

Pour une requalification immédiate des autoroutes A6 et A7

À l'heure où Lyon voit son réseau routier entièrement congestionné, la question d'une nouvelle infrastructure se pose. S'inscrit-elle dans une politique d'aménagement national, menée par l'État, ou local, qui serait ainsi à la charge du Grand Lyon ? Les deux projets ont été étudiés. Cependant, le Contournement Ouest Lyonnais (COL) envisagé depuis de nombreuses années par l'État n'est pas prêt de se réaliser. Le Grand Lyon propose quant à lui le tronçon ouest périphérique (TOP) afin de désengorger le centre-ville et de boucler le périphérique lyonnais par l'ouest. Il émet cependant une condition à ce contournement : la réalisation du COL par l'État. Le déclassement des autoroutes A6 et A7 n'est prévu qu'après la réalisation de ces deux contournements.

Doit-on attendre que les élus continuent de se renvoyer leur « contournement » à tour de rôle ? Ne peut-on pas plutôt s'attaquer directement au cœur du problème et transformer les autoroutes A6 et A7 en boulevard urbain immédiatement ? En effet, pourquoi garder cette plaie béante au cœur de la ville alors que le trafic de transit pourrait passer par l'est et que le trafic local pourrait circuler sur une route apaisée ? De plus, c'est maintenant que les quartiers de Confluence et de Gerland ont besoin d'être reliés afin de créer une dynamique tout en permettant aux Lyonnais de profiter des berges du Rhône. Remarquons qu'aucun obstacle juridique ou technique ne s'oppose au déclassement de ces autoroutes.

Une nécessité de requalifier les autoroutes A6 et A7

Un TOP improbable

Le débat s'organise aujourd'hui autour du projet de l'anneau des sciences, qui devrait offrir à Lyon le bouclage de son périphérique, et ainsi délester l'axe A6/A7 d'une partie de son trafic pour permettre la requalification. Si de telles intentions apparaissent louables et nécessaires, la question de la réalisation effective de cette infrastructure est cependant en suspens. Le coût de construction d'une infrastructure routière est colossal, *a fortiori* lorsque celle-ci est enterrée sur plusieurs kilomètres. Dans le contexte actuel de restrictions budgétaires que connaissent l'État et les collectivités, le financement de l'anneau des sciences (entre 2,1 et 2,5 milliards d'euros selon les scénarios) est un véritable point noir. D'autre part, le Grand Lyon a apposé à la réalisation du TOP une condition sine qua non : que l'État réalise préalablement un contournement de plus grande envergure destiné à capter le trafic de transit Nord/Sud. Ce projet de contournement est un véritable serpent de mer, dont l'issue est pour le moins incertaine. Que ce soit à l'est ou à l'ouest de l'agglomération, aucune décision n'a aujourd'hui été prise concernant ce projet. Puisque toutes les conditions ne sont pas réunies pour que le Grand Lyon mette le TOP sur les rails, il apparaît indispensable de ne pas attendre la réalisation de ce projet pour penser une requalification de l'axe A6/A7. La suppression de cette autoroute qui scinde littéralement Lyon en deux semble être une priorité actuelle, et ne doit souffrir d'aucun lien avec le projet TOP retardant la réflexion.

Enlever maintenant l'autoroute en ville : une nécessité

L'autoroute en ville n'est plus adaptée aux temps d'aujourd'hui

C'est en effet le résultat d'une politique menée dans les années 1960 par Louis Pradel avec un système autoroutier passant en son cœur. Mais le développement d'une grande agglomération telle que Lyon ne se fait plus autour de la voiture. Il faut ainsi réparer les erreurs du passé en menant une politique de mobilité durable et innovante avec le développement de modes de transport alternatifs. La requalification encouragera l'utilisation des transports en commun et des

modes « doux » avec des aménagements spécifiques pour ce type d'usagers tout en permettant la reconquête urbaine des quartiers, Perrache en tête.

Une autoroute congestionnée, source de nuisances multiples

Aujourd'hui, l'axe A6/A7 est congestionné, déversant chaque jour un flot de 115 000 véhicules au cœur de la ville. Cet axe mélange de plus tous types de trafics et génère des nuisances considérables qui ne sont plus acceptables par les Lyonnais :

- la congestion quasi-permanente qui représente un frein au développement économique tout en perturbant les transports en commun ;
- le bruit : l'autoroute traversant de nombreux quartiers denses habités ;
- la pollution : l'axe A6/A7 est un des axes les plus pollués avec le périphérique.

