



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 48

Question orale n° 1136

## Texte de la question

M. Alain Moyne-Bressand rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que le Gouvernement avait justifié l'inscription du barreau autoroutier A 48 Ambérieu-Grenoble au schéma directeur routier national du 1er avril 1992 par l'absolue nécessité d'améliorer l'écoulement du trafic sur l'axe nord-sud. L'encombrement de cet itinéraire croît chaque jour et avec lui l'insécurité des usagers notamment sur l'autoroute A7. Or, l'engagement pris pour un démarrage des travaux en 2002 ne sera pas tenu. Rien ne justifie objectivement ce retard. A moins qu'il ne s'agisse de lier la déclaration d'utilité publique de ce projet à celle du projet de TGV fret. Une réponse très claire à ce sujet est attendue. Par ailleurs, il souhaite évoquer le dossier de la limitation de la circulation des poids lourds sous le tunnel du Chat et la mise en place d'itinéraires de substitution. Le ministre avait annoncé que la nationale 75 ferait l'objet d'importants aménagements. Il lui demande de lui indiquer le niveau des crédits affectés à ces travaux ainsi que le calendrier prévisible de leur réalisation.

## Texte de la réponse

M. le président. M. Alain Moyne-Bressand a présenté une question, n° 1136, ainsi rédigée:

«M. Alain Moyne-Bressand rappelle à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement que le Gouvernement avait justifié l'inscription du barreau autoroutier A 48 Ambérieu-Grenoble au schéma directeur routier national du 1er avril 1992 par l'absolue nécessité d'améliorer l'écoulement du trafic sur l'axe nord-sud. L'encombrement de cet itinéraire croît chaque jour et avec lui l'insécurité des usagers notamment sur l'autoroute A7. Or, l'engagement pris pour un démarrage des travaux en 2002 ne sera pas tenu. Rien ne justifie objectivement ce retard. A moins qu'il ne s'agisse de lier la déclaration d'utilité publique de ce projet à celle du projet de TGV fret. Une réponse très claire à ce sujet est attendue. Par ailleurs, il souhaite évoquer le dossier de la limitation de la circulation des poids lourds sous le tunnel du Chat et la mise en place d'itinéraires de substitution. Le ministre avait annoncé que la nationale 75 ferait l'objet d'importants aménagements. Il lui demande de lui indiquer le niveau des crédits affectés à ces travaux ainsi que le calendrier prévisible de leur réalisation.»

La parole est à M. Alain Moyne-Bressand, pour exposer sa question.

M. Alain Moyne-Bressand. Monsieur le ministre délégué à l'enseignement professionnel, le Gouvernement avait justifié l'inscription du barreau autoroutier A 48 Ambérieu-Grenoble au schéma directeur routier national du 1er avril 1992 par l'absolue nécessité d'améliorer l'écoulement du trafic sur l'axe Nord-Sud.

L'encombrement de cet itinéraire croît chaque jour et, avec lui, l'insécurité des usagers, notamment sur l'autoroute A 7. Il est urgent d'agir. Or aucune décision n'a encore été prise; je regrette à ce propos que M. le ministre Gayssot ne soit pas là.

Alors que le choix de la bande d'étude de ce barreau autoroutier a été arrêté du 5 avril 1995, que le fuseau a été retenu par ses soins le 16 avril 1998, nous ne connaissons toujours pas le tracé arrêté et les études d'APS s'enlisent. L'engagement pris pour un démarrage des travaux en 2002 ne sera pas tenu.

Je voudrais que vous preniez pleinement conscience que cette inertie, qui s'apparente à de l'incapacité,

pénalise lourdement le secteur du Nord-Isère qui sera traversé par cette nouvelle autoroute.

Vous n'ignorez pas l'importance d'une telle infrastructure dans la définition des politiques de développement local. L'incertitude actuelle quant au choix du tracé bloque les initiatives des collectivités concernées, alors que, dans le même temps, celles-ci se voient invitées à redéfinir les contours du schéma directeur de la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau ou à élaborer le schéma directeur du Haut-Rhône dauphinois. Tout retard porte également atteinte à la redynamisation du bassin d'emploi de Creys-Malville, dont le surgénérateur a été fermé à votre initiative.

Enfin, le ministère ne peut être indifférent à l'inquiétude des riverains, actuellement bloqués dans leurs projets immobiliers et qui subiront de plein fouet les désagréments du barreau autoroutier.

Monsieur le ministre, nous voulons y voir rapidement clair, car rien ne justifie objectivement le retard de la décision. A moins, en réalité, qu'il ne s'agisse de lier la déclaration d'utilité publique de ce projet à celle du projet de TGV fret et, en quelque sorte, de faire « avaler » tout en même temps aux élus et aux populations locales. J'attends une réponse très claire de votre part à ce sujet.

