



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TERRITOIRE

### COMPTE RENDU N° 33 *(Application de l'article 46 du Règlement)*

**Mercredi 8 février 2006**  
(Séance de 16 heures 15)

*Présidence de M. Patrick Ollier, Président*

### SOMMAIRE

	pages
– Désignation du rapporteur et examen de la proposition de loi (n° 2845), adoptée par le Sénat en première lecture, relative à la réalisation de l'autoroute A89 entre Lyon et Balbigny .....	2
– Informations relatives à la Commission. ....	5

La Commission a désigné, **M. Robert Lamy, rapporteur** pour la proposition de loi (n°2845), adoptée par le Sénat en première lecture, **relative à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A89** et a examiné cette proposition de loi.

Le **rapporteur** a rappelé que la proposition de loi soumise à l'approbation de la Commission et adoptée la veille par le Sénat avait pour objet de parachever la grande liaison autoroutière Est-Ouest qu'est l'A89.

Celle-ci constitue une grande liaison transversale entre la façade Atlantique et le Sud de la France *via* Lyon, ainsi qu'entre l'Ouest et l'Est de l'Europe, Italie et Suisse notamment.

La société ASF est aujourd'hui concessionnaire de la liaison Bordeaux/ Saint-Etienne.

Le rapporteur a alors souligné qu'à l'heure actuelle, l'A89, après Clermont-Ferrand, s'arrête à Balbigny, dans le département de la Loire, obligeant les véhicules qui souhaitent rallier Lyon à un détour par le Sud, c'est-à-dire par la traversée de Saint-Etienne.

Pourtant, dès 1988, le ministre de l'Équipement avait annoncé à ASF sa décision de lui confier la concession de la section Balbigny/ La Tour-de-Salvagny, laquelle s'inscrivait dans le schéma directeur routier national de 1988.

En accord avec la société, cette section avait été intégrée en février 1992 dans la concession d'ASF en tant que section à réaliser, les conditions techniques et financières devant être fixées ultérieurement par avenant.

Le rapporteur s'est donc interrogé sur les raisons pour lesquelles 18 ans plus tard, cette section n'était pas réalisée.

Il a rappelé qu'une première occasion s'était présentée, occasion manquée du fait de la conjonction d'obstacles techniques et juridiques.

Evoquant les difficultés d'ordre technique, il a indiqué que l'enquête publique menée du 9 juin 1997 au 12 juillet de la même année avait notamment mis en évidence de lourdes contraintes environnementales. En outre, certaines dispositions avaient dû être réexaminées afin d'intégrer les conséquences du projet de contournement autoroutier de Lyon, qui faisait alors l'objet de débats.

Il a ajouté que la mise en œuvre de cette section avait coïncidé avec d'importantes évolutions juridiques communautaires, entravant le déroulement normal du projet.

En effet, ce tronçon devait être réalisé et financé selon la pratique alors en vigueur, dite de l'adossement.

Celle-ci consistait à financer la construction de nouvelles sections autoroutières par la perception d'un péage, par une société concessionnaire, sur des sections existantes plus rentables voire déjà amorties d'un réseau exploité par cette même société.

Au lieu d'attribuer de nouvelles concessions pour chaque nouvelle autoroute ou section d'autoroutes, l'Etat modifiait par avenant la liste des sections dont une société assurait l'exploitation en vertu des stipulations d'un cahier des charges approuvé par décret.

Le rapporteur a alors évoqué la directive européenne n° 89/440/CEE du 18 juillet 1989, dite directive « Travaux », soulignant que celle-ci avait constitué une novation importante en obligeant les Etats membres à appliquer des règles précises de publicité pour faire appel aux candidats à l'attribution de nouvelles concessions. Il a notamment fait allusion à l'article 11 de cette directive, qui dispose notamment que " les pouvoirs adjudicateurs désireux d'avoir recours à la concession de travaux publics font connaître leur intention au moyen d'un avis ".

Applicable à compter du 22 juillet 1990, modifiée par la directive du 14 juin 1993, elle a été transposée en droit interne en 1991 et 1992.

Le rapporteur a alors rappelé qu'à partir de 1995, la Commission européenne s'était interrogée sur la validité de l'attribution du tronçon Balbigny/ La Tour-de-Salvagny aux ASF, dans la mesure où celle-ci ne s'était pas inscrite dans ce nouveau cadre juridique.

Le gouvernement français fit alors valoir à l'époque que cette attribution remontait à 1988, que la directive n'était entrée en vigueur qu'en 1990, et partant, qu'elle n'avait pas à s'appliquer de manière rétroactive.

La Commission se rendit alors à cet argument, avec une limite : tous les dossiers ouverts avant l'entrée en vigueur de la directive, sous l'ancien régime des marchés publics, devaient être conclus avant la fin de l'année 1997.

Le rapporteur a indiqué que les difficultés techniques qu'il avait évoquées n'avaient pas permis la conclusion de ce dossier dans les délais impartis.

Le projet fut donc retiré du contrat de la société par décret du 29 décembre 1997.

