

## CONSEIL MUNICIPAL DU 27 SEPTEMBRE 2021

**L'an deux mille vingt et un, le vingt-sept septembre, le Conseil municipal de la Commune, légalement convoqué le vingt et un septembre, s'est réuni en séance publique à la Salle du Conseil municipal.**

**Président : Monsieur Daniel VALERO, Maire.**

Sur les 33 conseillers municipaux en exercice, à l'ouverture de la séance étaient :

<b>PRÉSENTS (24)</b>	<b>M. VALÉRO - MME BRUN - M. MATHON - MME VENDITTI - MME CALLAMARD MME LIATARD - M. LAVIÉVILLE - MME JURKIEWIEZ - M. CHAMPEAU - MME FARINE - M. PICOT - MME GIROUD - M. BOURDET - MME ULLOA - MME RIEHL - MME RECORBET - MME DAUDÉ - M. LAMOTHE - MME CATTIER - M. DENIS-LUTARD - MME BORG - MME NOTIN - M. BICHAUT - MME BERGAME</b>
<b>ABSENTS EXCUSÉS (9)</b>	<b>M. COLLET M. BADIN MME DELIANCE M. HAILLANT M. MECHERI M. PLANCKAERT M. SORRENTI M. VILCOT M. HARBONNIER</b>
<b>POUVOIRS (7)</b>	<b>M. BADIN donne pouvoir à MME JURKIEWIEZ M. COLLET donne pouvoir à M. VALERO MME DELIANCE donne pouvoir à MR MATHON M. PLANCKAERT donne pouvoir à MME VENDITTI M. SORRENTI donne pouvoir à MME CALLAMARD M. VILCOT donne pouvoir à M. LAVIEVILLE M. HARBONNIER donne pouvoir à MME BERGAME</b>

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 33

Nombre de présents : 24

Nombre de votants : 31

Secrétaire de séance : Monsieur Hervé CHAMPEAU a été désigné à l'unanimité pour remplir les fonctions de secrétaire.

Le maire certifie que la convocation du Conseil a été faite le 21 septembre 2021.

## EXÉCUTIF

### **2021.06.01 Débat Public sur le projet de mise à 2x3 voies de l'A46 Sud et d'aménagement du nœud de Manissieux / Contribution de la commune de Genas**

(Rapporteur : Daniel VALÉRO)

Nomenclature : 9.4.2 Vœux et motions

L'État, par décret n°2015-1045 du 21 août 2015 relatif au Plan de Relance Autoroutier, a confié à ASF (Autoroutes du Sud de la France), concessionnaire de l'infrastructure, les études d'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A46 Sud.

Le projet, dont les objectifs visent à fluidifier et sécuriser la circulation sur cet itinéraire majeur pour l'Est lyonnais, consiste en :

- L'élargissement à 2x3 voies et la modernisation de la section courante.
- L'aménagement du nœud de Manissieux avec trois variantes à l'étude, à travers la création d'un « shunt » pour relier plus facilement l'A43 et l'A46.
- La mise à niveau de la jonction A7/A46 Sud avec l'adaptation des bretelles existantes et l'amélioration de la lisibilité.

ASF a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin d'organiser une concertation.

À plusieurs reprises, et notamment dans le cadre d'un échange avec les Garants de la CNDP le 2 février 2021, la CCEL a exprimé une position défavorable sur ce projet. Ce dernier n'apportant pas une réelle solution à la congestion des axes routiers de l'Est Lyonnais. Il ne saurait se substituer à un indispensable contournement Est, prolongeant l'A432 au Sud de Vienne.

En effet, l'A46 Sud, dite « Rcade des villages », a été à l'origine conçue comme une voie de circulation essentiellement locale, assurant, entre autres, la desserte des communes et des polarités de l'Est Lyonnais. Au fil des années, cet axe d'une longueur de 21 km a assumé des fonctions de desserte à d'autres échelles. Il permet ainsi le passage des grands itinéraires de transit nationaux et internationaux, reliant le nord-est de la France et de l'Europe, à la vallée du Rhône et plus loin la péninsule ibérique et l'Italie.

