



PRÉFECTURE DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction Régionale
de l'Équipement

Comité de pilotage des études de l'autoroute A45 Saint-Etienne - Lyon 31 janvier 2005 à Lyon (préfecture de région) Compte-rendu

Sous la présidence de M. Jean Pierre LACROIX, Préfet de Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, assistaient à la réunion:

M. Gagnaire Jean Louis, Vice Président du Conseil régional Rhône-Alpes
M. Mercier Michel, sénateur, Président du Conseil général du Rhône,
M. Da Passano Jean Luc, Vice Président du Conseil général du Rhône
M. Pouquet Hubert, Vice Président du Conseil général de la Loire, représentant M. Clement Pascal, Président,
Mme Grossetete Françoise, Présidente du Parc du Pilat, Ville de Saint Etienne,
M. Argoud Gilbert, 1er adjoint au maire de Saint Etienne
M. Freceon Jacques, Vice Président de Saint-Étienne métropole, représentant M. Thiolliere, Président, et représentant M. Ducarre Gérard, Président de l'Association des maires de la Loire,
M. Charvin Jean Claude, Vice-Président du Conseil général de la Loire, Maire de Rive-de-Gier,
M. Tournon Roger, adjoint à Saint Chamond, représentant M. Ducarre Gérard, maire de Saint Chamond,
M. Fenech Georges, Député du Rhône,
M. Guilloteau Christophe, Député du Rhône, Conseiller général,
M. Passi Martial, Maire de Givors,
M. Reynard André, 1^{er} adjoint au maire de Firminy, représentant M. Cinieri Dino, Député de la Loire,
M. Kimpe Jean, Directeur de cabinet de M. Cinieri Dino, Député de la Loire,
Mme Surrel Martine association des Maires ruraux du Rhône,
M. Colrat Louis, CCI de Saint-Étienne,
M. Pupier Yvan, CCI de Saint-Étienne,
M. Robinet Jean Louis, CCI de Saint-Étienne,
M. Lafarge Luc, CCI de Lyon,
M. Dhenein Philippe, Directeur général adjoint au Conseil régional Rhône-Alpes,
Mme Tourasse Corinne, Cabinet du Président du Grand Lyon
M. Louchet Jean Claude, Directeur général à la ville de Saint Etienne,
M. Blanchard Alain, Directeur général adjoint à Saint Etienne Métropole,
M. Scalliet Jean Paul, Directeur général adjoint Infrastructures au Conseil général de la Loire,
M. Philis Gérard, Directeur des services techniques à la ville de Saint Chamond,
M. Morin Michel, Préfet de la Loire,
M. Bouchaert Hervé, Préfecture de Région
M. Amiot Vincent, Directeur régional de l'Équipement,
M. Pendarias Daniel, Directeur délégué régional de l'Équipement
M. Frerot Olivier, Directeur départemental de l'Équipement de la Loire,
M. Fontaine Nicolas, Direction départementale de l'Équipement de la Loire,
M. Schultz Denis, Direction départementale de l'Équipement du Rhône,
M. Meinier Yves Direction régionale de l'environnement,
M. Fresquet Christian, adjoint au Directeur régional de l'Agriculture et de la Forêt,
M. Durel, Direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement,
M. Colignon Olivier, Chef de la Division Infrastructures et Transports au Centre d'Études Techniques de l'Équipement,
M. Martin Bernard, chef de projet A45 au Centre d'Études Techniques de l'Équipement,
M. Frechet Jean Michel, adjoint au chef de projet A45 au Centre d'Études Techniques de

l'Équipement,

Mme Billon Virginie, chargée des études d'environnement au Centre d'Études Techniques de l'Équipement,

M. Poupin Bertrand, chargé des études de trafics au Centre d'Études Techniques de l'Équipement,

M. Bertrand Dominique, Centre d'Études Techniques de l'Équipement,

M. Cheynel Thierry, chef du service Infrastructures à la Direction Régionale de l'Équipement,

M. Lefebvre Gérard, service Infrastructures à la Direction Régionale de l'Équipement.

M. Jean Pierre LACROIX introduit la réunion en rappelant que la précédente réunion du comité de pilotage s'est tenue le 28 avril 2003, à l'occasion du lancement de la consultation sur le choix d'une bande d'étude à l'intérieur du fuseau «des 1000 mètres».

