

RHÔNE

COPIE POUR INFORMATION

Monsieur Georges BARRIOL
Vice-Président-Conseiller général de Vaugneray
Conseil général du Rhône
Hôtel du département
29-31 Cours de la Liberté
69483 LYON cedex 03

Lyon, le 25 septembre 2006

Monsieur le Préfet,

Vous avez saisi le Département pour recueillir son avis sur le dossier préalable à la déclaration d'utilité publique du projet d'autoroute A45, dans le cadre de la consultation inter-administrative. Le Département s'est déjà prononcé sur ce projet en novembre 2003 lors d'une première consultation locale, ainsi qu'en décembre 2004 lors de la consultation sur l'élaboration de la DTA.

Le dossier proposé à la DUP a fait l'objet d'une étude approfondie dont je vous livre les éléments principaux.

J'ai tout d'abord demandé à mes services de réaliser une synthèse du document, puis de reprendre point par point les éléments qu'il me semble important de vous transmettre, et sur lesquels je vous fais part de l'avis du Département du Rhône (en gras).

Synthèse du dossier présenté par l'État

Le programme de l'A45 a été validé par les Comités Interministériels d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) de 1998, 2000 et 2003, et précisé dans la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA). Il est fondé sur les objectifs suivants :

- améliorer la liaison d'intérêt national Lyon-Toulouse ;
- disposer d'un itinéraire fiable et performant entre Saint Etienne et Lyon et vers la vallée du Rhône ;
- réaménager la liaison actuelle A47 au profit des agglomérations traversées avec une circulation apaisée.

RHÔNE

Analyse de l'existant :

La liaison St Etienne - Lyon est assurée par l'A47, qui supporte un trafic important avec imbrication de fonctions locales, interurbaines et nationales. L'infrastructure est de mauvaise qualité et les temps de trajets sont peu fiables. Les ralentissements sont fréquents lors des migrations domicile-travail, et toute perturbation entraîne des bouchons importants. De plus, l'A47 n'est doublée d'aucune voirie structurante permettant de la décharger en cas d'incident.

L'A47 est en concurrence avec le TER (4300 voyageurs/jour entre St Etienne et Lyon), qui offre des fréquences très correctes, mais des temps de trajet peu attractifs.

L'État estime que l'offre routière de l'A47 et l'évolution probable des besoins de déplacements en 2020 confirment la nécessité d'une liaison à forte capacité entre St Etienne et Lyon.

Cette liaison devra répondre aux objectifs suivants :

- répondre aux besoins de déplacements entre Lyon et St Etienne en séparant les flux locaux des flux de transit ;
- assurer la performance du système de transport ;
- améliorer les conditions de transport et de sécurité ;
- fiabiliser les temps de parcours ;
- limiter les impacts environnementaux.

L'État a étudié plusieurs possibilités :

• Le réaménagement en place de l'A47 : après étude, l'État estime que cette solution répond moins bien aux besoins de déplacements de 2020 qu'une infrastructure neuve, et que la réalisation des travaux freinerait les échanges économiques sur une période de 10 ans.

• Le réaménagement de l'A47 et la création d'un barreau autoroutier entre La Madeleine et l'A450 ou, la mise à 2 fois 2 voies de la RD342 pour se raccorder sur l'A450 : pour l'État, cette solution aurait le défaut d'être moins attractive, et dans le cas de la mise à 2 fois 2 voies de la RD 342, de traverser des zones agglomérées et de faire perdre à la RD 342 son rôle de desserte locale (voie express ou autoroute).

• Une nouvelle infrastructure ferroviaire : l'État estime que seuls 10% du trafic de l'A47 sont transférables sur le fer, et que les besoins de déplacements en 2020 ne seraient pas satisfaits.

• Un projet neuf : A45. C'est la solution proposée à L'enquête.

