

A46 SUD

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

SYNTHÈSE
DU DOSSIER DE CONCERTATION



Entre Saint-Priest et Ternay, l'A46 Sud traverse le Sud-Est lyonnais. Elle est utilisée pour les déplacements du quotidien, pour la desserte de pôles d'activités et logistiques et comme itinéraire de transit pour les flux nationaux et internationaux.

Mis en service en 1993 à 2x2 voies sur la majorité de son tracé et prévu élargissable dans sa conception, cet axe majeur de circulation est aujourd'hui emprunté chaque jour par en moyenne 65 000 véhicules quotidiens et plus de 100 000 sur sa section la plus chargée, avec un taux de poids lourds jusqu'à 24%. Congestionnée sur une amplitude horaire de plus en plus large, l'A46 Sud subit environ 5 heures de très fortes perturbations quotidiennes, en particulier aux heures de pointe des trajets domicile-travail.

Dans le Sud-Est lyonnais, il a été constaté sur l'A46 Sud, outre la dégradation de la fluidité, une augmentation des accidents et incidents engendrant de fréquentes perturbations de ce territoire irrigué par l'autoroute. Cette situation pénalise en premier lieu les trajets du quotidien mais également les communes et quartiers aux abords en raison des reports de trafic sur le réseau secondaire (rarement calibré pour de tels flux) et enfin, tous les usagers de l'infrastructure.

Des projets neufs d'amélioration des mobilités existent, notamment l'A432 Sud, les contournements routiers et ferroviaires de Lyon (CFAL) à plus ou

moins long terme et à plus ou moins grande échelle. L'ambition des porteurs du projet (État et ASF) est d'apporter aujourd'hui une réponse réactive, efficace, finançable et de moindre impact environnemental en élargissant une infrastructure existante et en repensant la configuration du nœud de Manissieux.

Soumis à la concertation du public, le projet de mise à 2x3 voies de l'A46 Sud et d'aménagement du nœud de Manissieux vise à :

- retrouver de la fluidité dans les mobilités, en répondant aux difficultés actuelles de circulation, en prenant en considération les évolutions prévisibles et en réduisant les conflits d'usage entre véhicules légers et poids lourds ;
- optimiser la sécurité et la sérénité des usagers, en réduisant les effets d'un incident, en améliorant l'intervention des services de secours et d'exploitation ;
- moderniser l'infrastructure en termes d'environnement humain et naturel, d'information, en tenant compte des nouveaux usages des autoroutes tout en restant libre de péage.

CHIFFRES CLÉS

10 communes traversées :

Saint-Priest, Saint-Bonnet-de-Mure, Corbas, Mions, Chaponnay, Marennes, Simandres, Communay, Ternay et Chasse-sur-Rhône

4 intercommunalités :

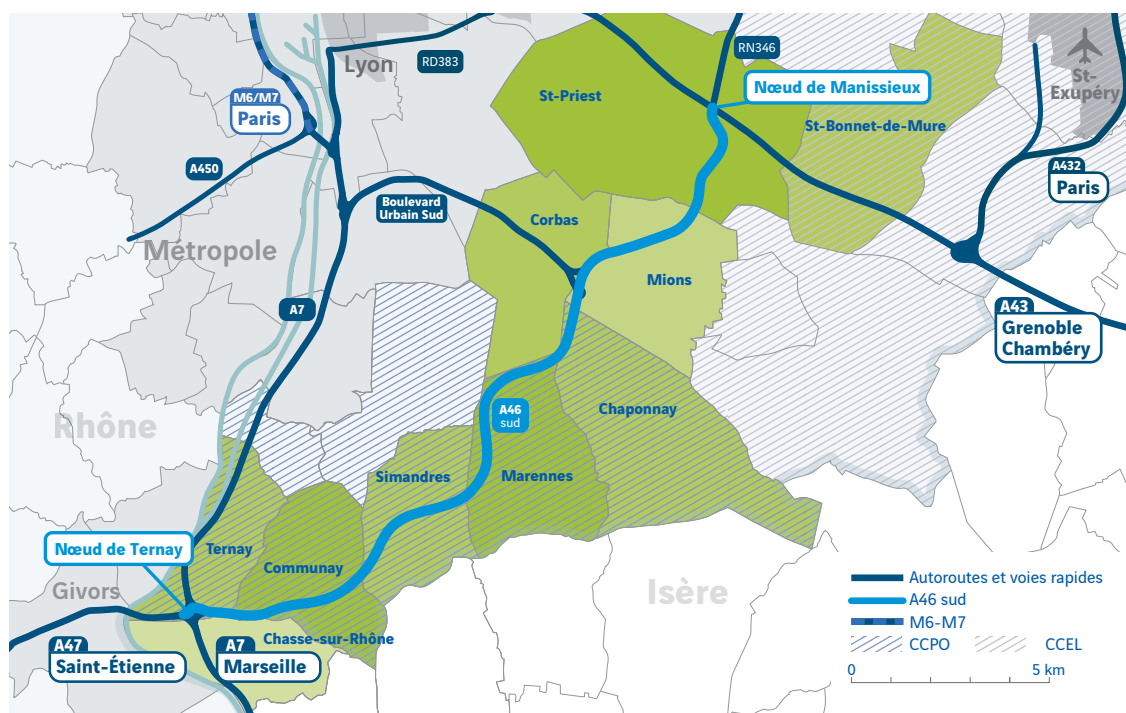
la Métropole de Lyon, la Communauté de communes de l'Est Lyonnais, la Communauté de communes du Pays de l'Ozon et Vienne Condrieu Agglomération entre le Rhône et l'Isère

20,7 kilomètres, la longueur d'A Sud entièrement libre de péage

3 variantes d'aménagement du nœud de Manissieux

50 hectares environ d'emprise foncière nécessaire

250 millions d'euros, le coût prévu du projet d'aménagement, financé par la concession



QUI SONT LES PORTEURS DU PROJET ?

Autoroutes du Sud de la France (ASF) est liée à l'État par un contrat de délégation de service public par lequel le concédant (l'État) lui confie la construction, l'entretien, l'exploitation d'infrastructures autoroutières et d'ouvrages d'art.

