

LE PROGRÈS

www.leprogres.fr

TARARE - L'ARBRESLE - MONTS DU LYONNAIS 69 B

L'A89 inaugurée entre La Tour et Balbigny



■ Dans le tunnel de Violay hier en fin de matinée. Rendez-vous lundi pour y circuler... Photo Yves Salvat

C'est en grande pompe que le dernier tronçon de l'A89 a été inauguré hier. L'aboutissement d'un long processus et le départ d'espérances pour beaucoup. La fête n'a pas été gâchée par la manifestation du collectif contre l'aéroport de ND des Landes.

PAGES 10, 11 et 13

Inaugurée hier, l'A89 ouvrira à

Aménagement du territoire. Avec le nouveau tronçon La Tour/Balagny, qui assure sa continuité de Bordeaux aux portes de Lyon, l'A89 devient la première autoroute transversale Est-Ouest en France. Elle amène notamment le désenclavement au Pays de Tarare, qui y voit une raison d'espérer une renaissance économique.

Les virages et le brouillard au Pin Bouchain, la crainte de l'accident, les bouchons à L'Arbresle, la patience derrière les camions... Pour une partie des habitants du Pays de Tarare, la nouvelle autoroute sera une alternative à la RN7, certes gratuite mais pas de tout repos. Alternative aussi aux trains régionaux, dont les dysfonctionnements continuent de décourager certains. Plus important : avec le désenclavement promis par ce nouveau tronçon, tout le canton (20 900 habitants) et la majorité de ses élus, de tous bords, y voient une raison d'espérer une renaissance économique.

Ancienne région textile prospère, le Pays de Tarare ne s'est toujours pas remis de la concurrence chinoise et de la crise, qui ont décimé ses usines. Même si aujourd'hui quelques-unes subsistent, spécialisées dans des niches. Même si, dans d'autres secteurs, des entreprises comme Gerflor (sols sportifs) ou Agis (plats cuisinés), ont su maintenir de l'emploi. Le taux de chômage est de

l'ordre de 16 % et 50 % de la population vit sous le seuil de pauvreté. « Je crois que cette autoroute était une question de survie pour le bassin », n'hésite pas à affirmer le député Patrice Verchère (UMP). « Si son arrivée est bien accompagnée par les collectivités, une autoroute amène la plupart du temps une activité économique plus importante. Elle rend le territoire plus attractif. »

« On ne sera plus considéré comme le Far West »

Jacques Larochette conseiller général

Les élus de la communauté de communes ne s'y sont pas trompés en lançant, par anticipation, plusieurs projets d'infrastructures pour accueillir d'éventuelles nouvelles entreprises. Vers l'échangeur Ouest, une pépinière est déjà ouverte et un hôtel d'entreprises sera bientôt en service. Vers l'échangeur Est, plusieurs zones d'activité en projet, mais du retard à été

pris, en raison de difficultés dans les négociations foncières. Les premières parcelles pourraient être livrées courant 2013.

L'autoroute pourrait amener du travail de proximité aux Tarariens ou « on pourra aller chercher du travail plus loin », confie une mère de famille, sans emploi depuis des années. Le territoire jouit en effet désormais de deux atouts : sa facilité d'accès et un prix de l'immobilier moins cher qu'autour de Lyon. Des particuliers pourraient aussi être attirés par ces conditions avantageuses. Soit en accompagnement des nouvelles entreprises ouvertes, soit par choix de se mettre au vert. En attente de validation du préfet, le PLH (programme local de l'habitat) a ainsi intégré ces nouveaux éléments dans ses objectifs. L'arrivée de l'autoroute présage donc peut-être d'une augmentation de la population. Or, on l'a bien compris, dans le contexte de la réforme territoriale et de la raréfaction des ressources financières de l'État, plus les territoires seront peuplés, plus ils devraient pouvoir conserver un certain niveau de dotations, donc de moyens.

« Les effets de l'A89 ne seront pas à court terme, mais à moyen, voire long terme », modère quand-même Paul-

Une alternative à la Nationale 7

Pour une partie des habitants du Pays de Tarare, l'A89 sera une alternative à la RN7.

