zones d'activité a été aussi abordée en termes d'accessibilité, desserte, d'embranchement ferroviaire.

Si de nombreuses entreprises ou acteurs économiques implantés dans l'est lyonnais ont exprimé leurs attentes pour la réalisation de ce projet, tous ont exprimé en même temps l'urgence d'une approche globale des déplacements sur l'aire métropolitaine et d'une réponse plurielle à la saturation actuelle des trafics. L'élargissement de l'A46 pour ces acteurs n'est qu'une solution complémentaire à une offre plus large et d'un mixage de transports/mobilités. La Chambre de Commerce régionale a écrit un livre blanc des mobilités par exemple.

**L'agriculture** est encore bien présente sur le territoire. L'ensemble du périmètre visé par le projet concerne des espaces de productions agricoles qui jouent un rôle essentiel pour approvisionner la Métropole et plus largement : qualité du sol, terrains irrigables. Sur ce secteur il existe un réseau d'irrigation collectif. La question de cohérence en termes de stratégie alimentaire, de préservation des espaces agricoles, de non-artificialisation des sols est à nouveau soulignée. Les tensions se concentrent autour des variantes du nœud de Manissieux. Les habitants sont sensibles à la protection et la préservation de ces espaces agricoles. Ils l'ont fortement exprimé au cours de l'atelier sur le nœud de Manissieux. Tous ces secteurs sont concernés par la politique de protection des espaces naturels et agricoles périurbains (PENAP). La Chambre d'Agriculture dans sa contribution insiste sur le principe « Eviter, Réduire, Compenser », rappelle que le foncier est un « bien non renouvelable » et s'interroge sur l'opportunité du déplacement des aires de St Priest. Elle insiste sur sa volonté d'être associée le plus en amont possible et tout au long du processus.

**L'A46 Sud est décrit comme un axe structurant qui repose sur la situation géographique de l'aire métropolitaine en tant que carrefour européen des échanges.** Cette situation amène plusieurs interrogations sur le cumul des fonctions joué par cet axe : local, régional, européen. Quelles fonctions privilégie-t-on dans ce projet ? et peut-on aujourd'hui dans un secteur urbain et économique devenu aussi dense poursuivre le cumul de ces fonctions ? au-delà des impacts environnementaux, ne risque-t-on pas de renforcer l'attractivité de ces territoires, donc accroître les flux et la pression foncière sur des territoires qui n'ont à ce jour aucune alternative à la voiture ?

#### D. Vers un dialogue territorial partenarial, enfin ?

Sur ce territoire, le « passif » lié aux débats publics successifs, sans réponse claire de l'Etat, la décision de la Métropole jugée unilatérale pour la requalification de l'A6 et l'A7 et ses impacts entre autres en termes de report de trafic et de nuisances sur l'Est Lyonnais, le sentiment de non-reconnaissance exprimé par les habitants, élus, acteurs locaux de l'Est Lyonnais amène à une situation de blocage aujourd'hui. La parole de l'Etat est remise en question, la cohérence dans l'action publique et les décisions également : quelle crédibilité accordée à un tel projet jugé comme « une fuite en avant » et un projet d'un autre temps ?

Les acteurs appellent à une coordination des réflexions en cours à une échelle territoriale pertinente, l'aire urbaine de Lyon, et à la mise en place d'un dialogue territorial partenarial entre tous les acteurs, autorités organisatrices des transports, opérateurs et décideurs de la mobilité et des transports pour :

- Des réponses claires sur les « projets suspendus » ou en cours (comme celui du TGV Lyon-Turin, accès français à la section internationale)
- Une approche multimodale des questions de mobilités, intégrant le nœud de Ternay (interface avec l'A46 Sud), une fois la mission de l'Etat sur le pont de Givors et la jonction A47/A7 terminée,
- Une approche nécessairement simultanée du développement des transports de marchandises et de personnes devant aboutir à des alternatives « crédibles »
- Une réponse effective au « plaidoyer » des acteurs locaux depuis 2006 (débat VRAL, concernant le débat sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien) avec un objectif de report modal du trafic de transit et de marchandises à la fois par le ferroviaire mais aussi par le fluvial intégrant le schéma portuaire métropolitain
- Une vision partagée des leviers à enclencher pour répondre aux besoins et attentes d'aujourd'hui de la population et des acteurs locaux y compris économiques : une offre plurielle et « interconnectée entre les modes de transport » : le « RER à la Lyonnaise » ou « réseau express métropolitain » vers Vienne Condrieu et Portes de l'Isère, des lignes express sur l'autoroute existante en lien avec l'évolution du SYTRAL au 1<sup>er</sup> janvier 2022, le développement de transports en commun, un schéma de covoiturage sur l'ensemble du territoire ...