Programme de A45 :

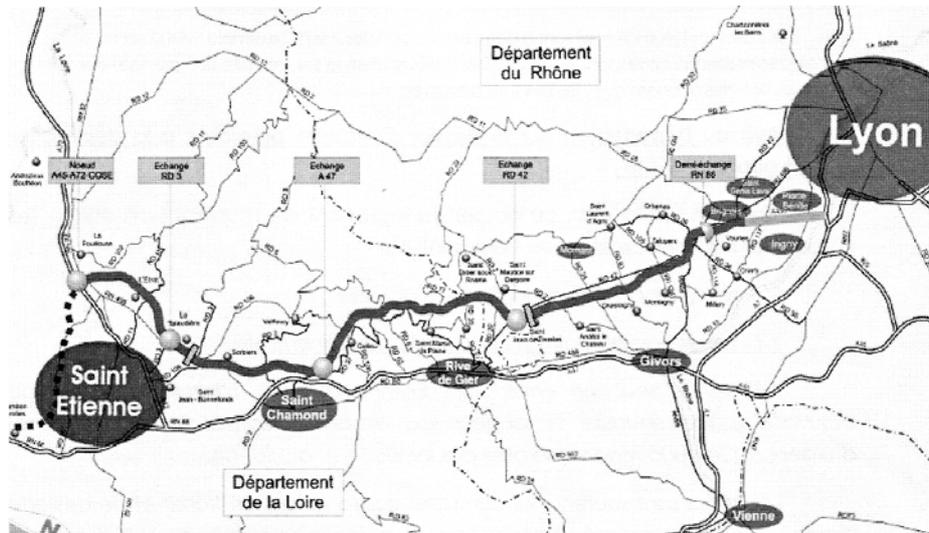
L'A45 serait une voirie autoroutière à péage partant du nord de Saint Etienne sur A72 (Clermont-Saint Etienne) pour se raccorder sur l'A450 à Brignais, avec des échanges au niveau de Saint-Priest-en-Jarez, Saint Chamond (y compris avec A47), Rive de Gier, le COL à sa réalisation, et A450 à Brignais.

RHÔNE

L'arrivée de A45 sur Lyon s'accompagnerait de l'amélioration des échanges avec A7 et le Boulevard Laurent Bonnevey (RD383).

Le coût serait de 1000 M€ HT, supporté par le concessionnaire et une subvention d'équilibre des collectivités de 600 M€ HT.

L'A47 continuera à être aménagée après mise en service de l'A45 pour favoriser le développement de la vallée du Gier, avec une circulation « apaisée » et sans augmentation de capacité.



Pour l'État, seule la solution A45 répond aux différents critères d'une liaison de qualité entre St Etienne et Lyon.

Éléments complémentaires non décrits dans le dossier présenté :

Description des trafics utilisant A47 :

Un dossier technique des services de l'État de 2003 décrit les origines et destinations des trafics sur A47. On peut ainsi constater la contribution la plus importante de Saint Etienne pour 56900 véhicules, dont seulement 21500 se retrouvent à Givors et 13200 à Lyon. Ces éléments montrent le rôle de distribution de A47 sur la vallée du Gier.

ORIGINE / DESTINATION DES TRAFICS SUR L' A47

origine	destination							total par origine
	Saint Chamond	Rive de Gier	Givors	Lyon	Nord	Sud	Est, Alpes	
A72	100	0	0	4200	0	3400	2400	10100
Sud ouest (Le Puy)	200	0	0	1500	280	0	220	2200
St Etienne	20700	14700	2800	13200	2100	2000	1400	56900
Saint Chamond	0	12300	2200	3500	0	700	0	18700
Rive de Gier	0	0	6100	6200	0	500	0	12800

RHÔNE

CONTRIBUTION DE CHAQUE ORIGINE SUR LES TRONCONS DE L'A47

origine	tronçons		
	St Etienne / St Chamond	St Chamond / R. de Gier	R. de Gier / Givors
A72	10100	10000	10000
Sud ouest (Le Puy)	2200	2000	2000
St Etienne	56900	36200	21500
Saint Chamond	0	18700	6400
Rive de Gier	0	0	12800

Nota : ces trafics sont journaliers et sont à comprendre dans les 2 sens : exemple, 56900 véhicules d'origine Saint Etienne correspondent à 28450 le matin et idem le soir. Le trafic comprend le domicile-travail, les activités économiques, les loisirs, les achats etc...

