

Séance publique du 10 octobre 2006

Délibération n° 2006-3690

commission principale : déplacements et urbanisme

objet : **Autoroute A 45 Saint Etienne-Lyon : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Concertation inter administrative à l'échelon local - Avis de la Communauté urbaine**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

Le Conseil,

Vu le rapport du 27 septembre 2006, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Par courrier daté du 28 juillet dernier, monsieur le préfet a transmis à la Communauté urbaine le projet de dossier d'enquête préalable relatif au projet d'autoroute A45 Saint Etienne-Lyon dans le cadre d'une concertation inter administrative engagée au niveau local préalablement à l'enquête publique.

Le dossier porte sur le projet de création d'une liaison autoroutière neuve concédée depuis l'A 72 au nord de Saint Etienne, jusqu'à l'A 450 au droit de l'actuel échangeur avec la RD 42 à Brignais.

Au terme de l'enquête publique, la déclaration d'utilité publique du projet entraîne alors la prise en compte de ce projet dans les documents d'urbanisme.

Objet de la concertation inter administrative

L'envoi pour avis de ce dossier a été institué par une circulaire de monsieur le Premier ministre du 5 octobre 2004 : il s'agit de l'ultime phase de concertation pendant l'élaboration du dossier d'enquête publique. C'est à ce stade que, l'étude d'impact étant finalisée ou en voie de l'être, l'Etat vérifie la conformité du projet aux exigences des différentes réglementations qui en définissent le contenu ainsi que l'opportunité et la pertinence des mesures correctrices ou compensatoires. Pour cela la consultation se fait à deux niveaux :

- d'une part, à l'échelon central pour que les services de l'Etat soient en mesure de faire connaître leur avis sur les atteintes que le projet est susceptible de porter aux intérêts dont chacun d'entre eux a la charge,
- d'autre part, à l'échelon local pour que les collectivités territoriales consultées pendant la phase de concertation sur le projet soient saisies pour avis avant la phase d'enquête publique proprement dite.

Contenu du dossier

Le dossier comprend :

- une note d'informations juridiques et administratives sur la procédure administrative relative à l'opération ;
- des plans de situation ;
- une notice explicative précisant le contenu et les objectifs du projet et, notamment :
 - . un état descriptif de la situation actuelle du système de transports,
 - . les différentes solutions alternatives routières ou ferroviaires étudiées,
 - . la justification du projet d'un ouvrage autoroutier neuf entre Saint Etienne et Lyon,
 - . une appréciation sommaire des dépenses et les modalités de financement,
 - . un plan général des travaux ;
- une étude d'impact (celle-ci ne concerne pas le territoire communautaire, le tracé du projet s'arrêtant à Brignais) ;

- un volet socio-économique portant, notamment, sur les perspectives d'évolution de l'offre et de la demande de transports à l'horizon 2020-2025.

Présentation du projet d'A 45

Le projet de l'A 45 soumis à l'enquête publique s'inscrit dans un programme d'aménagements routiers plus large dont les objectifs ont été définis en 2003 en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) :

- améliorer la liaison d'intérêt national Lyon-Toulouse qui se prolonge à l'ouest de Saint Etienne par la RN 88 vers le Puy,
- disposer d'un axe routier fiable et performant entre les deux cités et vers la vallée du Rhône,
- réaménager et requalifier la liaison autoroutière existante, notamment dans la traversée des zones urbaines.

Le programme comprend :

- le projet de l'A 45 proprement dit,
- le projet de contournement ouest de Saint Etienne (COSE),
- l'arrivée dans Lyon, via l'A 450 et les aménagements des points d'échange A450/A 7 et A 7/boulevard Pierre Sémard, le long du Rhône à Saint Fons,
- le réaménagement de l'A 47 après la mise en service de l'A 45.

L'Etat indique qu'à l'horizon 2020, dans l'hypothèse où le contournement ouest serait en service, le trafic serait :

- sur l'A 45, de 58 800 véhicules par jour (extrémité "est"),
- sur l'A 450, de 78 700 véhicules par jour (58 400 attendus en 2020 sans l'A 45 ; 40 500 en 2002),
- sur le pont sur le Rhône de l'A 47, de 74 500 véhicules par jour (100 300 attendus en 2020 sans l'A 45 ; 90 000 aujourd'hui).

Le principe de réaménagement de l'A 47 est défini comme suit : il s'agit de conserver une fonction d'itinéraire suppléant à l'A 45 pour la liaison entre Saint Etienne et Lyon. A ce titre, l'A 47 continuera de supporter une partie du trafic de transit et sa capacité sera maintenue tout en améliorant une fonction de desserte locale des zones urbaines traversées.

La réalisation d'une liaison autoroutière neuve concédée depuis l'A 72 jusqu'à l'A 450 à Brignais représente un coût de l'ordre de 1200 M€ TTC. La liaison fera l'objet d'une concession. Le dossier indique qu'une subvention d'équilibre de l'ordre de 600 M€ sera nécessaire, à financer par l'Etat et les collectivités locales.