L'accroissement du trafic sur l'A46 Sud a abouti à la saturation de cette infrastructure, qui a engendré de nombreuses situations accidentogènes ainsi que des nuisances environnementales et sonores devenues insupportables pour les habitants du territoire. Face à la poursuite de l'augmentation de la circulation, les améliorations envisagées par ASF demeurent largement insuffisantes et ne constituent pas des réponses satisfaisantes.

Ainsi :

- Le déclassement, opéré en 2016, des sections des autoroutes A6 et A7 traversant l'agglomération lyonnaise impacte indéniablement le territoire de la CCEL et le cadre de vie de ses habitants, par les reports de trafic sur l'Est Lyonnais ; ces derniers étant évalués à 15 000 véhicules supplémentaires par jour. Ces perspectives ont été confirmées dès 2018 par une cartographie, diffusée par les services de l'Etat et intitulée « Orientation du trafic de transit : principes des axes à favoriser et à dissuader ».
- Avec l'abandon du projet de l'Anneau des Sciences et la mise en sommeil du prolongement de l'A48 jusqu'à l'A42, certaines solutions permettant de diminuer le trafic sur l'A46 Sud ne sont plus envisagées.
- L'interdiction de circulation des poids lourds sous le tunnel de Fourvière a généré le report du trafic des camions sur la Rocade qui traverse les communes de l'Est Lyonnais impactant considérablement les émissions de CO<sub>2</sub> sur cette partie de l'agglomération.
- La CCEL constitue à l'échelle de l'agglomération, voire au-delà, le seul espace offrant des potentiels fonciers significatifs, notamment pour les enjeux de développement économique.

Le bureau d'études TKK, mobilisé par la CNDP pour effectuer une expertise indépendante sur la modélisation de trafic, a souligné en juin 2021 l'intérêt de réaliser un grand contournement Est de l'agglomération, défendu par la CCEL, via l'A432 jusqu'au Sud de Vienne. Cette perspective pourrait en effet soulager l'A46 de 20 000 à 40 000 véhicules par jour.

Enfin, il est utile de rappeler que de toutes les communes de la CCEL, Genas est certainement la plus impactée par l'évolution de l'A46 qui se prolonge au nord du nœud de Manissieux par la N346 ou « Rocade Est ».

Ainsi la Rocade Est constitue la limite territoriale ouest de Genas sur 3 km et comprend son principal accès vers la Métropole avec la sortie 8 au niveau de Chassieu. Cette rocade dessert également la ZI Mi-Plaine, véritable poumon économique de l'agglomération.

Si actuellement la Rocade Est dispose des mêmes aménagements que l'A46 au sud avec 2 x 2 voies, dès lors que les aménagements futurs de 2 x 3 voies seront réalisées, cela augmentera inévitablement la concentration de flux de véhicules sur le segment au droit de Genas qui conservera la même typologie qu'auparavant. Les flux de circulation - dont on nous dit qu'ils seront fluidifiés par ce projet d'aménagements entre le nœud de Manissieux et celui de Ternay - ne manqueront pas, pour autant, de reporter les difficultés de circulation à partir de ces derniers et au-delà, alors que ces mêmes nœuds sont déjà largement saturés aux heures de pointes.

Nous pourrions encore évoquer la question des flux de circulation supplémentaires générés par le Grand Stade plus au nord qui n'ont pas encore été tout à fait résolus et qui saturent déjà la Rocade Est lors des grandes manifestations.

Plutôt que d'engager une réflexion localisée et court termiste sur un réseau existant saturé, une analyse systémique et globale semble plus pertinente pour répondre harmonieusement à une problématique dépassant largement l'échelle de l'agglomération et ainsi optimiser son fonctionnement au niveau national et international.