Avis du Département sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'A45 :

Cet avis suit le plan du dossier en reprenant de manière synthétique (en italique) les points nécessitant un commentaire.

➤ 1 analyse par l'État de la situation actuelle

1.1 - Les échanges entre St Etienne et Lyon par la route

A47 est le seul lien entre Saint Etienne et Lyon. L'infrastructure est de mauvaise qualité : sinuosité, échangeurs sous dimensionnés, pas de bandes d'arrêt d'urgence. Ce qui la rend vulnérable aux incidents et accidents.

Les trafics sont soutenus et cumulent des fonctions de transit et de desserte locale. L'A47 est engorgée principalement le matin (domicile travail) avec une saturation récurrente de la jonction de Givors. Le transit en venant de Clermont emprunte A47 dans l'attente de A89.

La difficulté des liaisons pénalise les échanges économiques

Avis du Département :

La mauvaise qualité actuelle de la liaison St Etienne Lyon est une chose reconnue. Cette infrastructure peut être améliorée et mise aux normes comme je vous propose de le voir ci-après.

La majorité des encombrements est provoquée par les trajets domicile travail, et c'est sur ce sujet qu'il faut faire porter l'effort des collectivités. Ce type de déplacement pendulaire et répétitif est susceptible d'être intéressé par d'autres moyens de transport.

1.2 - Les échanges entre St Etienne et Lyon par le fer

L'offre ferroviaire propose des fréquences très correctes avec un temps de parcours de 48 minutes (60km).

RHÔNE

La fréquentation a augmenté de 28% entre St Etienne et Lyon de 1998 à 2003 (42% entre St Chamond et Lyon).

L'État considère que la ligne est de mauvaise qualité, que la gare de St Etienne est enclavée, que les correspondances avec les TC dans les gares lyonnaises ne sont pas aisées, et que l'offre de desserte dans les zones périurbaines de Lyon et Saint Etienne est faible.

La réduction du temps de trajet ne pourra se faire que par une modification significative de l'existant.

L'État estime que 67 % des déplacements de la zone d'étude resteront dépendants du routier.

Avis du Département :

Le temps de parcours en transport ferré entre Saint Etienne et Lyon est tout à fait compétitif par rapport à la voiture. Il y a 90 trains par jour sur ce trajet, avec une cadence à la demi-heure et un train toutes les 10 minutes en heure de pointe. (source SNCF)

L'augmentation des fréquentations entre 1998 et 2003, qui s'est notablement amplifiée ces deux dernières années vraisemblablement liées à l'augmentation du prix des carburants, montre que le fer est une alternative crédible au tout-automobile, et que les usagers sont prêts à changer leurs habitudes de déplacement. Le dossier précise d'ailleurs que seuls 67% des déplacements resteront dépendants de la route.

Les gares de Lyon sont irriguées par des transports publics de qualité : métros, trams et bus. Le système VELOV donne une souplesse supplémentaire pour les déplacements en correspondance des gares.

La ville de Saint Etienne vient de doter sa gare d'une ligne de tram qui améliorera considérablement son accès.

Une des actions du projet REAL (Réseau Express de l'Aire urbaine Lyonnaise) menée par les collectivités locales, RFF et la SNCF, est d'améliorer les accès aux gares avec mise en place de parkings relais pour les zones où les transports publics sont peu performants.

➤ 2 Évolution du système de transport (échéance 2020) en l'absence d'A45

2.1 Le domaine routier

La démographie de la ville de St Etienne stagne. L'État considère cependant que le trafic continuera à augmenter.

La mise en service de l'A89 enlèvera 8000 v/J sur A47. La mise en service du COL soustrairait également 2500 v/j par le trajet A89/COL/A7 sud.

La saturation de A47 dissuadera une partie du trafic de l'emprunter.

RHÔNE

Le débit le plus élevé sera atteint sur le pont sur le Rhône entre Givors et Chasses avec 100 000 véhicules par jour.

L'absence d'itinéraire de substitution en cas d'accident ou de travaux persiste

Avis du Département :

On constate sur tous les réseaux depuis quelques années, une augmentation moins forte des trafics, voire une stagnation.