Henri Moiroux, un dirigeant dans l'immobilier. Le maire PS de Tarare, Thomas Chadoeuf-Hoebek, reste également prudent : « Certes, l'A89 est un nouvel outil, mais que nous devons apprendre à utiliser. » L'A89, c'est aussi l'espoir de désengorger la RN7 d'une partie de son trafic, notamment de ses camions. Si le pari est gagné, ce sera une opportunité pour les communes traversées de retravailler leur image, comme Tarare (800 camions par jour), qui souffre particulièrement d'être encore perçue comme une ville encombrée et polluée. Enfin, « parallèlement à l'effet sur l'industrialisation et le commerce, je crois beaucoup à l'impact touristique », confie Jacques Larochette (centriste), conseiller général du canton de Tarare et vice-président de la communauté de communes. « Nous avons un très beau territoire, qui ne demande qu'à être mis en valeur. » Optimiste, il décrète : « L'A89 va nous rapprocher de Lyon. On ne sera plus considéré comme le Far West. »

Sophie Raguin



Le ministre des Transports coupe le ruban

Violay. C'est sous le tunnel de Violay, long de 3,9 km, que le ministre des Transports Frédéric Cuvillier a inauguré officiellement ce nouveau tronçon de l'A89.

Les 500 km de l'A89 entre Bordeaux et l'Ouest lyonnais sont dans leur totalité à la disposition des automobilistes. Il aura fallu près de trente ans pour que l'ensemble de cette autoroute, appelée communément

« l'autoroute des présidents », soit achevé. De Valéry Giscard d'Estaing à François Hollande, en passant par François Mitterrand et surtout Jacques Chirac, chaque chef de l'État aura soutenu ce projet destiné à

désenclaver le centre de la France en traversant 167 communes réparties dans six départements.

Le dernier maillon manquant de cette transversale, entre Balagny (Loire) et La Tour-de-Salvagny (Rhône) a été inauguré hier en fin de matinée. Pas de président de la République pour cette cérémonie inaugurale, où un mil-

lier de personnes avaient été invitées. C'est Frédéric Cuvillier, ministre des Transports, et Pierre Coppey, président de Vinci autoroutes, qui ont présidé cette inauguration. Celle-ci s'est déroulée dans le tunnel de Violay (3,9 km), le plus long des trois tunnels construits sur cette section d'autoroute. Vinci, le concessionnaire de l'A89,

avait fait les choses en grand : dix écrans géants pour suivre la cérémonie, un orchestre de cuivres et cent choristes sous la direction d'Étienne Perruchon. Sous sa commune, Véronique Chaverot, maire de Violay, recevait tous les invités. Si elle estimait que ce tunnel était peut-être « le premier élément d'une réunification de deux départements qui sont faits pour s'entendre », la maire voyait dans la réalisation de cette section d'autoroute « l'espoir de tout un territoire ». Pierre Coppey insistait sur le fait que « l'autoroute favorise l'activité économique tout en étant un levier d'égalité territoriale ». Quant au ministre, il mettait en avant « l'enjeu d'aménagement du territoire » que constitue ce tronçon « qui valorise la grande région lyonnaise tout en désenclavant le Nord de la Loire ».

