

# Contribution d'acteur



Gérées par des chefs d'entreprise, les 13 Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) et la Chambre régionale (CCIR) d'Auvergne-Rhône-Alpes forment un réseau d'établissements publics de proximité au service des entreprises et du développement économique des territoires.

Elles regroupent près de 500 élus et 1700 collaborateurs mobilisés pour accompagner – à tous les stades de leur développement, de leur création à leur transmission – 400 000 entreprises de l'industrie, du commerce et des services.

Une autre mission fondamentale des CCI est de représenter les entreprises et de défendre l'intérêt général des acteurs économiques.

**CONTACT :**

CCIR Auvergne-Rhône-Alpes  
32, quai Perrache - CS 100015  
69286 Lyon Cedex 02  
Tél : 04 72 11 43 43  
ccir@auvergne-rhone-alpes.cci.fr  
www.auvergne-rhone-alpes.cci.fr

## Chambres de Commerce et d'Industrie d'Auvergne-Rhône-Alpes

### Mise à 2x3 voies de A46 Sud et aménagement du nœud de Manissieux : une réalisation indispensable et urgente

Dans le cadre de la concertation publique sur la mise à 2x3 voies de A46 Sud et l'aménagement du nœud de Manissieux (au croisement de A46 avec A43), les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes souhaitent apporter leur soutien total à ce projet.

C'est le cas, en premier lieu, de la CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne sur le territoire de laquelle se situe A46.

C'est le cas également de la CCI Nord Isère, dont le territoire est très dépendant du bon fonctionnement de A46.

Mais c'est aussi le cas de toutes les CCI d'Auvergne-Rhône-Alpes, regroupées au sein de la CCIR, compte-tenu du rôle essentiel que joue A46 dans le fonctionnement global du réseau autoroutier et du système de transport de l'aire métropolitaine lyonnaise (un espace, il faut le rappeler, de 3,6 millions d'habitants et de près d'1,5 million d'emplois, en fort développement) et, bien au-delà, de toute la région Auvergne-Rhône-Alpes et du grand quart Sud-Est de la France.

Ce projet est évoqué depuis de très nombreuses années. Pour les acteurs économiques, sa réalisation n'a que trop tardé. D'un projet d'avenir pour anticiper le développement du territoire, il est devenu une nécessité urgente pour répondre aux importants problèmes de congestion et de sécurité rencontrés, et dont souffrent à la fois les entreprises et nos concitoyens.

Le développement durable de l'aire métropolitaine lyonnaise et d'Auvergne-Rhône-Alpes nécessite la conduite d'une ambitieuse politique de transport, reposant sur l'amélioration coordonnée de tous les modes de transport. Ce projet "A46" ne répond pas à lui seul à cette exigence, loin s'en faut, mais il est un élément de réponse indispensable.

## Un projet situé au cœur d'un pôle économique majeur, en forte croissance

L'A46 est l'axe majeur de circulation d'un territoire extrêmement dynamique sur le plan démographique et sur le plan économique.

Le Grand Est Lyonnais accueille des équipements de rangs national et international (aéroport de St Exupéry, gare TGV, Eurexpo, le premier parc français d'expositions après Paris, Groupama Stadium). L'A46 dessert d'importantes zones industrielles et commerciales de l'Est Lyonnais. Près de 40 % des emplois industriels, du transport et du commerce de gros du Rhône sont localisés dans les ZI de l'Est Lyonnais.

Le Grand Est Lyonnais de Vaulx-en-Velin à Ternay (territoires de la CCEL, CCPO, Vienne-Condrieu, Bron, Chassieu, Corbas, Décines, Feyzin, Jonage, Meyzieu, Mions, Pierre-Bénite, Saint-Fons, Saint-Priest, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Villeurbanne) totalise 307 000 emplois et ce territoire a gagné en 10 ans (2008/2018) 22 000 emplois, soit une hausse de + 7,7 %.

Les communes directement desservies par A46 Sud, via ses 7 échangeurs, ont un développement particulièrement marqué, avec de nombreuses créations et implantations d'entreprises nouvelles. Saint-Priest accueille la 2<sup>nd</sup> ZI de France, la ZI Mi-Plaine (300 ha - 22 000 emplois - 1200 entreprises).

