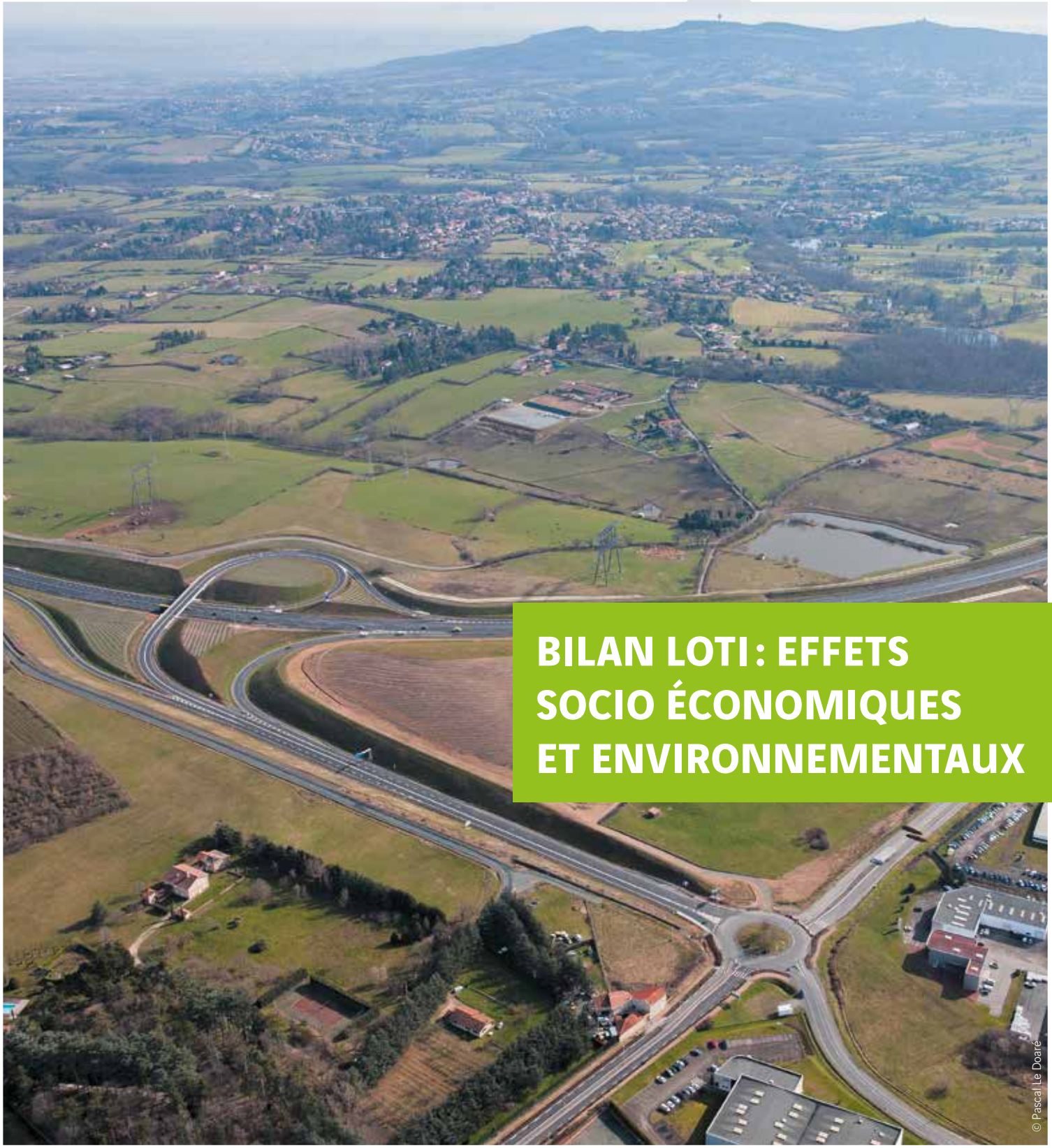
ASF

A89 BALBIGNY/LA TOUR-DE-SALVAGNY

NOVEMBRE 2020



BILAN LOTI : EFFETS SOCIO ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

© Pascal Le Doaré

VINCI AUTOROUTES

LE DERNIER MAILLON
DE LA LIAISON TRANSEUROPÉENNE EST-OUEST

Ouverte à la circulation le 21 janvier 2013 et exploitée par Autoroutes du Sud de la France (VINCI Autoroutes), la section autoroutière Balbigny/La Tour-de-Salvagny, de l'autoroute A89, s'inscrit dans l'aboutissement du grand itinéraire Bordeaux/Clermont-Ferrand/Lyon. Déclarée d'utilité publique en 2003, sa création se fixait pour objectifs de désenclaver les territoires du Massif Central, de réduire de près de 40 km le parcours entre Clermont-Ferrand et Lyon et d'améliorer les mobilités en étoffant le maillage autoroutier existant. Longue de 50 km et dotée de 7 échangeurs, **elle assure aujourd'hui un rôle de desserte locale, notamment pour les trajets domicile-travail vers la métropole lyonnaise, de liaison de transit (axe transversal est-ouest Bordeaux/Clermont-Ferrand/Lyon), ainsi que le renforcement de l'accès aux zones économiques du territoire.** Elle a été complétée par le barreau de raccordement à l'autoroute A6, dernier maillon de la liaison exploité par APRR, mis en service en mars 2018.

ENTRE 16 000 & 36 300
VÉHICULES PAR JOUR EN MOYENNE EN 2017 SELON LES SECTIONS (2 SENS CONFONDUS)

7
ÉCHANGEURS

21.01.2013
OUVERTURE À LA CIRCULATION

50
KILOMÈTRES

4 ANS & DEMI
DE TRAVAUX

2
DÉPARTEMENTS (RHÔNE ET LOIRE)

CADRE RÉGLEMENTAIRE DE CE DOCUMENT

Conformément aux dispositions du Code des transports (article L.1511-6), les grands projets d'infrastructure de transport font l'objet d'un bilan de leurs effets socio économiques et environnementaux dans un délai de 3 à 5 ans après leur mise en service. Ces bilans ex post, dits aussi « Bilans LOTI » (issus de la loi du même nom), doivent être rendus publics par le maître d'ouvrage après avoir fait l'objet d'un avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