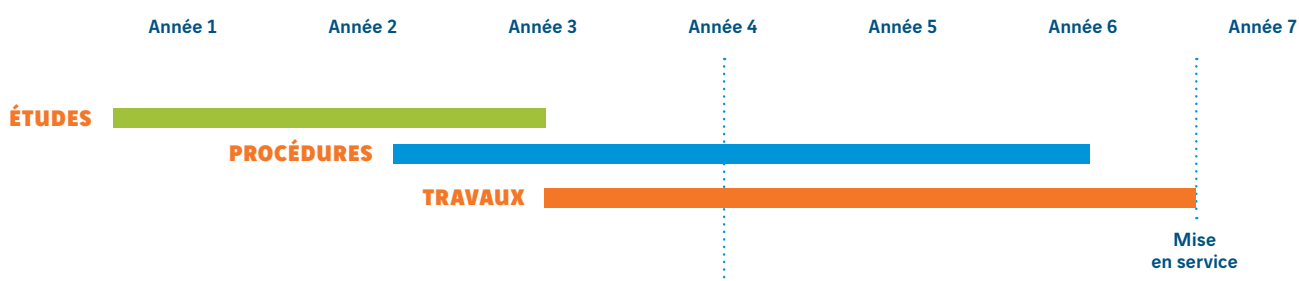
ASF, société de VINCI Autoroutes, gère 2 737 kilomètres d'autoroutes à travers la France.

Par décret du 21 août 2015 relatif au Plan de Relance Autoroutier, l'État a demandé à ASF, concessionnaire jusqu'en 2036 de l'infrastructure, d'étudier l'optimisation de l'A46 Sud. Le projet concerne l'élargissement à 2x3 voies de l'existant, ainsi que l'aménagement du nœud de Manissieux à la croisée de l'A46 Sud, de l'A43 et de la RN346.

ASF assure le financement des études nécessaires au projet, en lien avec les différents services de l'État, qui restent décisionnaires vis-à-vis de la réalisation du projet.

LE DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

Si l'État confirmait, à la suite de la concertation préalable, l'opportunité de poursuivre le projet, les étapes

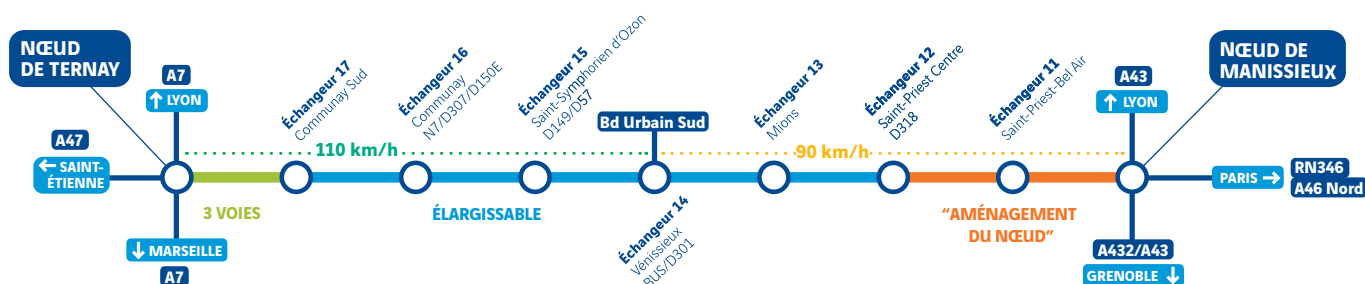


Cette temporalité repose notamment sur des hypothèses d'entrée en vigueur des modalités de réalisation et financement dans le cadre de la convention de concession entre l'État et ASF, permettant un enchaînement linéaire du projet jusqu'à la mise en service. Elle est donc susceptible d'évolution.

d'études, de procédures et de travaux se dérouleraient sur une période estimée à 6 ans.

L'A46 SUD : SES ORIGINES

Longue de 20,7 kilomètres, l'autoroute A46 Sud est une voie de contournement de Lyon ; elle relie le nœud de Manissieux, au nord, au nœud de Ternay, au sud. Elle se compose majoritairement de 2x2 voies, excepté sur 1,7 kilomètre à l'arrivée sur Ternay où l'infrastructure est déjà à 2x3 voies.



En plus des nœuds de Manissieux et de Ternay, l'autoroute présente sept échangeurs avec le réseau routier local.

Mise en service le 8 avril 1993, l'autoroute répond à trois fonctions définies dans la Déclaration d'utilité publique :

- **un objectif local** : « livrer à l'usager une rocade urbaine et desservir au mieux les principaux lieux d'habitat, de travail, de loisirs du Sud-Est lyonnais » ;
- **un objectif régional** : « assurer dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui les échanges entre l'agglomération et le reste de la région ainsi que les liaisons internes à la région » ;
- **un objectif national et international** : « créer un évitement complet de l'agglomération par l'Est ».

Connectée à l'ensemble des autoroutes convergeant vers Lyon, l'A46 Sud, aussi appelée « rocade des villages », lors de sa mise en service, proposait aussi des itinéraires autoroutiers entre le Beaujolais et les Alpes, entre Saint-Étienne et les Alpes, entre l'Ain et le sud Rhône-Alpes (Vienne, Valence) et entre le sud Rhône-Alpes et les Alpes. À l'origine, l'A46 Sud et le contournement Est devaient également apporter une solution à l'engorgement du tunnel de Fourvière et à la croissance du trafic de transit.

L'A46 SUD, AU CŒUR D'UN TERRITOIRE ATTRACTIF

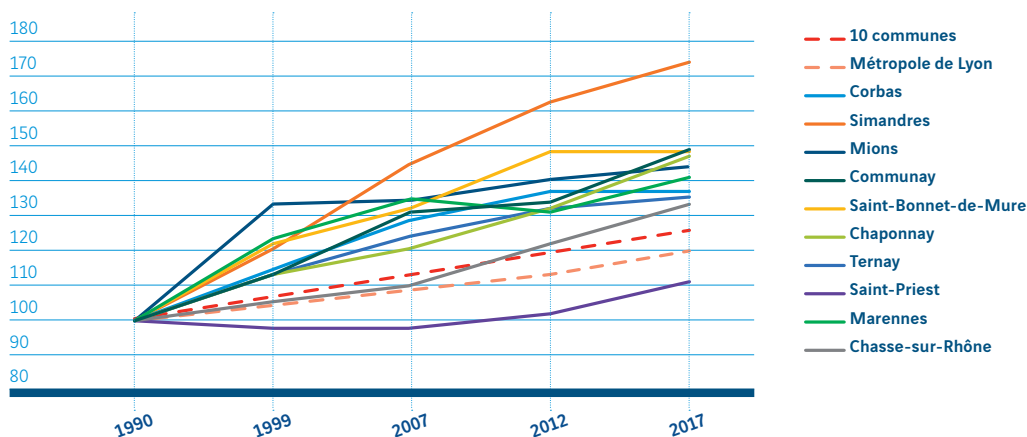
UNE POPULATION EN FORTE CROISSANCE

Dans les 10 communes traversées par l'A46 Sud, la population a augmenté de manière importante entre 1990 et 2017, passant de 80 000 à 100 000 résidents, soit une progression de 25 %, supérieure à celle de l'agglomération lyonnaise (+18 %).