Ce développement est appelé à se poursuivre, avec des projets d'envergure comme l'implantation prévue d'Amazon à proximité de l'aéroport. L'organisation globale de la grande région lyonnaise fait qu'une part essentielle des disponibilités foncières pour accueillir de nouvelles entreprises se situe à l'Est de Lyon, avec notamment un site stratégique inscrit comme d'intérêt métropolitain au SCOT de l'agglomération : Porte du Dauphiné.

La situation est tout à fait comparable dans le Nord Isère voisin. Ce territoire connaît une forte croissance démographique et économique qui est appelée à se poursuivre dans le futur et générera de nouveaux flux sur le secteur. On peut ainsi relever que la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) « Saint-Exupéry » prévoit la création de plusieurs centaines d'hectares de foncier à usage économique dans le Nord Isère (création de Chesnes 2, en extension directe au nord de la zone du parc d'activité de Chesnes, qui est d'ores-et-déjà une des plus grandes plates-formes logistiques et industrielles de France).

Le dynamisme démographique et économique des territoires proches de A46 Sud est bien pointé par le dossier de consultation ; c'est un point clef du Débat.

## Une infrastructure saturée, une situation très préjudiciable à l'économie

Ce dynamisme génère d'importants trafics, tant pour le fret que pour les déplacements de personnes. Ces flux ont des origines-destinations très diverses ; il s'agit à la fois d'échanges internes aux territoires en proximité de l'infrastructure, d'échanges avec le centre de l'agglomération lyonnaise, d'échanges avec des pôles d'activités ou urbains voisins (Bourgoin-Jallieu, Vienne, Plaine de l'Ain...), régionaux (Saint-Etienne, Grenoble et les agglomérations alpines, Valence...) ou plus lointains (Marseille, Paris...).

A cela s'ajoutent de très importants flux de transit, pour les voitures, notamment pendant les période de « grandes migrations » liées aux vacances scolaires, et pour les poids lourds qui représentent une forte part du trafic (24 %).

La cohabitation de ces différents types de trafics, sur une infrastructure non dimensionnée pour les accueillir tous, se traduit par des difficultés chroniques de circulation et d'engorgement, ainsi que le montrent clairement les chiffres du dossier de consultation : plus de 100 000 véhicules par jour sur la section la plus chargée, 200 000 véhicules/jour au nœud de Manissieux et une moyenne quotidienne de 5 heures de très fortes perturbations.

Une telle situation nuit bien évidemment au confort des usagers, mais également à la compétitivité des entreprises et à l'attractivité du territoire.

Les témoignages des entreprises à ce sujet sont très parlants, ainsi que l'a montré une enquête réalisée en 2019 par la CCI Lyon Métropole, en lien avec les clubs d'entreprises de l'Est Lyonnais, sur l'accessibilité des zones industrielles. 90 % des dirigeants d'entreprise ont déclaré rencontrer des difficultés d'accès et d'acheminement du personnel. Deux tiers des entreprises observent que les problèmes de transport ont des conséquences sur l'équilibre vie professionnelle / vie privée de leurs salariés. Un quart d'entre elles, pour beaucoup des entreprises très dynamiques, envisagent comme solution un déménagement ou une réduction d'activité sur leur site actuel.

Les entreprises sont pénalisées au quotidien par le temps perdu dans les bouchons. Mais elles souffrent également beaucoup de la désorganisation de leurs activités lors des accidents et dysfonctionnements particuliers, voire aux blocages, qui affectent régulièrement A46 (et qui par définition sont imprévisibles).

Beaucoup de chefs d'entreprise se heurtent à de fortes difficultés de recrutement. Ils témoignent que ces difficultés s'expliquent ou sont exacerbées par l'insuffisante qualité de la desserte, qui décourage de potentiels salariés.

Phénomène lié, les entreprises souffrent de taux de turnover et d'absentéisme importants. Ces difficultés de recrutement tendent à devenir chroniques et à s'accroître. Elles ne sont pas propres à l'Est lyonnais et au Nord Isère mais sont particulièrement fortes dans ces territoires. C'est là une problématique majeure sur laquelle les CCI souhaitent attirer l'attention.

## Les effets positifs du projet

Les dynamiques futures de la mobilité conduiront à de nouvelles dégradations de la circulation sur A46 si de nouvelles capacités routières ne sont pas créées. L'élargissement de A46 Sud répond à cette nécessité. Il peut être réalisé rapidement ; il aidera à fluidifier la circulation et à limiter les impacts de la congestion sur l'activité économique. Il apportera une « bouffée d'oxygène » à tout le système de transport régional.