Présentation des solutions alternatives au projet d'A 45

Trois alternatives routières ont été étudiées :

1° - l'aménagement de l'itinéraire existant par l'A 47 : ce parti consisterait à aménager sur place l'itinéraire existant depuis l'A 72 et l'A 7 jusqu'à Pierre Bénite.

Deux options ont été imaginées pour la traversée de Givors : aménagement de l'itinéraire existant ou traversée en souterrain.

Coût de cette solution : 840 M€ TTC ou 1 170 M€ TTC (passage en souterrain à Givors) en intégralité à la charge des pouvoirs publics ;

2° - la réalisation partielle de l'A 45 entre l'A 47 et l'A 450.

Cet aménagement consisterait en :

- un aménagement sur place de l'itinéraire existant de l'A 72 jusqu'à Rive de Gier,
- la réalisation d'un barreau autoroutier à péage entre l'A 47 (Rive de Gier) et la partie "est" de l'A 45,
- la réalisation de l'A 45 jusqu'à Brignais.

Par ailleurs, ce parti nécessiterait un élargissement à 2 x 3 voies du pont sur le Rhône et à 2 x 4 voies sur le viaduc de Ternay.

Coût de cette solution : 912 M€ TTC, dont 670 M€ TTC à la charge des pouvoirs publics ;

3° - L'aménagement à 2 x 2 voies de la RD 42.

Cet aménagement consisterait en :

- un aménagement sur place de l'itinéraire existant de l'A 72 jusqu'à Rive de Gier,
- un aménagement à 2 x 2 voies de la RD 42 entre Rive de Gier et Brignais,
- un raccordement à l'A 450.

Ce parti nécessiterait également un élargissement à 2 x 3 voies du pont sur le Rhône et à 2 x 4 voies sur le viaduc de Ternay.

Coût de cette solution : 780 M€ TTC, en intégralité à la charge des pouvoirs publics.

L'alternative ferroviaire

L'Etat a étudié l'hypothèse d'un scénario RER, sur l'actuelle ligne ferroviaire. Ce scénario comprend :

- la construction d'un nouveau pont sur le Rhône au niveau de Grigny-Ternay pour les trains intercity cadencés à l'heure,
- un prolongement des trains intercity vers l'aéroport Lyon-Saint Exupéry et les Alpes afin de connecter Saint Etienne de façon optimale à l'aéroport et à l'est de la région,
- l'arrivée des trains semi-directs et RER dans un tunnel sous Lyon, maillé avec les lignes A, B et D du métro,
- l'interconnexion des trains semi-directs et des RER dans Saint Etienne avec le tram-train Firminy-Rive de Gier.

Coût d'investissement de cette solution : 1 600 M€ TTC en intégralité à la charge des pouvoirs publics.

Avis de l'Etat

L'Etat considère que :

"Les alternatives routières et ferroviaires au projet de l'A 45 qui ont été étudiées n'apportent pas de réponses satisfaisantes aux insuffisances actuelles. De plus, pour les collectivités publiques, ces alternatives ont généralement des coûts supérieurs à la construction de l'A 45.

Seule l'opération de l'A 45 permettra :

- de répondre aux besoins de déplacements entre Lyon et Saint Etienne et de séparer les flux de transit et les dessertes locales,
- d'assurer la performance du système de transport,
- d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité routière,
- de fiabiliser les temps de parcours,
- de limiter les impacts environnementaux de l'évolution du trafic."

Position de la Communauté urbaine

La Communauté urbaine s'est déjà exprimée sur le dossier d'A 45 dans le cadre de l'avis donné sur la directive territoriale d'aménagement (DTA) le 17 janvier 2005. Elle a émis un avis favorable au projet de DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise sous réserve d'évolutions du projet jugées essentielles.

Concernant l'autoroute A 45, la Communauté urbaine a demandé de préserver sa réalisation à moyen terme mais en demandant "que l'Etat étudie une liaison entre l'A 45 et le sud-est de l'agglomération, en particulier l'aéroport de Saint Exupéry, en évitant de ramener la circulation de transit à l'intérieur de la Communauté urbaine". Elle a demandé, en outre, de réaliser à court terme "un programme substantiel de travaux de sécurisation de l'autoroute A 47 et de traitement des nuisances dans sa traversée des zones urbaines, tout en donnant la priorité au renforcement du service TER entre Lyon et Saint Etienne".

La position de la Communauté urbaine correspond aux orientations du plan de déplacements urbains (PDU) adopté par le Sytral le 2 juin 2005 après avis favorable de la Communauté urbaine : *"Le principe de gel des pénétrantes, quelle qu'en soit leur domanialité, tout comme celui de la réduction du débit de certains axes de traversée, décidé par le plan des déplacements urbains de 1997, est réaffirmé pour maîtriser les flux automobiles entrant dans l'agglomération."*

En ce qui concerne l'A45, le PDU rappelle que *"les études complémentaires qui doivent préciser les conditions de son raccordement au réseau routier de l'agglomération lyonnaise prendront en compte les orientations du plan des déplacements urbains, notamment les risques préoccupants d'accroissement du trafic de transit dans le sud-ouest de l'agglomération et la Presqu'île"*.