Il rappelle les principaux événements intervenus dans la vie du projet:

- le débat «Bianco» en 1992,
- les études sur 16 fuseaux en 1995 et 1996,
- le choix du fuseau 7A le 12 février 1999,
- la consultation en question à l'été 2003,
- le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) de décembre 2003, qui a confirmé l'intention de l'État de réaliser une autoroute nouvelle entre Lyon et St Etienne,
- la décision ministérielle du 20 janvier 2004 qui a arrêté le principe de tracé et une bande d'étude, et demandé l'achèvement des études d'avant-projet sommaire (A.P.S.), pilotées par la Direction Régionale de l'Équipement (maître d'ouvrage délégué) et réalisées par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Lyon (C.E.T.E.).

Il rappelle également l'engagement répété du Gouvernement sur la nécessité et l'utilité de l'infrastructure.

Il précise l'ordre du jour du comité; après une information sur l'état d'avancement des études et de la concertation, trois sujets particuliers seront traités:

- le système de péage,
- l'arrivée sur Lyon,
- l'avenir d'A47 après la mise en service d'A45.

Il informe, par ailleurs, l'assemblée, de la prochaine commande, par le ministre, de la poursuite des études du COL.

Il termine son introduction en faisant part de son étonnement à la lecture du bulletin de l'association ALCALY, qui mentionne l'organisation, par l'association SCL, d'actions illégales d'oppositions à des sondages sur le terrain, actions soutenues par des élus du Rhône.

Le programme d'études engagés par la décision ministérielle du 20 janvier 2004

M. Daniel PENDARIAS présente le programme d'études (voir le diaporama joint).

La décision ministérielle du 20 janvier 2004 :

- définit une bande d'étude, dont la largeur varie en gros, de 250 à 500 mètres, avec 2 secteurs où le choix du tracé reste à faire: au droit de Saint Chamond, et au droit des communes de Taluyers et Montagny
- commande la poursuite des études d'Avant-projet sommaire sur la base du tracé de référence et au sein de la bande d'étude. L'objectif de ce dossier est de caractériser un projet représentatif qui servira de socle à la définition de la bande dite des «300 mètres», qui sera soumise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique,
- met l'accent sur plusieurs secteurs ou thèmes à enjeux, où il est demandé une attention particulière dans le cadre des études d'APS. On peut citer:
 - les protections des zones bâties des communes de l'Etrat, La Talaudière, Saint Chamond et Saint Martin la Plaine,
 - le passage dans le secteur des coteaux du Jarez,
 - les franchissements de l'aqueduc du Gier,
 - le passage au droit des landes de Montagny,
 - le passage dans la zone de captages de la plaine du Garon,
 - l'insertion paysagère,
 - l'étude des points d'échange,
 - le raccordement de l'autoroute au réseau routier de l'agglomération lyonnaise,
- commande des études complémentaires dont la vocation est d'alimenter le dossier d'enquête publique,
- demande de mettre en oeuvre des dispositions de concertation et d'association des acteurs institutionnels et du public.

Les échéances prévisionnelles sont:

- production de l'APS: 3^{ème} trimestre 2005,
- enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique: 2006
- décret de DUP: 2008,
- Mise en service: 2015.

Les études complémentaires engagées en parallèle à l'APS, qui viendront alimenter le dossier d'enquête publique, concernent:

- le devenir d'A47 après la mise en service d'A45: il s'agit de proposer un parti d'aménagement de l'autoroute existante, avec un niveau de service en relation avec sa nouvelle fonction,
- les études complémentaires sur des développements possibles des services ferroviaires; de la même façon, il s'agit d'apporter des éléments d'éclairage, au niveau du dossier d'enquête, sur la place, l'apport et les marges de progression de l'offre ferroviaire dans les déplacements entre les 2 agglomérations,
- les études de solutions alternatives:
 - la mise à jour des études d'élargissement de l'itinéraire actuel: il s'agit d'actualiser l'étude afférente de 1998.
 - une variante mixte A47 – A45 au niveau de Rive de Gier, correspondant à une liaison constituée par: A72 élargie du COSE à Terrenoire, A47 élargie de Saint Etienne à Rive de Gier, un barreau autoroutier menant à A45 sur le plateau, puis l'autoroute neuve A45 jusqu'à Lyon,
 - une variante mixte A47 – RD42, correspondant à une liaison constituée de: A72 élargie du COSE à Terrenoire, A47 élargie de Saint Etienne à Rive de Gier, puis de la RD42 à 2x2 voies, avec carrefours à niveaux, de Rive de Gier à A450, à l'arrivée sur Lyon.

