

n° 007602-01

Septembre 2011

Projet d'autoroute A 45

Analyse des conditions de réalisation

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 007602-01

Projet d'autoroute A 45

Analyse des conditions de réalisation

établi par

Jean PANHALEUX

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

Jean LALOT

Inspecteur de l'administration du développement durable

Septembre 2011

Sommaire

Résumé.....	3
Introduction.....	5
1. Éléments de contexte.....	7
1.1. Évolution de l'espace Lyon/Saint-Étienne.....	7
1.2. Les projets routiers de l'État sur l'ouest lyonnais.....	8
2. Le projet d'autoroute A 45.....	11
2.1. Le tracé.....	11
2.2. Le financement.....	12
2.3. Le devenir de l'autoroute A 47.....	12
3. Les conditions d'arrivée dans l'agglomération lyonnaise.....	15
3.1. La situation actuelle au sud de Lyon.....	15
3.2. Le fonctionnement avec l'A 45.....	15
3.3. Les points de vue exprimés.....	17
3.4. L'analyse de la mission.....	18
4. Les modalités de financement.....	21
4.1. Rappel du principe.....	21
4.2. Les positions exprimées.....	21
4.3. Les propositions de la mission.....	21
Conclusion.....	23
Annexes.....	25
1. Lettre de mission	27
2. Liste des personnes rencontrées.....	31
3. Glossaire des sigles et acronymes.....	33
4. Liste des recommandations.....	35

Résumé

Les liaisons routières entre Lyon et Saint-Étienne sont actuellement assurées principalement par l'autoroute A47, libre de péage, qui se raccorde à l'autoroute A7 au sud de Lyon au droit de Givors. Les caractéristiques contraintes de cet itinéraire "coincé" dans la vallée du Gier dont il suit le tracé, sont globalement médiocres et bien souvent dégradées par rapport aux standards normaux d'une autoroute. Ainsi, l'intensité élevée du trafic rend fréquent le risque d'incident qui se traduit par un blocage complet et long de la circulation. Les acteurs économiques et politiques de la région Rhône-Alpes et des deux départements concernés s'accordent sur l'inadéquation actuelle de cette infrastructure aux besoins qu'elle est censée satisfaire.

Afin de remédier à cette situation et compte tenu des difficultés et du coût prévisible d'une amélioration significative des caractéristiques de l'A47, l'État a élaboré le projet d'une nouvelle autoroute depuis l'autoroute A72 au nord-ouest de Saint-Étienne jusqu'à l'autoroute A450 au sud-ouest de Lyon. Ce projet a été déclaré d'utilité publique par décret du 16 juillet 2008. Il figure en annexe au projet de SNIT dans la liste des projets considérés comme déjà engagés et devant être poursuivis. Il doit faire l'objet d'un appel d'offres pour sa mise en concession. Les simulations financières réalisées par l'administration font apparaître que compte tenu des coûts d'investissement initial et d'exploitation par rapport aux perspectives de recettes de péage, l'opération n'est réalisable qu'avec l'octroi d'une subvention publique au concessionnaire qui sera retenu. Selon le dossier d'enquête DUP, celle-ci s'élèverait à environ 600 M€ pour un investissement estimé à 1200 M€.

A l'occasion des débats sur les modalités de prise en charge de cette subvention par les cofinanceurs publics potentiels, la question des conditions de raccordement de l'autoroute dans l'agglomération lyonnaise a été soulevée par certaines collectivités et une expertise du sujet a été demandée au CGEDD.

La mission mandatée à cet effet a pris connaissance des documents existants et rencontré les principaux acteurs locaux. Elle a demandé aux services quelques compléments d'ordre technique portant notamment sur les simulations de répartition des trafics sur le réseau routier susceptible d'être réalisé à échéance de mise en service de l'autoroute A45.

En conclusion de son analyse, la mission considère que la réalisation de l'autoroute A45 telle que prévue par le dossier de DUP avec les aménagements prévus à court terme du système d'échange dit de Pierre-Bénite ne devrait pas dégrader sensiblement le fonctionnement actuel du réseau viaire au sud de Lyon. Elle estime toutefois qu'elle ne l'améliorera pas non plus.

L'analyse de la situation du sud de l'agglomération qui a pu être faite par la mission montre une insuffisance du nombre de franchissements du Rhône dans le secteur conduisant à une concentration de tous les trafics est-ouest, notamment pour des besoins locaux, aux deux seuls ouvrages autoroutiers de l'autoroute A7 à Pierre-Bénite et de l'autoroute A47 à Givors, générant ainsi des

difficultés sur les voies qui y mènent. Aussi, la mission propose qu'une étude soit engagée dès maintenant pour examiner l'opportunité et la faisabilité d'un nouveau franchissement du Rhône afin de répondre aux besoins des trafics locaux entre le sud-ouest et l'est lyonnais, en intégrant les besoins pour les transports en commun.

Enfin, la mission considère que l'optimisation de la nouvelle autoroute demande que soient examinés l'intérêt et la possibilité de réaliser un barreau sud entre celle-ci et l'autoroute A7, soit entre Lyon et Givors, soit au sud immédiat de Givors afin de rendre attractive l'A45 aux flux reliant Saint-Étienne à l'Est lyonnais et à la vallée sud du Rhône. Ce barreau pourrait constituer une réponse à l'inscription d'une section du contournement ouest de Lyon (COL) dans le projet de SNIT.

Pour ce qui concerne la subvention d'équilibre, la mission préconise d'en actualiser les éléments de calcul et d'en partager les résultats en toute transparence avec les partenaires financiers publics du projet. Elle propose que l'engagement des différents contributeurs soit recherché sur la base d'un pourcentage avec un montant maximum.

