ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

liaison Bordeaux Genève

Question écrite n° 33352

Texte de la question

M. Jean-Paul Bacquet souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le problème concernant la liaison Balbigny - Lyon-Nord. En effet, les 20 chambres régionales de commerce et d'industrie concernées par l'itinéraire transversal européen Bordeaux - Clermont-Ferrand - Tarare - Lyon - Genève se sont réunies à Roanne dans le but d'assurer un meilleur aménagement et un développement durable de leurs territoires. Elles demandent notamment à l'Etat et aux conseils régionaux concernés : de parachever, par la réalisation du tronçon Balbigny - Lyon-Nord l'aménagement de cet itinéraire qui, sans cela, ne pourra remplir pleinement sa fonction ; de privilégier cet itinéraire transversal et de le transcrire dans les schémas de services collectifs de transport ainsi que dans le prochain schéma européen d'infrastructures routières ; de s'engager dès le CIADT de juin 1999 à assurer la continuité autoroutière de cet itinéraire entre Balbigny et le nord de Lyon, l'amélioration du réseau routier exisant n'étant pas susceptible d'offrir les qualités de service recherchées ; de prendre acte de leur préférence urbaine pour l'itinéraire passant à l'ouest de l'agglomération lyonnaise. L'Auvergne étant particulièrement concernée par la liaison Balbigny - Lyon-Nord qui délesterait l'A 72 et l'A 6 au sud de Lyon en réduisant les temps d'accès à l'agglomération lyonnaise, il lui demande la position de son ministère à ce sujet.

Texte de la réponse

Le projet d'autoroute A 89 entre Balbigny et Lyon a été étudié près de dix années puisque les études préliminaires ont été engagées dès 1988. Ce n'est qu'en 1995, que les orientations pour la bande de 300 mètres ont pu être arrêtées. L'enquête publique a été lancée au mois de juin 1997. Parallèlement, les réflexions sur les transports et les aménagements dans l'agglomération lyonnaise ont beaucoup progressé et le contexte de financement des liaisons concédées a évolué. La réalisation de cette opération exigerait désormais une subvention publique d'équilibre évaluée à 8 milliards de francs, soit environ les trois quarts du coût de l'investissement. Dans ces conditions, le ministre de l'équipement a décidé, en 1997, de ne pas poursuivre la procédure de déclaration d'utilité publique de l'A 89 Balbigny-Lyon et d'engager des études de solutions alternatives qui, tout en ayant un coût moins élevé, offriraient les fonctions assurées par l'A 89 et tout particulièrement le désenclavement du bassin de Roanne qui revêt un caractère prioritaire. Ces études ont été achevées en mai 1999 et ont fait l'objet d'une concertation avec les principaux élus concernés. Le dossier établi par le préfet de la région Rhône-Alpes, en juin 1999, a permis au comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 23 juillet 1999 d'arrêter des orientations claires sur l'avenir de cette opération. Le CIADT a d'abord confirmé l'abandon de l'antenne autoroutière dite de Belmont. Par ailleurs, le Gouvernement a arrêté le principe de la réalisation, dans la bande de 300 mètres retenue précédemment, d'une liaison autoroutière concédée Balbigny - Tarare - La Tour-de-Salvagny, selon des caractéristiques adaptées au relief et à l'environnement qui permettront une réduction substantielle de son coût et l'amélioration de son insertion, notamment dans la traversée de la vallée du Boussuivre. Enfin, le CIADT a précisé que cette opération assurerait la desserte de Roanne grâce à la poursuite de la réalisation de l'aménagement à deux fois deux voies de la route nationale 82 entre Roanne et Balbigny, inscrite en opération prioritaire de l'Etat pour le contrat de

plan. Ces décisions sont de nature à répondre dans de bonnes conditions au besoin de liaison nouvelle performante pour le trafic Est-Ouest, tout en assurant le désenclavement de la ville de Roanne, dans les meilleurs délais de réalisation possibles. Par ailleurs, le CIADT du 23 juillet 1999 a pris acte de la concertation concernant les enjeux stratégiques de déplacements au droit de l'agglomération lyonnaise, menée par le préfet de la région Rhône-Alpes auprès des responsables locaux et qui a donné lieu à un large débat. Il a noté que cette démarche, ainsi que les études réalisées dans le cadre de l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine de Lyon, permettaient maintenant d'avoir une vision globale suffisante pour déterminer les options fondamentales en matière de déplacements dans cette zone. En particulier, le CIADT a décidé la poursuite des études d'un contournemant autoroutier par l'ouest. Celles-ci porteront notamment sur les modalités d'insertion de l'ouvrage dans des zones sensibles du point de vue agricole, viticole et environnemental. En outre, des dispositions seront prises pour que ce contournement ne favorise pas l'extension de l'urbanisation dans l'Ouest lyonnais. Cette décision permet d'envisager, dans une perspective plus lointaine, une connexion de l'A 89 à ce contournement, améliorant ainsi l'itinéraire pour le trafic de transit est-ouest et la cohérence du réseau d'infrastructures à l'ouest de la région Rhône-Alpes.

Données clés

Auteur : M. Jean-Paul Bacquet
Circonscription : Puy-de-Dôme (4e circonscription) - Socialiste
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 33352
Rubrique : Voirie
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 26 juillet 1999, page 4503
Réponse publiée le : 14 août 2000, page 4859