L'état d'avancement des études

M. Bernard MARTIN fait état de l'avancement des études.

1/Des compléments aux études antérieures pour préciser le contexte du projet,

dont les plus marquants sont :

- Les reconnaissances géologiques et géotechniques sur la totalité du parcours :
- Des mesures complémentaires de 24h des niveaux de bruit actuel en 21 points caractéristiques, portant à 31 le nombre total de points disponibles ;
- Une mesure de la qualité de l'air par un point fixe suivi pendant quatre semaines ;
- Dans le cadre des études sur la santé, des prélèvements de sols et de végétaux en des lieux représentatifs, aux fins d'analyse des niveaux de certains polluants ;
- Une étude spécifique sur les caractéristiques et la modélisation mathématique de la nappe du Garon ;
- Des observations complémentaires dans le domaine des milieux naturels (habitats et espèces), dont notamment le bilan hydrologique des landes de Montagny.

2/La mise au point du projet dans la bande d'étude

Cette mise au point, entre mars et décembre 2004, a nécessité notamment :

- Des comparaisons de variantes locales contrastées sur les deux secteurs notés dans la décision ministérielle du 20 janvier 2004 : Saint-Chamond et Taluyers-Montagny, et au droit du passage du Bozançon, sur la commune de Saint Maurice-sur-Dargoire ;
- Un travail itératif de l'équipe projet, avec intégration des apports du paysagiste ;
- Des réflexions affinées en certains points particuliers :
 - La Talaudière-Saint Jean-Bonnefonds /proximité du bâti, protections acoustiques, Onzon et sa zone inondable, nécessité de son rétablissement sur près d'un kilomètre : esquisses d'aménagement, étude hydraulique spécifiques, concertation ;
 - Saint-Chamond-L'Horre/ variantes avec leur schéma d'échange A45-A47 associé : comparaison, schéma d'extension de la zone d'activité ;
 - Zoo de Saint Martin-la-plaine/ projet de retenue : concertation spécifique ;
 - Aqueduc du Gier à Saint-Chamond-L'Horre et à Saint Maurice-sur-Dargoire :

concertation avec services de l'État.

3/ Des études se déroulant simultanément

Simultanément aux études visées en 1/ et 2/, d'autres études se déroulaient ; elles en sont à des états d'avancement divers :

- Des études de trafic complémentaires afin de préciser le fonctionnement aux deux extrémités du projet – Saint Etienne et Lyon ;
- Des réflexions sur le système de péage à mettre en place sur A45 ;
- Les études de configuration des points d'échange RD3, Rive-de-Gier, et RN86, en relation avec le système de perception de péage ;
- La mise au point du nœud avec A72 et le Cose ;
- Les études hydrauliques;
- Les études des 4 tunnels.

4/ La suite et la fin des études d'APS

Après la mise au point du projet (section courante) visée en 2/, la constitution du dossier d'APS nécessite, à titre principal :

- L'achèvement des études ;
- L'étude des 11 viaducs ;
- L'achèvement des investigations géotechniques ;
- La mise au point des caractéristiques du projet (géométrie, dispositifs d'assainissement, cubatures, métrés...) ;
- L'analyse des impacts du projet, et la préconisation des mesures de réduction ;
- L'estimation du coût du projet.

Le bilan de la concertation

M. Daniel PENDARIAS fait un premier bilan de la concertation engagée depuis la décision ministérielle; elle s'est réalisée avec:

- les services de l'État, par le biais de réunions générales départementales ou sur des thèmes/sujets spécifiques : aqueduc du Gier, santé, étude du Garon, eaux, environnement, ...,
- les communes et EPCI réunies en 5 groupes, consultées en :
 - avril/mai 2004 afin de leur présenter la DM du 20 janvier et le programme des études à venir,
 - en octobre/décembre 2004 afin de leur présenter l'avancement de la conception et notamment le tracé représentatif.

Ces rencontres ont permis de recueillir les réactions des collectivités, et de répondre aux questions concernant le projet et les étapes ultérieures.

- des groupes de travail spécifiques sur les échangeurs avec la RD3, à Saint Chamond et avec la RN86.

Ces instances ont permis de mettre en évidence les enjeux et fonctionnalités de chacun de ces points de contact avec le territoire et d'en définir les directions.