DES TEMPS DE PARCOURS RÉDUITS ET UNE SÉCURITÉ AMÉLIORÉE

UNE APPROPRIATION PAR LES HABITANTS DU TERRITOIRE

Depuis sa mise en service, la section Balbigny/La Tour-de-Salvagny est utilisée comme **voie de desserte des pôles urbains, la métropole lyonnaise, les communes de Balbigny et de Tarare ou encore l'agglomération de Roanne, situés à sa proximité.** En attestent les trafics internes et les trafics d'échange entrant ou sortant par l'un des échangeurs de Balbigny (n°33) à Lentilly (n°38) : ils représentent ensemble 69 % de la fréquentation, les 31 % restant concernent le trafic de transit, circulant de bout en bout de la section nouvelle, en n'empruntant aucun de ses 7 échangeurs.

Échangeur de Lentilly (n°38).

Le trafic sur cette section de l'A89 a augmenté de manière soutenue et de façon assez homogène sur toutes ses portions, en progressant de 28 % en 2014, de 14 % en 2015, de 9 % et 6 % les années suivantes.

Cette hausse continue est due, en premier lieu, à l'appropriation de cette section de l'A89 par les habitants du territoire traversé et la montée en charge progressive de son utilisation. Le report de la RN7 vers l'A89 va grandissant d'ouest en est, de 12 % entre Balbigny et Tarare-ouest (1 800 véhicules captés chaque jour en moyenne) à 52% entre Lentilly et La Tour-de-Salvagny (19 100 véhicules). Néanmoins, du fait du report de la mise en place de certains projets d'infrastructure (barreau A89/A6 notamment), le trafic est inférieur aux prévisions du dossier DUP. Le report depuis les routes départementales voisines vers l'A89 est également important, en atteignant plus de 16 % du trafic entre Lentilly et La Tour-de-Salvagny (6 000 véhicules/jour). Les reports sont également significatifs depuis les autres routes : de 20 % à 49 % en fonction des sections proviennent de l'A47 et de 7 % à 16 % proviennent de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA).