Introduction

Par lettre du 17 janvier 2011, Madame la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a demandé au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de mener une mission d'analyse des conditions de réalisation du projet d'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Étienne. Cette analyse devait porter sur deux points :

- les conditions de débouché de la nouvelle autoroute dans le département du Rhône avec, le cas échéant, des propositions sur les mesures pour assurer d'adhésion des collectivités locales concernées par le projet;
- La répartition indicative des contributions des dites-collectivités locales au financement de la subvention d'équilibre de la concession et, le cas échéant, des travaux annexes nécessaires.

La mission a été conduite par Messieurs Jean Panhaleux, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, membre de la deuxième section du CGEDD et Jean Lalot, inspecteur de l'administration du développement durable, membre de la mission d'inspection générale territoriale de Lyon, tous deux missionnés à cet effet par une lettre du vice-président du CGEDD en date de 28 janvier 2011.

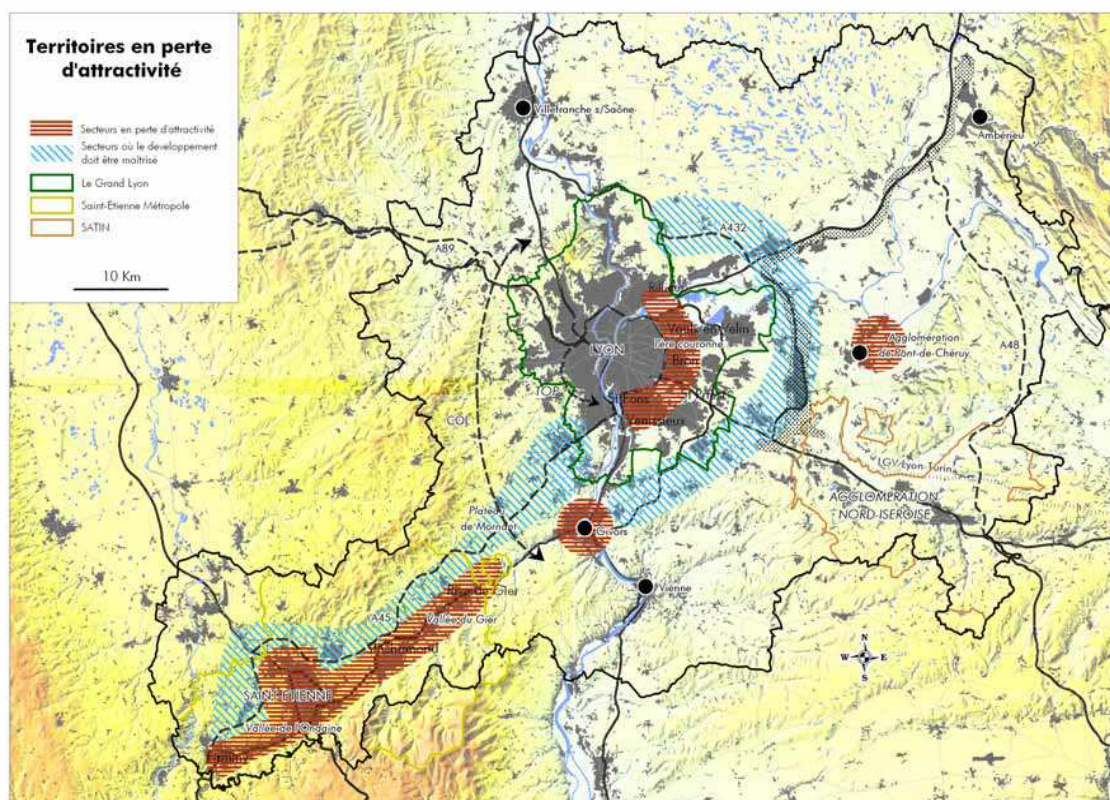
Du fait des élections cantonales et des disponibilités des principaux interlocuteurs concernés par le projet d'autoroute, la mission a dû étaler les différents entretiens nécessaires. Ainsi le premier s'est tenu le 3 mars avec le préfet de la région Rhône-Alpes et le dernier le 28 juillet avec le président du conseil général du Rhône. En parallèle de nombreux échanges à caractère plus technique ont eu lieu avec notamment la direction des infrastructures de transport (DIT) et la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Rhône-Alpes. En particulier des compléments d'études ont été demandés dans le cadre de l'élaboration demandée par le préfet d'un schéma régional des infrastructures de transport (SRIT) pour évaluer certaines hypothèses de réalisations d'infrastructures en complément de l'A45.

1. Éléments de contexte

1.1. Évolution de l'espace Lyon/Saint-Étienne

Les réflexions conduites entre 2000 et 2004 dans le cadre de l'élaboration de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA AML) sur l'évolution du bassin stéphanois ont conclu à la nécessité de renforcer l'articulation de cette agglomération avec la métropole lyonnaise et de resserrer ses relations avec la Vallée du Rhône.

Elles ont souligné l'importance à accorder à l'amélioration des conditions de transport entre Lyon et Saint-Étienne pour le rééquilibrage de la région Rhône-Alpes vers l'ouest et la structuration d'une métropole lyonnaise multipolaire.



document DTA

La qualité des liaisons depuis Saint-Étienne vers le centre de Lyon, vers la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry et plus généralement la connexion de l'agglomération stéphanoise au réseau national de grandes infrastructures, paraît en conséquence essentielle pour la compétitivité économique de la région stéphanoise.