- un ensemble de réunions sur la thématique des déplacements avec les acteurs et partenaires du territoire.

Ces rencontres ont permis les échanges, l'apport d'informations, la prise d'avis, la finalisation de cahiers des charges pour les études complémentaires, la recherche d'options d'accompagnement et de traitement d'A45.

- l'information des associations par le biais de courriers et réunions. Ces échanges ont permis d'apporter des éclairages sur l'opération et d'entendre les arguments de chacun.
- l'information du public par la lettre d'A45, le site Internet de la DRE/DDE, la boîte aux lettres spécifique.

Il présente ensuite les principales perspectives de poursuite de la concertation:

- une 3^{ième} série de rencontre avec les communes,
- le numéro 7 de la Lettre d'A45,
- la mise en place d'un site Internet spécifique.

Le débat s'engage à la suite de cette première partie de la réunion.

M. Hubert POUQUET souligne la non opérationnalité des variantes routières alternatives à A45, qui concentrent le trafic sur la RN88 à Terrenoire et nécessitent une reprise de l'A72, alors qu'A45 participe à l'allègement des trafics en couronne stéphanoise, par sa connexion au COSE.

Il poursuit en indiquant que le projet A45 se traduit, pour le Conseil général de la Loire, par l'étude et la réalisation de la RD3 à 2x2 voies.

M. Jean Louis GAGNAIRE met l'accent sur l'importance des données de trafics qui n'ont pas été rappelés, et relève les chiffres enregistrés au niveau du Rond Point à Saint Etienne, de l'ordre de 100 000 véhicules/jour. Il rappelle le dynamisme de la liaison ferroviaire entre les 2 agglomérations.

M. Jean Pierre LACROIX rejoint M. GAGNAIRE sur la nécessaire fiabilité des évaluations de trafic et sur leur transparence; il demande en conséquence qu'elles soient indiquées dans le compte rendu, et il demande que le thème des déplacements sur les modes ferroviaires et routiers soit un sujet majeur dans le prochain numéro de la «Lettre d'A45».

M. Jean Claude CHARVIN rejoint les intervenants sur l'importance des études de trafic.

Il rappelle, par ailleurs, les situations de congestion de la circulation dans sa commune lors des travaux récents sur A47, au pont de Rive de Gier, et il demande qu'à l'avenir, pour ce type de travaux sur l'axe de la vallée du Gier, il soit anticipé les difficultés de circulation et soit mis en place des itinéraires de délestage.

Il s'interroge sur l'utilité d'étudier des solutions alternatives, et notamment sur la faisabilité d'un élargissement d'A47 au droit de Rive de Gier.

M. Olivier FREROT répond qu'il n'y pas d'itinéraire possible de délestage dans le secteur, d'où l'importance d'A45. Il poursuit en précisant que l'objectif est de maintenir au maximum l'axe à 2x2 voies durant les travaux de requalification, ce qui signifie, majoritairement, des réalisations de nuit.

Par rapport aux variantes et aux hypothèses d'élargissement d'A47, **M. AMIOT** indique que toutes les alternatives doivent être présentées avec des données actualisées dans le dossier d'enquête publique. Celui ci doit démontrer que la solution proposée est la meilleure.

M. Gilbert ARGOUX rappelle l'intérêt national d'A45, sa nécessité locale, sa participation à la création d'axes Est – Ouest sur le territoire national en complément des axes Nord - Sud, et le caractère primordial de l'axe pour le développement économique de la métropole constituée des 2 agglomérations de Saint Etienne et Lyon.

Au nom de M. THIOLLIERE, **M. Jacques FRECENON** confirme la nécessité absolue de la liaison autoroutière.

M. Jean Pierre LACROIX rappelle que ce comité de pilotage n'a pas pour objet de discuter de l'opportunité du projet, que celui ci est soutenu avec détermination par l'État; trois décisions ministérielles successives en témoignent.

L'enquête d'utilité publique sera, le moment venu, l'occasion d'un dernier débat sur l'opportunité du projet.

M. Jean Louis ROBINET apporte son appui aux propos de Saint Etienne Métropole et de la Ville de Saint Etienne, sur l'intérêt du projet dans le cadre d'une liaison à longue distance entre Bordeaux et l'Italie.

