

Liaison A89/A6 : les travaux préparatoires pourraient démarrer en avril

33-2016 (8)
24/1/2016

L'A89 a été ouverte il y a tout juste trois ans. Elle reste inachevée à l'Est où la liaison avec l'A6 rencontre des oppositions.

C'est un « barreau », pour reprendre l'expression des spécialistes qui ne dépasse pas les 5,5 kilomètres, mais il a déjà fait beaucoup parler de lui ! Et ce n'est certainement pas fini. Lorsque l'automobiliste quitte l'A89, en direction du Rhône, il arrive dans une zone verdoyante où il doit emprunter la RN7 et la RN489. Et il se peut que les embouteillages soient au rendez-vous entre les communes de La Tour-de-Salvagny et Limonest.

Le concessionnaire annonce une mise en service début



■ Les autoroutes Paris-Rhin-Rhône, plutôt optimistes, prévoient le début des travaux du dernier tronçon en fin d'hiver. Infographie Le Progrès

Cette liaison autoroutière, appelée à déboucher au nord de l'agglomération lyonnaise, a donc un intérêt stratégique dans le cadre de la grande liaison dite « trans-européenne » entre Bordeaux et Genève. Elle a aussi un intérêt pour les liaisons est-ouest et ouest-est pour tous les régionaux qui s'y déplacent. Peut-être

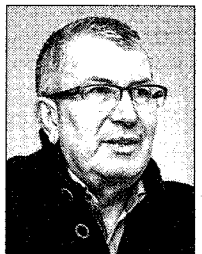
permettrait-elle aussi à l'A89 de voir sa fréquentation entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny (estimée à environ 14 000 véhicules) décoller. C'est précisément le problème. L'arrivée d'un flux de véhicules et de poids lourds sur l'ouest lyonnais et surtout sur l'A6 au nord du tunnel de Fourvière suscite de vives oppositions (lire ci-dessous) et la déclaration d'utilité publi-

Gilles Dupin, maire de Balbigny

« On n'a eu aucun des effets escomptés »

Pour Gilles Dupin, le maire de Balbigny, « en dépit d'un gros battage autour de l'A89, nous n'avons pas eu les effets escomptés au plan de l'immobilier et de l'économie. Je crois qu'il faut aussi être patients. Il y a un temps de lancement dans une conjoncture assez défavorable ». Dans ce contexte économique difficile (Samro, Duarig, Laiterie), la création d'une ZAIN, une zone d'aménagement d'intérêt national afin d'accueillir des entreprises avait été annoncée. « Ça a pris du retard, le dossier n'est pas validé », regrette le maire. Malgré tout, « la population augmente, nous avons une position centrale, des moyens de communication, des équipements performants », veut positiver Gilles Dupin.

A.C.



■ Photo Claude ESSERTEL

que du 3 avril 2015 a été contestée. Pour autant le concessionnaire, les autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) soulignent que « les recours n'étant pas suspensifs, les autres procédures administratives nécessaires au démarrage des travaux préparatoires sur l'A6 ont pu démarrer à l'été 2015. Les travaux de la liaison A89/A6 devraient débuter en sortie d'hiver

(avril 2016) sur l'ensemble du tracé ». APRR annonce une mise en service début 2018. Le montant de l'investissement est estimé à 150 millions d'euros.

Précisons que des « travaux préparatoires (construction d'ouvrages d'art pour le franchissement de l'A6 dont un passage grande faune et d'une nouvelle voie dans le sens Lyon-Paris pour gérer les mouve-

ments d'entre croisement) ont été engagés », soulignent les autoroutes Paris-Rhin-Rhône.

Alain Colombet

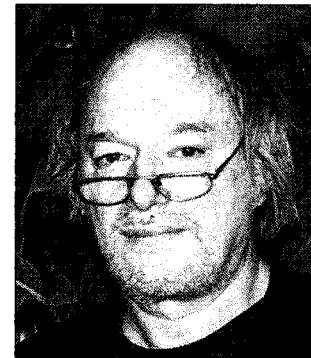
150

En millions d'euros, l'estimation de l'investissement de la liaison A89/A6.

La liaison A89/A6 très contestée

Plusieurs recours (qui ne sont pas suspensifs) contre la déclaration d'utilité publique ont déjà été déposés ces derniers mois (par la Métropole de Lyon, le Sytral, le Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (Sepal), Alcaly, l'association des communes de l'ouest

lyonnais, les villes de Dardilly, Limonest, Lissieu). Ils dénoncent des études d'impact incomplètes, des atteintes à l'environnement notamment et un débouché sur l'A6 insatisfaisant. Bernard Servanin, président d'Alcaly est toujours sur la « même position. Après avoir émis un avis défavorable au projet A89 lui-même - les chiffres de fréquentation nous donnent raison aujourd'hui - sans obtenir gain de cause. » Il souligne aujourd'hui : « Nous souhaitons un aménagement cohérent pour le débouché de l'A89. Celui proposé par l'État n'est pas bon. L'A89 est une liaison autoroutière est - ouest. Elle ne doit en



■ Bernard Servanin. Photo DR

aucun cas être une nouvelle pénétrante qui rentre dans l'agglomération. On ne peut accepter une très mauvaise solution au détriment d'une solution pérenne et réfléchie. »

A.C.