L'ensemble du pôle métropolitain du Nord Isère et le Grand Est lyonnais pourront ainsi bénéficier de conditions de circulation acceptables pour permettre aux entreprises en place de se développer et pour attirer - tel que prévu - de nouveaux investisseurs, au bénéfice de ces territoires mais, plus généralement, au bénéfice de l'économie régionale.

En améliorant et en fiabilisant les temps de parcours, ce projet aidera à limiter les problèmes de recrutement. Il permettra notamment aux entreprises de l'Est lyonnais et du Nord Isère de recruter du personnel « à plus longue distance » et donc à de nombreuses personnes de la région d'accéder à un emploi.

Point essentiel, l'élargissement et la modernisation de A46 Sud apporteront un plus en matière de sécurité des usagers et permettront de limiter les conséquences d'un accident, en améliorant notamment l'accès des véhicules de secours.

Pour que l'élargissement de A46 Sud apporte tous ses effets, il doit nécessairement être conjugué à l'aménagement de ses deux extrémités, aux points de connexion avec le réseau autoroutier régional ; c'est-à-dire le nœud de Manissieux, qui fait partie du Débat, mais également le nœud de Ternay. C'est là un point capital. Les CCI formulent le vœu que les réflexions de l'Etat - auxquelles elles ont contribué - sur la gestion du nœud de Ternay (et des voiries secondaires proches) aboutissent à des décisions d'aménagement concomitantes au projet « A46 Sud et nœud de Manissieux ».

## Un projet relativement aisé à réaliser rapidement

De manière générale, la réalisation de nouvelles grandes infrastructures de transport - routières ou autres - même si elle est perçue comme indispensable, se heurte aujourd'hui à d'importantes difficultés : mobilisation des financements nécessaires, détermination d'un tracé et acquisition du foncier nécessaire, prise en compte légitime des contraintes environnementales et des intérêts et points de vue des Collectivités et riverains concernés par le tracé... etc.

Auvergne-Rhône-Alpes, et notamment l'aire urbaine de Lyon, connaissent ainsi de nombreux dossiers d'infrastructures particulièrement complexes (contournements autoroutier et ferroviaire de Lyon, nouvelle liaison autoroutière Saint-Etienne-Lyon, accès au tunnel de base de la Transalpine...) qui conduisent à des délais de décision et de réalisation extrêmement longs, voire dans certains cas, comme pour A45, à des remises en cause de décisions passées.

Tout en mesurant la difficulté pour les Pouvoirs Publics à mener à bien ces dossiers, les acteurs économiques regrettent ces situations.

Sans vouloir minimiser ses contraintes de réalisation dans un environnement relativement urbanisé, il est à observer que le dossier « A46 Sud » pose beaucoup moins de problèmes que d'autres projets, ce qui doit faciliter une prise de décision et une réalisation rapides.

Il ne s'agit pas en effet d'une infrastructure nouvelle et l'emprise foncière nécessaire à sa réalisation est d'ores et déjà réservée.

De plus, son financement de 250 M d'€ HT sera pris en charge par le concessionnaire de l'autoroute et n'aura pas d'impacts sur les budgets publics et sur les usagers.

Enfin, si les interrogations concernant les nuisances générées par le chantier et la future infrastructure sont légitimes et doivent être traitées avec attention, les CCI tiennent à souligner, ainsi qu'en témoignent les professionnels des travaux publics, qu'une telle réalisation peut être conduite aujourd'hui en limitant fortement les nuisances, et même en apportant des innovations utiles sur le plan environnemental (récupération d'énergie, traitement des eaux, acoustique...). D'autre part, l'amélioration des conditions de circulation et la réduction des bouchons pourront générer différents gains environnementaux (réduction des consommations unitaires des véhicules et des émissions de polluants qui devraient de toute façon nettement se réduire à l'avenir, compte tenu de l'évolution programmée des motorisations).

## Une nécessité pour l'avenir, un grand contournement Est de Lyon

Pour les acteurs économiques, l'élargissement à 2x3 voies de A46 Sud - et l'aménagement conjugué des nœuds de Manissieux et Ternay – se justifie par le seul développement démographique et économique des territoires desservis directement par l'axe.