M. Georges FENECH prend acte que cette instance n'a pas pour objet de traiter de l'opportunité du projet; il interroge les services de l'État sur le temps actuel de trajet pour joindre les 2 cités et sur le gain de temps futur avec A45. Il attire l'attention également sur l'atteinte du projet à la zone verte du plateau mornantais.

M. Daniel PENDARIAS reprend les chiffres mentionnés dans le dossier de consultation de mai 2003, qui évalue le temps de trajet moyen entre Lyon et Saint Etienne à 40/45mn aujourd'hui, et à 30mn avec A45 (en heures creuses).

Il rappelle également que, au-delà d'un gain de temps, le principal objectif recherché avec A45 est une

fiabilité et une régularité de la liaison.

M. Michel MERCIER comprend la volonté des habitants de la Loire de pouvoir accéder aisément à l'agglomération lyonnaise. Par contre, il estime que les éventuels gains de temps sur le parcours seront annihilés par les difficultés d'insertion et d'arrivée dans Lyon.

M. Jean Pierre LACROIX acquiesce sur l'importance de réussir l'insertion d'A45 dans le réseau lyonnais. Il ajoute que le fait que Saint Etienne ne soit relié à Lyon que par une seule voie d'accès n'est pas viable, et qu'il faut traiter le problème des déplacements d'extrémité à extrémité.

M. Christophe GUILLOTEAU demande si un nouveau pont sur le Rhône est projeté.

M. Jean Pierre LACROIX renvoie la réponse après l'exposé sur l'arrivée sur Lyon.

Mme Françoise GROSSETETE souligne le problème du passage à Givors et se déclare plutôt favorable à A45. Elle interroge le Préfet sur le COL et exprime sa vigilance, en tant que Présidente du parc du Pilat, par rapport à ce projet.

M. Jean Pierre LACROIX rappelle la commande prochaine qui va être passée pour la poursuite des études du COL, et il replace cette opération dans une cohérence des grands projets structurels sur la région (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, Lyon-Turin, Vallée du Rhône Arc Languedocien).

M. Jacques FRECENON rappelle que la demande première des habitants de la Loire est un accès fiable, sûr et régulier; la vitesse d'accès passe en second plan.

M. Martial PASSI estime qu'il faut mener la réflexion sur les déplacements entre les 2 cités, à la lumière des 2 délibérations récentes du Conseil général 69 et du SEPAL, à propos du projet de DTA.

M. Jean Louis GAGNAIRE souhaite sortir d'un affrontement entre Rhône et Loire sur ce projet A45; il rappelle que le Conseil Régional s'est prononcé, quelle que soit la majorité, pour l'infrastructure, dans le cadre d'un schéma de transports à l'échelle de la Région.

M. Michel MERCIER rappelle son désaccord sur A45, mais se dit favorable à l'amélioration des liaisons entre Saint Etienne et Lyon. Il note qu'A45 est un projet de moyen terme, et demande s'il ne faudrait pas engager, sans attendre, les travaux de requalification sur A47.

M. Jean Pierre LACROIX répond que l'actuel contrat de plan prévoit 36 M de travaux sur A47, que 50% sont aujourd'hui programmés; il rappelle l'engagement de l'État à honorer les stipulations du contrat quant à la réalisation des opérations inscrites, même s'il y a un décalage dans le temps. **M. Vincent AMIOT** complète en indiquant que, pour la traversée de Givors, les acquisitions foncières sont programmées cette année, et que l'on peut tabler sur un début des travaux en 2006, si tout se passe bien.

M. Georges FENECH estime qu'il ne faut pas faire une troisième erreur majeure, après les réalisations du tunnel de Fourvière et la Rocade Est. Il estime que ce projet n'est pas cohérent avec les orientations du développement durable et propose une démarche auprès du Premier Ministre.

Il demande enfin si les mesures de temps de parcours exprimées précédemment tenaient compte des améliorations apportées par les travaux de requalification sur A47.

Sur ce dernier point, **M. Daniel PENDARIAS** indique que les travaux de requalification ne conduisent pas à une augmentation de la capacité des voies; il s'agit de travaux de sécurisation, de mise aux normes, de prise en compte environnementales et d'amélioration de l'exploitation.

M. Jean Claude CHARVIN fait remarquer qu'il ne s'agit pas uniquement d'une liaison de Saint Etienne vers Lyon, mais également que de nombreux usagers font le trajet inverse Lyon vers Saint Etienne. Il ajoute que le projet traverse le secteur des coteaux du Jarez, qui constitue un espace naturel important. La Loire subit donc également les impacts du projet.

