

14ème législature

Question N° : 188	De M. Patrice Verchère (Union pour un Mouvement Populaire - Rhône)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > A 89	Analyse > prolongement. tracé. Rhône.
Question publiée au JO le : 19/02/2013 Réponse publiée au JO le : 01/03/2013 page : 2421		

Texte de la question

M. Patrice Verchère attire l'attention de M. le ministre délégué 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 mise en service du dernier tronçon de l'autoroute A 89 le 21 janvier 2013 aboutissant en pleine campagne à 15 kilomètres de Lyon. Pour l'instant cette nouvelle voirie n'est pas raccordée aux infrastructures autoroutières du département du Rhône et ne remplit pas sa fonction de transversale Bordeaux-Genève. Les services de l'État envisagent actuellement un raccordement à l'autoroute A 6 via l'actuelle route nationale 489 et sa modification en voirie autoroutière. Cette solution n'apparaît toutefois pas satisfaisante en risquant de saturer davantage une agglomération lyonnaise déjà fortement congestionnée. Un barreau plus au nord permettrait au contraire d'éviter l'aire urbaine lyonnaise et d'offrir une réelle transversale ouest-est. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement sur ce sujet.

Texte de la réponse

lign='center'>TRACÉ DU PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A89

M. le président. La parole est à M. Patrice Verchère, pour exposer sa question, n° 188, relative au tracé du prolongement de l'autoroute A89.

M. Patrice Verchère. Monsieur le ministre, vous avez inauguré le 21 janvier dernier, en présence de nombreux élus et des parlementaires du secteur, le dernier tronçon de l'autoroute A89 entre Balbigny dans la Loire et La Tour de Salvagny dans le Rhône. Après plus de trente ans d'atermolements, l'ouverture de cette voie rapproche désormais l'est et l'ouest de la France.

Toutefois, en réalité, cette nouvelle voie de communication aboutit en pleine campagne, à 15 kilomètres de Lyon, et n'est pas raccordée aux infrastructures autoroutières du département, si bien que sa fonction de transversale entre Bordeaux et Genève n'est toujours pas remplie. Vous avez indiqué, lors de l'inauguration, que vous ferez très rapidement des propositions à ce sujet.

Jusqu'à présent, les services de l'État ont envisagé et étudié uniquement un raccordement à l'autoroute A6 via l'actuelle route nationale 489, et sa modification en voie autoroutière. Jamais ils n'ont sérieusement étudié un raccordement autre qu'autoroutier à cet endroit.

Le projet suscite une forte opposition des populations locales, que le bilan de concertation fait ressortir. Il est quasiment similaire à celui qui avait été proposé en 2008 et rejeté à la suite de l'enquête publique. En effet, cette solution n'apparaît pas satisfaisante dans la mesure où elle risque de saturer davantage encore l'agglomération lyonnaise, déjà fortement congestionnée en raison d'un manque d'infrastructures de contournement. Si ce tracé autoroutier inférieur à 5 kilomètres voyait tout de même le jour malgré la forte opposition des parlementaires du



secteur, des élus du département et de la communauté urbaine de Lyon, il devra nécessairement être gratuit pour ne pas pénaliser davantage les populations environnantes et ne pas leur infliger une double peine.

Monsieur le ministre, quelle que soit la décision de l'État sur ce raccordement, la réalisation d'une liaison plus au nord entre l'A89 et l'A6 reste plus que jamais nécessaire. Il s'agit de connecter l'A89 au noeud autoroutier formé par les autoroutes A6, A46 et le futur barreau en construction situé au nord de Lyon. Un tel raccordement, qui reprendrait le tracé abandonné en 1999, permettrait d'éviter l'aire urbaine lyonnaise et de réaliser une réelle transversale est-ouest, notamment avec le tronçon de l'A432 récemment mis en service. Il éviterait également la saturation par les poids de lourds des voies de circulation départementales entre la commune des Olmes et Villefranche-sur-Saône, qui ne sont pas adaptées à un tel trafic.