Cette croissance est portée par les jeunes actifs, essentiellement des familles à la recherche d'une meilleure qualité de vie, notamment un cadre « plus vert ».

75,5 % de ces actifs travaillent hors de leur commune de résidence.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'HABITANTS DEPUIS 1990 (indice base 100)



UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET AGRICOLE SOUTENU

L'Est lyonnais est un pôle économique majeur de l'aire métropolitaine, où se développent d'importantes zones industrielles et commerciales. Le territoire de l'A46 Sud (représenté par les 10 communes qu'elle traverse) a enregistré une hausse de 30 % du nombre d'établissements implantés entre 2011 et 2016, selon le Répertoire des entreprises et des établissements de l'Insee.

Quant à l'agriculture, elle représente encore 51 % de la superficie de ce territoire. À Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Priest et Simandres, elle est préservée dans le cadre de la Politique de protection des espaces naturels et agricoles périurbains (Penap) (www.data.gouv.fr/fr/datasets/penap-protection-des-espaces-naturels-et-agricoles-periurbains-de-la-metropole-de-lyon).

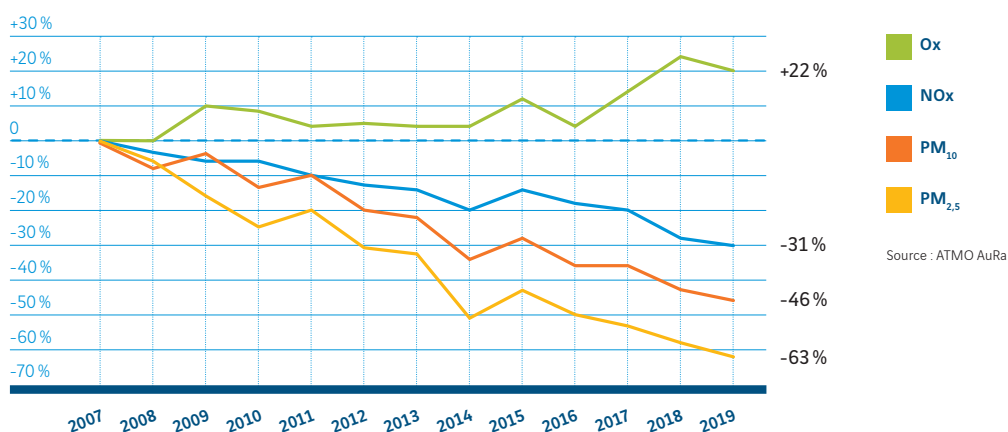
L'A46 SUD, UNE INFRASTRUCTURE INTÉGRANT SON ENVIRONNEMENT

Construite majoritairement en déblais, sous le niveau du terrain naturel, l'A46 Sud présente de ce fait une configuration favorable pour son intégration dans l'environnement (paysager, acoustique...).

QUALITÉ DE L'AIR

Agréé par le ministère de la Transition écologique, Atmo Auvergne Rhône-Alpes (www.atmo-auvergnerhonealpes.fr/) assure le suivi de la qualité de l'air à l'échelle régionale. Un partenariat avec ASF a été noué depuis 2016 afin de disposer des données relatives aux concentrations des principaux polluants : dioxyde d'azote (NO₂), benzène et particules fines PM_{2,5} et PM₁₀.

ÉVOLUTION DES CONCENTRATIONS EN RÉGION RHÔNE-ALPES ENTRE 2007 ET 2019



Entre 2007 et 2019, les concentrations ont diminué en Rhône-Alpes, excepté pour l'ozone (O₃). Sur l'A46 Sud, les plus fortes concentrations de dioxyde d'azote sont enregistrées dans la zone à proximité immédiate de l'autoroute au droit des communes de Corbas et de Saint-Priest au croisement avec l'A43 et la D318.

ACOUSTIQUE

La construction de l'A46 Sud a intégré des murs antibruit et des merlons définis dans la Déclaration d'utilité publique (DUP) pour les zones identifiées à l'époque comme les plus sensibles. À ce jour, 630 mètres linéaires d'écrans acoustiques et environ 5 700 mètres linéaires de merlons sont recensés le long de l'A46 Sud. Par ailleurs, l'autoroute est construite majoritairement en déblais (sous le niveau du terrain naturel), une configuration favorable à une moindre propagation du bruit.

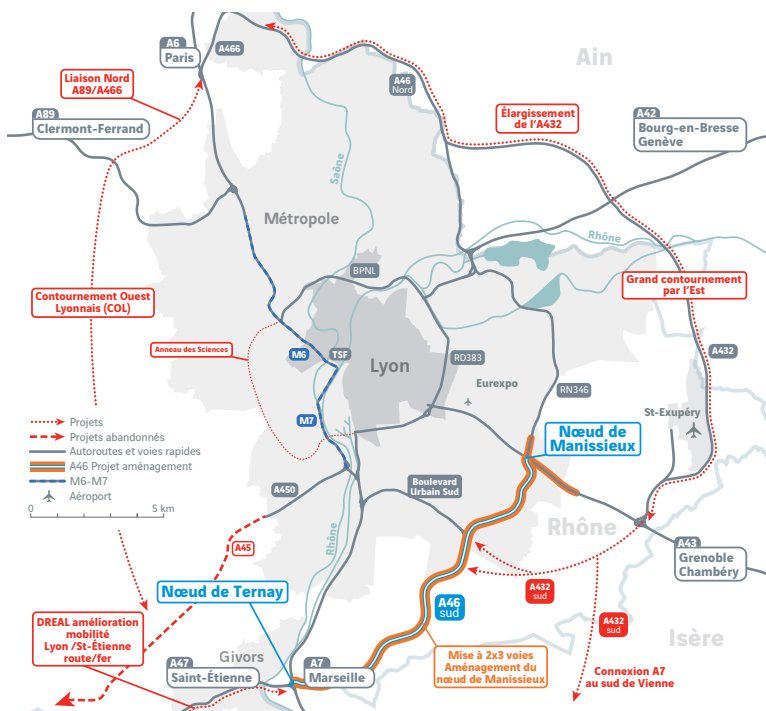
MILIEUX NATURELS

Des relevés écologiques ont été réalisés entre 2015 et 2020 sur l'emprise foncière de l'A46 Sud, ainsi que sur une bande de 125 mètres de large de part et d'autre. Cet inventaire met en avant une riche diversité de faune et de flore dans une zone où cohabitent espaces naturels et activités humaines :