Arrivée sur Lyon

M. Daniel PENDARIAS présente les évaluations de trafic à l'arrivée sur A450, selon plusieurs états et scénarios:

- aujourd'hui,
- en 2020 sans A45,
- en 2020 avec A45 seul,
- en 2020 avec A45, le TOP et le COL,
- et en 2020 avec A45 avec le barrage d'Irigny, sans le TOP ni le COL

Les évaluations de trafic sur A450 (à l'heure de pointe) et sur le pont d'A7 sur le Rhône sont schématisées également dans le diaporama ci joint.

1) La situation aujourd'hui

Trois sources essentielles des difficultés de fonctionnement sont identifiées :

- l'échangeur de Saint Fons entre A7 et le boulevard Pierre Sémard, avec des configurations géométriques très réduites, et des restrictions de capacité :
 - en Sud => Nord : rétrécissement de 2 voies à 1 voie de la bretelle venant de A7Nord, simultanément avec le branchement de la RD12 et l'insertion sur le boulevard Pierre Sémard,
 - en Nord => Sud : 1 seule voie affectée au courant vers A450 et A7Nord, avec un rayon très serré, et 1 seule voie pour le courant boulevard Pierre Sémard => A7 Sud,
- la charge de trafic du pont d'A7 sur le Rhône, lieu d'entrecroisements de tous les types de trafics : de transit, d'échange et local, en l'absence d'autre franchissement proche du Rhône
- les entrecroisements difficiles sur A450 entre les échangeurs avec A7 et avec la RD15 (inter distance courte, flux entrants/sortants importants).

2) La situation 2020 sans A45

- sur A450, en amont de la connexion avec A7, les évaluations de trafic ressortent à 3200 véhicules par sens, pour une capacité de 3600 à 2x2 voies, => l'axe peut être maintenu à 2x2 voies,
- la capacité de l'échangeur A450/A7 est à augmenter,
- la situation sur le pont sur le Rhône s'aggrave : il accueille un trafic de 6200 véhicules, pour une capacité de 5500,
- les entrecroisements entre les 3 échangeurs (RD15, A7, boulevard Pierre Sémard) deviennent encore plus problématiques.

Les situations avec A45 :

3) A45 est réalisé sans le COL, sans le TOP, ni le barreau d'Irigny :

- sur A450, en amont de la connexion avec A7, les évaluations de trafic ressortent à 4500 véhicules par sens, pour une capacité de 3600 à 2x2 voies, => la mise à 2x3 voies d'A450 est nécessaire
- la capacité de l'échangeur A450/A7 est à augmenter,
- le passage sur le pont sur le Rhône pose problème : il accueille un trafic de 6100 véhicules, pour une capacité de 5500.
- les entrecroisements entre les 3 échangeurs (RD15, A7, boulevard Pierre Sémard) deviennent encore plus problématiques
- il y a un allègement d'environ 10% de trafic sur A7 Sud.

4) A45 est en service avec le COL et le TOP, mais le barreau d'Irigny n'est pas réalisé

- sur A450, en amont de la connexion avec A7, les évaluations de trafic ressortent à 4300 véhicules par sens, pour une capacité de 3600 à 2x2 voies, => la mise à 2x3 voies d'A450 est nécessaire
- la capacité de l'échangeur A450/A7 est à augmenter,
- le trafic supporté par le pont sur le Rhône est inférieur au trafic actuel ; il reste en deçà de sa capacité : 5200 véhicules pour une capacité de 5500,
- il y a un allègement de plus de 10% de trafic sur A7 sud, par rapport à la situation sans A45, ni COL, ni TOP.

5) A45 est en fonctionnement sans le COL, ni le TOP, mais avec le barreau d'Irigny

- sur A450, à l'ouest de la bifurcation avec le barreau, les évaluations de trafic s'élèvent à 4900 véhicules par sens, pour une capacité de 3600 à 2x2 voies, => la mise à 2x3 voies d'A450 à l'ouest du barreau est nécessaire,
- par contre, à l'est du barreau, le trafic descend à 3200 véhicules, ce qui permet de laisser l'axe à 2x2 voies,
- l'échangeur A450/A7 est en limite de capacité,
- le trafic supporté par le pont sur le Rhône ne dépasse pas sa capacité : 5500 véhicules,

6) Quel que soit le scénario considéré, il doit s'accompagner de mesures volontaristes en faveur de l'usage des transports en commun :

- un rabattement depuis A450 vers la gare de Brignais ; cette proposition est cohérente avec la programmation de l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'Ouest Lyonnais, et entre en phase avec une réflexion de la ville de Brignais sur sa centralité autour de la gare, avec ses parkings de dissuasion.
=> l'étude afférente est menée en collaboration avec les acteurs locaux,
- le renforcement et le cadencement des TC routiers sur A45 et A450.