Or, les insuffisances de l'autoroute A47 reliant Lyon à Saint-Étienne tendent à isoler chaque jour un peu plus le bassin stéphanois de l'axe de développement Saône-Rhône. L'A47 est l'une des plus anciennes autoroutes françaises, et ses caractéristiques géométriques ne sont pas adaptées à une charge élevée d'un trafic à la fois péri-urbain et inter régional, en croissance continue. La progression de trafic se situe largement au-dessus des croissances observées sur le réseau national français. Le trafic est de l'ordre de 55 à 75 000 véhicules/jour sur la section Saint-Chamond et Givors avec un fort trafic poids-lourds, de l'ordre de 8 000 véhicules par jour.

Le profil en travers réduit à 2 x 2 voies (sauf pour ce qui est de la section récemment réaménagée entre Terrenoire et Saint-Chamond), l'absence de bandes d'arrêt d'urgence sur certaines sections, des virages serrés bien en dessous des normes actuelles, l'absence de raccordements progressifs, des enchaînements de courbes et contre-courbes, des ouvrages d'art vieillissants, des voies d'accélération et de décélération souvent trop courtes, un réseau d'appel d'urgence incomplet, un tunnel non éclairé provoquant des contrastes lumineux, sont autant de facteurs de risque et d'inconfort pour l'utilisateur. En 2010 les périodes de saturation hors incidents sont intervenues pendant 600 à 800 heures par an, soit 2 à 3 heures par jour.

L'absence d'un itinéraire complet de délestage, en raison de la topographie, renforce les difficultés de l'écoulement du trafic ; les travaux usuels liés à l'exploitation et à l'entretien de la voie posent eux-mêmes des difficultés génératrices d'encombres.

La DTA approuvée par décret pris après avis du Conseil d'État en date du 9 janvier 2007 en vient ainsi à souligner que la réalisation du projet d'autoroute A45 entre Saint-Étienne et Lyon retenue par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 s'impose pour améliorer significativement le niveau de service par route entre les deux agglomérations.

1.2. Les projets routiers de l'État sur l'ouest lyonnais

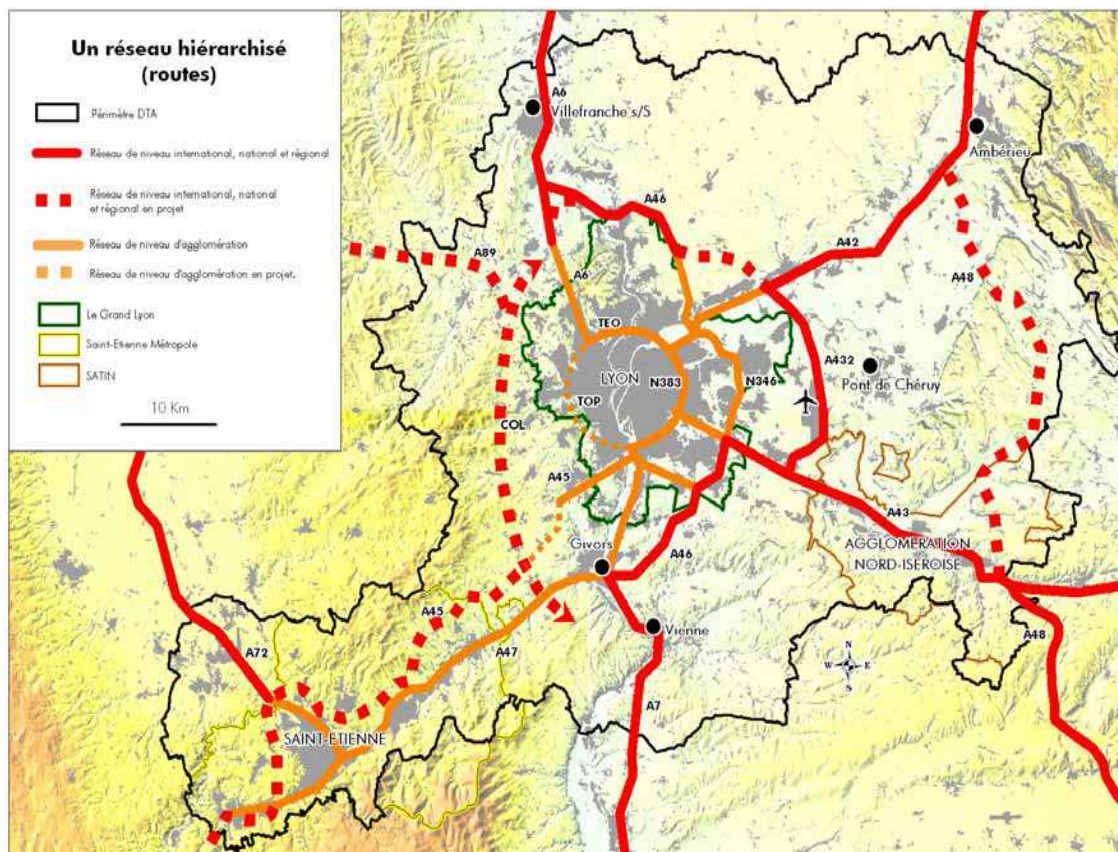
Les décisions du CIADT du 18 décembre 2003 ont conduit à retenir dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2007, un schéma hiérarchisé de voirie à terme comprenant outre la réalisation de l'A45 reliant les agglomérations stéphanoise et lyonnaise (voir chapitre suivant), les opérations suivantes :

- l'autoroute A 89 Balbigny - La Tour-de-Salvigny pour ouvrir Rhône-Alpes vers Clermont-Ferrand et Roanne et détourner le grand transit est-ouest qui emprunte actuellement l'A47 ; les travaux sont en cours et la mise en service est prévue fin 2012,

- un contournement autoroutier ouest (COL) permettant d'écarter le trafic nord sud de l'agglomération lyonnaise, de capter les flux issus de l'A45 et de mieux relier l'agglomération stéphanoise à la vallée du Rhône,
- le contournement ouest de Saint-Étienne (COSE).

