



## 14ème législature

|   |   |  |
|---|---|--|
| <b>Question N° :</b><br><b>65971</b>  | De <b>M. Paul Salen</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Loire ) | <b>Question écrite</b>   |
| <b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche   |   | <b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche       |
| <b>Rubrique</b> > voirie  | <b>Tête d'analyse</b> > RN 82   | <b>Analyse</b> > aménagement. arrêt du chantier. conséquences. |
| Question publiée au JO le : <b>07/10/2014</b><br>Réponse publiée au JO le : <b>23/12/2014</b> page : <b>10757</b> |   |  |

### Texte de la question

M. Paul Salen attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la suspension des travaux d'aménagement de la RN 82 entre Roanne et Balbigny. En effet, bien qu'une dizaine de millions d'euros ait été engagée dans le cadre des travaux préparatoires pour la mise en place d'une « deux fois deux voies » visant à fluidifier la circulation, un tronçon de sept kilomètres entre Neulise et Balbigny demeure inachevé. Or il s'agit là d'une portion particulièrement dangereuse et accidentogène qui connaît, de surcroît, une véritable croissance en termes de flux circulatoire depuis l'ouverture de l'A 89, augmentant par conséquent le risque de collision. Une reprise des travaux permettrait, par ailleurs, de sécuriser l'emploi du personnel qui y était affecté, mais également de concourir au désenclavement du territoire roannais par un raccordement à l'A 89. Cet aménagement contribuerait ainsi de manière certaine au développement du territoire tant les infrastructures sont aujourd'hui essentielles au maintien de l'emploi. Enfin, et pour ces différentes raisons, il s'étonne que cette portion n'ait pas été retenue dans le plan d'investissements autoroutiers notifié à la commission de Bruxelles, ce dernier faisant état de plusieurs cas similaires. Aussi, il lui demande s'il partage ses inquiétudes et souhaiterait connaître les intentions du Gouvernement sur ce dossier.

### Texte de la réponse

L'État ne méconnaît aucun des enjeux, tant de sécurité que d'accessibilité, liés au projet d'aménagement à deux fois deux voies de la RN 82, dont il assure, seul, l'intégralité du financement. Il s'agit, en effet, du dernier tronçon de l'axe RN 7 - RN 82 à aménager entre Roanne et Balbigny afin d'offrir un haut niveau de service à la liaison entre la deuxième plus grande ville du département de la Loire et l'autoroute A89. Ainsi, alors que le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) ne prévoyait initialement qu'une enveloppe de 20 M€ pour une première tranche de travaux, une nouvelle priorisation des besoins d'aménagement en région Rhône-Alpes a permis de porter ce montant, par redéploiement, à 50 M€. Ces financements seront reportés au volet « Mobilité » du contrat plan État-région (CPER) 2015-2020 et abondés, en tant que de besoin, afin de garantir la disponibilité de l'intégralité des crédits nécessaires à l'aménagement de la RN 82, entre Neulise et Balbigny. Grâce à l'inscription de 5 M€ à la programmation de l'année 2013, les premiers travaux ont pu être engagés en octobre de l'an passé. L'itinéraire de substitution de 1,5 km nécessaire à la réalisation, hors circulation, des travaux de la section courante a ainsi été aménagé cet été et, d'ici l'hiver, les ouvrages de rétablissement de deux chemins vicinaux interceptés par le projet seront finalisés. Le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche a bon espoir qu'une amélioration du contexte budgétaire particulièrement contraint cette année, permettra la poursuite des travaux de la section courante au printemps 2015, une fois que les conditions météorologiques seront, après la période hivernale,



redevvenues plus favorables. S'agissant du financement de ces travaux par la société ASF en échange d'un allongement de la durée de la concession, le secrétaire d'État souligne les nombreuses difficultés que poserait une telle solution. Du point de vue des procédures, la RN 82 devrait en effet préalablement être classée dans la catégorie des autoroutes par décret en Conseil d'État, pris après enquête publique, conformément à l'article R. 122-1 du code de la voirie routière. Les autorisations relatives à la perturbation et à la destruction d'espèces protégées étant par ailleurs non cessibles, de nouveaux arrêtés devraient être pris au bénéfice du maître d'ouvrage privé de l'infrastructure. Ensuite, la faisabilité juridique d'un tel adossement ne serait pas garantie, au regard tant du droit européen que du droit national, comme le confirment les échanges qu'ont eu récemment les services du secrétariat d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche avec ceux de la Commission européenne dans le cadre de l'examen, par ces derniers, du plan de relance autoroutier. La RN 82 se raccorde en effet à l'autoroute A89 sans qu'il soit possible, a priori, de mettre en évidence une indivisibilité technique ou économique entre les travaux envisagés et le réseau déjà concédé à la société ASF, ou bien un critère de parfait achèvement de l'A89 grâce à ces travaux. Pour toutes ces raisons, la poursuite de l'opération sur crédits publics apparaît aujourd'hui comme la meilleure solution pour mettre en service dans les meilleurs délais l'aménagement à deux fois deux voies de la RN 82 entre Neulise et Balbigny.