Ces reports amènent, en outre, des gains de temps de trajet, tant pour les usagers utilisant la nouvelle section (30 min gagnées entre Balbigny et Lyon) que pour ceux qui ne se reportent pas sur l'A89, grâce à l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau secondaire.

Au total, en 2017, la fréquentation sur l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny s'élève à 19 500 véhicules par jour en moyenne, dont 1 300 poids lourds. Plus précisément, cette fréquentation est croissante à l'approche de la métropole lyonnaise, oscillant entre 16 000 (section Balbigny–Tarare-ouest) et 36 300 véhicules (La Tour-de-Salvagny-fin de concession) en moyenne par jour en 2017. Elle est appelée à évoluer encore avec la réalisation d'autres projets routiers du territoire, notamment la mise en service du barreau A89/A6 et le raccordement de la RN82 à Balbigny.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AMÉLIORÉE

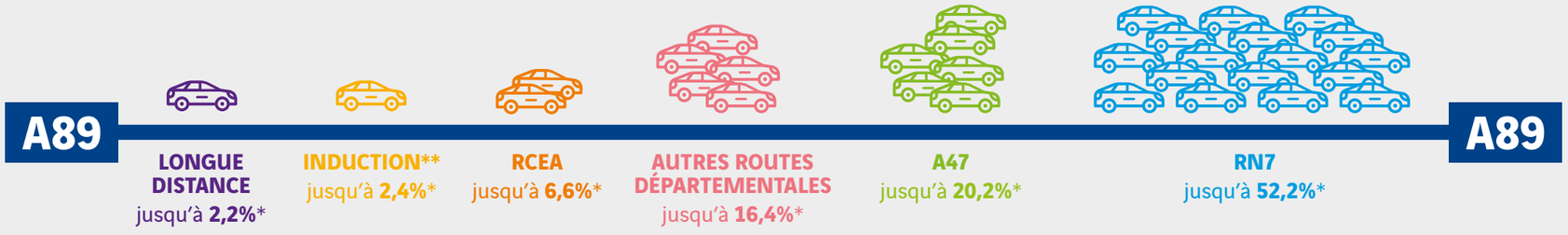
Afin de prendre en compte les effets du projet sur l'accidentologie routière à l'échelle du territoire, les études ont considéré son évolution sur la nouvelle section de l'A89 et sur son réseau d'influence, composée de la RN7 entre La Tour-de-Salvagny et Balbigny, l'axe RD89-RD489-RD389 entre Feurs et L'Arbresle, l'A72-A47 entre l'A89 et Ternay, l'A89 entre la bifurcation A89/A72 et Clermont-Ferrand et la RN79 (RCEA) entre l'A6 et l'A71. Ces études ont permis de mettre en évidence que **le nombre d'accidents corporels a baissé à la suite de la mise en service de l'autoroute,** au delà de la diminution tendancielle observée en France, en raison **des reports de véhicules sur la nouvelle infrastructure autoroutière, plus sécuritaire. Cette baisse représente, en moyenne, 16 accidents évités par an.**

LE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

L'A89 offrant de meilleurs temps de parcours depuis la mise en service de sa section Balbigny/La Tour-de-Salvagny, une offre de transports par autocars interurbains s'est développée. Entre Lyon et Clermont-Ferrand, pas moins de 12 lignes de bus empruntent l'A89 qui constitue désormais pour leurs exploitants un itinéraire clé, en raison notamment des liens socio économiques entre les deux villes, pôles historiques de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. De plus, l'A89 permet d'accéder plus rapidement à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, mais aussi aux gares TGV de la Métropole lyonnaise.