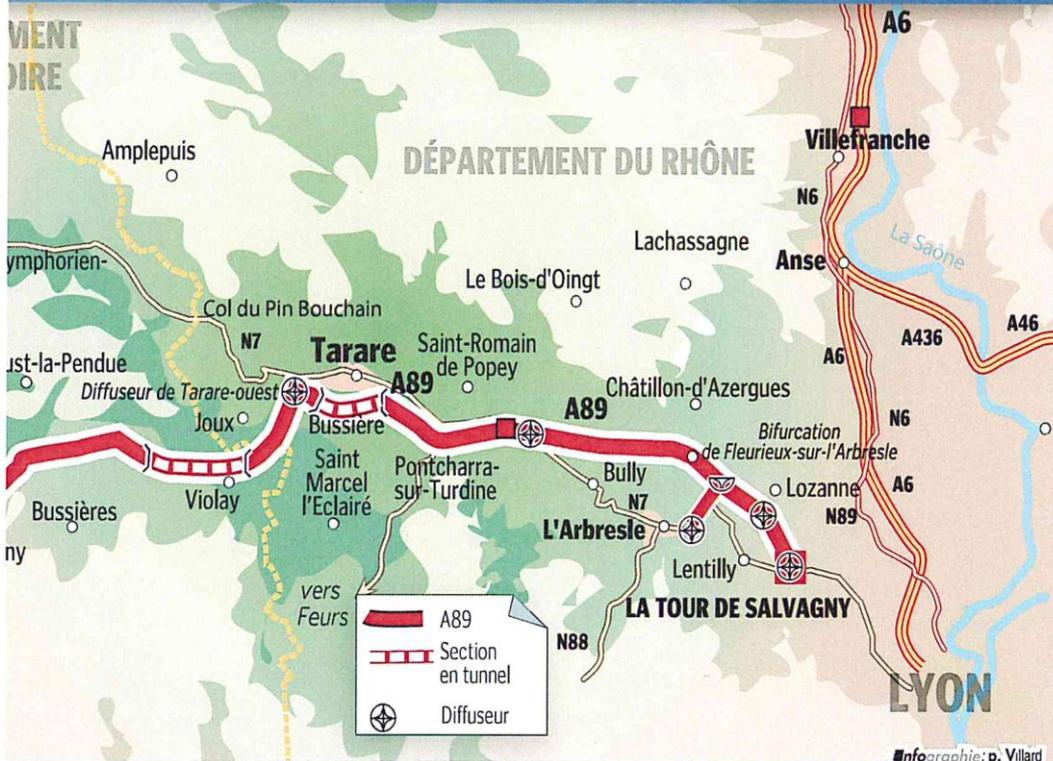
Dominique Goubatian



Infographie: p. Villa

la circulation demain à 8 heures

Le tracé de la section Balbigny/La Tour de Salvagny



Repères

L'historique du projet
Ce tronçon autoroutier d'une cinquantaine de kilomètres entre La Tour-de-Salvagny (Rhône) et Balbigny (Loire) a demandé beaucoup de temps pour se concrétiser, et une arrivée à sa dimension dans l'agglomération lyonnaise reste encore à réaliser. Voilà plus de trente ans qu'une transversale Bordeaux/Genève a été étudiée par l'État. En 1988 et 1992, cette liaison est inscrite au Schéma directeur routier national. Le projet de la section Balbigny/Tarare/Pontcharra-sur-Turdine/Châtillon/Les Chères/Quincieux, avec un tunnel sous Belmont, avance. La commission d'enquête publique délivre même un avis favorable en 1998, mais ce tracé ne verra pas le jour. Un nouveau tracé donne lieu à une seconde enquête publique, à la fin de l'année 2001. Elle aboutira le 17 avril 2003 à la déclaration d'utilité publique pour un tronçon confié à ASF, entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny. La liaison entre La Tour-de-Salvagny et les autoroutes A6 et A46 sera aménagée ultérieurement, la construction du Contournement Ouest de Lyon, auquel devait se rattacher l'A89, étant devenue improbable. F. S.

L'arrivée du tronçon est problématique pour l'agglomération lyonnaise

L'autoroute débouche à La Tour-de-Salvagny sur les voiries existantes, qui vont supporter 10 000 véhicules quotidiens supplémentaires, tous sens de circulation confondus.

L'autoroute A89 surgit sans qu'un raccordement véritable ne soit encore réalisé avec le réseau autoroutier de la région lyonnaise. Il faudra au moins deux ans avant l'ouverture d'un tronçon autoroutier entre l'A6 et l'A46, et surtout cinq ans environ pour qu'un second tronçon entre le débouché de l'A89 et l'A6 à Limonest ne soit créé. Le tracé de ce dernier, jugé trop près de l'agglomération lyonnaise, reste toujours fortement rejeté par Gérard Collomb, Michel Mercier, encore récent président du conseil général du Rhône, mais aussi les maires des com-

munes avoisinantes, qui lui préfèrent une connexion plus au Nord. La crainte immédiate de saturation des voiries existantes est, elle, généralisée. En attendant les futurs barreaux de connexion (A6/A46 et A89/A6), le préfet de Région et la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Rhône-Alpes (Dreal), ont dû prendre plusieurs mesures et réaliser des aménagements sur ces voiries constituant l'axe RN7/RN489/RN6, empruntées par le trafic d'échanges entre la nouvelle A89 et l'A6. Ce sont 10 000 véhicules supplémen-

taires par jour dans les deux sens de circulation confondus qui sont annoncés.

