



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

A 6

Question orale n° 1569

Texte de la question

M. Erwann Binet interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les conditions du déclassement des autoroutes A6 et A7 dans les secteurs urbains de la métropole et de la ville de Lyon. Un accord de principe a été adressé le 3 mai 2016 au président de la métropole de Lyon en vue de ce déclassement, dont l'objectif est de détourner, de la traversée de Lyon, 15 % du trafic. Ce trafic devra se déporter sur d'autres voiries, notamment au Sud et à l'Est de la région urbaine de Lyon, au-delà du territoire métropolitain et du département du Rhône. Ces territoires subissent déjà la saturation de leur propre réseau routier et s'inquiètent légitimement de projets de nouvelles infrastructures sur leur sol, annoncées par la métropole. Un groupe de travail s'est réuni en juin 2016 sous la présidence du préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes afin de déterminer les modalités et le calendrier du déclassement partiel des autoroutes A6 et A7. Il souhaiterait connaître les conclusions de ce groupe de travail.

Texte de la réponse

DÉCLASSEMENT PARTIEL DES AUTOROUTES A6 ET A7

M. le président. La parole est à M. Erwann Binet, pour exposer sa question, n° 1569, relative au déclassement partiel des autoroutes A6 et A7.

M. Erwann Binet. Madame la secrétaire d'État chargée de la biodiversité, je souhaite vous interroger sur le projet de déclassement des autoroutes A6 et A7 dans leur portion traversant la métropole lyonnaise. Ce projet doit faire l'objet d'un arrêté ministériel imminent.

Ce déclassement, demandé depuis longtemps par la métropole de Lyon, est légitime. En effet, 85 % des quelque 115 000 véhicules qui circulent sur cette voie relèvent du trafic local, et les 15 % de trafic de transit, qui représentent environ 16 000 véhicules par jour, n'ont objectivement rien à y faire.

Les territoires situés en périphérie de la région urbaine de Lyon, singulièrement dans mon département, l'Isère, mais aussi dans l'Ain, n'ont pas été consultés sur ce projet de déclassement. Ils s'inquiètent légitimement du report de ce trafic sur leurs voiries, elles-mêmes déjà largement saturées. Ils sont d'autant plus inquiets que la métropole annonce elle-même des projets de nouvelles infrastructures routières en dehors de son périmètre. Outre la méthode quelque peu cavalière, on s'interroge sur l'opportunité d'un grand contournement de Lyon – c'est de cela que nous parlons – destiné à accueillir seulement 15 % du trafic de transit, soit 16 000 véhicules par jour. Le prolongement de l'A432 est envisagé depuis très longtemps, mais on sait pertinemment qu'il est totalement infaisable, tant en termes financiers que techniques. Il est évidemment disproportionné au regard des 16 000 véhicules qu'il aurait vocation à accueillir.

La France périphérique est inquiète à plus d'un titre. À Lyon comme ailleurs, il n'est pas acceptable que des

initiatives métropolitaines dont les conséquences débordent largement les limites administratives ne fassent pas l'objet de concertations à l'échelle adéquate. Nous parlons aujourd'hui de transports, mais je pourrais multiplier les exemples.

Madame la secrétaire d'État, je souhaite connaître à la fois le calendrier de ce déclassement, les études que l'État mène pour son accompagnement, et surtout les mesures que vous allez prendre pour faire en sorte que les collectivités voisines de la métropole lyonnaise soient étroitement associées à ce projet.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Barbara Pompili, secrétaire d'État chargée de la biodiversité. Monsieur le député, je vous prie de bien vouloir excuser Alain Vidalies, qui souhaitait vous répondre mais m'a chargée de le faire à sa place.

Le secrétaire d'État aux transports est pleinement conscient des motivations qui ont conduit la métropole de Lyon à demander le déclassement d'une partie des autoroutes A6 et A7 afin de disposer de perspectives pour leur requalification en traversée de Lyon.

Après l'accord de principe donné au président de la métropole de Lyon par courrier en date du 3 mai 2016, un groupe de travail a été mis en place, sous l'égide du préfet de région, afin de déterminer les modalités de mise en œuvre et les conditions de ce déclassement. Ce dernier portera sur les portions comprises entre Limonest, au nord, et Pierre-Bénite, au sud. Le décret de déclassement sera pris d'ici la fin de l'année. Ensuite, après délibération de la métropole à la fin du mois de janvier, un arrêté préfectoral actera le reclassement de ces portions dans le domaine public routier métropolitain. Alain Vidalies et le président de la métropole de Lyon se sont par ailleurs accordés sur une reprise effective de la gestion de cet itinéraire au 1er novembre 2017, de manière à ce qu'elle intervienne dans les meilleures conditions possibles.

Je souligne en revanche que la métropole de Lyon devra assumer la responsabilité et les conséquences des modifications envisagées sur l'itinéraire ainsi déclassé, en particulier dans le cas de son réaménagement en boulevard urbain.

Le secrétaire d'État chargé des transports et le président de la métropole de Lyon partagent le principe d'un aménagement progressif de l'axe. La métropole envisagerait dans un premier temps des aménagements ponctuels sans réduction significative de capacité, puis des mesures visant à marquer la perte du statut autoroutier, par exemple des aménagements urbains, des réductions de vitesse ou de largeur de voies. La reprise en profondeur de l'axe, avec une réduction progressive de la capacité en lien avec le développement des transports en commun et la mise en place d'aménagements sur le reste du réseau national, ne pourra être envisagée qu'à moyen terme.

En tout état de cause, le statut de route à grande circulation qui sera conféré à cet itinéraire lors de son intégration au domaine public routier métropolitain permettra à l'État de veiller à ce que les aménagements envisagés par la métropole soient appréciés au regard de la fluidité des circulations.

Afin de gérer de manière efficace le trafic de transit, le préfet de région mène actuellement, dans le cadre du contrat de plan État-région 2015-2020, une étude cofinancée par la métropole de Lyon sur les hypothèses de contournement autoroutier de Lyon. Cette étude, initiée au printemps 2016, va se poursuivre en lien avec les acteurs du territoire. Je vous invite bien sûr à y participer, monsieur le député.

M. le président. La parole est à M. Erwann Binet.

M. Erwann Binet. Merci, madame la secrétaire d'État, pour l'extrême précision de votre réponse. Je note qu'il a été indiqué que la métropole devrait assumer les conditions et les conséquences de ce déclassement – c'est une première chose ! J'insiste sur le fait qu'il est absolument nécessaire que les différents départements de cette région très particulière, qui s'enchevêtrent autour de l'agglomération lyonnaise, puissent tous être partie

prenante de cette réflexion.

Données clés

Auteur : [M. Erwann Binet](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1569

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [6 décembre 2016](#)

Réponse publiée au JO le : [14 décembre 2016](#), page 8608

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [6 décembre 2016](#)