M. Vincent AMIOT conclut par rapport aux considérations présentées :

- a) Dans tous les scénarios, la réalisation d'A45 entraîne la nécessité de :
 - mettre à 2x3 voies A450,
 - prévoir des aménagements de capacités aux points d'échanges :
 - sur l'ensemble constitué des échanges A450/RD15 et A450/A7,
 - sur l'échange A7 avec le boulevard Pierre Sémard.
- b) La réalisation des contournements de Lyon (COL et TOP) est nécessaire pour un bon fonctionnement de l'arrivée d'A45. Si les contournements TOP et COL ne sont pas réalisés, le barreau d'Irigny est nécessaire; c'est particulièrement nécessaire par rapport à la capacité du pont d'A7 sur le Rhône,
- c) La mise en place et la modernisation des systèmes d'exploitation performants et centralisés, - non pris en compte dans les modèles -, permettront l'amélioration de l'efficacité et de la gestion des conditions d'écoulement du trafic,
- d) Des mesures fortes en faveur des TC devront accompagner l'arrivée du projet autoroutier. Le dialogue avec les Autorités Organisatrices de Transports doit se poursuivre sur ce sujet.

M. Michel MERCIER s'étonne des chiffres présentés et considère que l'échange entre A450 et A7 sature le fait du mouvement important entre A450 et A7 Nord, en indiquant que le mouvement vers A7 Sud ne conduit pas à Lyon.

M. Vincent AMIOT précise qu'intrinsèquement, l'échange fonctionne bien pour le mouvement A450 vers A7 Nord; le fonctionnement est perturbé par les entrecroisements entre les mouvements A450 vers A7 Sud et RD15-Boulevard de l'Europe vers A7 nord.

M. Jean Luc DA PASSANO estime que le mouvement A450 vers A7 Nord ne fonctionne pas. Il note également que les aménagements proposés sur les voiries et échanges à l'arrivée sur Lyon se situent en pleine zone de risques technologiques.

Il ajoute que le site d'Yvours, avec une réserve foncière de 16 hectares maîtrisée par le Grand Lyon, offre des capacités importantes pour des parkings relais connectés à la gare d'Yvours.

Il demande quel est le coût du barreau d'Irigny.

Il termine en rappelant qu'A450 a été réalisée pour le trafic local, et non comme aboutissement d'une liaison interurbaine vers Saint Etienne.

M. Vincent AMIOT répond que les difficultés constatées à l'échange A450 avec A7 sont essentiellement consécutives à des problèmes d'entrecroisement entre les flux.

Il note la proposition d'utiliser la future gare d'Yvours comme point de rabattement possible pour les usagers venant d'A45.

Le coût du barreau d'Irigny peut être apprécié de l'ordre de 200 M.

Enfin, au sens grande agglomération Lyon – Saint Etienne, les déplacements routiers sur A45 et A450 entre les 2 cités, peuvent être considérés comme du trafic local. L'arrivée d'A45 sur A450 est prévue

depuis l'origine du projet.

M. Michel MERCIER souhaite qu'une part du financement du TOP soit apporté par l'Etat, et conteste les résultats des études de trafic, qui ne prennent pas en compte l'hypothèse d'un raccordement du TOP sur A450.

M. Vincent AMIOT répond que l'étude de trafic est basée sur un tracé du TOP parallèle à A45 au Nord (lorsque le scénario considère une réalisation du TOP), et non sur une hypothèse où le TOP se raccorderait sur A450.

Le devenir d'A47 après la mise en service d'A45

M. Vincent AMIOT rappelle le contexte dans lequel se place la réflexion sur le devenir d'A47 :

1/ En attendant A45, il convient de poursuivre les travaux de requalification, inscrits au contrat de plan, pour un montant de 36 M, sur les thématiques de sécurité, de fiabilisation du réseau et d'amélioration de l'environnement. Les investissements devront se poursuivre après le présent contrat de plan: on peut estimer à plus de 50 M le coût des travaux nécessaires.