L'avant projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) élaboré en 2011 confirme l'autoroute A45. Toutefois il ne prévoit à l'horizon de 25-30 ans qu'une réalisation partielle du COL (25 km pour 800 M€) sans en préciser la localisation, et ne retient pas la réalisation sous maîtrise d'ouvrage d'État du COSE.

Pour ce qui concerne les projets importants des collectivités locales, le Grand Lyon a engagé les études pour la réalisation du bouclage du boulevard périphérique lyonnais. Ce projet n'est pas directement lié à l'A45, mais sa réalisation pourrait, grâce à un nouveau franchissement du Rhône, alléger la circulation dans le secteur de Pierre-Bénite. Un dossier de saisine de la commission nationale du débat public (CNDP) est en cours d'élaboration.



document DTA

2. Le projet d'autoroute A 45

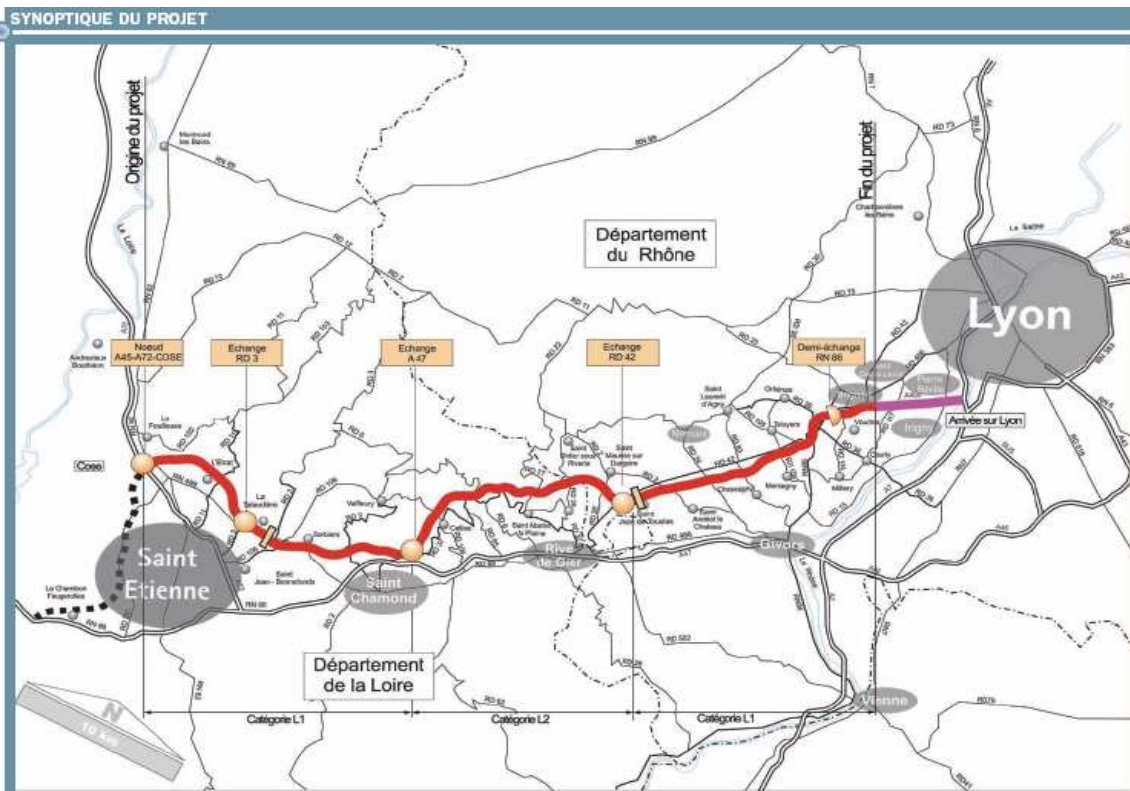
Le projet d'A45 a été déclaré d'utilité publique par décret du 16 juillet 2008 avec une durée de validité de la DUP fixée à 12 ans. Le dossier d'enquête présentait le projet comme faisant partie d'un programme comprenant outre la nouvelle autoroute, le contournement ouest de Saint-Étienne (COSE), le réaménagement de l'arrivée sur l'A450 à Lyon et du système d'échanges avec l'A7 et la RN 383 et la requalification de l'autoroute A47.

Le projet figure au Schéma national des infrastructures de transport dans la liste des "coups partis" donnés dans son annexe 8.

Le projet est en attente de la décision de lancement de l'appel d'offres pour la concession. La durée de réalisation des travaux est de 4 à 5 ans.

2.1. Le tracé

L' A45 est un tracé autoroutier neuf de 52 km reliant Lyon à Saint-Étienne. Il comporte 15 ouvrages d'art importants totalisant 7900 m : 4 tunnels et 11 viaducs. Il prévoit cinq échangeurs.



document dossier enquête publique

L'A45 se raccorde au nord de Saint-Étienne à l'A72 de façon à permettre une continuité de l'itinéraire par le COSE, vers la RN88 et le département de la Haute-Loire dans la perspective de l'aménagement à 2x2 voies d'un itinéraire Lyon-Toulouse. Toutefois, comme dit précédemment, l'avant-projet de SNIT soumis à consultation ne retient pas la réalisation sous maîtrise d'ouvrage Etat du COSE à l'horizon 2030.