Cet appel à la mise en place d'une « instance de coordination » ou à la « mise en cohérence des objectifs, des actions et des volontés de tous les acteurs de la mobilité » devra permettre également d'échanger sur :

- Des rééquilibrages entre les gares lyonnaises et la montée en puissance des fonctions de hub grande vitesse à Lyon St Exupéry
- Des propositions concrètes telles que l'élaboration ou la réactualisation de plans de mobilité sur les zones d'activité, l'amélioration des modes doux,
- La classification et la gestion de l'A46 (A46 Nord, RN346 et A46 Sud) comme une voie structurante d'agglomération pour réduire les vitesses comme sur le nœud de Manissieux, les rayons de courbure, diminuant ainsi les emprises foncières (préservation des espaces naturels et agricoles)
- Le déclassement de l'A43 entre St Bonnet de Mure jusqu'à Bron, pour la classer aussi en voie structurante d'agglomération
- Des aménagements locaux sur l'A46 sud, tels que l'aménagement de l'A46 Sud en « 2 fois 3 voies entre le nœud de Manissieux et le BUS (boulevard urbain sud), sortie 14, pour dédier la 3<sup>e</sup> voie au covoiturage et à des services de transports en commun, entre le nœud de Manissieux et Corbas », la réalisation des aménagements complémentaires décrits dans le dossier de concertation visant la sécurité et la diminution des nuisances (pollution, bruit...), l'interdiction aux poids lourds de doubler sur l'A46...

**Cette demande d'un dialogue territorial partenarial a été exprimé sous la forme d'un appel urgent et prioritaire.** Cet appel ou cette alerte, selon les expressions de chacun, se justifie par la nécessité d'une approche systémique et donc interactionnelle des problématiques de transports et déplacements

dans ce carrefour européen : il est temps « de stopper le saucissonnage » ou le « morcèlement des réflexions » ; il est temps d'arrêter de « minimiser les problématiques macro en voulant répondre par du « micro »...

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de 2018, dit « Rapport Duron » évoque (page 77), la mise en œuvre d'un débat public multimodal autour d'une proposition de solution ou d'un ensemble de solutions à définir sous le pilotage de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère en charge des transports en lien avec les collectivités locales ». La mise en œuvre de cette recommandation est très attendue.

Cet appel met également en évidence le besoin d'être associé aux décisions à venir et d'être reconnu comme partie-prenantes des propositions et de leur mise en place.

Il est largement partagé y compris par les acteurs économiques et habitants favorables au projet. Il est attendu depuis plus de 20 ans.

## Éléments faisant évoluer l'environnement du projet

Lors de la réunion de clôture de la concertation préalable le 27 septembre à Saint-Symphorien-d'Ozon, M. le Sous-Préfet du Rhône Sud a apporté des éléments faisant évoluer l'environnement du projet :

- Il indique que le projet de prolongement de l'A432 sud (grand contournement est) n'est pas pertinent. Dans la mesure où l'abandon de ce projet est confirmé, le projet présenté d'aménagement et d'élargissement de l'A46 Sud fait que ce tronçon d'autoroute est bien l'itinéraire choisi par l'Etat aménageur pour l'évitement de l'agglomération lyonnaise pour le trafic routier de transit nord/sud et sud/est (VL et PL) et qu'il n'y aura pas à moyen terme de solution routière alternative.
- Il souhaite la poursuite de réflexions communes. Le projet routier est une solution mais insuffisante. « Des alternatives à la voiture individuelle ont été citées et l'Etat n'est pas absent de ces réflexions. Par train, par exemple, avec le développement d'un service express métropolitain pour les déplacements vers Lyon (SNCF réseau, collectivités et Région). Pour les déplacements collectifs urbains, avec l'évolution du Sytral pour adapter l'offre notamment dans le sud-est. L'existence des AOM favorisera l'apport de solutions complémentaires. S'agissant du vélo, l'Etat pourrait accompagner des projets comme le plan vélo de la communauté de communes du Pays d'Ozon ».
- La mise en avant du fret ferroviaire et fluvial pour diminuer le nombre de poids lourds. Avec le pacte ferroviaire 2018 et la stratégie plus récente du fret ferroviaire avec un objectif de doublement de sa part modale d'ici 2030.

## Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

### Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

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

---

1. Sur le **financement du projet** :

Même s'il n'est pas prévu de concours de l'Etat et des collectivités territoriales, chaque citoyen – car c'est lui au final qui devra payer - a le droit de savoir combien coûtera le projet à l'ensemble de la collectivité une fois intégré le coût du projet et la marge prise par le concessionnaire rapporté à majoration des péages et de leur durée. Cette question n'a jamais obtenu une réponse claire ni de la part du concessionnaire ni de l'Etat.

