

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL

Conseil du 26 septembre 2022

Délibération n° 2022-1237

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) :

Objet : Consultation de l'État relative au transfert du réseau routier national (RRN) - Positionnement de la Métropole de Lyon

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Rapporteur : Monsieur Jean-Charles Kohlhaas

Président : Madame Émeline Baume

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 150

Date de convocation du Conseil : vendredi 9 septembre 2022

Secrétaire élu(e) : Madame Valérie Roch

Présents : Mme Arthaud, M. Artigny, Mme Asti-Lapperrière, M. Athanaze, Mme Augey, M. Azcué, M. Badouard, M. Bagnon, M. Barge, M. Barla, Mme Baume, M. Ben Itah, Mme Benahmed, M. Benzeghiba, M. Bernard, M. Blache, M. Blanchard, M. Blein, Mme Boffet, Mme Borbon, Mme Bouagga, M. Boumertit, Mme Bramet-Reynaud, Mme Brossaud, M. Brumm, Mme Brunel Vieira, M. Bub, M. Buffet, Mme Burillon, Mme Burricand, Mme Cabot, M. Camus, Mme Chadier, M. Chambon, M. Charmot, Mme Charnay, M. Chih, M. Cochet, M. Cohen, Mme Coin, Mme Collin, Mme Corsale, Mme Crédoz, Mme Crespy, Mme Creuze, Mme Croizier, M. Dalby, M. Da Passano, M. David, M. Debû, Mme Dehan, Mme Delaunay, M. Diop, M. Doganel, M. Doucet, Mme Dubois Bertrand, Mme Dubot, Mme Dupuy, Mme Duvivier Dromain, Mme Edery, Mme El Faloussi, Mme Etienne, Mme Fontaine, Mme Fontanges, Mme Fournillon, Mme Fréty, Mme Frier, M. Galliano, M. Gascon, Mme Geoffroy, Mme Georgel, M. Geourjon, Mme Giromagny, M. Godinot, M. Gomez, M. Grivel, Mme Grosperin, M. Groult, M. Guelpa-Bonaro, Mme Guerin, Mme Hémain, Mme Jannot, Mme Khelifi, M. Kimefeld, M. Kohlhaas, Mme Lagarde, M. Lassagne, Mme Lecerf, M. Le Faou, M. Legendre, M. Longueval, M. Maire, M. Marion, M. Millet, M. Mône, M. Monot, Mme Moreira, Mme Nachury, M. Novak, Mme Panassier, M. Payre, M. Pelaez, Mme Percet, M. Perez, Mme Perriet-Roux, Mme Perrin-Gilbert, Mme Petiot, M. Petit, Mme Picard, Mme Picot, M. Pillon, Mme Popoff, M. Portier, Mme Pouzergue, Mme Prost, M. Quiniou, M. Rantonnet, M. Ray, Mme Reveyrand, Mme Roch, M. Rudigoz, Mme Runel, Mme Saint-Cyr, Mme Sarselli, Mme Sechaud, M. Seguin, M. Sellès, Mme Sibeud, M. Smati, Mme Subaï, M. Thevenieau, M. Uhlrich, Mme Vacher, M. Van Styvendael, M. Vergiat, Mme Vessiller, M. Vieira, M. Vincendet, M. Vincent, Mme Vullien, Mme Zdorovtsoff.

Absents excusés : Mme Cardona (pouvoir à M. Grivel), Mme Carrier (pouvoir à M. Geourjon), M. Collomb (pouvoir à M. Pelaez), M. Corazzol (pouvoir à M. Le Faou), M. Devinaz (pouvoir à Mme Reveyrand), M. Girard (pouvoir à M. Quiniou), M. Kabalo (pouvoir à Mme Panassier), M. Lungenstrass (pouvoir à Mme Brunel Vieira), M. Marguin (pouvoir à Mme Nachury).

Conseil du 26 septembre 2022**Délibération n° 2022-1237**

Commission pour avis : déplacements et voirie

Commission(s) consultée(s) pour information :

Commune(s) :

Objet : Consultation de l'État relative au transfert du réseau routier national (RRN) - Positionnement de la Métropole de Lyon

Service : Délégation Urbanisme et mobilités - Direction Mobilités

Le Conseil,

Vu le rapport du 7 septembre 2022, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

I - Contexte et objectifs

La loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite 3DS, a prévu, dans ses articles 38 et 40, un processus de transfert de voies ou de portions de voies du RRN aux collectivités territoriales qui en feraient la demande. Le décret d'application n° 2022-459 du 30 mars 2022 est venu rapidement préciser la liste des voiries concernées, ainsi que la procédure à suivre par les collectivités intéressées. Le transfert est prévu pour le 1^{er} janvier 2024.