2/ Une fois A45 réalisé, les fonctions assurées par A47 changent de nature, avec :

- le maintien d'un reliquat de transit vers le Sud et l'Est de Lyon,
- le trafic local et d'échange au sein de la vallée du Gier,
- la fonction d'itinéraire de «secours» pour la liaison entre Lyon et Saint Etienne, en cas d'incidents, accidents, crises, conditions hivernales difficiles,

3/ Les fonctions nouvelles ne justifient pas des caractéristiques et un statut autoroutiers. Un parti d'aménagement de type «artère interurbaine», à moduler selon les sections, semble plus adapté.

Ce parti s'entend:

- sans réduction de la capacité,
- avec des dispositifs de modération des vitesses,
- en interaction étroite avec le développement économique du territoire et les accès aux gares.

M. Jean Claude CHARVIN estime que l'utilisation future d'A47 sera directement liée au niveau de péage sur A45.

Il demande, par ailleurs, quelles seront les règles d'utilisation des itinéraires pour les PL.

M. Jean Pierre LACROIX prend note de la question du maire de Rive de Gier, et la place dans une réflexion à mener sur ce thème.

M. Michel MERCIER estime que les propositions qui sont faites par rapport à l'entrée sur Lyon ne permettent pas de gagner du temps par rapport à aujourd'hui.

Il reprend également les termes de la DTA qui préconise d'éviter un découpage du territoire en «lanières» par des infrastructures.

M. Jean Louis GAGNAIRE estime que côté Rhône, A47 doit garder des caractéristiques autoroutières, par contre la question est à creuser dans la section du département de la Loire, à la lumière notamment de l'évaluation de l'impact du péage sur la répartition des trafics.

M. Martial PASSI s'interroge sur le trafic résiduel sur A47 avec A45 à péage.

Il demande une traversée de Givors avec la mise en souterrain d'A47.

M. Vincent AMIOT rappelle l'ordre de coût d'environ 100 M au kilomètre pour ce type d'aménagement.

Le système de péage

M. Bernard MARTIN présente les conclusions de la réflexion sur le système de péage (voir les schémas du diaporama ci joint).

1/Les modalités techniques de perception de péage

Les principes actuels

- Péage fermé : l'utilisateur franchit en entrée sur le réseau une gare de péage (prise de ticket ou équivalent), il en franchit une autre en sortie où il paye en fonction du trajet parcouru et connu sur le réseau (sur la base de son « ticket » d'entrée).
- Péage ouvert : l'utilisateur ne rencontre pas d'installation de péage lorsqu'il pénètre sur le réseau concédé, il est intercepté au cours de son itinéraire par une barrière en pleine voie

(BPV) où il paye une somme forfaitaire.

Les perspectives d'évolution

Si la tendance actuelle en France conduit à une augmentation des perceptions automatiques du type télé péage, il n'est pas prévisible une évolution rapide de modalités de perception qui s'affranchissent de barrières de péage.

A l'horizon des études d'A45 et de la conception du système de péage à réaliser (soit vers 2010), il est pris en compte un système similaire à celui en place sur les autoroutes existantes.

2/Le contexte d'A45

A45 relie les autoroutes A72 à l'ouest et A7 à l'est (via A450). Les échanges autoroutiers d'extrémité sont implantés sur des tronçons hors péage de ces deux autoroutes, au-delà des sections gérées en péage fermé. Le système de péage d'A45 est donc déconnecté des systèmes existants (il n'y a pas de continuité au sein d'un réseau exploité en péage fermé).

3/ Les limites de tronçon à péage

La limite Ouest de la section à péage d'A45 est l'échange avec le COSE et A72.

La limite Est est l'échangeur actuel avec la RD42 Nord, au niveau de Brignais.

4/ Le système de péage pour A45

Compte tenu de l'impossibilité de placer une barrière de péage sur le barreau de raccordement entre A47 et A45 à l'échange de Saint Chamond, le système de péage prévu est un système ouvert.

L'option privilégié est un couplage des barrières pleine voie (BPV) avec les échanges de la RD3 et de Rive de Gier.

M. Jean Pierre LACROIX conclut la réunion en mentionnant une transmission rapide du compte rendu de ce comité, une diffusion prochaine du numéro 7 de la lettre d'A45, et prend date pour un prochain comité de pilotage à l'automne.

Diffusion: participants et personnes invitées