La mise en service de l'A89 devrait décharger l'A47 du trafic de transit est-ouest et rendre à l'A47 une fonction plus locale.

2.2 Le report sur le fer

La croissance de la demande de déplacement sur A47 saturée entraînera un report sur le fer. L'État considère que le fer est pertinent pour des déplacements ayant des origines-destinations proches des gares.

Quelle que soit l'amélioration de la ligne, une part incompressible des déplacements s'effectuera en automobile.

L'État prend note que les projets de transport urbain de Lyon et St Etienne permettront une amélioration de l'accès des gares.

La part du mode ferroviaire passerait de 3% à 6%, soit 5000 véhicules de moins sur A47

Avis du Département :

Il est évident qu'une part incompressible des déplacements restera sur la route. Les éléments de déplacements fournis par le dossier ne permettent pas de se faire une idée précise des trafics résiduels sur l'A47. Cependant, les idées développées ci dessus laissent à penser que le fer est pertinent pour soulager A47. Les collectivités ont d'ores et déjà mis en place dans le cadre du projet REAL des actions qui ont pour objectif de rendre le transport par fer plus performant et plus attractif. La forte augmentation de la fréquentation des TER ces dernières années ne peut que conforter le Département dans cet engagement.

➤ 3 Le dossier présente ensuite des études sur des alternatives à la construction de A45, dans les domaines routiers et ferroviaires.

3.1 Les alternatives routières à la construction de A45

3.1.1 Aménagement de l'A47 en place

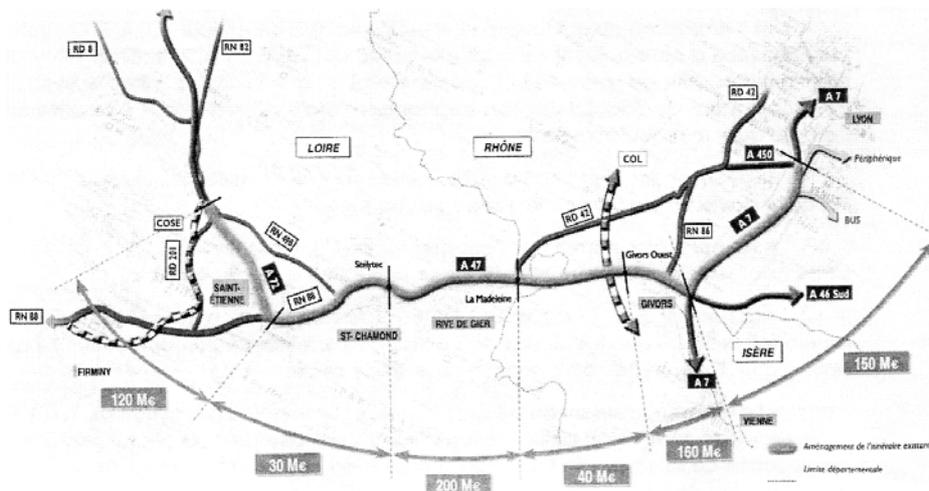
Programme de l'aménagement :

L'État a étudié un projet visant à donner à A47 un niveau de service homogène, de la fluidité, de la fiabilité et de la sécurité. Pour cela, il faudra élargir

RHÔNE

les axes saturés pour écouler le trafic, proposer des solutions pour fonctionner en mode dégradé, mettre la voirie aux normes géométriques, créer des bandes d'arrêt d'urgence, reprendre les échangeurs et mettre la voie aux normes environnementales.

Le dossier montre que ces aménagements permettent d'absorber les trafics prévus en 2020.



Analyse par l'État de la variante aménagement en place :

L'aménagement en place contribue au maintien sur A47 d'un mélange de trafics périurbains, inter-cités et de transits générateurs d'accidents. Il n'apporte pas de solution à l'absence d'itinéraire de substitution à A47.

La requalification de la vallée du Gier est pénalisée par le maintien du trafic de l'autoroute.

Le montant des investissements est assuré uniquement par des financements publics (estimés par l'État à 700 M€), soit plus que la subvention d'équilibre de A45 (600 M€).

La durée des travaux est estimée à 10 ans avec perturbation de la circulation entraînant une perte de capacité d'échange.