La requalification devrait ainsi induire une diminution sensible de l'intensité du trafic jusqu'à 50 000 véhicules pour un apaisement du centre-ville et l'amélioration de son cadre de vie.

La voiture n'a plus sa place en centre-ville aujourd'hui. Comment peut-on ainsi penser l'avenir de Lyon avec une autoroute traversant la ville du Nord au Sud, générant une multitude de nuisances ?

Confluence, Gerland : c'est maintenant que tout se joue.

Dans le cadre du projet de l'Anneau des Sciences, et sous réserve de la réalisation du TOP, c'est, dans le meilleur des cas, à partir de 2025 qu'interviendraient les travaux de requalification de l'axe A6/A7. Est-ce compatible avec le caractère actuel du développement des deux quartiers ?

Lier Confluence et Gerland

Présenté comme un quartier durable, Confluence est destinée à devenir la nouvelle vitrine de Lyon.

Une requalification sans délai est l'aménagement nécessaire pour mettre en valeur le potentiel du quartier de la Presqu'île de Lyon et en faire l'un des plus prisés de l'agglomération.

Aujourd'hui, il n'est pas acceptable qu'une autoroute coupe littéralement Lyon en deux. Le quartier de Gerland est lui aussi en pleine mutation et a besoin de nouvelles connexions solides avec le centre-ville afin d'assurer son développement.

Les berges du Rhône

Dans la logique des aménagements déjà effectués sur les bords de Saône et du Rhône, il est grand temps de reconquérir l'espace naturel qu'offrent les berges de la Presqu'île.

Ce projet permettra de profiter à nouveau de la présence apaisante du fleuve, tout en s'inscrivant dans le réseau bleu pour la protection et la mise en valeur du patrimoine le long des berges, et dans la trame verte en lien avec les principes du développement durable.

Rien ne s'oppose à une requalification immédiate

Administrativement

Toutes les routes sont hiérarchisées et de cette hiérarchie dépend leur régime juridique. Pour changer de statut, une autoroute doit être déclassée de son caractère national pour être classée dans le schéma de voirie communale.

Déclassement : acte administratif qui fait perdre à une route son caractère de voie publique et la soustrait au régime juridique auquel elle se trouvait intégrée.

Classement : acte administratif qui confère à une route son caractère de voie publique et la soumet au régime juridique du réseau auquel elle se trouve incorporée.

Comment faire ?

C'est dans le code de la voirie routière qu'il faut chercher. Les articles R 122-2 et L 122-5 permettent le déclassement d'une autoroute en voie départementale ou communale. Le Grand Lyon étant prêt à accepter la pleine propriété ainsi que la gestion de l'axe A6/A7, l'article R122-2 suffit. Après consultation par l'État du conseil municipal par une enquête publique ou par une consultation sur dossier établi par ses services compétents, le conseil municipal dispose de 5 mois pour donner son avis. L'avis étant favorable, un simple décret permettra de transformer l'autoroute en voie communale. Ainsi le déclassement pourrait être effectif moins d'un an après la prise de décision.

Et après ?

Une fois le décret prononcé, le Grand Lyon est le nouveau propriétaire de la voie. A ce titre il la renommera et pourra l'aménager en boulevard urbain.

Report de trafic sur le reste du réseau

La requalification de l'axe A6/A7 traversant le centre-ville de Lyon nécessite un report des trafics qu'il supporte vers les autres infrastructures de l'agglomération. L'axe accueille aujourd'hui 115 000 véhicules par jour, et pourrait supporter un trafic de 50 000 véhicules par jour en configuration boulevard urbain. La continuité d'itinéraire nécessaire au trafic de transit régional, national et international peut être assurée par l'infrastructure routière contournant l'agglomération lyonnaise par l'est. Les 20 000 véhicules passant sur l'A6 / A7 en transit peuvent se répartir sur l'A46 Nord, la rocade Est et l'A432, et l'A46 Sud. Selon le Grand Lyon, plus de 20% du trafic (plus de 20 000 véhicules par jour) pourraient être reporté sur les transports en commun. Une surcharge de 30 000 véhicules par jour est à attendre sur les réseaux de l'agglomération, dont le nouveau boulevard urbain. Mais c'est l'occasion de développer les transports en commun sur l'axe A6/A7 et ainsi détrôner la voiture qui représente 90% de ses échanges locaux.