GAINS DE TEMPS

PROVENANCE DU TRAFIC



*volume de trafic reporté (véhicules/jour) depuis les différents itinéraires alternatifs
**trafic supplémentaire engendré par la création de l'A89

La sécurité routière améliorée.

DES CENTRES-BOURGS REVITALISÉS ET UNE ATTRACTIVITÉ RENFORCÉE

LE CADRE DE VIE AMÉLIORÉ DANS LA TRAVERSÉE DES VILLAGES

En reportant vers elle une partie du trafic du réseau routier situé dans sa zone d'influence, **l'A89 a permis d'apaiser et de sécuriser la traversée des centres-bourgs, dont le cadre de vie et l'attractivité s'en trouvent renforcés.** La diminution de la circulation sur le réseau secondaire, notamment celle des poids lourds, a entraîné une diminution des nuisances sonores et rendu aux modes de transport doux une place importante. Plusieurs communes ont ainsi réalisé des aménagements urbains telles que Violay et Pontcharra-sur-Turdine, sur la RD31, ou Tarare, sur la RN7, qui a revitalisé son cœur de ville en revalorisant la route nationale, avec notamment l'élargissement des trottoirs, la création de pistes cyclables, la végétalisation de la voie, ou encore la diminution des vitesses de circulation.

© Ville de Tarare - La Grande Sturon

Tarare, un cœur de ville revitalisé.

Parallèlement, les actions engagées par VINCI Autoroutes dans le cadre du 1% Paysage et Développement ont contribué à la valorisation du développement territorial et paysager local, qu'il s'agisse des secteurs urbanisés ou des espaces ruraux et naturels, tout en favorisant un développement économique qualitatif et l'attractivité globale du territoire. Dans ce cadre, la Tour Matagrin à Violay, sur le Mont Boussuivre, a été rénovée, avec reconstitution de son toit et aménagements extérieurs.

LA POLITIQUE DU 1% PAYSAGE ET DÉVELOPPEMENT

À l'initiative de l'État, elle s'applique aux grandes infrastructures à caractéristiques autoroutières. Cette politique a pour objectif de faire de la valorisation des paysages un facteur de développement économique et touristique. Le 1% paysage et développement s'inscrit dans une démarche partenariale entre l'État, les collectivités et le concessionnaire autoroutier dans une logique globale de développement des territoires sur le long terme. Il s'agit de consacrer une part du budget de l'opération au financement de tout ou partie d'opérations connexes de développement territorial local et d'aménagement précis répondant notamment à un critère de covisibilité avec l'infrastructure.

Ainsi, en 2012, des travaux de rénovation ont été financés dans ce cadre pour que la Tour Matagrin (Violay) retrouve son aspect originel. D'autres aménagements -à des fins touristiques- ont aussi été réalisés. Au total, via le 1% Paysage et Développement, ASF a subventionné 59 actions pour un montant total de 3,3 millions d'euros (requalification de la RN7, ravalements de façades en centre-bourgs et d'églises à Tarare, Pontcharra et Lentilly...).

© EGIS

La Tour Matagrin rénovée.

UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE BOOSTÉ PAR L'AUTOROUTE

À l'échelle de l'ensemble du territoire, la nouvelle section de l'A89 a eu des effets significatifs sur le tissu économique des secteurs desservis où l'amélioration de l'accessibilité a facilité le transport de marchandises, les relations intersites, les créations d'emplois, l'installation d'entreprises et, d'une manière générale, l'attractivité économique des territoires.

© Pascal Le Doaré

L'accessibilité du transport de marchandises facilité.

Les communes du Rhône ont vu leur tissu d'entreprises se renforcer, en lien avec l'autoroute. Figurent parmi elles La Tour-de-Salvagny, Dardilly, Limonest, Lissieu, Champagne-au-Mont-d'Or et Charbonnières-les-Bains, relevant toutes du pôle économique ouest du Grand Lyon, baptisé Techlid, mais aussi Tarare où se sont implantés un hôtel et une pépinière d'entreprises. S'ajoutent, au titre des projets lancés, la requalification de la zone d'activité économique ouest de Tarare et la création de la ZA SMADEOR près de Tarare-Est (n°35), un secteur en plein développement où les Laboratoires Boiron créent une plateforme de stockage d'une surface de 25 000 m², tandis que Gerflor réfléchit au développement de son site via la création d'un nouvel entrepôt de stockage. En complément, une zone d'activités est en cours de création sur la commune de Joux.