Mais, comme le montre bien le dossier de concertation, cette infrastructure accueille d'importants flux de transit nationaux et européens, tant pour les poids lourds que pour les véhicules légers. Ces flux, même si on développe fortement d'autres modes de transport comme le fret ferroviaire et fluvial, sont amenés à augmenter à l'avenir, ne serait-ce qu'en raison du déclassement de A6-A7 – devenue M6-M7 - et de sa requalification progressive en boulevard urbain dans le centre de l'agglomération lyonnaise.

Même si elle a été présentée à l'origine comme un itinéraire de contournement de Lyon, A46 a essentiellement comme vocation d'être l'axe structurant d'un pôle économique majeur de la région. Elle ne peut pas à terme assurer en même temps une fonction d'écoulement du grand transit. Il est donc indispensable qu'un véritable itinéraire de transit soit réalisé. Tout indique, compte tenu des décisions passées et du réseau autoroutier actuel, qu'il doit être réalisé plus à l'Est de A46, grâce à un prolongement de A432 vers le Sud. Les études nécessaires à sa réalisation doivent être engagées sans délais.

## Déployer une politique de mobilité multimodale ambitieuse

Le soutien des acteurs économiques à l'élargissement de A46 Sud et à la réalisation d'un grand contournement autoroutier de la région lyonnaise ne signifie en aucun cas un parti pris tout routier. Les CCI appellent de leur vœux la conduite d'une politique des mobilités ambitieuse s'appuyant sur le développement coordonné de l'ensemble des modes de transport, seul moyen de répondre au déficit global actuel en termes de qualité des services de transport qui freine le dynamisme économique de la région.

Comme les CCI ont eu l'occasion de le souligner à de nombreuses reprises (cf. [Le Livre Blanc des Mobilités de la CCI Lyon Métropole](#), disponible sur le site de la CCI, ou [la contribution des CCI aux Assises de la Mobilité](#), disponible sur le site de la CCIR), le monde économique exprime une attente forte en matière de services et d'infrastructures de transport, tous modes confondus. On peut citer entre autres : le développement des TER et la constitution d'un

réseau express de type RER au niveau de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne, la redynamisation du fret ferroviaire, la réalisation du CFAL et de la liaison transalpine, le nécessaire accroissement du trafic fluvial (pour lequel les CCI, à l'image de la CCI Nord Isère gestionnaire du port de Vienne-Sud Salaise/Sablons, sont particulièrement investies), l'extension des réseaux de transports collectifs urbains... etc. Sur ce dernier point, il est à noter que les témoignages des chefs d'entreprise rejoignent les nombreuses observations des Elus et habitants faites pendant le Débat pour regretter la faiblesse de l'offre en transports collectifs proposée aux territoires riverains de A46 Sud, Est Lyonnais et Nord Isère.

Il faut tirer parti des qualités propres à chaque mode de transport, en utilisant au mieux, dans une logique de développement durable, les opportunités offertes par les nouvelles technologies et en portant une attention toute particulière aux pôles d'interconnexion entre modes de transport (gares, ports, aéroports, stations de métro ou de tramway « en bout de ligne »...).

Il convient néanmoins d'être conscient que le transport routier, tant pour le fret que pour les déplacements de personnes, restera le mode majoritaire de déplacements, hors hypers-centres urbains. On peut relever que, sur la seule zone d'emploi de Lyon, 66 % des près de 800 000 actifs travaillent aujourd'hui hors de leur commune de résidence et que 60 % d'entre eux utilisent la voiture pour aller travailler.

## CONCLUSION

Pour les responsables économiques, l'élargissement de A46 Sud et l'aménagement concomitant du nœud de Manissieux est une solution rapide, efficace, finançable et d'un moindre impact environnemental, pour répondre à la nécessité d'améliorer les déplacements dans l'Est Lyonnais, le Nord Isère et, au-delà, dans toute la région.

Ce projet devra s'accompagner d'une politique de promotion ambitieuse de tous les modes de transport et devra être relayé rapidement par l'aménagement du nœud de Ternay et la réalisation d'un grand contournement Est de Lyon pour le trafic de transit.

Beaucoup trop de temps a déjà été perdu. Dans le numéro 12 de sa publication « Interconnexions » de septembre 1991, il y a 30 ans, la CCIR Rhône-Alpes observait que « le prochain contournement Est de Lyon (l'A46) aurait dû être dès l'origine conçu à 2x3 voies et qu'un grand itinéraire de transit à l'Est ou à l'Ouest de Lyon reste à construire »...