À l'image des réseaux de fluide, le réseau viaire doit s'appréhender comme un ensemble dans lequel chaque segment interagit en juste proportion et en cohérence avec les autres. Dans cette logique, la ville de Genas doit plus que jamais continuer à servir de porte d'entrée ouest de la CCEL et poursuivre son rôle de polarité urbaine à proximité du cœur de l'agglomération, sans réduire sa qualité de vie pour autant.

Dans la continuité de cette politique de développement de la Plaine de l'Est Lyonnais, il est curieux de constater que l'effort semble être fait en direction d'un accroissement de la circulation routière sur les axes existants alors que, plus que jamais, l'essor des transports en commun sur notre territoire est appelé de nos vœux et constituerait un levier puissant pour compenser et équilibrer l'usage de la voiture, encore prépondérant de nos jours.

Le Conseil municipal, après avoir discuté, délibéré et voté à l'unanimité :

**✚ ADOPTE l'avis, comme énoncé précédemment, relatif à la contribution de la CCEL au Débat Public sur le projet de mise à 2x3 voies de l'A46 Sud et d'aménagement du nœud de Manissieux**

## EXÉCUTIF

### PROJET DE DÉLIBÉRATION

#### 2021.06.01 Débat Public sur le projet de mise à 2x3 voies de l'A46 Sud et d'aménagement du nœud de Manissieux / Contribution de la commune de Genas

(Rapporteur : Daniel VALÉRO)

Nomenclature : 9.4.2 Vœux et motions

L'État, par décret n°2015-1045 du 21 août 2015 relatif au Plan de Relance Autoroutier, a confié à ASF (Autoroutes du Sud de la France), concessionnaire de l'infrastructure, les études d'élargissement à 2×3 voies de l'autoroute A46 Sud.

Le projet, dont les objectifs visent à fluidifier et sécuriser la circulation sur cet itinéraire majeur pour l'Est lyonnais, consiste en :

- L'élargissement à 2×3 voies et la modernisation de la section courante.
- L'aménagement du nœud de Manissieux avec trois variantes à l'étude, à travers la création d'un « shunt » pour relier plus facilement l'A43 et l'A46.
- La mise à niveau de la jonction A7/A46 Sud avec l'adaptation des bretelles existantes et l'amélioration de la lisibilité.

ASF a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) afin d'organiser une concertation.

À plusieurs reprises, et notamment dans le cadre d'un échange avec les Garants de la CNDP le 2 février 2021, la CCEL a exprimé une position défavorable sur ce projet. Ce dernier n'apportant pas une réelle solution à la congestion des axes routiers de l'Est Lyonnais. Il ne saurait se substituer à un indispensable contournement Est, prolongeant l'A432 au Sud de Vienne.

En effet, l'A46 Sud, dite « Rocade des villages », a été à l'origine conçue comme une voie de circulation essentiellement locale, assurant, entre autres, la desserte des communes et des polarités de l'Est Lyonnais. Au fil des années, cet axe d'une longueur de 21 km a assumé des fonctions de desserte à d'autres échelles. Il permet ainsi le passage des grands itinéraires de transit nationaux et internationaux, reliant le nord-est de la France et de l'Europe, à la vallée du Rhône et plus loin la péninsule ibérique et l'Italie.

L'accroissement du trafic sur l'A46 Sud a abouti à la saturation de cette infrastructure, qui a engendré de nombreuses situations accidentogènes ainsi que des nuisances environnementales et sonores devenues insupportables pour les habitants du territoire. Face à la poursuite de l'augmentation de la circulation, les améliorations envisagées par ASF demeurent largement insuffisantes et ne constituent pas des réponses satisfaisantes.