L'État estime que la solution d'aménagement sur place est nettement moins performante et porteuse d'avenir qu'un tracé neuf au regard des besoins en déplacements en 2020.

RHÔNE

Avis du Département :

L'A47 réaménagée est soulagée d'une partie du transit par A89. Elle peut donc mieux assurer ses fonctions locales.

Le montant financier de requalification de A47 présenté par l'État appelle les remarques qui suivent.

Le programme comprend :

- La réalisation du contournement est de Saint Etienne pour 120 M€. Or, cette voie nouvelle a pour objectif de capter le transit qui vient de A72, trafic qui devrait être pris en charge par A89. C'est une voirie qui intéresse directement le fonctionnement de l'agglomération stéphanoise, mais qui n'a pas à être prise en compte dans la requalification de A47.

- La rénovation de la partie entre Saint Etienne et Saint Chamond pour 30 M€. Or, cette portion a été récemment mise aux normes.

- La mise aux normes et l'augmentation de capacité de la section Saint Chamond/ Givors ouest pour 240 M€. Cette réalisation est indispensable.

- La traversée de Givors pour 160M€ : or, la réhabilitation de A47 dans Givors a déjà fait l'objet d'une inscription au contrat de plan État-Région en cours, et il ne restera que 37 M€ nécessaires pour terminer cette section.

- Le réaménagement de A7 entre Givors et Lyon pour un montant de 150 M€. Or, le réaménagement de cette section s'inscrit dans une problématique plus large de capacité de la vallée du Rhône au sud de Lyon et ne peut pas être imputé à la requalification de A47.

Le montant nécessaire à la requalification de A47 pour écouler les trafics de 2020 s'élève donc à 277 M€ au lieu des 700 M€ annoncés, à comparer à la subvention d'équilibre de A45 estimée à 600 M€.

De plus, le programme d'A45 prévoit la requalification de A47 qui serait financé par les contrats de plan État-Région, et dont le montant estimé à 85 M€ (ce qui semble bien faible) viendrait se rajouter à la subvention A45.

Le bilan financier du réaménagement de A47 est de ce fait beaucoup plus favorable que ne l'indique le dossier.

L'État estime néanmoins que cette solution est moins performante qu'un aménagement neuf. La performance d'un système de déplacements doit s'apprécier dans sa globalité : diversité et complémentarités modales, poids financier, impact environnemental et adéquation avec les politiques locales.

3.1.2 Aménagement A47 en place jusqu'à la Madeleine et barreau autoroutier à Péage jusqu'à A450

L'État estime que l'attractivité du barreau est insuffisante et obligera à aménager quand même le secteur de Givors.

La vulnérabilité de l'itinéraire persiste entre St Chamond et Rives de Gier.

RHÔNE

3.1.3 Aménagement A47 en place jusqu'à la Madeleine et liaison avec A450 par mise à 2 fois 2 voies de la RD 342

Outre les insuffisances décrites précédemment, cette variante obligerait à classer la RD 342 à 2 fois 2 voies en route express avec accès limités, ce qui est incompatible avec la présence de bâti.

Avis du Département :

Ces deux alternatives conservent à l'A47 sa fragilité, tout en amenant la circulation trop près de Lyon, comme nous le verrons plus loin avec l'analyse de l'A45. Elles obligent également à aménager le secteur de Givors par leur faible attractivité.

3.2 Les alternatives ferroviaires

Un projet d'investissement lourd sur le fer a été étudié et comprend les points suivants :

- un pont sur le Rhône au niveau de Grigny-Ternay ;
- le prolongement des trains inter-cités sur St Exupéry, Grenoble et Chambéry ;
- l'arrivée des trains dans un tunnel sous Lyon interconnecté avec les métros A, B et D ;

Le projet permettrait un délestage de A47 proche de celui induit par l'A45.

Le coût du projet est estimé entre 1400 et 1600 M€ suivant les documents.

Le tunnel sous Lyon permet de gagner 6000 v/j sur St Etienne Lyon.

L'État considère qu'avec ce projet, l'offre ferroviaire apparaît bien comme une offre complémentaire au mode routier.