---

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. Les données de trafic présentées et débattues durant la concertation reposent sur un modèle partenarial, MODEL, qui, de l'avis même des partenaires est incapable d'intégrer les ruptures. Les hypothèses reposent sur des tendances passées qui sont projetées pour les années futures, en jouant sur l'approche multicritères intégrée au modèle. Ce modèle repose sur des calculs nécessitant une programmation lourde et complexe. Il aboutit à des « projections » qui nécessairement reproduisent les tendances passées et connues dans un cadre de référence donné. Or, les échanges et contestations soulignent l'obsolescence de ces hypothèses, qui ne peuvent intégrer ni les évolutions sociétales que la période COVID a accéléré, ni l'urgence des transitions énergétiques et climatiques. Dans un monde où l'urgence climatique est devenue un fait, comment introduire ces paramètres pour poser le projet « au bon niveau d'analyse » ?

Au regard des questionnements formulés sur ces hypothèses de trafic, nombreux et récurrents tout au long de la concertation, il nous semble important que les MO soit à l'écoute de ces interrogations et que le modèle partenarial sur lequel de nombreuses justifications du projet sont bâties soit réinterrogé avec un cadre de référence prenant en compte de nouveaux paramètres (croissance et densités du secteur, évolutions sociétales, changement climatique...)

---

---

#### **4. Sur la pollution de l'air**

La pollution atmosphérique générée par la 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 environnemental doit intégrer les préoccupations des riverains pour apporter des données plus fournies et plus étayées sur l'évolution de la qualité de l'air et par conséquent sur la prise en considération de la santé de la population.

---

#### **5. Sur le Nœud de Manissieux :**

Le nœud de Manissieux est ressorti comme un secteur particulièrement sensible du fait de la proximité des quartiers résidentiels des Marendiers, de la Fouillouse, du parc du Fort de St Priest, de terres agricoles irriguées... 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'Etat 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 alternatifs 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 pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

---

### Recommandations 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 maîtres d'ouvrage à organiser un événement 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. Co-élaborer des solutions multimodales dans un dialogue territorial partenarial.

Il s'agit de la recommandation majeure des garant.e.s. Cette mise en dialogue est attendue depuis trop longtemps. La concertation a montré une forte opposition au projet des populations vivant à proximité du projet associée à une opposition quasi unanime des élus locaux, des Communautés de communes concernées, de la Métropole de Lyon, du Conseil départemental du Rhône, de l'Isère, de la Région... **De manière évidente l'acceptabilité du projet ne pourrait 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 pour dès à présent :

- Tisser de nouvelles relations entre la Métropole et les territoires limitrophes notamment de l'Est Lyonnais
- Dialoguer autrement sur les problématiques de transport et de mobilités, à une échelle pertinente d'intervention
- Définir les besoins et priorités sur l'aire urbaine de Lyon au regard des projets en cours et à venir, en intégrant une démarche adaptée aux transitions climatique et énergétique nécessairement prospective
- Innover, en mobilisant l'ensemble des parties prenantes, dont SNCF réseau, la Région, VNF/CNR, Métropole, Départements du Rhône et de l'Isère et toutes les forces vives du territoire, certaines ayant apporté des contributions précises à étudier
- Concrétiser de façon partagée une **feuille de route**, avec une **déclinaison opérationnelle** des priorités, engageante pour chacun des acteurs et décideurs

**L'Etat 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.**

---



## Liste des annexes

- **Annexe 1 : tableau des recommandations**
- **Annexe 2 : Demandes de précisions sur 12 questions liés au trafic**

## Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

### Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
28/10/2021	JJ/MM/AAA	JJ/MM/AAA	JJ/MM/AAA
<b>Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse</b>			
<p><b>1. Sur le financement du projet :</b> Même s'il n'est pas prévu de concours de l'Etat et des collectivités territoriales, chaque citoyen – car c'est lui au final qui devra payer - a le droit de savoir combien coûtera le projet à l'ensemble de la collectivité une fois intégré le coût du projet et la marge prise par le concessionnaire rapporté à majoration des péages et de leur durée. Cette question n'a jamais obtenu une réponse claire ni de la part du concessionnaire ni de l'Etat.</p>			
<p><b>2. Sur le trafic :</b> 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 (voir annexe 2). Les Maîtres d'ouvrages sont invités à répondre à ces questions.</p>			
<p><b>3. Sur les hypothèses de trafic</b></p>			