Par ailleurs, je voudrais évoquer rapidement le dossier de la limitation de la circulation des poids lourds sous le tunnel du Chat et de la mise en place d'itinéraires de substitution. M. Gayssot avait annoncé que la nationale 75 ferait l'objet d'importants aménagements. Je vous demande de me renseigner précisément sur le niveau des crédits affectés à ces aménagements ainsi que sur le calendrier prévisible de leur réalisation.

Par ailleurs, j'avais sollicité un rendez-vous à M. le ministre de l'équipement deux vice-présidents du conseil général et le président de l'association des maires de l'Isère le 2 juin 1998, puis le 28 janvier 2000, et posé une question orale le 24 novembre 1998. Nos demandes de rendez-vous sont restées lettre morte. Je regrette que M. le ministre n'ait pas voulu nous écouter ni nous recevoir; nous avons conscience de l'intérêt général et nous aurions pu lui soumettre des propositions constructives aussi bien pour le barreau autoroutier que pour le TGV dont le tracé est actuellement en discussion. Mais je n'ai plus besoin de rendez-vous aujourd'hui...

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'enseignement professionnel.

M. Jean-Luc Mélenchon, ministre délégué à l'enseignement professionnel. Monsieur le député, M. Jean-Claude Gayssot est ce matin à Berlin où il assiste notamment à l'inauguration du salon aéronautique international. Il m'a donc demandé de vous communiquer la réponse qu'il a préparée à votre question.

Comme vous le savez, les études de projets d'infrastructures sont toujours longues et délicates. C'est le prix à payer pour obtenir des projets de qualité permettant de réduire autant que possible les impacts futurs sur l'environnement.

Lorsque M. Gayssot a arrêté le tracé de l'A 48 entre Ambérieu et Bourgoin-Jallieu, il a demandé que, au stade des études d'avant-projet sommaire, une attention particulière soit apportée à la définition du tracé. Il était en effet nécessaire que la meilleure insertion possible dans l'environnement soit retenue, en particulier sur les communes de Saint-Chef, Ruy-Montceau et Saint-Savin, situées à l'intersection entre l'autoroute et la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse.

Il a donc également demandé la réalisation d'une étude conjointe avec la SNCF pour prendre en compte les divers impacts de ces projets au voisinage de leur intersection. L'objectif était de proposer des mesures permettant d'optimiser leur mise au point vis-à-vis de l'environnement et de définir l'ensemble des dispositions susceptibles de répondre à la spécificité de la situation.

Les études d'avant-projet sommaire, qui ont comparé l'impact des différents tracés et les différentes solutions d'insertion de ces infrastructures dans l'environnement, ont été réalisées conformément à ces orientations et en étroite concertation avec les élus des communes de Saint-Chef et de Saint-Savin qui ont fait part de contre-propositions actuellement en cours d'analyse. Elles sont maintenant en voie d'achèvement.

Le choix du tracé de l'autoroute A 48 sur ces communes sera finalisé en cohérence avec les dispositions prises pour la ligne à grande vitesse Lyon-Turin. Peut-il en être autrement ?

Pour ce qui concerne les mesures d'accompagnement suite à l'interdiction des poids lourds dans le tunnel du Chat, un diagnostic des itinéraires alternatifs a été établi. Il s'agit de la route nationale 75, entre Porcieu et La Bâtie-Montgascon, et de la route nationale 516 jusqu'à Aoste. Des propositions d'aménagements ont été élaborées, portant sur douze opérations et représentant un coût global de l'ordre de 46 millions de francs, dont près de 40 seront pris en charge par l'Etat. Elles concernent des travaux d'aménagement de sécurité ainsi que, lorsque cela s'avère nécessaire, la création de voies d'évitement de certains bourgs. Les études et travaux correspondants seront, selon les opérations, réalisés entre 2000 et 2002.

Dès cette année, les crédits de l'Etat seront engagés. Ils permettront de réaliser les études et le renforcement de

la chaussée de la route nationale 75 à Morestel, les études préalables dans la traversée d'Aoste, l'aménagement des carrefours de Porcieu, Corbelin, Evrieu et du virage d'Enieu. D'autres aménagements de sécurité sont à l'étude sur ces itinéraires et feront l'objet de financements complémentaires.

M. le président. L'ordre du jour appellerait la question de M. Jean-Claude Mignon à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement, mais son auteur n'est pas présent pour le moment dans l'hémicycle et n'a pas désigné de collègue pour le représenter. La question ne sera donc pas appelée.

## Données clés

**Auteur :** [M. Alain Moyne-Bressand](#)

**Circonscription :** Isère (6<sup>e</sup> circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1136

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 5 juin 2000, page 3331

**Réponse publiée le :** 7 juin 2000, page 4845

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 5 juin 2000