- **plus de 500 variétés de plantes** sont recensées dans le territoire de l'A46 Sud. 42 d'entre elles présentent un enjeu écologique lié à leur rareté ;
- **près de 150 espèces d'animaux** ont été identifiées, dont plusieurs espèces protégées ou remarquables.

Le territoire de l'A46 Sud est également traversé par le ruisseau de l'Ozon et de ses affluents qui ne présentent pas d'enjeux hydrauliques significatifs.

OPPORTUNITÉS ET OBJECTIFS DU PROJET



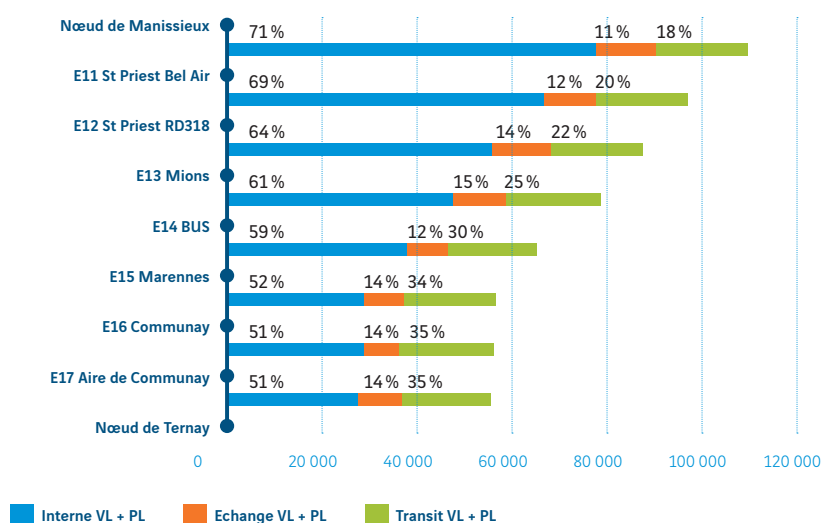
Synthèse des projets existants sur la région lyonnaise

L'agglomération lyonnaise est fréquentée par un flux important de véhicules, dont la grande majorité accède par les grands axes : l'A6/M6, le boulevard périphérique, la rocade Est (RN346), l'A42, l'A43, l'A47 et l'A7/M7. Ces dernières années, des réflexions ont été conduites pour améliorer les déplacements par l'ouest ou par l'est de l'agglomération. Plusieurs projets structurants ont été envisagés ; ceux de l'A45 et de l'Anneau des sciences ont été abandonnés.

- **Le grand contournement Est :** qu'il soit long (entre 35 et 45 km) ou court (12 km) en prolongation au sud de l'A432, il réduirait les congestions sur l'A46 Sud, dans sa configuration actuelle, en absorbant un trafic estimé entre 20 000 et 40 000 véhicules par jour selon les variantes.
- **Le contournement Ouest de Lyon :** la création de cette voie rapide détournerait chaque jour entre 20 000 et 40 000 usagers.
- **Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) :** la réalisation de cette voie ferrée longue de 48 kilomètres aurait une incidence relative sur le volume de poids lourds empruntant l'A46 Sud, les camions desservant les zones d'activités de l'Est lyonnais étant peu concernés par cette ligne de train.

Ces projets, pour l'heure suspendus, ne pourraient pas voir le jour avant 2035 au plus tôt. Ils ne réduiraient pas les congestions de l'A46 Sud dans des proportions suffisantes. Ils présentent des impacts fonciers et environnementaux d'ampleur, un coût important avec une mise à péage de ces nouvelles infrastructures routières pour l'ensemble des usagers. Ce sont les raisons pour lesquelles l'État et ASF considèrent l'optimisation de l'A46 Sud comme le projet le plus adapté pour répondre aux problèmes actuels et anticiper les évolutions prévisibles du trafic. Ne pas réaliser d'aménagement sur cette autoroute aggraverait la congestion sur les grands axes routiers de l'agglomération, ainsi que sur les réseaux secondaires connectés à ces derniers.

RÉPARTITION DES TRAFICS SUR 46 SUD PAR SECTION (ANNÉE DE RÉFÉRENCE 2016 EN % ET MILLIERS DE VÉHICULES)