Dans le département de la Loire, l'A89 a permis le développement à Neulise de la ZA des Jacquins, sur 14 ha. Sa proximité a motivé l'implantation de la Zone d'Activités d'Intérêt National de Bonvert au nord de Roanne. L'A89 a ainsi rééquilibré le développement économique à l'ouest de Lyon.

L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE RENFORCÉE

Dans l'enquête réalisée auprès de leurs maires, 13 des 17 communes traversées estiment que l'image touristique de leur territoire a changé avec la mise en service de la nouvelle section d'A89. En effet, en offrant un accès renforcé, l'A89 a rendu le territoire plus attractif du point de vue touristique. Dans le Rhône, elle a favorisé « l'excursionnisme », c'est-à-dire le tourisme à la journée. Dans le département de la Loire, l'A89 a développé la clientèle de passage et de week-end. Ainsi, plusieurs sites touristiques ont bénéficié d'une meilleure accessibilité et attractivité : la Tour Matagrin (Violay), le Lac des Sapins, le Geopark des Pierres Dorées, le château de Bussières...

Parallèlement, l'A89 a amélioré l'attractivité résidentielle des territoires, en particulier côté Rhône, territoire sous influence du développement de la métropole lyonnaise. C'est le cas dans la Communauté de communes du Pays de l'Arbresle et dans celle de l'Ouest Rhodanien où des communes desservies par l'A89 affichent un réel dynamisme foncier et immobilier.

Intégration paysagère de l'A89 - vue depuis le château d'Avauges (Saint-Romain-de-Popey).

© CORI

Pépinière d'entreprises ZI Pied de la Montagne (Tarare) financée à 50 % grâce au 1 % Paysage et développement.

LA RESSOURCE EN EAU ET LA BIODIVERSITÉ SAUVEGARDÉES

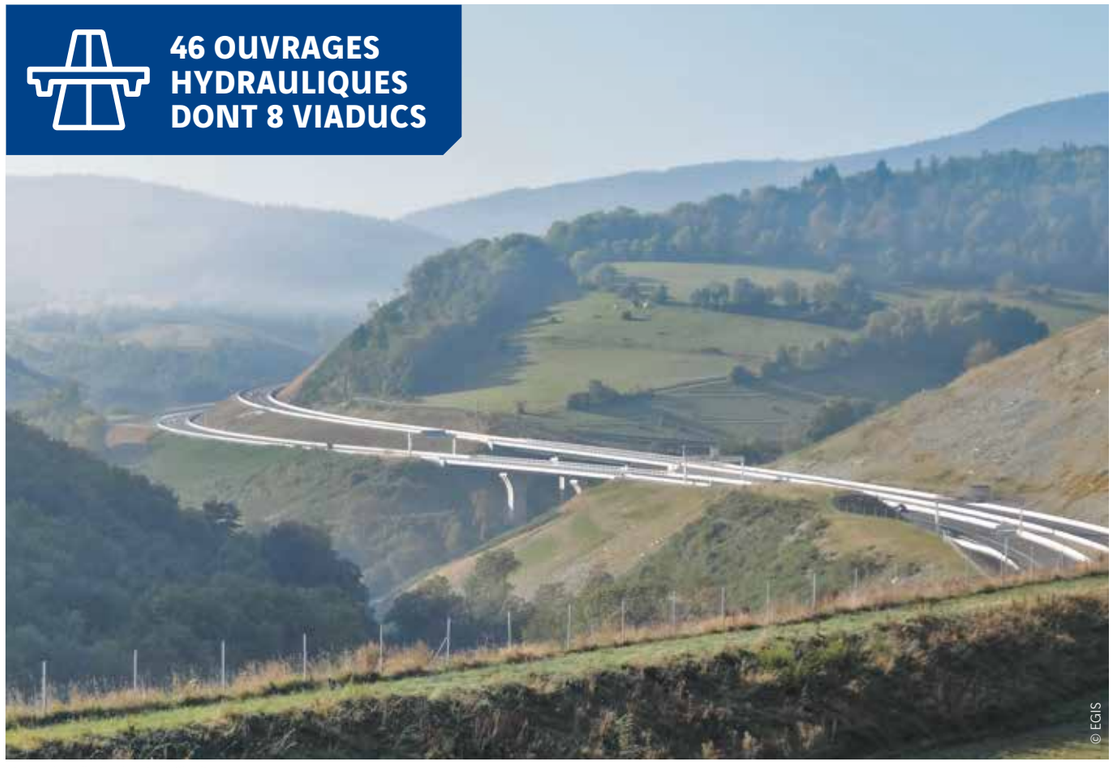
DES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES POUR PRÉSERVER LA RESSOURCE EN EAU