Avis du Département :

Cette étude montre que l'alternative ferroviaire est tout à fait crédible pour que l'A47 réaménagée fournisse le service qu'on en attend.

Le montant du projet de 1600 M€ comprend la construction d'un tunnel sous Lyon, ce qui pénalise fortement son bilan financier. Le dossier ne précise pas les montants détaillés, et ne permet donc pas de comparer réellement les alternatives, et notamment la construction d'un pont sur le Rhône qui apporterait une amélioration significative de l'offre ferroviaire.

L'étude de l'alternative ferroviaire mérite d'être approfondie en lien avec les politiques mises en place par les collectivités en faveur des transports collectifs (REAL).

3.3 Conclusion par l'État sur les alternatives routières et ferroviaires

L'État considère qu'aucune des alternatives proposées ne constitue une réponse permettant de résoudre les problèmes de congestion routière et de fiabilité de l'itinéraire entre ces 2 villes.

RHÔNE

Les alternatives routières demandent une mobilisation de finances publiques dont les montants sont proches de la subvention d'équilibre de l'A45.

L'alternative ferroviaire présentée dans le dossier se heurte au coût de l'investissement.

Avis du Département :

Cet avis très tranché n'est pas étayé par les éléments du dossier qui au contraire, ouvre des pistes intéressantes si l'on regarde la liaison St Etienne Lyon sous un angle autre que routier.

Les alternatives ne mobilisent pas plus les finances publiques que A45 :

comparaison des coûts entre réaménagement A47, alternative ferroviaire et création A45				
Variante	Décomposition	Coût en millions d'€ HT 2005	Coût pour les financeurs publics	Observations
Réaménagement de l'itinéraire A72, A47, A7	Réaménagement de l'A47 en place	240 M€ de Saint Chamond à Givors ouest		travaux indispensables
		37 M€ traversée de Givors		reste à réaliser après le CPER en cours
		total travaux indispensables	277 M€	
	travaux connexes	150 M€ réaménagement A7		intéresse la vallée du Rhône en général
		120 M€ contournement Est de St Etienne		intéresse le DVA de l'agglomération stéphanoise
		280 M€ traversée de Givors en souterrain		en option
Alternative ferroviaire	amélioration ligne Saint Etienne-Lyon	pas de détail		
	tunnel sous Lyon entre Perrache et Part-Dieu	pas de détail		
	total ferroviaire	1400 M€	1400 M€	le montant est fortement pénalisé par l'intégration du tunnel sous Lyon
Construction A45	A45	1000 M€		ces dernières années, le montant de l'A45 a varié de 1300 M€ à un coût d'objectif de 1200 M€...
	réaménagement A47	85 M€		le montant de la requalification de l'A47 semble très faible
	Total A45	1085 M€	685 M€	

RHÔNE

➤ 4 Choix d'aménager une nouvelle infrastructure - A 45

4.1 le programme

Outre la création d'une nouvelle autoroute entre A72 à St Etienne et Brignais le programme d'A45 comprend également les éléments suivants :

- les échanges entre A450 et A7, A7 et RD 383 (bd Laurent Bonnevey) seront améliorés ;

- la section A450 est laissée à 2 fois 2 voies, avec la possibilité d'aménager une troisième voie pour les TC ;

- le COL, avec sa connexion sur A45 permettrait de gérer les flux en direction de l'est et du sud ;

- A47 continuera à être aménagée : sécurisation, fiabilisation, mise aux normes environnementales, dans le cadre des politiques contractuelles des aménagements routiers avec les objectifs suivants :

- itinéraire de secours si incident sur A45 ;

- maintient d'une partie du trafic de transit sur une partie du tracé ;

- prééminence des trafics locaux et d'échanges ;

- complémentarité avec l'offre ferroviaire ;

- une voie avec des vitesses modérées sans augmentation de capacité.

4.2 Impact de A45 sur les autres voiries

4.2.1 Effet sur les autres réseaux routiers

La mise en service de A45 devrait entraîner une forte baisse des trafics sur A47.

Sur A450, à l'heure de pointe du soir le trafic augmenterait de 10 à 45%.