Une seconde opportunité s'est alors présentée grâce à un arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 octobre 2000.

La Cour, dans une affaire comparable, a jugé que la France avait à bon droit considéré que les marchés pour lesquels un concessionnaire avait été pressenti n'avaient pas à se voir appliquer de manière rétroactive des règles communautaires adoptées ultérieurement.

Le projet fut donc relancé, et après une enquête publique menée en septembre/octobre 2001, le décret approuvant l'utilité publique de cette section a été publié le 19 avril 2003. L'importance de ce projet a d'ailleurs été confirmée lors des comités interministériels d'aménagement du territoire du 26 mai 2003 et du 18 décembre 2003.

Les difficultés techniques levées, le gouvernement a alors entrepris la rédaction d'un avenant à la convention passée avec ASF afin de lui confier la réalisation de ce tronçon.

Le rapporteur a alors déploré que l'approbation de cet avenant ait encore été retardée par une mise en demeure de la Commission européenne adressée à la France en octobre 2004,

qui avait été saisie par une association estimant que la France ne respectait pas les obligations découlant de la directive « Travaux ».

Soulignant l'opiniâtreté du gouvernement à défendre ce dossier, il a indiqué que la Commission avait finalement été convaincue par les arguments du gouvernement français, la plainte étant finalement classée sans suite en juillet 2005.

Soulignant que plus rien ne semblait s'opposer à la publication du décret approuvant le 11<sup>ème</sup> avenant à la convention de 1992 entre l'Etat et les ASF, permettant enfin le lancement des travaux, il a précisé que le Conseil d'Etat avait émis un avis défavorable à ce projet de décret, s'écartant en cela de l'analyse que la Commission européenne elle-même avait développée.

Il a précisé qu'en dépit de l'accord donné par la Commission européenne, cet avis défavorable de la Haute juridiction paraissait de nature à entraver la réalisation du barreau de Balbigny, et a conclu à la nécessité de l'intervention du législateur afin de garantir la sécurité juridique de ce dossier.

Décrivant ce tronçon d'environ 60 kilomètres, il a souligné qu'il permettrait de valoriser la région lyonnaise, d'améliorer sa liaison avec les autres pôles européens et régionaux, en particulier avec Clermont-Ferrand, de contribuer au désenclavement du Nord de la Loire, et notamment de la région roannaise, et améliorerait la desserte de la région de Tarare.

Elle permettra des gains de temps de parcours moyens d'environ 26 minutes entre Balbigny et Lyon et de 18 minutes entre Tarare et Lyon, et améliorera considérablement les conditions de sécurité sur le réseau routier.

Il a approuvé les améliorations rédactionnelles apportées par le Sénat, et a proposé à la Commission d'adopter cette proposition de loi sans modification, afin que le vote conforme de l'Assemblée permette le lancement du projet dans les meilleurs délais.

**M. Pierre Ducout** a estimé que la réalisation de ce tronçon soulevait des difficultés formelles, mais que cette liaison, attendue depuis plusieurs années, présentait un intérêt national et européen évident.

Il a en particulier souligné son importance en tant que liaison transversale Est/Ouest entre Bordeaux et Lyon, ainsi que pour les échanges avec la Suisse, l'Italie et l'Espagne.

Il a donc jugé l'intervention du législateur parfaitement légitime s'agissant d'un projet dont la réalisation doit intervenir au plus vite, et a rappelé que le Parlement était intervenu de la même façon, sous la précédente législature, afin de faciliter la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse, indispensable au transport des éléments de l'Airbus A380.

La Commission a alors *adopté* à l'unanimité la proposition de loi (n°2845) relative à la réalisation de la section entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny de l'autoroute A89.

### Informations relatives à la Commission

Puis la Commission a confié à M. Léonce Deprez une mission d'information sur l'évolution de l'industrie papetière en France et ses conséquences sur les industries dépendantes.

La Commission a ensuite procédé à la désignation de candidats pour siéger à une éventuelle commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif aux parcs nationaux et aux parcs naturels marins. ; ont été nommés :

comme *membres titulaires* :

MM. Patrick Ollier (UMP)  
Jean-Pierre Giran (UMP)  
Jérôme Bignon (UMP)  
Guy Teissier (UMP)  
Vincent Rolland (UMP)  
Jean-Paul Chanteguet (SOC)  
Mme Chantal Robin-Rodrigo (SOC)

comme *membres suppléants* :

M. René-Paul Victoria (UMP)  
Mme Hélène Tanguy (UMP)  
MM. Michel Bouvard (UMP)  
Jean-Claude Lemoine (UMP)  
Mme Geneviève Gaillard (SOC)  
M. Jean Lassalle (UDF)

Elle a enfin désigné :

– M. Jean-Pierre Nicolas, rapporteur sur la proposition de loi relative aux obtentions végétales, *sous réserve de son dépôt par le Sénat* ;

– M. Alain Venot, rapporteur sur le projet de loi relatif à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire, *sous réserve de son dépôt par le Sénat*.

