



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Projet d'élargissement à trois voies de l'A 46 sud en région lyonnaise

Question orale n° 1306

Texte de la question

M. Jean-Luc Fugit interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le projet « A 46 sud » dans la plaine de l'Ozon au sud-est de l'agglomération lyonnaise. L'enjeu des mobilités est particulièrement prégnant sur l'aire urbaine lyonnaise qui se trouve dans le corridor européen nord - sud. Le déclassement de l'A6- A7 qui traversait le cœur de l'agglomération pose la question du détournement du trafic de transit que cette autoroute captait pour l'essentiel. Envisager l'A 46 sud comme unique solution de contournement autoroutier destiné à ce trafic de transit serait une erreur. Cette voirie sert beaucoup à la desserte locale et c'est une rocade dotée de nombreuses bretelles de connexion, qui n'est donc pas conçue pour être une voie de transit. L'ajout d'une troisième voie permettrait certes de fluidifier la circulation à trafic constant mais pas avec 20 000 véhicules par jour supplémentaires qui renforceraient au contraire la saturation déjà observée sur cette voirie à toute heure de la journée avec la pollution atmosphérique et les nuisances sonores qui l'accompagnent. Une concertation est envisagée en 2021 sur ce projet sous l'égide de la Commission nationale du débat public : son calendrier et ses modalités sont-ils à ce jour précisés ? Quelles sont les alternatives étudiées qui doivent être décrites dans l'étude d'impact comme le dispose le 2 du II de l'article L. 122-3 du code de l'environnement ? Par ailleurs, M. le député souhaiterait savoir où en est le projet de la partie sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise envisagé sur ce même territoire. Le fuseau d'étude choisi en 2009 suscite de vives inquiétudes au regard de son impact général en zone dense avec de surcroît la question du transport de marchandises dangereuses. Il semblerait que des études ont été réalisées en 2016-2017. Il souhaiterait savoir ce qu'il en est, dans la mesure où elles n'ont pas été présentées alors que cela serait particulièrement utile de voir comment s'articule routier et ferré. La question des mobilités a vocation à être appréhendée de manière globale, d'une part à l'échelle du bassin de vie qui correspond à la réalité des besoins de déplacement et d'autre part dans sa dimension intermodale. Il faut jouer sur la bascule des modes de transports, de la voiture particulière vers les modes moins polluants notamment collectifs. En conséquence, il souhaite lui demander quelles sont les modalités et le calendrier de la concertation sur ce projet d'A 46 sud ainsi que les autres pistes envisagées pour le trafic de transit.

Texte de la réponse

PROJET D'ÉLARGISSEMENT DE L'A 46 SUD EN RÉGION LYONNAISE

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit, pour exposer sa question, n° 1306, relative au projet d'élargissement de l'A 46 sud en région lyonnaise.

M. Jean-Luc Fugit. Ma question porte sur les projets d'infrastructures routières et ferroviaires au sud du département du Rhône, dans ma circonscription.

M. Jean-Luc Fugit. J'évoquerai tout d'abord le projet d'élargissement de l'autoroute A 46 sud dans la plaine de l'Ozon, au sud-est de l'agglomération lyonnaise. L'enjeu des mobilités est, en effet, particulièrement prégnant sur l'aire urbaine de Lyon, qui se situe dans le corridor européen nord-sud.

Le déclassement engagé de l'autoroute A6-A7, qui traverse le cœur de l'agglomération, pose la question du détournement du trafic de transit que cette autoroute captait pour l'essentiel. Or envisager l'autoroute A 46 sud comme unique solution de contournement autoroutier destiné à ce trafic de transit serait, à mon sens, une erreur. En effet, cette voirie, largement utilisée pour la desserte locale, est une rocade dotée de nombreuses bretelles de connexion et n'est pas conçue pour devenir une voie de transit.

L'ajout d'une troisième voie permettrait de fluidifier la circulation, sous réserve que le trafic actuel reste constant ; ce ne serait en revanche pas suffisant dans le cas d'un déclassement de l'autoroute A6-A7, qui causerait un trafic de 20 000 véhicules supplémentaires par jour. Ce surcroît massif de véhicules renforcerait, au contraire, la saturation déjà observée sur cette voirie à toute heure de la journée et aggraverait la pollution atmosphérique et les nuisances sonores induites, affectant d'autant la santé de nos concitoyens.