La RD 383 (bd Laurent Bonnevey) assurera un rôle de contournement proche de l'agglomération en lien avec la construction du TOP.

Avis du Département :

Le fonctionnement des déplacements sur le réseau routier du Département du Rhône serait peu modifié par la création de l'A45. Les liaisons assurées par notre réseau sont locales. La part de transit assurée actuellement par le Rd342 pourrait être absorbée par l'A45 si le péage ne rebute pas les usagers, mais sans impact notable sur la circulation.

Par contre, l'arrivée sur Lyon pose de graves difficultés. Les usagers de l'A45, via l'A450 n'auront d'autres choix que de continuer au nord sur A7 sur une voirie urbaine, soit d'aller sur le boulevard Laurent Bonnevey par une baïonnette qui reste à améliorer.

RHÔNE

Or, A450 est déjà saturée sans A45 et les propositions de l'État d'améliorer le nœud de Pierre Bénite ne répondent absolument pas aux difficultés provoquées par l'arrivée de 30 000 v/j supplémentaires. Ces mesures pourraient par contre être réalisées rapidement pour répondre aux difficultés actuelles.

En ce qui concerne le boulevard Laurent Bonneval, il se développe dans un environnement fortement urbanisé et n'a pas pour vocation d'être un contournement de Lyon, mais de distribuer la circulation automobile d'échange sur l'agglomération, tout en protégeant la ville.

De plus, l'A45 arrive trop près de Lyon et ne distribue pas sur l'Est lyonnais et Saint Exupéry, ce qu'aurait pu faire l'A47 à qui l'on souhaite donner un rôle plus local.

4.2.2 Les effets sur le ferroviaire

La mise en service de l'A45 aura des effets non négligeables sur la fréquentation ferroviaire dans le sens de la baisse (-7000 voyageurs /jour)

Avis du Département :

Tous les éléments du dossier montrent que l'A45 est en forte concurrence avec le fer, ce qui est contraire aux politiques partenariales mises en place par les collectivités pour éviter l'asphyxie de l'agglomération lyonnaise.

4.2.3 Les effets sur la sécurité

Outre l'alcoolémie, une des causes d'accidents est également le non-respect des limitations de vitesse et de la réglementation par temps de pluie. Sur A47, le taux d'accidents est proche de la moyenne nationale des autoroutes.

Avis du Département :

L'A47 est actuellement perçue comme une voirie dangereuse. Le Département prend acte que le taux d'accidents y est proche de la moyenne nationale. Néanmoins la sécurité routière de l'A47 serait grandement améliorée par la mise aux normes prévue dans le projet de requalification. Ainsi l'A47 pourrait avoir une accidentologie inférieure à la moyenne nationale des autoroutes.

4.2.4 Les effets sur les transports départementaux

Avis du Département :

La création de l'A45 n'a pas d'effet sur le fonctionnement des transports départementaux.

4.2.5 Les rétablissements des voiries existantes

Les modalités de rétablissement des voiries locales interceptées par le projet seront arrêtées lors des études d'exécution ultérieures en concertation avec les acteurs concernés.

RHÔNE

Avis du Département :

Le Département prend acte qu'il sera associé à l'étude des rétablissements qui devront accepter tous les types de trafic sur les routes départementales, y compris les modes doux pour ne pas créer de points durs. La gestion ultérieure des ouvrages sera également à préciser par convention avant leur réalisation.

Le Département sera particulièrement vigilant sur le respect du plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées :

Le PDIPR a été réactualisé en 2004 sur le pays mornantais. Deux observations sont à formuler sur le dossier présenté :

- Tout d'abord l'obligation légale de rétablissement de la continuité des chemins inscrits au PDIPR n'a pas été totalement prise en compte. En outre, les sentiers rétablis sur la voirie perdront de leur intérêt pour la promenade et posent des questions en terme de sécurité. Enfin, la plupart des passages à faune prévus sont également utilisés pour d'autres usages, ce qui rend aléatoire leur vocation première ;

- Ensuite, il est à craindre que le passage de l'A45 nuise à l'attrait touristique de ce territoire. Les chemins aménagés par le Département sont très fréquentés et sont une composante importante de la politique de développement local qui y est menée.

