

# 2013 / 2023 : 10 ANS DE L'A89 BALBIGNY / LA TOUR-DE-SALVAGNY





**ENTRE 22 600 & 53 000**  
VÉHICULES PAR JOUR EN MOYENNE  
EN 2022 SELON LES SECTIONS  
(2 SENS CONFONDUS)

**6**  
ÉCHANGEURS

**21 JANVIER 2013**  
OUVERTURE À LA CIRCULATION

**50**  
KILOMÈTRES

**4 ANS & DEMI**  
DE TRAVAUX

**2**  
DÉPARTEMENTS  
(RHÔNE ET LOIRE)

# LE DERNIER MAILLON DE LA LIAISON TRANSEUROPEENNE EST-OUEST

Ouverte à la circulation le 21 janvier 2013 et exploitée 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 6 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 est complétée par le barreau de raccordement à l'autoroute A6, dernier maillon de la liaison, exploité par APRR, mis en service en mars 2018.



Section Balbigny - Tarare ouest de l'A89.



L'autoroute A89 mise en service en janvier 2013.

# 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, comme 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'échanges entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny : ils représentent ensemble 69 % de la fréquentation de l'A89. Les 31 % restant concernent le trafic de transit, circulant de bout en bout de la section nouvelle, en n'empruntant aucun de ses 6 échangeurs.



L'aire de services de la Loire.

**Dès la mise en service de l'A89, le trafic est monté en charge de manière régulière et assez homogène (hors période de crise sanitaire) sur l'ensemble des portions.**

Cette hausse continue est due, en premier lieu, à l'appropriation de cette section de l'A89 par les habitants du territoire traversé et à la mise en service du barreau de raccordement à l'A6. Le report de la RN7 vers l'A89 va grandissant d'ouest en est, de 12 % entre Balbigny et Tarare-ouest à 52 % entre La Tour-de-Salvagny et la limite de concession du réseau ASF (VINCI Autoroutes). Le report depuis les routes départementales voisines vers l'A89 est également important, en atteignant plus de 16 % du trafic entre La Tour-de-Salvagny et la limite de concession. 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).

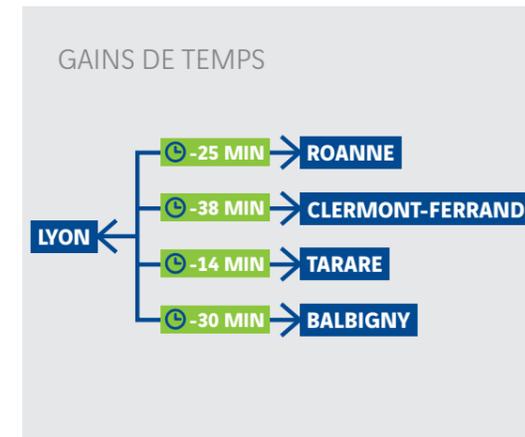
**Ces reports amènent, en outre, des gains de temps de trajet, tant pour les usagers utilisant la nouvelle section (30 min gagnées entre Balbigny et Lyon) que pour ceux qui ne se reportent pas sur l'A89, grâce à l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau secondaire.**

Au total, en 2022, la fréquentation moyenne de l'A89 sur ses sections payantes s'élève à 25 200 véhicules par jour en moyenne dont 2 500 poids lourds. Plus précisément, cette fréquentation est croissante à

l'approche de la métropole lyonnaise, oscillant entre 22 600 (section Balbigny-Tarare-ouest) et 53 000 véhicules (La Tour-de-Salvagny-limite de concession) en moyenne par jour en 2022.

## 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 le réseau attenant 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.**



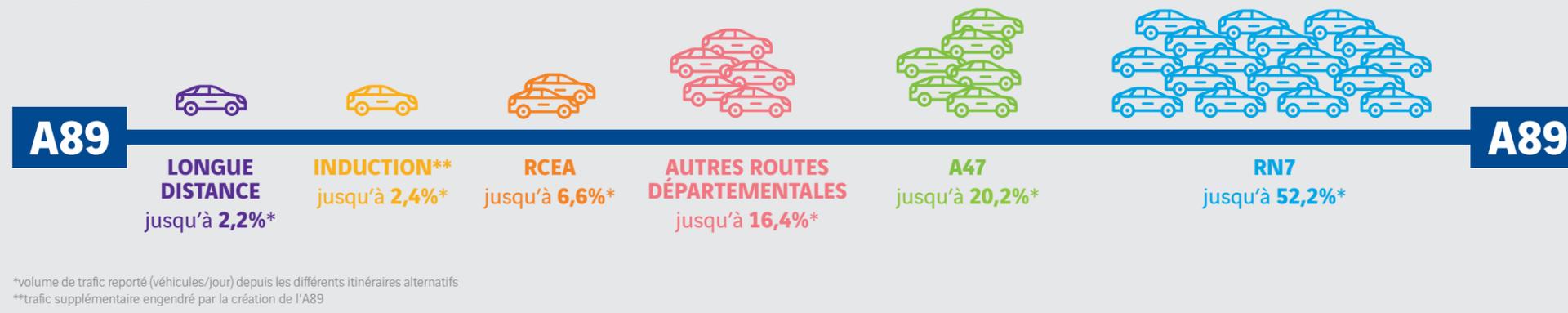
## LE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN

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 socioéconomiques 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. Enfin, un parking de covoiturage de 100 places a été mis en service en novembre 2022 à Balbigny afin de répondre aux nouveaux usages des automobilistes et d'encourager la mobilité partagée.



Le parking de covoiturage de Balbigny mis en service le 28 novembre 2022.

## PROVENANCE DU TRAFIC



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.



Violay, un cœur de village 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 Matagrín à Violay, sur le Mont Boussivire, 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 Matagrín (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-bourg et d'églises à Tarare, Pontcharra et Lentilly...).



La Tour Matagrín 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.



L'accessibilité du transport de marchandises facilitée.

## 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, un secteur en plein développement où les Laboratoires Boiron ont créé une plateforme de stockage d'une surface de 25 000 m<sup>2</sup> en 2017 tandis que Gerflor a agrandi son site existant de Tarare via la création d'un nouvel entrepôt de stockage en 2019.

**« Aujourd'hui si Tarare a ce dynamisme, c'est grâce à l'A89. »**

Patrice Verchère,  
Président de la Communauté d'agglomération Ouest Rhodanien

**Dix ans après sa mise en service, l'attractivité économique de l'autoroute se poursuit** avec la future implantation de la société Hugotag, spécialiste de l'enoblement de tissus haut de gamme. Elle a choisi Balbigny pour installer sa nouvelle unité de production de 7500 m<sup>2</sup> en 2024. À ce projet s'ajoute le développement à Neulize de la zone artisanale des Jacquins sur 14 ha. La proximité de l'autoroute 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 Matagrín (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. Les communes de la Loire traversées par l'A89 ne sont pas en reste.

**« L'A89 a désenclavé notre territoire [...] toutes les communes gagnent des habitants, alors qu'avant c'était l'inverse. »**

Véronique Chaverot,  
Maire de Violay



Intégration paysagère de l'A89.



Zone d'activités en développement, Tarare.

# 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 hydrauliques** ont été aménagés et **8 viaducs** – dont le viaduc du Valletier destiné à assurer la transparence hydraulique d'un affluent du Boussuivre, accueillant l'écrevisse 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 COURS D'EAU PRÉSERVÉS

La protection de la ressource en eau s'est particulièrement concentrée sur les cours d'eau du Boussuivre et du Gand. Concentrant les enjeux environnementaux les plus importants, le Boussuivre a fait l'objet d'actions de préservation et mesures d'évitement comme la modification du tracé de l'autoroute, ainsi que la création du viaduc du Valletier (100m de long), ou encore la création d'une usine de traitement des eaux d'évacuation du tunnel de Violay. Le Gand, quant à lui, a accueilli la reconstitution d'une zone humide de 5 500m<sup>2</sup>. De plus, **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.

## L'ÉCREVISSE À PIEDS BLANCS

Pour préserver les espèces protégées de nombreuses innovations ont dû être élaborées : un élevage conservatoire d'écrevisses à pieds blancs (une première en Europe) a ainsi été créé pendant le chantier. Le calage du tracé le plus haut possible dans la vallée du Boussuivre avec des murs de soutènement et la construction du viaduc du Valletier (100m de long, non prévu à la base) ont permis d'éviter les intrusions dans le lit mineur de ruisseau et de protéger l'habitat de l'écrevisse.

**140 écrevisses ont été prélevées et gardées 3 ans en élevage conservatoire, donnant ainsi naissance à plus de 1 000 écrevisses en captivité. 500 d'entre elles ont été réintroduites dans le Peisselay et 350 écrevisses dans le Gantet.**



L'écrevisse à pieds blancs.

## DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ASSURÉES

**Les deux espèces végétales protégées, impactées par l'autoroute, ont été préservées, notamment grâce aux opérations mises en place.** Ainsi, l'**Orchis à fleurs lâches**, présente sur les parcelles acquises par VINCI Autoroutes au titre des mesures compensatoires environnementales est suivie par les associations naturalistes et doit faire l'objet de mesures complémentaires pour assurer son maintien. 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, 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.** 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 réalisés montrent que les animaux se sont appropriés les ouvrages de franchissement et les utilisent. **D'autres aménagements spécifiques ont été réalisés pour les chauves-souris** (2 chiroduc, 2 galeries et 88 gîtes artificiels...) **et pour les batraciens** (152 mares, dont 91 de compensation, toutes colonisées).



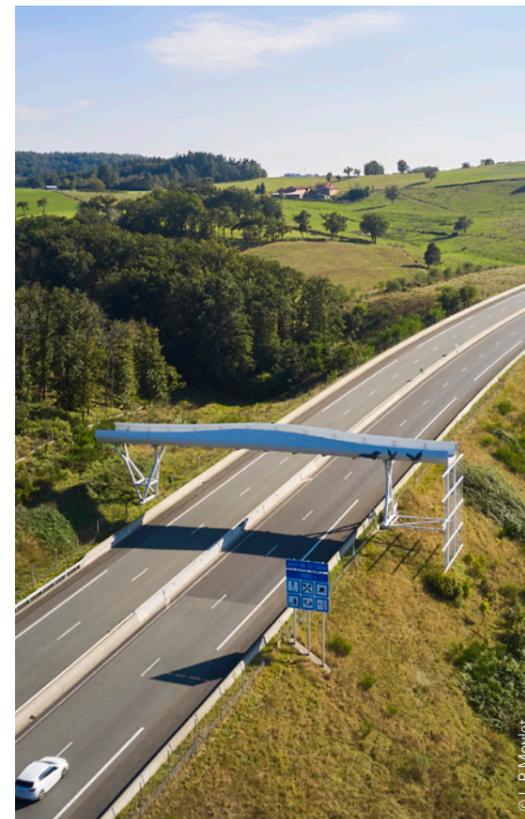
Orchis à fleurs lâches.



Renoncule scélérate.

## 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'**aménagement 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 **4 425 mètres d'écrans acoustiques** ont été posés pour réduire le niveau de bruit pour les riverains les plus exposés à l'autoroute.



Exemple de Chiroduc.

# L'A89, 10 ANS APRÈS

## 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%. Cette autoroute a été financée par le système de l'adossement, qui consiste à faire financer la construction d'une infrastructure par les recettes générées par l'ensemble du réseau. L'adossement constitue, à ce titre, une forme de solidarité des territoires. L'A89 est la dernière autoroute financée par adossement en France.

## 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 38 minutes entre Clermont-Ferrand et Lyon. À l'échelle nationale, elle permet la finalisation du grand itinéraire Bordeaux/Clermont/Lyon. À l'échelle locale, la nouvelle section de l'A89 a permis de rapprocher la partie ouest du département du Rhône de l'agglomération lyonnaise et de désenclaver la partie nord du département de la Loire.** Sur l'Ouest Rhodanien, par exemple, elle a accompagné le maintien de l'industrie.

**« Le territoire connaît une attractivité qu'il avait perdue avec la crise du textile. On a de la chance de pouvoir choisir les projets économiques, surtout lorsque l'on voit les demandes d'implantation d'entreprises »**

**Patrice Verchère,**  
Président de la Communauté d'agglomération Ouest Rhodanien

L'autoroute a également capté une partie du trafic local et réduit les temps d'accès à l'agglomération lyonnaise et ses infrastructures (gares TGV, aéroport St-Exupéry), favorisant ainsi l'intermodalité. Autre exemple à Violay, où l'A89 a renforcé l'attractivité touristique de la commune.



L'A89 déneigée en janvier 2016.

## L'EXPLOITATION DE LA SECTION BALBIGNY / LA TOUR-DE-SALVAGNY

- 30 agents d'intervention et de maintenance du réseau dont 8 personnes en charge des équipements électroniques des tunnels (Tarare).
- 15 agents formés au poste de contrôle et de sécurité tunnel (Valence).
- Une équipe mobilisable pour assurer la viabilité hivernale.
- 15 engins d'intervention et de maintenance du réseau.



Viaduc du Gonon (section Balbigny - Tarare-Ouest).

## L'ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ

Dix 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€.**



Viaduc de Goutte Vignole (section Tarare-Ouest - Tarare-Est).

**VINCI Autoroutes**

Siège social  
1973, bd de la Défense  
CS10268  
92757 NANTERRE cedex  
[www.vinci-autoroutes.com](http://www.vinci-autoroutes.com)