

12 FEB 1999

| | | |
|-------------|---|---|
| 19 FEV 1999 | | |
| DR | | X |
| DDR | | |
| DA | | X |
| ASD | | |
| CHM(E) | | |
| CHM(DTA) | | |
| SG | | |
| BA | | |
| DHLS | | |
| BTP | | |
| DSRSR | | |
| DT1 | | |
| DT2 | | |
| DAMGT1 | X | |
| DAMGT2 | - | |

Le Ministre de l'Équipement,
des Transports et du Logement

à

Monsieur le Préfet de Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
CETE de Lyon

Objet : Autoroute A45 Lyon/Saint-Etienne
Choix du fuseau de 1000 m

P.J. : Un plan au 1/100 000 ème

Préambule.

Comme suite au débat public mené fin 1993 dans les deux départements du Rhône et de la Loire sur l'opportunité d'une nouvelle liaison autoroutière entre Lyon et Saint-Etienne, le cahier des charges du projet de liaison autoroutière A45 entre Lyon et Saint-Etienne qui lançait les études préliminaires pour la recherche du fuseau de 1000 m a été approuvé par décision en date du 18 novembre 1994.

Ces études préliminaires ont été achevées au premier trimestre 1997 et soumises à la concertation locale en juin et juillet 1997.

J'ai examiné avec attention ces études préliminaires, ainsi que le compte-rendu de la concertation locale menée sur les nombreuses variantes envisagées pour cette autoroute, que vous m'avez adressé le 4 novembre 1997.

Après examen de l'ensemble de ce dossier, j'ai décidé de porter à la connaissance des élus, responsables socio-économiques et associations, un dossier complémentaire au dossier de consultation de juin 1997, traitant l'ensemble des liaisons autoroutières et ferroviaires entre Lyon et St Etienne.

C2^b = A45 Lyon. St Etienne

15/199

Ces études ont permis d'arrêter une stratégie d'amélioration de l'offre de transport entre Lyon et St Etienne, confirmée par le CIADT du 15 décembre 1998 à savoir :

- un développement ambitieux du niveau de service de la desserte ferroviaire entre Lyon et St Etienne à mettre en oeuvre à court terme, dans le cadre du prochain contrat de plan, ainsi que des aménagements visant, dans la même période, à améliorer les conditions de sécurité, de protection phonique des riverains et d'exploitation sur l'A47.

- pour le moyen/long terme, poursuite de l'amélioration des infrastructures ferroviaires et réalisation d'une nouvelle infrastructure routière.

Ces conclusions ont été présentées aux personnalités consultées lors du premier débat par diffusion d'une plaquette. Par courrier du 7 décembre 1998, le Préfet m'a adressé le bilan de cette dernière consultation.

Au vu de l'ensemble de ces études et consultations, je décide de retenir le fuseau 7A, dit de « contournement des villages », tel qu'il figure sur le plan au 1/100000^{ème} ci-joint. Sa longueur est d'environ 52 km. Il se situe sur les départements du Rhône et de la Loire.

Le projet étudié aura le statut autoroutier concédé et comprendra un profil en travers à 2x2 voies (élargissable à terme) avec terre-plein central. Le montant de l'éventuelle subvention publique à mettre en œuvre pour assurer l'équilibre de la concession du projet devra être estimé au cours des phases d'étude ultérieures.

Description du fuseau retenu.

Le principe du fuseau 7A est de s'affranchir au mieux des contraintes urbaines. Ce choix induit le contournement par le Nord de l'Etrat et des villages de Cellieu, Génillac, la Cula, Saint-Martin-la-Plaine et Saint-Joseph. En outre, il conduit d'ores et déjà à prévoir des passages en souterrain, comme au droit de la Tour-en-Jarez ou au niveau de Brignais.

Le tracé est décrit dans le sens Saint-Etienne/Lyon.