Une concertation est envisagée en 2021 sur ce projet d'élargissement, sous l'égide de la Commission nationale du débat public : son calendrier et ses modalités sont-ils à ce jour précisés ? Quelles sont les solutions alternatives étudiées qui doivent être décrites dans l'étude d'impact, comme en dispose l'article L. 122-3 du code de l'environnement ?

Par ailleurs, pour ce qui concerne le volet ferroviaire, je souhaite connaître l'état d'avancement du projet de la partie sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, dit CFAL sud, envisagé sur ce même territoire.

Le fuseau d'étude choisi en 2009 suscite de vives inquiétudes au regard de son impact général en zone dense avec, de surcroît, la question du transport de marchandises dangereuses. Il semblerait que des études aient été réalisées en 2016-2017, sans avoir été rendues publiques ; si elles existent bien, pouvez-vous nous les présenter, ce qui serait particulièrement utile pour le territoire ? La question des mobilités a, en effet, vocation à être appréhendée de manière globale, d'une part à l'échelle du bassin de vie qui correspond à la réalité des besoins de déplacement et, d'autre part, dans sa dimension intermodale et environnementale.

En conséquence je souhaite connaître les modalités et le calendrier de la concertation sur le projet d'élargissement de l'A 46 sud, ainsi que sur le projet de la partie sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué chargé des transports*. Le tronçon de l'autoroute A 46 sud concerne une section libre de péages, très fréquentée – en moyenne par 65 000 véhicules par jour. Depuis plusieurs années, cette infrastructure est régulièrement congestionnée et présente une accidentologie en hausse.

Conscient des enjeux locaux, l'État a demandé aux concessionnaires, dans le cadre du plan de relance autoroutier de 2015, de produire un dossier synoptique relatif à l'aménagement en deux fois trois voies de l'A 46 sud et du nœud de Manissieux. Sur cette base, l'État et ASF – Autoroutes du sud de la France – ont saisi la CNDP, la Commission nationale du débat public, laquelle a préconisé, en application du code de l'environnement, l'organisation d'une large concertation publique avec garants. Les modalités, en cours d'élaboration, seront soumises à l'approbation de la CNDP. Sans préjudice de cette décision, la concertation pourrait se tenir au cours du second semestre 2021 ; le bilan en sera rendu public par les garants, ainsi que, par la suite, les résultats d'une étude d'impact ; cela dans le but, comme vous l'évoquez, d'examiner les solutions alternatives à cet aménagement.

Pour ce qui concerne la partie sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, dite CFAL sud, le projet fait l'objet d'études complémentaires de la part de la SNCF réseau, à la suite de la concertation locale de 2015, afin d'assurer au mieux les modalités d'insertion du projet. Ces études pourront être présentées prochainement aux acteurs des territoires concernés. Toutefois, le projet CFAL sud doit s'inscrire à la fois dans

les conclusions du débat public de 2019 et les dispositions de la LOM – loi d'orientation des mobilités – que vous connaissez bien. J'en ai évidemment tenu compte dans la décision ministérielle du 18 janvier dernier concernant l'étoile ferroviaire lyonnaise et j'ai demandé la définition d'une trajectoire de service et d'infrastructure, en lien étroit avec les autorités organisatrices de la mobilité régionale et métropolitaine.

À plus court terme, s'agissant de la partie sud de l'étoile, j'ai demandé que les premières études préalables à l'enquête d'utilité publique soient menées pour la mise à quatre voies de la ligne entre Saint-Fons et Grenay. Soyez assuré, monsieur le député, que nous suivons ces sujets avec la plus grande attention.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit. Je vous remercie, monsieur le ministre délégué, de vos réponses. Il conviendra en effet de suivre ces sujets dans une approche transparente et de concertation, incluant très largement les citoyens, les associations qui les représentent ainsi que, naturellement, les élus locaux.

J'en profite pour vous inviter dans ma circonscription, éventuellement au second semestre, afin de faire le point sur ce sujet, mais aussi d'évoquer le travail conduit actuellement pour améliorer les mobilités entre les villes de Saint-Étienne et de Lyon, à la suite de l'arrêt du projet d'autoroute A 45. Nous rencontrons dans l'ensemble de ce territoire de nombreux problèmes de mobilités et c'est pourquoi je vous invite à venir sur place.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Fugit](#)

Circonscription : Rhône (11^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1306

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 février 2021](#)

Réponse publiée le : 3 mars 2021, page 2086

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [23 février 2021](#)