A l'arrivée sur Lyon, l'A45 se relie à l'autoroute urbaine A450 qui rejoint l'A7 à Pierre Bénite. Là encore, le dossier de DUP prévoyait une interconnexion avec le COL permettant notamment de répartir avant l'arrivée sur Lyon les trafics avec le sud, voire avec l'est de l'agglomération lyonnaise, selon différents scénarios de raccordement du COL aux autoroutes A7 et A46.

Le projet d'A45 contribue également à la desserte de la vallée du Gier. L'interconnexion est assurée par un échangeur A45/A47 à Saint-Chamond et un échangeur A45/ RD 42 au niveau de Rive-de-Gier.

Selon le dossier soumis à enquête publique, les trafics attendus sur l'autoroute A45 à l'horizon 2020 dans un schéma comprenant le COSE et le COL varient entre 9000 et 20000 véhicules par jour pour la section nord de Saint-Étienne, sont de 30 à 35000 véhicules par jour pour la section entre l'est de Saint-Étienne et le sud de Lyon pour atteindre 60 à 80000 véhicules par jour sur l'A450.

2.2. Le financement

Dans le dossier d'enquête d'utilité publique, le projet A45 est évalué à 1 200 M€ TTC ou 1 000 M€ HT en valeur janvier 2005. Il est prévu d'être concédé et la nécessité d'une subvention publique d'équilibre de 600 M€ HT est évoquée .

Une actualisation sommaire de ces chiffres sur la base de l'évolution de l'index TP01 entre janvier 2005 et janvier 2011 donne un montant de 1 550 M€ TTC soit 1 300 M€ HT pour le coût de réalisation. Les simulations réalisées par DGITM/DIT estime que la subvention d'équilibre s'établirait entre 550 et 720 M€ HT.

A noter que des tests de sensibilité réalisés dans le cadre de l'avant projet sommaire (APS) ont montré que la modulation du péage influait peu sur le montant de la subvention sauf dans le cas où l'on réduirait la capacité d'A47 (transformation en boulevard urbain de la partie centrale).

2.3. Le devenir de l'autoroute A 47

Les fonctions de l'A47 sont susceptibles d'évoluer sensiblement avec la réalisation de l'A45. Le trafic résiduel devrait essentiellement être un trafic de desserte et d'échange avec la vallée du Gier. Une partie de trafic (plus faible si le COL se réalise) vers le sud (vallée du Rhône) et l' Est (via A46) continuera

toutefois à emprunter l'A47. Les trafics attendus sur la section Saint-Chamond/Givors restent élevés, de 40 à 70 000 véhicules/jour.

Une étude sur le devenir d' A47 après réalisation d' A45 a été réalisée en 2005 et intégrée à l'APS. Cette étude, qui n' a pas fait l'objet de concertation officielle, propose un parti d'aménagement différencié suivant les sections :

- infrastructure de type autoroutier entre Saint-Étienne et Saint-Chamond d'une part, entre Rive-de-Gier et l'autoroute A7 d'autre part,
- infrastructure de type « grande voirie urbaine » entre Saint-Chamond et Rive-de-Gier, sur cette section le niveau de trafic se trouverait réduit à 30 /50 000 véhicules/jour.

Par ailleurs, une étude d'opportunité de la requalification de l'A47 dans l'attente de la réalisation de l'A45 a été menée par la direction interdépartementale des routes (DIR) du centre-est en 2010. Cette étude définit un programme d'amélioration à court terme de l'A47 visant à améliorer les conditions d'exploitation et de sécurité entre Saint-Chamond et Givors, en complément des mesures d'exploitation prévues ou en cours d'expérimentation (régulation des vitesses, interdiction de dépassements par les poids lourds). L'inscription de ce programme de travaux estimé à 35 M€ avec une première phase à 20 M€ au plan de développement et de modernisation des itinéraires routiers PDMI Rhône-Alpes, n'a pas cependant été possible. Cette opération très utile est à faire.

1. La mission recommande au service gestionnaire de l'A47 de bien veiller à la compatibilité des travaux d'amélioration qui paraissent très utiles et à faire à court terme, avec un réaménagement de l'infrastructure après mise en service de l'A45.

2. Il apparaît souhaitable de ne pas conserver le statut autoroutier de l'A47 après achèvement de l'A45.

3. Les conditions d'arrivée dans l'agglomération lyonnaise

Comme mentionné précédemment, l'autoroute A45 se connecte au réseau viaire de l'agglomération lyonnaise par l'autoroute urbaine A450 sur le territoire de la commune de Brignais.

3.1. La situation actuelle au sud de Lyon

L'A450 est une infrastructure urbaine de 6 km à 2 x2 voies avec une possibilité d'élargissement à une troisième voie entre Brignais et Pierre Bénite. L'A 450 est d'ores et déjà fortement chargée par le trafic interne à l'agglomération. Selon un recensement de la circulation en 2007, son trafic varie de 51 000 véhicules par jour à son extrémité sud-ouest à près de 69 000 véhicules par jour à son débouché sur l'autoroute A7.

Bien que la possibilité en ait été réservée, l'augmentation de capacité de l'A450 par une mise à 2 fois 3 voies n'est pas envisagée mais une réflexion est en cours par le conseil général du Rhône sur l'utilisation de la troisième voie pour les transports en commun.

Le nœud autoroutier de Pierre Bénite A45-A7 est souvent saturé aux heures de pointe. Un aménagement du complexe A450-A7-RD 383 (nœuds de Saint-Fons et Pierre Bénite + pont de Pierre Bénite sur le Rhône) va être réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'État et financement du PDMI. Cette opération vise à améliorer la fluidité et la sécurité par des aménagements sur place permettant d'augmenter la capacité globale aux heures de pointes.