Cette liste concerne l'intégralité des voiries non concédées de l'aire métropolitaine lyonnaise :

- RN6 à Dardilly,
- A43 à Parilly,
- A42 entre le Nœud des îles et le périphérique,
- A450 de Saint-Genis-Laval à Pierre-Bénite,
- A47 à Givors,
- A7 de Solaize à Pierre-Bénite,
- RN 346 (rocade est).

À l'échelle nationale, la proposition de transfert est tout aussi massive. Alors que la départementalisation de 2006 s'était accompagnée d'une réflexion stratégique sur les contours du RRN, la visée de 2022 est celle d'un désengagement total, l'État programmant la réduction de l'intérêt national à un seul critère : l'existence d'une concession autoroutière. Ce retrait est d'autant plus inquiétant que la valeur stratégique des infrastructures en cours de délestage n'a fait que croître ces dernières années.

Enjeu d'une gestion patrimoniale active et de savoir-faire nouveaux face au vieillissement des ouvrages d'art, enjeu de mise aux normes et de performance environnementale des dépendances vertes et bleues, enjeu de régulation des trafics (vitesses, gestion dynamique, etc.) et de multimodalité (voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage), enjeu de transition énergétique et d'avitaillement des véhicules en circulation, enjeu d'adaptation et de résilience vis-à-vis du réchauffement climatique : tout plaide pour une action publique nationale résolue associant entretien et modernisation, dans une perspective de planification écologique à long terme.

En guise de stratégie, le décret du 30 mars 2022 fixe un délai de 6 mois, soit le 30 septembre 2022, pour que les collectivités territoriales candidates à la gestion des tronçons proposés au transfert, se positionnent par délibération. L'objet de la présente délibération est donc d'exprimer le positionnement de la Métropole vis-à-vis de la proposition de l'État relative au RRN.

II - Conditions financières

L'État assortit sa proposition de conditions financières qui restent à préciser, puisque le décret fixant les modalités d'application du droit à compensation n'est pas encore publié. Dans cette attente, la loi dite 3DS fixe les principes suivants dans son article 150 :

"Le droit à compensation des charges d'investissement transférées par la présente loi est égal à la moyenne des dépenses actualisées et constatées sur une période d'au moins cinq ans précédant le transfert des compétences. Ces charges d'investissement sont calculées hors taxes et hors fonds de concours autres que ceux en provenance de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Le droit à compensation des charges de fonctionnement transférées par la présente loi est égal à la moyenne des dépenses actualisées constatées sur une période maximale de trois ans précédant le transfert des compétences. Ces charges de fonctionnement sont calculées hors taxes pour les dépenses éligibles au Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée."

En mai 2022, une instruction du ministère chargé des Transports adressée aux préfets est venue préciser les règles de calcul. Sur ces bases, une estimation des dotations de compensation associées aux différents tronçons proposés au transfert a été communiquée à la Métropole, le 11 juillet 2022, par la direction interdépartementale des routes (DIR).

Les droits à compensation, versés annuellement, sont notamment estimés à :

- 100 000 €/an pour la RN6, qui faisait déjà l'objet d'une négociation avec l'État depuis 2017 en lien avec le déclassement de l'A6-A7 entre Limonest et Pierre-Bénite. Dans le cadre de ces discussions, la dernière proposition de l'État portait sur une soulte pour solde de tout compte de 1 000 000 € (courrier du Préfet du 3 mars 2022), contre 3 600 000 € initialement demandés par la Métropole (courrier du 20 juin 2017),
- 230 000 € pour l'A43,
- 390 000 € pour l'A42.

Dans l'attente de parution du décret, ces estimations ne sont données qu'à titre indicatif. Les estimations concernant les autres tronçons ne sont pas fournies, s'agissant de voies rapides dépassant le périmètre métropolitain (A450, A7, A47, RN 346).

III - Avis de la Métropole

Pour éclairer son choix, la Métropole reste en attente de précisions sur plusieurs points vis-à-vis de la proposition de l'État. Un courrier a été adressé au Préfet en ce sens, le 22 juillet 2022. Ces points concernent, en particulier, les conditions financières évoquées précédemment ainsi que les engagements à long terme de l'État concernant l'entretien et la modernisation des voiries transférées. En l'absence de perspectives précises quant à ces différentes interrogations, la Métropole s'en tient à des positions de principe dans la présente délibération.

La principale position est la suivante : certaines des voiries concernées traversant le territoire de plusieurs collectivités territoriales, il est important de préserver la cohérence des itinéraires et la vision globale de leur devenir. La Métropole souhaite, en particulier, que la démarche d'amélioration de la mobilité dans le corridor Saint-Étienne-Lyon ne soit pas affaiblie ou ralentie par la procédure de transfert et un possible fractionnement de l'A47.

