

26/10 | 07:00 | Emmanuel Guimard, Marie-Annick DÉpagneux, Dominique Malecot, Frank Niedercorn et Didier Bonnet

Les retards s'accumulent dans toutes les grandes agglomérations
La plupart des projets de rocade des grandes agglomérations ont pris d'énormes retards.
La réalisation de certaines d'entre elles paraît même définitivement compromise.
Lyon

Le chantier du tronçon ouest du périphérique (TOP) destiné à boucler le ring n'a guère de chance de démarrer avant 2020. Cette voirie dont les premières études datent de 1997 est placée sous la maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon. Le département du Rhône doit en assurer le cofinancement. Le coût de l'ouvrage est chiffré à ce stade à quelque 2 milliards d'euros pour 14 km, aux deux tiers en tunnel. L'hypothèse d'un péage a été retenue. Les élus entendent que le TOP soit réservé au trafic de l'agglomération. A la différence du projet de contournement ouest de Lyon (COL) qui doit être dévolu au transit nord-sud et s'articuler avec l'A45 et l'A89. Cette autoroute payante, placée sous la responsabilité de l'Etat, est évoquée depuis deux décennies et, plus les années passent, plus sa construction semble improbable.

Strasbourg

Alors que le préfet annonce que le choix du consortium chargé d'édifier les 24 km du grand contournement autoroutier ouest de Strasbourg (GCO), à péage, sera effectué d'ici la fin de l'année, la question de son financement (355 millions d'euros) partiel par les collectivités régionales provoque des remous. Le conseil régional, le département du Bas-Rhin, la CCI et les acteurs économiques le jugent indispensable, alors que Strasbourg estime cette solution beaucoup trop onéreuse, catastrophique pour l'environnement et inefficace pour résoudre les déplacements pendulaires quotidiens. Autre source de tension : l'annonce par le préfet que la région et le département seront sollicités à participer au règlement de l'addition. Annonce fraîchement accueillie alors que les débats d'orientation budgétaire en cours ne prévoient pas de hausse des crédits routiers.

Bordeaux

Le projet d'une rocade à péage d'une cinquantaine de kilomètres avait été enterré en 2008 par Jean-Louis Borloo. Ce n'est pas tant le coût, estimé entre 1,1 et 1,7 milliard d'euros, qui faisait débat que l'opposition des partisans de l'environnement et, surtout, des viticulteurs. Depuis, les politiques ont un peu oublié les oppositions au projet, et entendent de plus en plus les milieux économiques qui ne cessent de réclamer la réouverture du dossier. Ce contournement devant permettre de soulager l'actuelle rocade empruntée par tout le trafic automobile et routier vers l'Espagne et régulièrement congestionné. Vincent Feltesse, le président socialiste de la Communauté urbaine de Bordeaux, estime que rouvrir le projet de contournement tel qu'il était conçu n'aurait pas de sens et réclame un « *Grenelle de la mobilité* » pour l'agglomération.

Ile-de-France

Plusieurs chantiers sont au point mort. C'est le cas de l'autoroute A104 qui doit boucler la rocade la Francilienne entre Méry-sur-Oise (Val-d'Oise) et Orgeval (Yvelines). L'urbanisation des zones à traverser s'est traduite par de nombreuses variantes du tracé initial, décidé à la fin des années 1960, qui suscitent toutes une très vive opposition des riverains. Le principe d'un premier tronçon desservant la future plate-forme logistique d'Achères, débouché du projet de canal

Seine Nord, a été acté cet été. Le prolongement de l'autoroute A12, qui relie actuellement l'A13 à la nationale 12 et a fait l'objet d'un débat public en 2004, est désormais prévu à l'horizon 2020. Enfin, au sud-est de la capitale, on a dû renoncer à doubler le tronçon commun A86-A4 qui reste l'un des principaux points noirs du réseau routier francilien.

SERVICE RÉGIONS, Les Echos

Tous droits réservés - Les Echos 2011