ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

autoroutes

Question écrite n° 71704

Texte de la question

Mme Chantal Robin-Rodrigo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la réalisation de l'axe autoroutier Toulouse-Lyon. En effet, ce dossier traîne en longueur depuis de nombreuses années : seuls les tronçons Toulouse-Albi et Lyon-Saint-Etienne sont à ce jour réalisés. Par ailleurs, il semble s'enliser sur la portion Albi-Rodez-Sévérac-le-Château, et que serait remise en question la section Marvejols-Mende-Le Puy-en-Velay-Saint-Etienne... Cet axe est pourtant important car il permettrait de décloisonner la région Midi-Pyrénées et de l'ouvrir vers le grand pôle économique européen constitué par la région Rhône-Alpes, la Suisse et le sud de l'Allemagne. En outre, la réalisation de cet itinéraire aurait pour mérite supplémentaire de contribuer à délester de façon non négligeable les autoroutes A 9 et A 7 actuellement au bord de l'asphyxie. Elle lui demande donc de lui indiquer les intentions du Gouvernement sur ce dossier.

Texte de la réponse

Les projets de schémas de services collectifs de transport, instaurés par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire du 26 juin 1999, et approuvés par le Gouvernement lors du comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire du 9 juillet 2001, prévoient l'aménagement progressif en route express à deux fois deux voies de la liaison Toulouse - Lyon (RN 88) en fonction des besoins du trafic, dans le prolongement de l'autoroute A 45 Lyon - Saint-Etienne. La section Saint-Etienne - Le Puy-en-Velay de la RN 88 a été déclarée d'utilité publique, y compris le contournement du Puy-en-Velay dont le décret a été signé le 27 décembre 2001. Le contrat de plan conclu entre l'Etat et la région Auvergne pour la période 2000-2006 a prévu le financement de 134,9 millions d'euros (884,7 millions de francs) de travaux pour ce tronçon, dont 82,5 millions d'euros (541,1 millions de francs) à la charge de l'Etat. Cette enveloppe permettra la réalisation de la première phase du contournement du Puy-en-Velay, la mise aux normes autoroutières de la RN 88 entre Firminy et Le Puy-en-Velay, le lancement des études de la section SaintHostien - Le Pertuis et l'achèvement des opérations engagées au précédent contrat de plan (le viaduc de pont Salomon, la section Monistrol - pont Salomon et les déviations de La Guide et La Besse). Sur les 73 kilomètres de cet itinéraire, seul le financement de la déviation d'Yssingeaux (4,4 kilomètres) restera à financer dans le cadre du prochain contrat de plan. Les travaux de la totalité de l'itinéraire Albi - Sévérac-le-Château, au niveau du raccordement avec l'A 75, à l'exception du contournement de Baraqueville dont les études d'avant-projet sommaire sont en voie d'achèvement, ont également été déclarés d'utilité publique. Une enveloppe d'un montant total de 171,2 millions d'euros (1 123 millions de francs) a été inscrite à l'actuel contrat de plan conclu entre l'Etat et la région Midi-Pyrénées. En complément d'une nouvelle section de 6 kilomètres à deux fois deux voies, qui sera mise en service au cours du deuxième trimestre de cette année entre Rodez et Baraqueville, et après le franchissement de la vallée du Viaur à Tanus en octobre 2000, ce montant permettra la réalisation du doublement de la rocade d'Albi, de la déviation de Carmaux et de la section Recoules - Sévérac-le-Château. L'Etat a consenti un effort financier important pour l'aménagement de la RN 88 sur la période 2000-2006. Cet effort s'élève à 200 millions d'euros (1 310 millions de francs), ce qui correspond à 375 millions d'euros (2 460 millions de francs) de travaux programmés au XIIe plan avec la participation des collectivités. A titre de

comparaison, dans le cadre du précédent contrat, la participation de l'Etat s'est élevée à 145 millions d'euros (951 millions de francs) pour un montant total de travaux de 193,3 millions d'euros (1 268 millions de francs). Par ailleurs, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a été conduit à réexaminer plus globalement l'aménagement de cet axe entre Rodez et Le Puy-en-Velay, à la suite de l'avis défavorable de la commission d'enquête sur la section de la RN 88 comprise entre l'A 75 et le col de Vielbougue en Lozère en 1998. Le ministre a alors confié au conseil général des ponts et chaussées une mission d'expertise sur les perspectives d'aménagement de cette partie de la RN 88, dont le rapport, diffusé en juillet 2001, propose en particulier une hiérarchisation des priorités d'aménagement à court, moyen et long termes, en prenant en considération l'objectif d'amélioration des conditions de circulation dans les villes traversées par l'axe. Cependant, la perspective globale d'aménagement à terme de cet axe n'est pas modifiée. Les études sont activement poursuivies sur les sections prioritaires. C'est ainsi que le barreau de raccordement de la RN 88 à l'A 75 au droit du vallon du Romardiès, dans le département de la Lozère, a récemment été déclaré d'utilité publique par décret du 25 janvier 2002. De même, les travaux de la section Recoules - Sévérac-le-Château devraient débuter à la fin de cette année. Compte tenu de la sensibilité de l'environnement traversé par la RN 88 sur la section Rodez - Le Puy-en-Velay, ainsi que de l'importance des financements à mettre en oeuvre eu égard au niveau de trafic attendu, le ministre a été amené à proposer récemment aux élus concernés, regroupés au sein du syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe Toulouse - Lyon, d'engager conjointement une démarche innovante d'application du concept de développement durable à la RN 88 entre Rodez et Le Puy-en-Velay. Cette démarche a pour but, d'une part, de faire émerger les attentes locales vis-à-vis de l'axe, et, d'autre part, de permettre un aménagement plus respectueux de l'insertion de l'infrastructure dans l'environnement. Il s'agit, pour l'aménagement de la RN 88 entre Rodez et Le Puy-en-Velay, de concilier les objectifs environnementaux et les objectifs socio-économiques, notamment la maîtrise des coûts, ce qui devrait conduire à une réalisation plus rapide. La RN 88 se raccordant à l'A 75, les sections comprises entre Saint-Etienne et l'A 75 permettent effectivement de constituer un itinéraire alternatif aux autoroutes A 7 et A 9. Toutefois, il convient de considérer que cet itinéraire alternatif ne concernerait que les usagers en transit entre Lyon et Béziers, soit environ le tiers des flux de transit Nord-Sud prévus en période estivale sur les autoroutes A 7 et A 9 à long terme.

Données clés

Auteur : Mme Chantal Robin-Rodrigo
Circonscription : Hautes-Pyrénées (3e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 71704
Rubrique : Voirie
Ministère interrogé : équipement et transports
Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 14 janvier 2002, page 142
Réponse publiée le : 29 avril 2002, page 2212