<p>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. Les données de trafic présentées et débattues durant la concertation reposent sur un modèle partenarial, MODEL Y, qui, de l'avis même des partenaires est incapable d'intégrer les ruptures. Les hypothèses reposent sur des tendances passées qui sont projetées pour les années futures, en jouant sur l'approche multicritères intégrée au modèle. Ce modèle repose sur des calculs nécessitant une programmation lourde et complexe. Il aboutit à des « projections » qui nécessairement reproduisent les tendances passées et connues dans un cadre de référence donné. Or, les échanges et contestations soulignent l'obsolescence de ces hypothèses, qui ne peuvent intégrer ni les évolutions sociétales que la période COVID a accéléré, ni l'urgence des transitions énergétiques et climatiques. Dans un monde où l'urgence climatique est devenue un fait, comment introduire ces paramètres pour poser le projet « au bon niveau d'analyse » ?</p> <p>Au regard des nombreux questionnements formulés sur ces hypothèses de trafic, il nous semble important que le MO soit à l'écoute de ces interrogations et que le modèle sur lequel de nombreuses justifications du projet sont bâties soit et que le cadre de référence intègre de nouveaux paramètres.</p>			
<p><b>4. Sur la pollution de l'air</b></p> <p>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 environnemental doit intégrer les</p>			

<p>préoccupations des riverains pour apporter des données plus fournies et plus étayées sur l'évolution de la qualité de l'air et par conséquent sur la prise en considération de la santé de la population.</p>			
<p>5. <b>Sur le Nœud de Manissieux :</b>  Le nœud de Manissieux est ressorti comme un secteur particulièrement sensible du fait de la proximité des quartiers résidentiels des Marendiers, de la Fouillouse, du parc du Fort de St Priest, de terres agricoles irriguées... 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</p>			
<p>6. <b>Sur le Nœud de Ternay :</b>  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'Etat 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...</p>			
<p>7. <b>Aménagement ou solutions alternatives</b>  De nombreuses propositions d'aménagements ou solutions techniques alternatifs 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.</p>			

<p><b>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.</b></p>			
<p><b>1. Réunion de reddition des comptes</b>  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 maitrises 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.</p>			
<p><b>2. Programmer des solutions multimodales dans un dialogue territorial partenarial.</b>  Il s'agit de la recommandation majeure des garant.e.s. Cette mise en dialogue est attendue depuis trop longtemps. La concertation a montré une forte opposition au projet des populations vivant à proximité du projet associée à une opposition quasi unanime des élus locaux, des Communautés de communes concernées, de la Métropole de Lyon, du Conseil départemental du Rhône, de l'Isère, de la Région...<b>Il apparaît donc très risqué de vouloir à tout prix poursuivre ce projet en l'état. 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</b> 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 pour dès à présent :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Tisser de nouvelles relations entre la Métropole et les territoires limitrophes notamment de l'Est Lyonnais</li> <li>4. Dialoguer autrement sur les problématiques de transport et de mobilités, à une échelle pertinente d'intervention</li> <li>5. Définir les besoins et priorités sur l'aire urbaine de Lyon au regard des projets en cours et à venir, en intégrant une</li> </ol>			

---

démarche adaptée aux transitions climatique et énergétique nécessairement prospective

6. Innover, en mobilisant l'ensemble des parties prenantes, dont SNCF réseau, la Région, VNF/CNR, Métropole, Départements du Rhône et de l'Isère et toutes les forces vives du territoire, certaines ayant apporté des contributions précises à étudier
7. Concrétiser de façon partagée une **feuille de route**, avec une **déclinaison opérationnelle** des priorités, engageante pour chacun des acteurs et décideurs