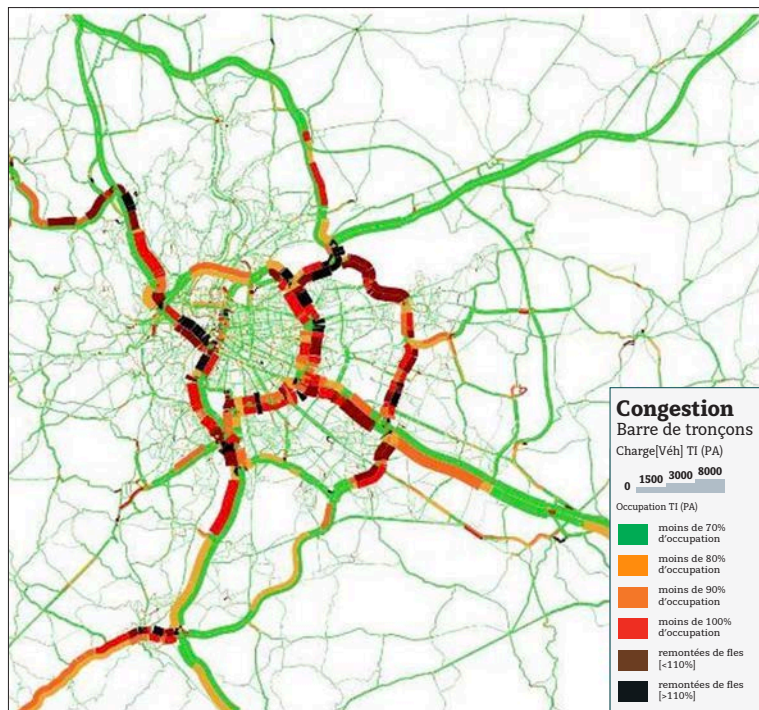
Source : modèle de trafic

L'A46 SUD, UNE INFRASTRUCTURE AUX TRAFICS ET USAGES MULTIPLES

Toute la journée, se mêlent sur l'A46 Sud des déplacements locaux et d'échanges entre la métropole lyonnaise et les départements avoisinants (Loire, Isère, Ain...), ainsi qu'une circulation de transit. Le taux du trafic de transit est compris entre 18 et 35 % en fonction des sections, il est proportionnellement plus fort sur la partie sud de l'A46 Sud que sur la partie nord. En revanche, le trafic d'échange est relativement faible, ne dépassant pas 15 %, quelle que soit la section. Ainsi en cumulé, les trafics non strictement locaux représentent moins de la moitié du trafic total (entre 29 % et 49 % de la circulation selon les sections).

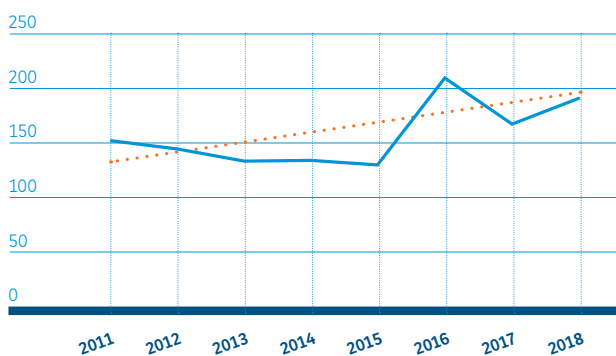
UN TRAFIC CONGESTIONNÉ EN JOURNÉE, EN SEMAINE ET PENDANT L'ANNÉE

La densité du trafic entraîne une forte dégradation des conditions de circulation. L'autoroute subit environ 5 heures de très fortes perturbations quotidiennes, en particulier aux heures de pointe des trajets domicile-travail. Cela correspond à 3 millions d'heures perdues chaque année par les usagers (estimation ASF).



Extrait de la congestion issue du modèle trafic à l'heure de pointe du soir (2016)

NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS



Nombre total d'accidents recensés sur A46 Sud (source ASF)

L'analyse des volumes d'encombrement fait ressortir des problèmes de congestion permanents en semaine, avec un maximum le vendredi.

La congestion est encore plus importante en juin et juillet lorsque l'infrastructure accueille à la fois les trafics forts estivaux de transit et les trajets domicile-travail.

LE POINT PARTICULIER DE MANISSIEUX

Quelque 200 000 véhicules passent chaque jour par le nœud de Manissieux.

Un flux supérieur à la capacité actuelle par bretelle génère des difficultés de circulation aux heures de pointe du matin (entre 7h et 10h) et de fin de journée (16h à 19h).

Cette situation accentue les difficultés de circulation sur l'A46 Sud et la RN346 dans les deux sens et pénalise en particulier 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 par le nœud de Manissieux.

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

QUELS OBJECTIFS POURSUIVIS ?

Au regard du contexte décrit précédemment, le projet permettrait de retrouver de la fluidité dans les mobilités, en particulier pour les trajets domicile-travail, et d'améliorer

les conditions de circulation afin de garantir des temps de parcours réduits et fiabilisés pour tous les usagers. Le projet devrait aussi optimiser la sécurité et la sérénité des usagers.

Il devrait permettre de diminuer le nombre d'accidents et leur gravité, tout en améliorant les conditions d'intervention des agents d'exploitation et de secours.

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE L'A46 SUD

Retrouver de la fluidité, renforcer la sécurité et la fiabilité des mobilités dans le Sud-Est lyonnais sont des objectifs forts, partagés par l'ensemble des acteurs locaux et usagers de la route. En ce sens, une solution rapide, efficace et de moindres impacts environnementaux apparaît nécessaire. L'optimisation de l'A46 Sud, prévue pour être élargie à 2x3 voies dès sa conception, semble être pour les porteurs du projet la solution la plus adaptée pour répondre aux problèmes actuels et aux évolutions du trafic à court et moyen termes.

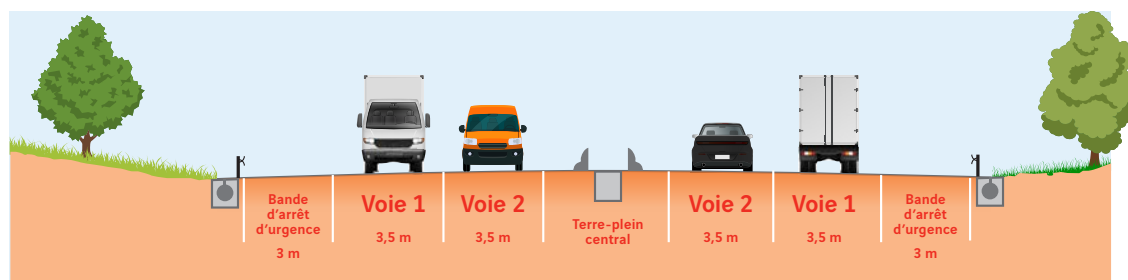
QUELS AMÉNAGEMENTS PRESENTIS ?

Passage à 2x3 voies

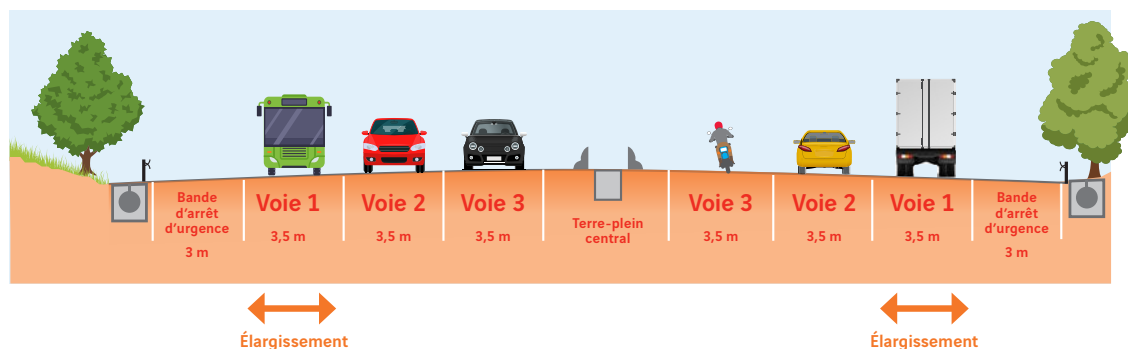
Le projet consiste, dans chaque sens, à passer l'A46 Sud de 2x2 voies à 2x3 voies sur une portion de 16,5 kilomètres, entre les aires de service de Communay et le diffuseur de Saint-Priest Centre.