Depuis le 21 janvier, on constate en effet un accroissement de la circulation des poids lourds qui ne peuvent théoriquement transiter par les tunnels lyonnais sur ces petites voies. Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser les intentions du Gouvernement à cet égard ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur le député, vous avez appelé mon attention sur les modalités de connexion de l'autoroute A89 avec les infrastructures autoroutières du Rhône. Afin de ne pas aggraver les conditions de circulation dans le nord et l'ouest de l'agglomération lyonnaise, il est indispensable d'assurer rapidement une liaison efficace entre l'A89 et l'A6 au nord de Lyon. Comme vous l'avez dit, j'ai déjà eu l'occasion de me rendre sur place.

Vous le savez, le projet de création d'une liaison autoroutière de 5,4 kilomètres entre l'arrivée de l'A89 à La Tour de Salvagny et l'A6 au droit de Lissieu a fait l'objet d'une enquête publique en 2008. Par crainte de contentieux, le Gouvernement de l'époque n'avait pas décidé de prendre le décret afférent. Il a donc été décidé d'examiner à nouveau le tracé de la future infrastructure, ainsi que différents scénarios alternatifs. Les analyses comparatives menées ont poussé à revenir à la solution initiale, qui apparaît en définitive comme la seule raisonnable à court ou moyen terme.

La réalisation de cette liaison ne ferme pas pour autant la porte à d'autres solutions à plus long terme, comme le barreau nord auquel vous avez fait référence. J'ai eu l'occasion de le dire sur place. La réalisation de cette liaison nécessite évidemment un certain nombre d'études préalables. Les enjeux sont d'abord environnementaux, mais ils ont également trait à l'acceptabilité de ces infrastructures dans des zones urbanisées, ou dans des secteurs sensibles du point de vue du patrimoine, notamment dans le Beaujolais. Nous sommes tous attachés à la préservation de ce patrimoine.

En outre, la réalisation du barreau nord ne répond que partiellement au problème du trafic induit par la réalisation de l'autoroute A89. En effet, un tracé situé plus au nord ne permettrait de capter qu'un tiers du trafic. Les deux autres tiers, orientés vers Lyon, continueraient à emprunter les routes nationales 6, 7 et 89 qui assurent une liaison plus directe.

Enfin, s'agissant du coût, le barreau nord est estimé à 500 millions d'euros, voire bien plus. Il serait en effet nécessaire de franchir la colline de Belmont - que vous connaissez - en perçant un tunnel. Vous conviendrez que telles sommes ne sont pas facilement mobilisables à l'heure actuelle. Au contraire, des solutions proposées par l'État figurent déjà dans le dossier de concession à la Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, concessionnaire de l'A6. Cela permettrait d'apporter rapidement une solution : en effet, l'arrivée de l'autoroute est désormais une réalité.

La concertation a mis en évidence une préférence locale marquée pour une solution sans péage, qui permettra également de limiter les emprises du projet et de minimiser les impacts. Si la faisabilité d'une telle solution doit encore être confirmée, c'est clairement, aujourd'hui, la perspective que nous souhaitons privilégier. Une nouvelle enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet sera donc lancée sur ces bases. Je suis mobilisé pour que celle-ci puisse se tenir au plus tôt, soit avant la fin de l'année 2013.

Bref, le raccordement de l'A89 à l'A6 doit être mis en oeuvre en toute première priorité dans votre région, ce qui n'exclut pas, comme je l'ai indiqué aux élus locaux et aux responsables régionaux, de travailler sur une solution au nord à plus long terme.

Dans l'attente du raccordement de l'A89 à l'autoroute A6, il est indispensable de mettre en oeuvre toutes les mesures transitoires pour gérer au mieux les flux de circulation sur l'itinéraire principal, notamment aux heures de



pointe, et éviter les fuites de trafic, source d'énormes problèmes, sur le réseau secondaire.
Je pense avoir été précis sur les différents points soulevés dans votre question.