Afin d'assurer que l'infrastructure ne soit pas un obstacle aux 22 cours d'eau parcourant le territoire, intermittents ou permanents, traversés par l'autoroute, chacun d'eux a été rétabli via des ouvrages hydrauliques. Ainsi, **46 ouvrages** ont été aménagés, comprenant **8 viaducs** – dont le viaduc du Valletier destiné à assurer la préservation des écrevisses à pieds blancs – **4 ouvrages cadres, 6 ouvrages voûtes, 17 buses arches, 5 dalots, 2 portiques…** Tous ces ouvrages ont été conçus pour assurer la continuité hydraulique et écologique.

DES EAUX QUI DEMEURENT DE BONNE QUALITÉ AUX ABORDS DE L'AUTOROUTE

Un réseau de collecte et traitement avant rejet, séparé des eaux des bassins naturels, a été mis en place pour récupérer la totalité des ruissellements en provenance de l'autoroute. Ces eaux sont ainsi traitées par **39 bassins multifonctions et 2 biefs de confinement,** avant rejet dans le milieu naturel. Ces ouvrages permettent, de ce fait, de traiter la pollution chronique, le confinement de la pollution accidentelle et le maintien des débits en fonction des caractéristiques du milieu récepteur. Leur entretien est assuré toute l'année et leur état surveillé par ASF. Le suivi des relevés effectués sur la qualité de l'eau montre, malgré un point de vigilance dans le Boussuivre, des résultats satisfaisants.

46 OUVRAGES HYDRAULIQUES DONT 8 VIADUCS



Viaduc du Valletier depuis le Chadier.

LE RESPECT DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT POUR L'ENVIRONNEMENT

Les deux espèces végétales protégées, impactées par l'autoroute, ont été préservées, notamment grâce aux opérations de transplantations mises en place. Ainsi, les effectifs d'**Orchis à fleurs lâches,** présentes sur les parcelles acquises par ASF au titre des mesures compensatoires environnementales sont stables ; la **Renoncule scélérate** est, quant à elle, toujours bien présente dans les zones humides du Millonnais et du Villechaise. **Concernant les animaux sauvages, des actions ont été prises pour ne pas contrarier leurs déplacements dans leur écosystème : création de 6 passages grande faune inférieurs, de 20 passages petite faune et d'une cinquantaine d'ouvrages hydrauliques, tous franchissables par la faune piscicole, et en partie par la faune terrestre (banquette pour passage à pied sec).** L'accès à ces points de passage est accompagné par **99,5 km de clôtures grande faune et 63 km de clôtures batraciens.** Les suivis réalisées montrent que les animaux se sont appropriés se sont appropriés les ouvrages de franchissement, et les utilisent. **D'autres aménagements spécifiques ont été réalisés pour les chauves-souris** (2 chiroducs, 2 galeries et 88 gîtes artificiels…) **et pour les batraciens** (152 mares, dont 91 de compensation, toutes colonisées).

Orchis à fleurs lâches

Renoncule scélérate.