Dans ce cadre, la Métropole manifeste son intérêt pour étudier le transfert des tronçons de la RN6 et de l'A43. Dans le cadre de l'article 38 de la loi dite 3DS, la Métropole manifeste son intérêt pour étudier le transfert d'une partie de l'A7, entre Pierre-Bénite et Feyzin (échangeur du boulevard urbain sud).

L'intérêt de la Métropole est conditionné à la levée des réserves suivantes :

- le droit à compensation doit refléter les charges effectives d'exploitation et de maintenance des tronçons transférés, tenant compte y compris des besoins de mise aux normes et de réhabilitation lourde de certains ouvrages d'art. L'exemple du transfert de l'A6-A7 en 2017 est particulièrement rédhibitoire pour la Métropole, celui-ci s'étant opéré sans aucune contrepartie financière alors que l'infrastructure était frappée de vétusté (pont de la Brasserie notamment) et d'infractions aux normes environnementales (absence de dispositif d'assainissement),
- le transfert doit s'accompagner d'un engagement de l'État vis-à-vis des projets de modernisation, de requalification et d'apaisement des tronçons concernés. L'État doit, en particulier, garantir son soutien et le financement des projets d'aménagement de voies réservées (transports collectifs, covoiturage) jusqu'ici étudiés sous sa maîtrise d'ouvrage ou celle de ses concessionnaires,

- le transfert doit s'accompagner de marges de manœuvre vis-à-vis des vitesses autorisées et de l'évolution du profil des tronçons concernés. À l'heure actuelle, la classification route à grande circulation offre un droit de regard à l'État qui peut l'utiliser selon une interprétation extensive pour rester le gestionnaire de fait des voiries transférées dans le sens d'un *statu quo*.

Concernant la RN6, il convient que l'engagement financier de l'État permette la remise en état des chaussées et carrefours pour lesquelles la Métropole, au-delà des ambitions de requalification portées avec les élus du territoire, va devoir fortement investir pour garantir la sécurité des usagers tous modes.

Concernant l'A43, la Métropole rappelle l'importance de ce tronçon dans la stratégie de requalification urbaine du secteur Porte des Alpes à Bron et Saint-Priest. L'État, par l'intermédiaire de la direction départementale des territoires (DDT), a récemment insisté sur le besoin d'apaisement et de réaménagement qualitatif de cette voirie dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) de Bron-Parilly. La Métropole souhaite que la période d'incertitude qui s'ouvre quant à la gestion du tronçon ne pénalise pas l'évaluation du projet de réhabilitation par l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) et au-delà ne remette pas en cause l'objectif commun d'une meilleure intégration urbaine de l'infrastructure. Une évolution du profil autoroutier actuel est indispensable à l'attractivité du quartier de Parilly et à la santé de ses habitants ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

DELIBERE

1° - Exprime :

a) - sa préoccupation pour le devenir du RRN à l'heure où cette infrastructure devrait, en réponse aux enjeux de multimodalité, de transition écologique et d'adaptation au réchauffement climatique, faire l'objet d'une stratégie de long terme et d'une planification écologique associant entretien et modernisation,

b) - son intérêt pour étudier le transfert à la Métropole des tronçons de la RN6, de l'A43 et de l'A7 entre Pierre-Bénite et Feyzin (échangeur du boulevard urbain sud),

c) - les 3 réserves suivantes :

- le droit à compensation doit refléter les charges effectives d'exploitation et de maintenance des tronçons transférés, y compris celles découlant des besoins de mise aux normes et de maintenance-réhabilitation lourde de leurs ouvrages d'art et de leurs dépendances,

- le transfert doit s'accompagner d'un engagement de l'État vis-à-vis des projets de modernisation, de requalification et d'apaisement des tronçons concernés, en particulier en faveur de voies réservées aux transports collectifs et au covoiturage,

- le transfert doit s'accompagner de marges de manœuvre effectives vis-à-vis des vitesses autorisées et de l'évolution du profil des tronçons concernés.

2° - Demande à l'État :

a) - de préserver la cohérence des itinéraires et la vision globale de leur devenir, en particulier dans le cadre de la démarche d'amélioration de la mobilité dans le corridor Saint-Étienne-Lyon,

b) - de concrétiser son engagement en faveur des projets d'apaisement et de multimodalité sur les tronçons transférés, du point de vue financier comme de celui des délais,

c) - de garantir que le transfert de l'A43 ne pénalise pas l'évaluation du NPNRU de Bron-Parilly par l'ANRU, et au-delà facilite l'objectif commun d'une meilleure intégration urbaine de l'autoroute dans le secteur de la grande Porte des Alpes.

3° - Autorise le Président de la Métropole à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme.

Publié le : 28 septembre 2022

Accusé de réception en préfecture : 069-200046977-20220926-290638-DE-1-1 Date de télétransmission : 28 septembre 2022 Date de réception préfecture : 28 septembre 2022