Dès sa construction, cette section a été conçue et construite pour être redimensionnée; les ouvrages d'art sont déjà au gabarit et les emprises foncières sont disponibles pour la plupart.

SITUATION EXISTANTE



SITUATION PROJETÉE



MOBILITÉS

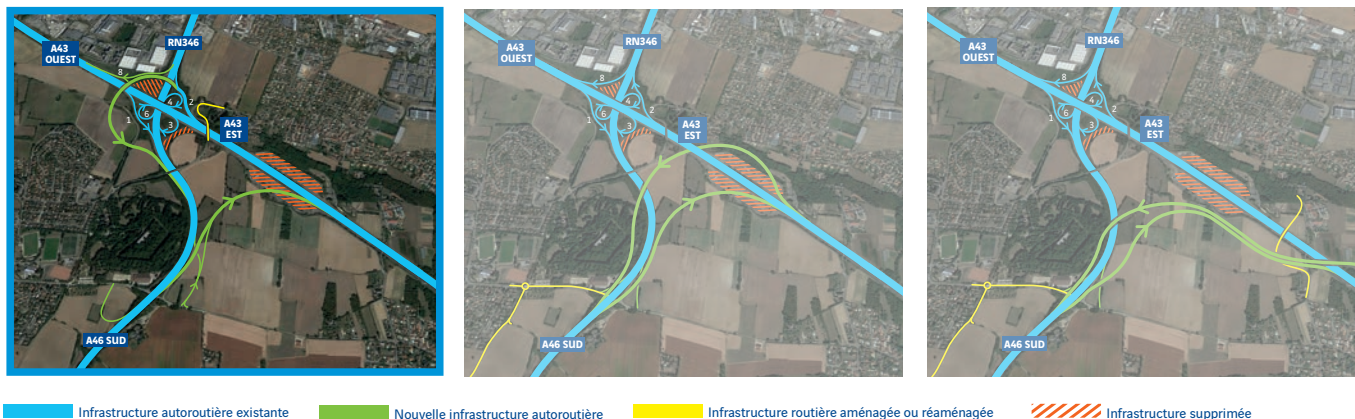
Concernant le développement de nouvelles mobilités, elles ont pour vocation à être partagées avec le public (premiers utilisateurs), les collectivités (autorités organisatrices) et les différents exploitants, dans le cadre de cette concertation.

Ces nouvelles typologies de déplacement, quotidiennes et partagées (co-voiturage, voies réservées statiques et dynamiques...) pourront, si leur opportunité est confirmée notamment lors de la concertation, s'appuyer sur ce programme d'aménagement et être déclinées dans le cadre du projet.

Dans tous les cas, avec une plateforme élargie, le fonctionnement de l'autoroute pourra évoluer pour répondre aux besoins futurs des territoires qu'elle traverse.

Aménagement du nœud de Manissieux

L'aménagement proposé vise à réduire le trafic empruntant le nœud en séparant les mouvements entre l'A46 Sud et l'A43 Est, ainsi qu'à fluidifier les branches nouvellement créées entre l'A46 Sud et l'A43 en les dimensionnant à 2 voies. Pour atteindre ces objectifs, trois variantes sont étudiées.



Variante A : l'aménagement compact

Une branche d'évitement assurerait le mouvement de l'A46 Sud vers l'A43 Est, à l'ouest de l'aire de Saint-Priest. Une seconde branche contournerait le nœud existant en sens inverse.

Les caractéristiques de la variante A :

- 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

Deux branches d'évitement du nœud seraient créées et se raccorderaient au niveau des aires de service de Manissieux et de Saint-Priest sur l'A43, ainsi qu'au niveau de l'échangeur n°11 sur l'A46 Sud.

Les caractéristiques de la variante B :

- 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
- son coût estimé : de l'ordre de 110 M€

Variante C : l'évitement long

Il s'agit du même principe que la variante B, mais avec des branches plus longues.

Les caractéristiques de la variante C :

- 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
- son coût estimé : de l'ordre de 100 M€

Déplacement des aires de service sur A43

Quelle que soit la variante choisie, le déplacement des aires de Manissieux et de Saint-Priest serait nécessaire pour l'aménagement du nœud de Manissieux. Des études seront menées par le concessionnaire de l'A43 (AREA) en lien avec l'État concédant en vue de déterminer leur nouvelle implantation exacte, qui pourrait se situer sur l'A43 entre l'implantation actuelle et l'autoroute A432.

Leurs fonctionnalités, leur taille, le nombre de places de stationnement restent encore à déterminer.

La variante préférentielle : un bon compromis

Selon les porteurs de projet, l'État et ASF, la variante A offrirait le meilleur compromis : tant en termes d'effets sur l'environnement urbain, les milieux naturels, les emprises foncières et les surfaces agricoles que de technicité et de coût. Elle présenterait également l'avantage de maintenir les infrastructures à proximité du nœud et des fonctionnalités de l'échangeur n°11, tout en évitant le morcellement des parcelles agricoles. Une partie des surfaces nécessaires serait située sur les aires de service existantes, réduisant les incidences paysagères et agricoles.