**L'Etat 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.**

---

## Annexe 2 : Demande de précisions sur 12 questions relatives au trafic (Fracture)

1. L'étude de trafic de Vinci Autoroutes affiche page 21/109 que le TMJO (trafic moyen jour ouvrable) en 2016 entre le BUS et l'A43 était de 83 000 v/j alors que le bilan officiel CORALY de la même année affichait pour le même tronçon un TMJO de 102 400 v/j. Selon VINCI (le 17/09 à Chaponnay) les 83 000 v/j correspondraient au trafic entre les sorties 13 et 14 rappelées page 123 du dossier de concertation. Ce qui veut dire que dans son tableau synthétique VINCI retient le tronçon le moins chargé alors qu'en principe ce qui est dimensionnant c'est le tronçon le plus chargé (ici entre l'A43 et la sortie 11 soit 113 820 v/j toujours selon le tableau page 123).
2. Toujours dans l'étude de trafic et pour le même tronçon, page 26/109, il est affiché pour 2030 en situation de référence seulement 84 500 v/j malgré toutes les augmentations de trafic annoncées dans le dossier. On suppose qu'ici aussi et comme ci-dessus VINCI raisonne sur le tronçon le moins chargé, mais malgré tout le compte n'y est pas.
3. Toujours dans l'étude de trafic et le même tronçon, page 32/109 en situation projet et pour 2030 il est affiché 100 000 v/j, malgré toutes les augmentations de trafic annoncées dans le dossier. Dans la logique de Vinci ci-dessus, cela veut dire que sur le tronçon A43/sortie 11 on serait à plus de 120 000 v/j.
4. Toujours dans l'étude de trafic et pour le même tronçon, page 74/109 en situation référence et report de la totalité du trafic de transit il est affiché pour 2030 un TMJO de 86 000 v/j ce qui n'est pas cohérent avec la prise en compte d'un report de 15 000 v/j de transit.
5. Toujours dans l'étude de trafic et pour le même tronçon, page 81/109 en situation projet et avec le report de la totalité du trafic de transit et pour 2030 il est affiché 102 000 v/j. Idem ci-dessus.
6. Dans toutes ces situations, avec ou non le report de la totalité du trafic de transit, le TMJO sur la M7 reste constant de l'ordre de 116 000 v/j. Il n'y a pas de logiques dans ces chiffres. De plus en 2030 la Métropole a pour projet de ramener la M7 à 2 x 2 voies avec une capacité de l'ordre de 50 000 v/j. Cet objectif est inscrit dans le PDU ainsi que dans le DOO du SCOT, documents opposables et validés par les services de l'Etat.
7. Les pages 5 à 14 de l'étude de trafic sont essentiellement consacrées à expliquer les multiples recalages qui ont été nécessaires pour faire coller MODEL Y avec les chiffres de Vinci Autoroutes, chiffres issus d'étude Vinci jamais versée au dossier malgré des demandes répétées. Compte tenu de tous ces recalages, on peut s'interroger si MODEL Y est le meilleur outil pour analyser le trafic de l'A46 Sud, autoroute Européenne.
8. L'A46 Sud a été construite (page 36 du dossier) avec les règles de l'ICTAAL (Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison) et depuis est devenue une autoroute Européenne (E15 et E70). Le fait de retenir dans l'étude de trafic (page 11/109) une saturation à partir de 2 000 UVP/h (seuil pour des voiries urbaines) n'est ni adapté ni réglementaire. L'ICTAAL fixe la saturation à partir de 1 800 UVP/h sur la file la plus chargée.
9. Malgré plusieurs questions sur le sujet, Vinci Autoroute n'a pas communiqué les sources de ses chiffres et notamment sur le trafic de transit. Or en 2013 dans le dossier du débat public sur l'anneau des sciences il était affiché 20 000 v/j pour l'A7, 7 000 v/j pour le périphérique et 25 000 v/j pour l'A46 Sud. Depuis les statistiques nationales et celles de CORALY pour la métropole sont cohérentes avec une augmentation du trafic routier de l'ordre 1% par an. Comment dans ce cas peut-on imaginer que 15 000 v/j (étude trafic Vinci chapitre 6 et expertise TTK page 12/31 point 2.2) suffisent pour représenter la totalité du trafic de transit traversant aujourd'hui la Métropole et susceptible d'emprunter l'A46 Sud à l'horizon 2030.
10. Page 61 du dossier de Vinci Autoroutes il est affiché qu'il a été retenu pour la représentation des PL dans l'étude 1 PL = 2 UVP (Unité Véhicule Particulier) alors que pour les autoroutes de liaison est retenu en principe 1 PL = 2,5 UVP. La réponse du maître d'ouvrage à la question sur ce thème (Bobby46 du 24 juillet 2021) est confuse.
11. L'étude de trafic ne prend pas en compte le TMJE (trafic moyen jour d'été) qui englobe les départs en vacances et de fin semaine et qui est important dans la traversée de la Métropole. Selon les chiffres qui nous ont été communiqué par la DIRCE, à l'été 2020 en moyenne c'était 108 847 v/j sur l'A7 (non concédée) et 85 047 v/j sur la N346. Si la Métropole interdit le transit dans sa traversée, comme elle le souhaite, on pourrait se retrouver facilement avec un TMJE de plus 150 000 v/j sur l'A46 Sud.
12. On notera enfin que le projet de route (inscrit dans le SCOT Rives du Rhône, DOO, Page 115) reliant le secteur de Pont-Evêque à l'A46 Sud entre Simandres et Chaponnay n'est pas pris en compte.