4.3 Impact de l'A45 sur l'environnement et l'agriculture

Avis du Département :

- Les espaces naturels sensibles

Quatre espaces inscrits à l'inventaire des ENS sont concernés par le passage de l'A45 :

- la vallée du Bozançon ;
- les landes de Montagny ;
- les prairies et landes de la Pyramide ;
- la Combe d'Allier.

Une perturbation forte des écosystèmes est à attendre sur ces secteurs du plateau mornantais, qui est une des zones présentant les plus forts enjeux écologiques du département. Ces perturbations sont inévitables, quelles que soient les mesures compensatoires mises en œuvre.

Ces perturbations risquent de nuire aux efforts entrepris, depuis plus de 10 ans par le Département, les Communautés de communes du Pays mornantais et de la vallée du Garon et les acteurs du territoire, pour protéger et mettre en valeur le patrimoine naturel de ce secteur.

RHÔNE

- L'agriculture

Le passage de l'A45 et notamment l'échangeur prévu à Saint-Maurice-sur-Dargoire nuira au maintien des espaces agricoles, en particulier périurbains, qui est une des priorités du Département. En effet, cet échangeur induira une pression foncière accrue sur ce secteur.

L'infrastructure va également modifier l'image du territoire que les exploitants ont su utiliser pour développer une agriculture innovante.

4.4 rentabilité économique de l'A45

L'État annonce un taux de rentabilité interne de 42% et un taux de rentabilité immédiate de 38% en 2015 qui indique que l'infrastructure devrait être réalisée au plus tôt.

Avis du Département :

On ne peut que s'étonner d'un tel taux de rentabilité interne, comparé aux seuils habituels à partir desquels un projet justifie un investissement public.

Conclusion :

Le Département du Rhône ne peut que partager l'objectif de réaliser un système de transport fiable et performant entre Saint Etienne et Lyon qui puisse également améliorer les liaisons de niveau national.

Toutefois, le dossier présenté par les services de l'État n'apparaît pas convaincant dans sa démonstration que seule la réalisation rapide d'une nouvelle autoroute d'un montant de l'ordre de 1000 M€ est susceptible de répondre aux besoins.

L'État, s'il le souhaite, est légitime à réaliser une telle infrastructure. Il est cependant dommage qu'il ne cherche pas à plus approfondir et objectiver l'étude des autres solutions. En particulier, sa présentation de la solution ferroviaire avec imputation au projet du coût très élevé d'un nouveau tunnel sous le centre de Lyon paraît caricaturale.

Comme cela a déjà été exprimé dans les différents avis du Département, une alternative à A45 pour de nombreuses années pourrait être :

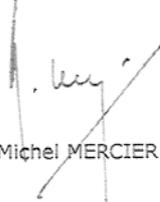
- l'aménagement d'A47 comprenant sécurisation, traitements environnementaux et mise à 2 fois 3 voies entre Saint-Chamond et Rive-de-Gier (240 M€) ;

RHÔNE

- la poursuite des travaux de requalification de la traversée de Givors engagés dans le cadre du contrat de plan (37M€) ;
- la réalisation d'un contournement de Givors vers le sud se raccordant à l'A7, contournement de toutes façons prévu par l'État à terme ;
- l'amélioration significative de la desserte ferroviaire avec réalisation d'un nouveau pont sur le Rhône et développement des services dans le cadre de la démarche REAL (Réseau Express de l'Aire urbaine Lyonnaise).

Enfin, le projet reste totalement insuffisant sur la question de l'arrivée sur Lyon. Le nœud de Pierre Bénite déjà saturé aux heures de pointe ne pourra absorber le trafic supplémentaire venant d'A45. L'État, conscient de cette difficulté, propose une série de mesures (37 M€) qui n'apparaissent pas du tout à l'échelle du problème à traiter. Par contre, à court terme, ces mesures pourraient être envisagées pour améliorer la situation actuelle. Des discussions pourraient être envisagées avec l'État à ce sujet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma considération.



Michel MERCIER

Monsieur Jean-Pierre LACROIX
Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
106 rue Pierre Corneille
69003 LYON