L'observation des conditions d'écoulement de la circulation aux heures de pointe montre qu'entre 6h et 10h le matin, la vitesse dans le sens d'entrée dans Lyon est inférieure à 60 km/h pendant 2h30 et inférieure à 30 km/h pendant 1h30. A l'heure de pointe du soir, apparaît un bouchon dans l'autre sens pendant une période variant de 30 minutes à 1 heure.

3.2. Le fonctionnement avec l'A 45

Un trafic supplémentaire sera injecté sur l'A450 mais le trafic sur l'A7 en provenance de Saint-Étienne en sera d'autant réduit. Les projections à l'horizon 2020 présentées dans le dossier d'enquête DUP montrent qu'avec la nouvelle autoroute A45, le trafic de l'A450 passe de 58400 véhicules par jour à 78700 véh./j pendant que le trafic sur l'A7 baisse de 100300 véh./j à 82500 véh./j.

Il ne devrait donc pas y avoir d'aggravation des difficultés de circulation au niveau de Pierre Bénite, sachant que des aménagements routiers seront entre-temps réalisés pour remédier aux difficultés actuellement rencontrées.



Extrait de - A45 - Autoroute Composites - 300E - P2E Lyon document dossier enquête publique

Il est intéressant de noter que la DTA précise que le projet d'A45 devrait s'articuler avec les systèmes de transport de Saint-Étienne et de Lyon, en cohérence avec chacun des plans de déplacements urbains (PDU). Un pôle d'échanges intermodaux est prévu au sud ouest de Lyon sur la commune d'Oullins, avec le prolongement d'une ligne de métro, la réalisation de parkings relais, et l'on peut penser que l'accentuation des contraintes de circulation et de stationnement en centre ville amèneront une évolution des comportements d'un certain nombre d'automobilistes, pour le moins ceux qui se rendent dans le centre de Lyon.

Les usagers en direction du sud n'auront quant à eux a priori aucun intérêt à remonter sur Lyon pour prendre l'A7 à Pierre Bénite et redescendre vers le sud, compte tenu du détour que cela constitue. Ils devraient rester sur l'A47 dans l'attente de la réalisation du COL, et lorsque celui-ci sera en service, rejoindre l'A7 en prenant l'A45 puis le COL.

Par contre, l'amélioration des liaisons avec l'est de l'agglomération lyonnaise pose la question de l'interconnexion COL-A7-A46. Des études ont été réalisées sur différents tracés de la partie sud du COL, avec des options de passage au sud ou au nord de Givors (variante dite « COL rocade »).

3.3. Les points de vue exprimés

Bien que la mission n'avait pas pour objet d'apprécier l'opportunité de la nouvelle autoroute, tous les interlocuteurs ont rappelé la dégradation croissante du fonctionnement actuel de l'autoroute A47 et le mauvais niveau de service et de sécurité que cette infrastructure assurait. La nécessité d'améliorer les liaisons entre Saint-Étienne et l'agglomération lyonnaise est une évidence pour tous.

Les préoccupations relatives aux conditions d'arrivée sur Lyon sont essentiellement exprimées par le Grand Lyon et surtout le département du Rhône.

Pour le Grand Lyon, qui élabore actuellement le dossier de bouclage du périphérique, la gestion des flux de véhicules souhaitant rejoindre le centre de Lyon est une contrainte qu'il faut prendre comme une donnée pour l'organisation des déplacements tous modes dans l'agglomération. D'ores et déjà, afin d'essayer de réduire les effets de l'arrivée d'un surcroît de trafic dans le centre de Lyon par l'A450, le Grand Lyon se propose de favoriser les reports vers d'autres modes aux entrées de l'agglomération en réalisant par exemple des parcs de stationnement à proximité des correspondances avec les transports publics, métro, tramways ou bus. Le projet d'A45 tel que déclaré d'utilité publique ne soulève pas d'objection majeure sous réserve qu'il s'inscrive dans un schéma d'ensemble des grandes voiries de l'agglomération répondant au mieux aux besoins actuels et futurs. A ce sujet, l'arrivée de l'A45 sur Lyon devrait, pour le Grand Lyon, s'analyser dans un schéma incluant un barreau sud de raccordement à l'A7. La collectivité souhaite ainsi que l'État étudie la faisabilité d'un raccordement de l'A45 à l'A7 passant au sud de Givors et d'un franchissement du Rhône commun avec le projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL).

Le département du Rhône estime pour sa part que la nouvelle autoroute telle que déclarée d'utilité publique ne présente pas les conditions pour un fonctionnement correct du réseau de voiries au sud de l'agglomération. Il rappelle qu'initialement un nouveau franchissement du Rhône était prévu dans le prolongement de l'A450 et regrette qu'il ait été abandonné. Il considère que la réalisation de l'A45 ne peut se concevoir qu'avec la réalisation du COL et d'un nouveau franchissement du Rhône. Il est donc opposé à la réalisation du seul projet tel que déclaré d'utilité publique.

La mission a relevé que l'ensemble des collectivités rencontrées sont en attente d'une position claire de l'État sur les projets d'infrastructures routières qu'il retient dans les deux agglomérations de Lyon et Saint-Étienne.

3.4. L'analyse de la mission

De façon macroscopique, l'arrivée de l'A45 se fait à l'intersection des axes nord-sud et est-ouest de l'agglomération. Du fait des réseaux existants, cette intersection des flux est très proche du centre ville et les circulations de grand transit, de transit régional et d'intérêt local se superposent chargeant tout point singulier jusqu'à la saturation.