Exemple de Chiroduc.

DES ACTIONS EN FAVEUR DES ACTIVITÉS AGRICOLES ET DU PATRIMOINE HUMAIN

Les secteurs traversés par l'A89 présentant de forts enjeux en terme d'agriculture et de sylviculture, plusieurs actions ont été conduites pour préserver l'activité des exploitations et minimiser l'impact de l'autoroute sur les terres agricoles. En complément de la mise en place de mesures d'**aménagements fonciers** (3 500 ha concernés dans le Rhône, 3 411 ha dans la Loire), un protocole d'indemnisation agricole, signé par les Chambres d'Agriculture et les SAFER de la Loire et du Rhône, a été établi pour compenser les coupures et morcellements des exploitations concernées. De plus, des mesures d'atténuation ont permis de limiter les effets d'emprise et de coupure sur les forêts gérées. **Des rétablissements de voies et de chemins ont été adaptés pour garantir de bonnes conditions d'exploitation,** en concertation avec le monde agricole, et **4425 mètres d'écrans acoustiques** ont été posés pour réduire le niveau de bruit pour les riverains les plus exposés à l'autoroute.

DES ENGAGEMENTS RESPECTÉS

DES COÛTS DE RÉALISATION MAÎTRISÉS

Le coût final de l'opération (1,2 milliard d'euros) est très proche de l'estimation qui avait été annoncée dans le dossier d'enquête publique préalable à la DUP, en ne le dépassant que de 2 %.

L'UTILITÉ DU PROJET SALUÉE

Les acteurs locaux saluent, dans leur ensemble, l'utilité du projet et le rôle de l'A89 en faveur de la mobilité et de l'accessibilité de leurs territoires. **L'A89 a considérablement amélioré la mobilité en offrant des gains temps importants, jusqu'à 34 minutes entre Clermond-Ferrand et Lyon. À l'échelle nationale, elle permet la finalisation du grand itinéraire Bordeaux/Clermond/Lyon. À l'échelle locale, la nouvelle section de l'A89 a permis de rapporcher la partie ouest du département du Rhône de l'agglomération lyonnaise et de désenclaver la partie nord du département de la Loire.** À Tarare, par exemple, elle a favorisé le maintien de l'industrie, capté une partie du trafic local et réduit les temps d'accès à la grande vitesse ferroviaire et à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry. Autre exemple à Violay, où l'A89 a renforcé l'attractivité touristique de la commune.

L'ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ

Cinq ans après la mise en service de la section nouvelle de l'A89, sa bonne intégration au sein des territoires traversés est confirmée. **La qualité des cours d'eau est préservée grâce à l'attention portée à leurs rétablissements et aux mesures compensatoires avec un budget dédié d'environ 1 M€ HT. Les actions menées en faveur de la faune et de la flore portent leurs fruits, tout comme les mesures de protection contre les nuisances sonores.** L'aménagement foncier assure la continuité des activités agricoles et sylvicoles, et le maintien des conditions d'exploitation. En outre, **dans le cadre de la politique du 1 % Paysage et Développement, VINCI Autoroutes a subventionné 59 actions de valorisation, pour un montant total de 3,3 M€.**

L'A89 depuis le tunnel de Violay.

UN BILAN COÛTS/AVANTAGES POSITIF

Au regard de ces constats, auxquels il faut ajouter des temps de trajets considérablement réduits, sur le réseau préexistant, ainsi qu'une sécurité routière améliorée sur la section nouvelle et à l'échelle de l'ensemble du territoire, il ressort, **selon les méthodes réglementaires utilisées pour l'évaluation du bilan socio économique des infrastructures routières, que les bénéfices de l'A89 sont sensiblement supérieurs aux coûts du projet.**

L'A89 au niveau de l'échangeur Balbigny (n°33).

Novembre 2020 - Conception / réalisation: INSTITUTIONS&PROJETS

VINCI AUTOROUTES
Siège social
Réseau ASF
12 rue Louis Blériot
92506 RUEIL-MALMAISON
www.vinci-autoroutes.com