LES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES

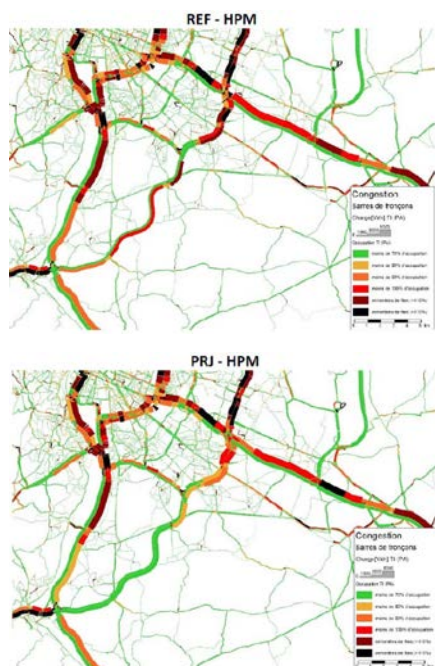
Le projet s'accompagne d'aménagements complémentaires de l'existant, comme la mise aux normes environnementales de l'infrastructure, mais aussi l'aménagement de la RN346 jusqu'à l'échangeur de Mi-Plaine, l'aménagement des bretelles de sortie des échangeurs 13, 15 et 16, et enfin le renforcement de l'information aux usagers. Ces aménagements permettront l'amélioration de l'intégration du projet dans son environnement ainsi que le service rendu aux usagers.

LES EFFETS ATTENDUS ET IMPACTS POTENTIELS DU PROJET

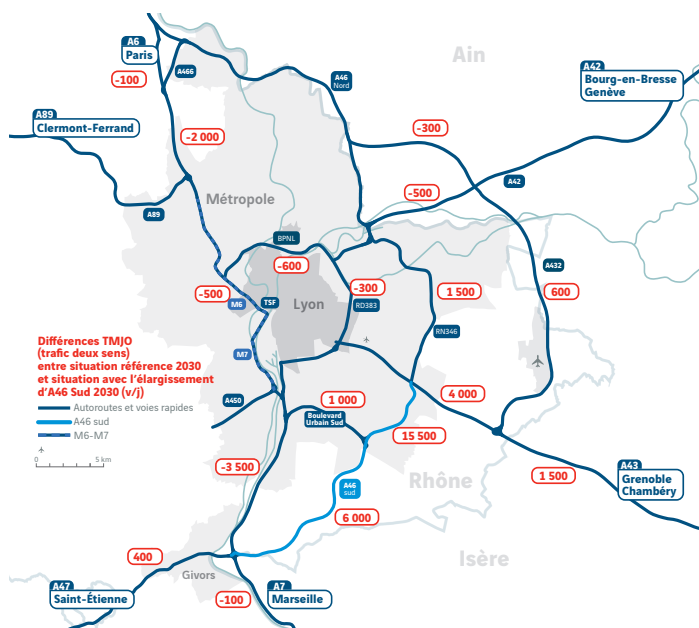
Pour bien anticiper les conséquences du projet, ASF a piloté des études destinées à déterminer les effets prévisibles, positifs comme négatifs, de l'aménagement. Elles seront enrichies par des études d'impact à la suite de cette première phase de concertation, si l'opportunité du projet était confirmée.

LES EFFETS SUR LE TRAFIC

Avec le passage à 2x3 voies de l'A46 Sud et l'aménagement du nœud de Manissieux, l'étude de trafic montre une très nette amélioration des conditions de circulation, par rapport à la situation actuelle, aussi bien aux heures de pointe du matin que du soir. Le trafic serait fluidifié au sud du Boulevard urbain sud et seuls quelques ralentissements persisteraient entre le diffuseur n°13 et le nœud de Manissieux.



Comparaison entre la situation actuelle et la situation au passage à 2x3 voies à l'heure de pointe du matin.



Différence de trafic en jour ouvré 2030 à la mise en service de l'aménagement d'A46 Sud sur le réseau structurant.

LES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT HUMAIN ET NATUREL

Prévu majoritairement dans les emprises du domaine public autoroutier concédé existant et déjà sous circulation, le projet d'aménagement d'A46 Sud conduira à des perturbations prévisibles bien inférieures à celles d'une construction d'infrastructure neuve. Les effets attendus du projet sont les suivants :

- **L'acoustique** : l'état des lieux a pointé des zones d'habitations, situées à proximité de l'autoroute, pouvant potentiellement être affectées par le projet. L'étude d'impact révélera les effets sur l'ambiance acoustique. En cas de modification significative, le maître d'ouvrage engagera une démarche associant les préconisations réglementaires et la concertation avec les habitants afin de pallier les désagréments.
- **La qualité de l'air** : malgré l'augmentation du trafic routier, une baisse des émissions des polluants routiers soumis à des normes réglementaires (NO_2 , PM_{10} et $\text{PM}_{2,5}$) est attendue en 2030. Outre l'amélioration du parc roulant, l'autoroute étant moins congestionnée, les usagers rouleront à une vitesse plus constante, évitant ainsi les variations importantes de vitesse, synonyme de fortes consommations de carburant et donc de plus d'émissions. Autre conséquence, les automobilistes vont préférer emprunter l'autoroute et ainsi se détourner du réseau secondaire, roulant ainsi à des vitesses proches des optimums d'émissions de polluants.

- **Le foncier** : le projet se fera essentiellement dans les emprises du Domaine public autoroutier concédé (DPAC). Il nécessitera en complément une dizaine d'hectares destinée à l'implantation des bassins de traitement des eaux, ainsi que d'une quarantaine d'hectares pour le nœud de Manissieux. Ces surfaces seront prélevées sur le milieu agricole, en partie en zone PENAP, qui devra être modifié en conséquence. Le déplacement des deux aires de Manissieux et Saint-Priest aura également une incidence, dont le programme reste à définir en lien avec le concessionnaire de l'A43 (AREA).
- **L'agriculture** : le projet sera soumis à une évaluation des impacts conformément au décret du 31 août 2016 et à un échange étroit avec la profession agricole (agriculteurs, chambre d'agriculture...) permettant la mise en place de travaux destinés à éviter, réduire et compenser les effets du projet.
- **La biodiversité** : des études seront menées pour limiter les incidences et les impacts sur la biodiversité en lien avec la démarche « éviter-réduire-compenser », en particulier sur le nœud de Manissieux où vit l'oedicnème criard (oiseau semi-nocturne de milieux chauds et secs), une espèce protégée emblématique de l'Est lyonnais.
- **La ressource en eau** : les dispositifs de traitement et d'assainissement seront mis en cohérence avec les normes en vigueur à la date de mise en service du projet. Le traitement systématique des eaux de ruissellement de la chaussée évitera la pollution chronique des masses d'eau et préviendra les risques de pollution accidentelle.
- **Le paysage et le patrimoine** : l'aménagement à 2x3 voies de l'A46 Sud s'effectuera en grande majorité dans l'emprise existante et ne remettra donc pas en cause son insertion paysagère. Construite majoritairement en déblais (sous le niveau du sol), l'autoroute continuera de se fondre dans le paysage et à être masquée par la végétation environnante. Du côté du nœud de Manissieux, le tracé proposé sera construit sur une emprise nouvelle, ce qui nécessitera un travail détaillé pour assurer une insertion paysagère adaptée au territoire et à ses habitants.