A l'Ouest, le projet se raccorde sur l'autoroute A72 sur la commune de La Fouillouse, à hauteur du lieu-dit les Molineaux. Il remonte ensuite en partie la vallée du Pinchigneux, pour contourner l'urbanisation de l'Etrat par le Nord. Aux Cumines, il redescend et franchit la vallée du Reteux puis passe en tunnel au droit de la Tour-en-Jarez. Il rejoint alors la vallée de l'Onzon à hauteur de Pont-Bayard où il se raccorde à la RD3 pour assurer une desserte de l'Est de Saint-Etienne.

Puis il contourne par le Sud la zone industrielle de la Talaudière et Sorbiers. A partir de Sorbiers et après le franchissement de la vallée du Langonand, le fuseau, parallèle à la déviation de Saint-Chamond (A47) et situé au Nord de celle-ci, passe au Sud de Chavannes, contourne les lotissements de l'agglomération de Saint-Chamond par le Nord tout en se rapprochant progressivement de l'A47 jusqu'à l'échangeur de Gentialon (aire du pays de Gier).

L'interconnexion des deux autoroutes est envisagée dans ce secteur.

Ensuite, le fuseau s'infléchit plein Nord jusqu'au village de Cellieu. Il prend alors une orientation Sud-Ouest/Nord-Est, contournant ainsi par le Nord les villages de Cellieu, Génilac, la Cula, Saint-Martin-la-Plaine et Saint-Joseph en passant entre les crêts (Féchet, La Boissonnière) pour rejoindre la vallée du Grand Bozançon qu'il suit jusqu'à Bissieux. Le fuseau s'incurve ensuite vers le Sud-Est pour contourner Saint-Maurice-sur-Dargoire. Il rejoint alors le plateau de Mornant et la RD42 à hauteur de Saint-Jean-de-Touslas. Tout en comprenant la RD42 dans son emprise, le fuseau s'écarte de ce village par le Nord.

A Rive-de-Gier, les échanges avec A47 sont assurés par la RD42 aménagée en conséquence.

La traversée du plateau de Mornant se fait alors en longeant la RD42 entre Saint-Jean-de-Touslas et Montagny.

Le fuseau se rétrécit au niveau des landes de Montagny, afin de les éviter au mieux, puis franchit la RD105. Il oblique alors vers le Nord en s'écartant de Taluyers et Orléans, pour rejoindre, après un passage en tunnel sous la colline de la Mouille, le barreau

A45 déjà existant à hauteur de la voie SNCF. Il évite ainsi les zones de captages de la vallée du Garon et traverse celle-ci au plus court.

Un échangeur avec la RN86 est envisagé à l'Ouest de la voie ferrée.

La partie terminale du fuseau, comprise entre Brignais et Saint-Genis-Laval, consiste en la reprise du barreau existant A45, qui devra être aménagé à 2x3 voies.

Les études ultérieures devront apporter la plus grande attention à la définition des caractéristiques de l'autoroute le long de la zone comprise entre La-Tour-en-Jarez et La Fouillouse, à l'Est du raccordement sur l'A72, particulièrement sensible en raison de la présence d'un habitat pavillonnaire important.

Le système de raccordement d'A45 sur A72 au niveau de la commune de La Fouillouse devra être étudié en cohérence avec le projet de rocade Ouest de Saint-Etienne.

La présente décision n'exclut pas les éventuelles adaptations locales du tracé qui pourraient s'avérer nécessaires au stade ultérieur d'étude, comme par exemple des réservations d'emprise pour une interconnexion du projet A45 avec le projet de grand contournement de l'agglomération lyonnaise, si la perspective de la réalisation de ce dernier était confirmée à l'Ouest. En revanche, afin d'éviter le développement de la conurbation Lyon-Saint-Etienne et le développement en « tâche d'huile » de la Région Urbaine de Lyon, on recherchera à limiter les échangeurs avec la voirie locale en dehors des zones déjà urbanisées.

Je vous informe que par lettre de ce jour, j'adresse copie de la présente décision à Monsieur le Préfet de la Loire, afin qu'il prenne dès à présent toutes les dispositions utiles pour la prise en compte du projet ainsi défini dans les documents d'urbanisme correspondants.



Jean-Claude GAYSSOT