Ainsi :

- Le déclassement, opéré en 2016, des sections des autoroutes A6 et A7 traversant l'agglomération lyonnaise impacte indéniablement le territoire de la CCEL et le cadre de vie de ses habitants, par les reports de trafic sur l'Est Lyonnais ; ces derniers étant évalués à 15 000 véhicules supplémentaires par jour. Ces perspectives ont été confirmées dès 2018 par une cartographie, diffusée par les services de l'Etat et intitulée « Orientation du trafic de transit : principes des axes à favoriser et à dissuader ».
- Avec l'abandon du projet de l'Anneau des Sciences et la mise en sommeil du prolongement de l'A48 jusqu'à l'A42, certaines solutions permettant de diminuer le trafic sur l'A46 Sud ne sont plus envisagées.
- L'interdiction de circulation des poids lourds sous le tunnel de Fourvière a généré le report du trafic des camions sur la Rocade qui traverse les communes de l'Est Lyonnais impactant considérablement les émissions de CO<sub>2</sub> sur cette partie de l'agglomération.
- La CCEL constitue à l'échelle de l'agglomération, voire au-delà, le seul espace offrant des potentiels fonciers significatifs, notamment pour les enjeux de développement économique.

Le bureau d'études TKK, mobilisé par la CNDP pour effectuer une expertise indépendante sur la modélisation de trafic, a souligné en juin 2021 l'intérêt de réaliser un grand contournement Est de l'agglomération, défendu par la CCEL, via l'A432 jusqu'au Sud de Vienne. Cette perspective pourrait en effet soulager l'A46 de 20 000 à 40 000 véhicules par jour.

Enfin, il est utile de rappeler que de toutes les communes de la CCEL, Genas est certainement la plus impactée par l'évolution de l'A46 qui se prolonge au nord du nœud de Manissieux par la N346 ou « Rocade Est ».

Ainsi la Rocade Est constitue la limite territoriale ouest de Genas sur 3 km et comprend son principal accès vers la Métropole avec la sortie 8 au niveau de Chassieu. Cette rocade dessert également la ZI Mi-Plaine, véritable poumon économique de l'agglomération.

Si actuellement la Rocade Est dispose des mêmes aménagements que l'A46 au sud avec 2 x 2 voies, dès lors que les aménagements futurs de 2 x 3 voies seront réalisées, cela augmentera inévitablement la concentration de flux de véhicules sur le segment au droit de Genas qui conservera la même typologie qu'auparavant. Les flux de circulation - dont on nous dit qu'ils seront fluidifiés par ce projet d'aménagements entre le nœud de Manissieux et celui de Ternay - ne manqueront pas, pour autant, de reporter les difficultés de circulation à partir de ces derniers et au-delà, alors que ces mêmes nœuds sont déjà largement saturés aux heures de pointes.

Nous pourrions encore évoquer la question des flux de circulation supplémentaires générés par le Grand Stade plus au nord qui n'ont pas encore été tout à fait résolus et qui saturent déjà la Rocade Est lors des grandes manifestations.

Plutôt que d'engager une réflexion localisée et court termiste sur un réseau existant saturé, une analyse systémique et globale semble plus pertinente pour répondre harmonieusement à une problématique dépassant largement l'échelle de l'agglomération et ainsi optimiser son fonctionnement au niveau national et international.

À l'image des réseaux de fluide, le réseau viaire doit s'appréhender comme un ensemble dans lequel chaque segment interagit en juste proportion et en cohérence avec les autres. Dans cette logique, la ville de Genas doit plus que jamais continuer à servir de porte d'entrée ouest de la CCEL et poursuivre son rôle de polarité urbaine à proximité du cœur de l'agglomération, sans réduire sa qualité de vie pour autant.

Dans la continuité de cette politique de développement de la Plaine de l'Est Lyonnais, il est curieux de constater que l'effort semble être fait en direction d'un accroissement de la circulation routière sur les axes existants alors que, plus que jamais, l'essor des transports en commun sur notre territoire est appelé de nos vœux et constituerait un levier puissant pour compenser et équilibrer l'usage de la voiture, encore prépondérant de nos jours.

**Il sera proposé au Conseil municipal :**

- ✚ D'ADOPTER l'avis, comme énoncé précédemment, relatif à la contribution de la CCEL au Débat Public sur le projet de mise à 2x3 voies de l'A46 Sud et d'aménagement du nœud de Manissieux**