De fait, chaque franchissement du Rhône constitue un de ces points singuliers pour la fluidité de la circulation, auxquels s'ajoutent les effets des échangeurs et de "baïonnette" pour assurer la continuité de certains itinéraires.

Selon les simulations réalisées par le CETE, l'arrivée de la nouvelle autoroute ne se traduit pas par une augmentation significative des flux en entrée de l'agglomération mais par une modification du fonctionnement du système d'échanges de Pierre-Bénite comme le montrent les diagrammes.

Dans ce contexte, la mission considère que les travaux prévus d'aménagement des échangeurs, la réalisation du prolongement du tronçon ouest du périphérique lyonnais (TOP) et les projets d'intermodalité sont de nature à apporter des réponses satisfaisantes à la charge actuelle et future de l'A450.

Toutefois, la mission estime nécessaire d'alléger la charge de l'A450 en la délestant d'au moins une partie des trafics locaux qu'elle écoule du fait que cette voie est actuellement le seul moyen de rejoindre un franchissement du Rhône dans le sud ouest de l'agglomération.

Ainsi, la mission considère qu'il serait opportun d'analyser finement le fonctionnement du réseau viaire au sud de Lyon vis à vis notamment de la problématique du franchissement du Rhône. Actuellement seuls 2 ouvrages offrent une réelle capacité à répondre aux besoins. Ces 2 ouvrages supportent les trafics de 2 autoroutes radiales : l'A47 à Givors et l'A7 à Pierre-Bénite. Il existe en intermédiaire un pont à Vernaison mais ses caractéristiques et les voies qui y mènent ne permettent pas, en l'état, d'offrir une alternative fonctionnelle aux deux précédents.

3. La mission recommande qu'une étude soit engagée au plus tôt pour analyser les déplacements locaux, notamment est-ouest, au sud de l'agglomération afin d'évaluer l'opportunité et les conditions de réalisation d'un nouveau franchissement du Rhône entre Pierre-Bénite et le sud immédiat de Givors.

Par ailleurs, un consensus local pour la réalisation de l'intégralité du COL semble difficile à envisager eu égard aux vives oppositions des riverains potentiels de cette infrastructure et de son coût de construction. Pour autant, une section sud, plus courte que celle prévue dans la DTA, raccordant la future

A45 à l'autoroute A7 et au delà au réseau de l'est lyonnais (par A46 ou vers l'A432) pourrait constituer un complément intéressant pour le fonctionnement de l'A45 et sa rentabilité. En effet, un tel barreau permettrait d'assurer les liaisons entre Saint-Étienne, l'est et la vallée sud du Rhône et délesterait d'autant l'A47.

4. La mission préconise d'affiner les études d'opportunité et de faisabilité d'un barreau entre la future autoroute A45 et l'autoroute A7 et pouvant se prolonger éventuellement au delà vers l'est lyonnais, au titre de l'inscription qui a été faite d'une section du COL dans l'avant-projet de SNIT.

4. Les modalités de financement

4.1. Rappel du principe

Les simulations effectuées par la DGITM confirment la nécessité a priori d'une subvention publique d'équilibre. Le principe habituel est d'un partage à parité entre l'État et les collectivités territoriales concernées. Dans le cas présent, les collectivités sollicitées sont la région Rhône-Alpes, les départements de la Loire et du Rhône, la communauté d'agglomération Saint-Étienne Métropole et la communauté urbaine du Grand-Lyon. L'absence de visibilité quant à l'avenir du COSE ne permet pas a priori d'envisager une contribution du département de la Haute-Loire.

4.2. Les positions exprimées

Le département de la Loire n'est pas convaincu de la nécessité de prévoir une subvention d'équilibre estimant que la concession pouvait s'auto-équilibrer à l'instar de récents exemples (plus ou moins avérés).

La communauté de Saint-Étienne Métropole estime ne pas disposer de tous les éléments permettant d'apprécier à la fois la nécessité et le montant de la subvention.

Dans leur ensemble, les collectivités auraient souhaité, à défaut de pouvoir lancer la consultation d'attribution de la concession permettant de se prononcer sur des éléments certains, être mieux informées sur les hypothèses et le mode de calcul de l'administration. Sur le principe, des critiques ont été exprimées sur deux points : la nécessité de devoir verser une subvention publique pour rémunérer des capitaux privés d'une part ; la sollicitation par l'État auprès des collectivités locales après leur avoir supprimé une des sources de financement de leurs investissements d'autre part.

Le Grand Lyon a exprimé clairement son accord de principe à une contribution financière de sa part avec la réserve déjà évoquée concernant la nécessité d'une réflexion pour un schéma de l'ensemble des infrastructures routières du Grand Lyon et de la répartition des financements correspondants.

4.3. Les propositions de la mission

La mission n'a pas identifié d'éléments objectifs permettant de penser que les bénéfices attendus de la réalisation du projet seraient différenciés selon les contributeurs. Aussi, elle estime en première approche une répartition à parité entre les 5 collectivités concernées soit pour chacune, 10% du montant de la subvention totale. Sur la base d'une estimation d'environ 600 M€ de cette subvention, chaque collectivité verserait ainsi 60 M€ et l'État 300 M€.

Toutefois, les capacités financières des collectivités sont contrastées. Aussi, l'intérêt du projet en terme d'aménagement du territoire et de développement économique de la région pourrait conduire à pondérer un peu les participations en majorant celle de la région de quelques points et en réduisant d'autant celles des autres collectivités.