Maîtriser le flux des poids lourds

La maîtrise du flux des poids lourds est une priorité, avec un rappel dès Balbigny, des interdictions de circulation des camions en transit sous Fourvière et de ceux de plus de 19 tonnes sous le périphérique Nord. L'itinéraire A72/A47 restera conseillé. Comme aujourd'hui, les poids lourds se dirigeant vers Grenoble et Genève devront passer par Saint-Étienne. Les transporteurs et leurs organisations professionnelles ont été sensibilisés au respect du dispositif. Les contrôles de police vont être renforcés. Plus généralement, la Dreal

attend les plus grosses difficultés dans le sens RN7/A6, aux heures de pointe et au niveau des échangeurs. La Dreal évoque aussi le risque de report d'une partie du trafic sur le réseau routier secondaire, et notamment les RD30 et RD73.

Le fonctionnement des échangeurs de La Tour-de-Salvagny, Longes, La Garde a été modifié de manière réversible. Les services de l'État précisent que ces cinq modifications ont été apportées après l'avis des collectivités locales concernées. La majorité a eu lieu en décembre dernier et l'une, à La Garde, dès le mois d'août. Il s'agit essentiellement d'aménager des voies d'insertion au bénéfice de l'axe RN7/RN489/RN6, pour fluidifier la circulation. Au carrefour dit

de la Maison-Carrée (échangeur de La Garde), dans les deux sens, le fonctionnement du giratoire a été modifié pour offrir la priorité à l'axe A89/A6. L'îlot central a été rogné pour faciliter l'écoulement du trafic, et des feux tricolores ont été installés afin d'améliorer la sécurité des piétons devant franchir les deux voies.

Six nouvelles caméras de surveillance, cinq nouvelles stations de recueil de données de trafic et un panneau à message variable vont par ailleurs permettre de mieux analyser le trafic en temps réel. Un comité de suivi associant les collectivités locales mesurera l'efficacité des mesures, pour éventuellement les adapter ou en proposer de nouvelles. F. S.

Ils manifestent contre le « bétonnage inutile » lors de l'inauguration de l'A89

Tarare. Une cinquantaine de personnes se sont rassemblées, hier matin, au rond-point de l'échangeur de Tarare Est, pour faire entendre leurs voix.

La manifestation avait lieu à l'appel du comité local de soutien contre l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en lien avec Europe-Écologie/Les Verts.

« Nous ne voulons pas embêter les automobilistes », expliquait Sylvain Morel, membre du collectif. « Nous manifestons simplement autour du rond-point en distribuant des tracts, sans bloquer la circulation. Nous voulons faire savoir que nous sommes contre le bétonnage inutile des terres. En France, c'est la superficie d'un département qui est bétonnée tous les dix ans. Cette autoroute est inutile. On nous prédit un gain de temps sur certains trajets, ce qui sera certainement faux, puisqu'il n'a été prévu aucun raccordement à l'A6. Et cela a coûté 1,5 milliard d'euros. » Selon lui, cet argent aurait pu servir à « d'autres projets pour

le développement local » et des « déviations autour des grandes villes auraient été suffisantes ». « Dans le Rhône, nous nous battons de la même manière contre le projet de grand stade "OL Land", contre l'A45 ou encore le périphérique Ouest de Lyon. »

« On se bat contre l'OL land, l'A45, le périph' Ouest »

Sylvain Morel un manifestant

Du côté d'Europe-Écologie/Les Verts, on défend les mêmes causes, et on égratigne en sus le montage économique : « Nous voulons rappeler notre opposition au sacrifice de la nature », explique Yves Durieux, secrétaire départemental. « Cette autoroute n'est pas une solution. Ce projet ne



■ « ZAD » pour « Zone à défendre » : tel est le leitmotiv des manifestants. Photo Jean-Luc Sapoun

fera que congestionner un peu plus l'agglomération lyonnaise. Tout est fait pour la voiture et ce n'est pas l'avenir que nous souhaitons. Et nous dénonçons le partenariat public-privé. L'entreprise Vinci, qui a réalisé l'A89, est le banquier des collectivités locales. Elle gagne à tous les coups. » ■

De notre correspondant local Jean-Luc Sapoun



■ Des tracts ont été distribués aux automobilistes car les manifestants n'avaient pas l'intention de bloquer la circulation. Photo Jean-Luc Sapoun