Les travaux conduits au premier semestre 2006 par le groupe de travail technique chargé d'étudier, sous l'égide de la direction régionale de l'équipement (DRE) les conditions d'arrivée de l'A45 dans Lyon, n'ont pas permis de déboucher sur des propositions de solutions satisfaisantes autres que celles de développer la capacité d'A450 et de ses débouchés sur l'A7 :

- la liaison sous Irigny qui aurait permis aux trafics à destination de l'est de ne pas venir encombrer le cœur de l'agglomération est jugée non réalisable par l'Etat compte tenu de son débouché dans un périmètre de risques industriels majeurs. En tout état de cause, cette liaison n'apporterait pas de solution satisfaisante en l'absence de nouvelle traversée du Rhône au niveau de Pierre Bénite dans le prolongement de l'A450. Le trafic supplémentaire généré par l'A45 se trouverait donc lui-même engorgé dans l'actuelle circulation,

- l'utilisation de l'A45 par des usagers qui voudraient se rabattre sur les transports collectifs à l'entrée de l'agglomération resterait très marginale,

- le bouclage de la partie sud d'un contournement à l'ouest de Lyon à vocation interrégionale sur A46 sud ne délesterait pas l'A45 du trafic de transit en direction du sud-est car ce trafic continuerait, pour l'essentiel, à utiliser l'A47 ; en outre, ce contournement viendrait alors former, avec l'A47, l'A46 sud et l'A7 au droit de Givors et Grigny, un système autoroutier à cinq branches dans un espace fortement urbanisé et très contraint ;

Vu ledit dossier ;

Où l'avis de sa commission déplacements et urbanisme ;

Vu l'amendement ci-après déposé par le groupe des élus verts, qui propose de supprimer le point suivant dans le DELIBERE ;

4° - Rappelle qu'il est impératif de préserver la réalisation de l'A45 à moyen terme et réitère son avis favorable à ce projet et aux objectifs poursuivis, tels que définis par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 septembre 2003. Ce CIADT avait décidé de mettre en place une stratégie nationale de renforcement de l'offre métropolitaine afin de porter aux premiers rangs européens les systèmes urbains français, dont au premier chef la métropole Lyon-Saint Etienne ;

DELIBERE

1° - Rejette l'amendement déposé par le groupe des élus verts.

2° - Rappelle que le problème des déplacements doit s'inscrire dans une politique ambitieuse de développement des transports en commun tant au niveau de l'agglomération (lignes fortes articulées à des parcs relais) qu'au niveau de l'aire métropolitaine lyonnaise (projet REAL de réseau express de l'aire urbaine lyonnaise).

3° - Considère comme prioritaires à court et moyen termes :

a) - l'amélioration des dessertes ferroviaires, d'une part, entre Saint Etienne, Givors et Lyon et, d'autre part, entre Givors et Lyon-Perrache par la rive droite du Rhône dans le cadre du projet REAL ; à ce titre, il demande à l'Etat d'inscrire les projets correspondants au contrat de projet Etat-Région en cours d'élaboration,

b) - l'aménagement de l'A450 à son débouché à Pierre Bénite sur l'A7 et l'aménagement de l'A47 de façon à atteindre sur ces axes un niveau de service acceptable, aménagement complété par la mise en œuvre indispensable d'une solution sérieuse à la protection de Givors.

4° - Rappelle qu'il est impératif de préserver la réalisation de l'A 45 à moyen terme et réitère son avis favorable à ce projet et aux objectifs poursuivis, tels que définis par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 septembre 2003. Ce CIADT avait décidé de mettre en place une stratégie nationale de renforcement de l'offre métropolitaine afin de porter aux premiers rangs européens les systèmes urbains français, dont au premier chef la métropole Lyon-Saint Etienne.

5° - Souligne qu'aujourd'hui, le projet A 45, tel qu'il est présenté par l'Etat, n'apporte pas de solution satisfaisante en matière d'articulation avec le réseau des grandes voiries de l'agglomération lyonnaise et vis-à-vis des orientations du plan des déplacements urbains de gel des pénétrantes.

6° - S'interroge sur la subvention d'équilibre à apporter par la puissance publique pour le projet A45, subvention qui pourrait s'élever à 600 M€ couvrant une partie du coût de construction de l'autoroute et dont il est indiqué qu'il pourra être nécessaire qu'elle soit financée par l'Etat et les collectivités locales.

7° - Considère qu'une telle somme devrait être apportée intégralement par l'Etat (avec des financements de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France -AFITF-), les collectivités territoriales n'ayant pas à prendre en charge des investissements ne relevant pas de leur compétence et n'ayant pas à se substituer à l'Etat pour financer des infrastructures autoroutières dont la vocation principale est d'acheminer du trafic de transit.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,