LES EFFETS SUR LES SERVICES AUX USAGERS ACTUELS

Différentes opérations pourront être réalisées sur l'infrastructure dans le but d'améliorer les conditions de déplacement en matière de sécurité, d'information et de confort des usagers. Le dispositif de vidéosurveillance serait ainsi renforcé avec l'intégration de quelque 70 caméras chargées de détecter rapidement des événements du type véhicules arrêtés, accidents, bouchons, contresens et autres piétons. Une trentaine de panneaux dynamiques serait aussi implantée le long de l'autoroute pour informer les usagers des conditions de circulation en temps réel et leur permettre d'adapter au mieux leur conduite.

LES NOUVELLES MOBILITÉS

Dans le cadre de cette concertation, les nouveaux usages de l'A46 Sud ont pour vocation à être partagés avec le public, les collectivités, les autorités organisatrices et les différents exploitants.

Ces nouvelles typologies de déplacement, quotidiennes et partagées (co-voiturage, voies réservées statiques et dynamiques...), pourront, notamment si leur opportunité est confirmée lors de la concertation, être déclinées dans le projet.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

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.

Les travaux d'élargissement de l'autoroute A46 Sud et du nœud de Manissieux concernent des sections concédées qui resteront gratuite et libre de péage. Ces aménagements seront financés par les concessions autoroutières.

Les réflexions qui pourraient être menées à plus long terme par les différents aménageurs pour améliorer les reports modaux de la route vers d'autres modes ou réorienter les trafics de transit hors de l'agglomération ne sont en rien obérées. L'autoroute pourra, avec la mise à 2x3 voies et un trafic adapté, faire évoluer son fonctionnement pour répondre aux besoins futurs des territoires qu'elle traverse.

PARTICIPEZ À LA CONCERTATION du 29 juin au 28 septembre 2021

Les dispositions de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement imposent à tout projet d'aménagement estimé entre 150 et 300 millions d'euros d'être rendu public pour permettre, le cas échéant, à des tiers de saisir la Commission nationale du débat public (CNDP).

Compte tenu des enjeux identifiés pour l'aménagement à 2x3 voies de l'A46 Sud et du nœud de Manissieux, l'État et ASF ont saisi la CNDP qui a décidé l'organisation d'une concertation préalable encadrée par trois garants.

Ils proposent à l'ensemble des publics de s'informer et de donner leur avis sur le projet.

LES MODALITÉS DE CONCERTATION ENVISAGÉES*

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

30 juin Saint-Priest
Réunion de lancement

1^{er} juillet Communay
Réunion de lancement

6 juillet Bron
Réunion publique thématique :
intermodalités et prospective

24 août Lieu à confirmer
Réunion publique thématique :
développement économique

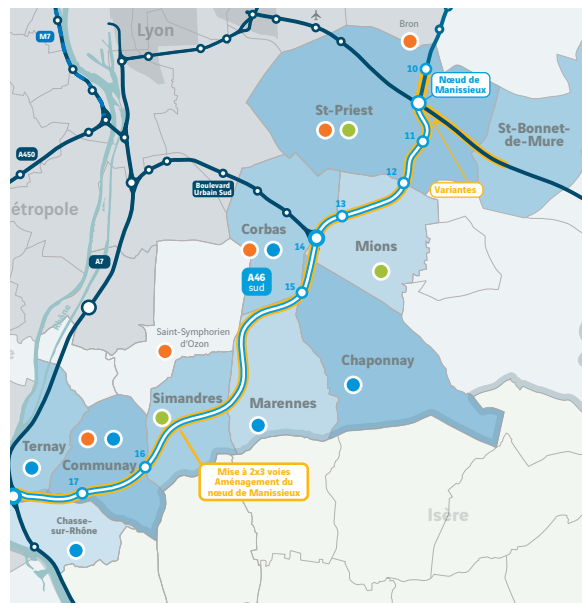
23 septembre Corbas
Réunion publique thématique :
développement économique

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

LES VISITES DE SITE

6 juillet A 46 Sud
Visite en car

11 septembre A46 Sud
Visite en car



* Ces modalités envisagées avec la CNDP et proposées au territoire sont susceptibles d'être soumises à des modifications notamment en lien avec la situation sanitaire. Elles sont régulièrement mises à jour sur le site internet.

LES ATELIERS THÉMATIQUES

7 septembre Mions
Atelier thématique : trafic

9 septembre Simandres
Atelier thématique : environnement

14 septembre Saint-Priest
Atelier thématique : nœud de Manissieux

Date et lieu à définir
Atelier étudiants

LES CONCERTATIONS MOBILES

9 juillet Communay

26 août Chasse-sur-Rhône

27 août Corbas

1^{er} septembre Marennes

11 septembre Ternay

17 septembre Chaponnay

Des expositions sont organisées dans les mairies des communes traversées par l'A46 Sud

LES TROIS GARANTS DE LA CNDP

David Chevallier, Valérie Dejour et Jacques Finetti. Ils assurent le bon déroulement de la concertation : transparence des informations, égalité de traitement des participants quels que soient leurs statuts et opinions, argumentation des avis.

david.chevallier@garant-cndp.fr
valerie.dejour@garant-cndp.fr
jacques.finetti@garant-cndp.fr



UN SITE INTERNET DÉDIÉ

Le site du projet dispose d'une plateforme participative permettant aux internautes de poser leurs questions, de faire part de leurs opinions, remarques et suggestions : www.a46sud-amenagement.fr

ET APRÈS LA CONCERTATION ?

Rédigé par les garants, un bilan consignera les avis et les remarques exprimés par le public et présentera des préconisations sur la poursuite de la concertation. Il sera publié dans un délai d'un mois sur le site de la CNDP et sur le site du projet (ci-dessus).

Sur la base de ce bilan et dans un délai de deux mois, l'État et ASF tireront les enseignements de la concertation en cas de poursuite du projet et présenteront les mesures nécessaires à intégrer au programme de l'opération permettant de répondre au mieux aux besoins du territoire. Un dispositif de concertation continu sera mis en place, accompagné de la nomination d'un garant.