Accompagner les changements de comportement des usagers

Un déclassement en l'absence de nouvelle infrastructure routière permettant la reprise des trafics supportés par l'A6 / A7 mènera à plus de congestion. Afin de réduire la part de l'automobile et de prioriser les modes doux, l'utilisation des transports en commun, et le covoiturage, il est nécessaire de transformer les infrastructures pour inciter les usagers à diminuer l'usage de la voiture. Ainsi développer l'offre de transports en commun sur cet axe détournera les usagers de la voiture. Là où le report modal est structurellement difficile, comme dans l'Ouest Lyonnais, des incitations fortes doivent être mises en place en faveur d'une diminution des déplacements en véhicule. Cela devra passer par un développement du covoiturage et le regroupement des fonctions urbaines, dans un but de diminution de « l'auto-solisme ».

Au vu du nombre important d'usagers empruntant l'axe A6 / A7 sur un tronçon court (une ou deux sorties, selon l'enquête RPM réalisée par le Grand Lyon), la requalification en boulevard urbain sera réalisée en plusieurs phases. Cela diminuera l'impact des travaux. Le chantier du tunnel de la Croix Rousse, accompagné de mesures compensatoires en transports en commun et d'une campagne de sensibilisation et d'information, a montré que l'infrastructure de l'agglomération pouvait absorber une surcharge en trafic. L'expérience a surtout montré que les usagers sont capables d'adapter leur itinéraire aux conditions effectives de circulation.

A432 : un itinéraire de substitution

Bien que la requalification immédiate de l'axe A6/A7 soit une priorité dans le programme urbanistique de l'agglomération, certains faux obstacles semblent se dresser. La requalification de l'autoroute entre Fourvière et Confluence consiste à proposer aux Lyonnais non plus une autoroute, mais un boulevard urbain où la circulation sera apaisée, et par le biais duquel des connexions seront possibles avec le quartier de Gerland. L'axe n'aura donc plus le statut d'autoroute, et la continuité autoroutière Nord/Sud sera assurée par la rocade Est. L'Etat fait de

l'existence d'un itinéraire de délestage sur la rocade Est une condition du transfert de l'axe A6/A7 à la communauté urbaine. La ceinture autoroutière lyonnaise est cependant double à l'Est : la rocade d'abord, puis l'A432 reliant l'A43 (au niveau de Saint-Laurent-de-Mure) à l'A46 (au niveau de Miribel). La constitution d'un itinéraire BIS par cette seconde ceinture est tout à fait possible, et pourra assurer la continuité Nord/Sud lorsque la rocade Est se trouvera impraticable.

La réalisation du TOP, qui reste improbable, ne s'inscrit pas dans la même temporalité que la requalification de l'axe A6/A7. Il est nécessaire de séparer ces deux projets afin d'agir maintenant sur un centre-ville mutilé par la présence de l'autoroute.

Aujourd'hui, rien ne s'oppose à une requalification du tronçon A6/A7 qui scinde la ville en deux. Cette requalification en boulevard urbain s'inscrit par ailleurs dans les logiques actuelles de développement durable.

Avec un nouvel aménagement pensé pour les transports en commun, ce projet confortera la volonté de réduire l'usage de la voiture personnelle pour de courts trajets locaux.

Les quartiers limitrophes à l'axe actuel ne peuvent attendre plus longtemps la suppression des nuisances qu'ils subissent au quotidien depuis trop d'années. Il est grand temps de redonner aux habitants de la Presqu'île un cadre de vie vivable.

La requalification de l'axe, pensée indépendamment du projet de l'Anneau des Sciences s'impose. Il s'agit de rendre aux Lyonnais les berges du Rhône, et d'honorer l'image de marque de la ville en favorisant les liaisons entre deux quartiers en développement, futurs pôles moteurs de la ville : Gerland et Confluence.