L'étendue de la fourchette annoncée (de 550 à 720 M€) interroge et demande une certaine transparence de l'administration d'État vis à vis de ses partenaires financiers pour cette opération. Par ailleurs, le montant même de l'opération mériterait d'être confirmé de façon plus précise que par l'application de la variation des index TP.

Enfin, la connaissance préalable du montant exact qui sera appelé n'étant pas possible, il conviendrait de solliciter l'accord des collectivités sur la base d'un pourcentage, assorti d'un montant maximum de la subvention à verser.

Ainsi, la mission propose que les discussions sur la prise en charge de la subvention s'engagent sur les bases suivantes :

- **Etat..... 50 %**
- **Région Rhône-Alpes..... 15 %**
- **Département du Rhône..... 10 %**
- **Département de la Loire..... 10 %**
- **Grand Lyon..... 7,5 %**
- **Saint-Etienne Métropole..... 7,5 %**

En outre, la mission formule les recommandations suivantes :

5. Il conviendrait d' actualiser le montant total de l'opération et de la subvention d'équilibre en fonction des hypothèses économiques et financières actuelles.

6. Les éléments et modes de détermination de la subvention devraient être communiqués aux cofinanceurs publics de l'opération.

Conclusion

L'appréciation sur les conditions d'arrivée de la future autoroute A45 dans l'agglomération lyonnaise ne peut se faire sans porter un regard sur le fonctionnement général du réseau viaire au sud de Lyon, aujourd'hui et demain en fonction des éventuels autres projets susceptibles d'être réalisés.

Actuellement, des difficultés de circulation sont quotidiennement constatées notamment sur le débouché de l'A450 dans le système d'échange de Pierre-Bénite avec l'autoroute A7 et la RD383.

Toutefois, les simulations de trafic montrent que la réalisation de l'autoroute A45 n'induit pas un trafic supplémentaire significatif dans le secteur. Par ailleurs, les aménagements prévus à court terme de l'échangeur de Pierre-Bénite devraient permettre d'améliorer son fonctionnement et de fluidifier la circulation de l'A450 vers Lyon. De même, les projets du Grand Lyon visant à inciter au report modal à l'entrée de l'agglomération sont de nature à réduire les flux routiers vers le centre urbain.

Pour autant, la mission estime très opportun que soit conduite dès maintenant et conjointement par l'État et les collectivités locales concernées, une étude sur le fonctionnement du système routier au sud de l'agglomération, analysant très précisément la problématique des franchissements du Rhône qui ne peuvent se faire aujourd'hui que par les ouvrages autoroutiers de l'A47 à Givors et de l'A7 à Pierre-Bénite, en l'absence d'autres ponts au sud de Lyon présentant des caractéristiques suffisantes. Cette étude devrait inclure utilement l'examen de l'opportunité et des conditions de réalisation d'un barreau sud du COL permettant de raccorder la future A45 à l'autoroute A7 et au delà au réseau routier et autoroutier de l'Est lyonnais, afin de délester encore plus l'A47 et d'optimiser l'usage de la nouvelle autoroute en la rendant attractive pour les trafics vers la vallée sud du Rhône et l'Est de Lyon.

Pour ce qui concerne la subvention d'équilibre, il conviendrait d'actualiser les hypothèses financières de son calcul et de partager le résultat des simulations en toute transparence aux partenaires financiers publics en vue d'arrêter les clés de répartition de sa prise en charge par ces derniers.

Par ailleurs, la mission considère nécessaire que soient réalisés au plus tôt des aménagements ponctuels de l'actuelle autoroute A47 tels qu'envisagés par la DIR Centre -Est pour améliorer le fonctionnement de cet itinéraire.



Jean Panhaleux

Ingénieur général
des ponts, des eaux et des forêts



Jean Lalot

Inspecteur de l'administration du
développement durable

Annexes

1. Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

Le Vice-Président

Référence CGEDD n° 007602-01

La Défense, le **28 JAN. 2011**

Note

à l'attention de

Monsieur Jean PANHALEUX,
Ingénieur général des ponts, des eaux
et des forêts

Monsieur Jean LALOT,
Conseiller d'administration de l'équipement

Par note du 17 janvier 2011, la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) d'analyser le **projet d'autoroute A45 Lyon – Saint-Etienne**.

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 007602-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD. Sa supervision sera assurée par le président de la 2ème section.

J'attire votre attention sur le souhait de la Ministre de disposer du rapport dans un délai de deux mois.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande m'adresser votre rapport de fin de mission, aux fins de transmission à la Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.



Christian LEYRIT

Copies : M. le Président et Mme la Secrétaire de la 2ème section
M. le Coordonnateur de la MIGT n° 6 - Lyon
M. le Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer
M. le Directeur des infrastructures de transport

Recours, territoires, habitat et logement
Énergies et climat
Prévention des risques, infrastructures, transports et mer
Développement durable

**Présent
pour
l'avenir**

www.cgedd.sg@developpement-durable.gouv.fr

Tour Pascal B – 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22 – Fax : 33 (0)1 40 81 23 24



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Paris, le 17 JAN. 2011

La ministre

à

Monsieur le Vice-Président du Conseil général
de l'environnement et du développement
durable

Objet : Projet d'autoroute A45

Le projet d'autoroute A45 Lyon-Saint-Etienne, d'une longueur de 52 km pour un coût évalué à 1200 M€ HT (valeur 2009), a pour objet de créer une infrastructure concédée aux normes autoroutières entre Lyon et Saint-Étienne. Cette nouvelle autoroute permettra d'améliorer la qualité des liaisons autoroutières entre ces deux agglomérations, l'infrastructure existante (A47) posant des problèmes importants de congestion et de sécurité, et de réduire les nuisances dans la vallée très urbanisée du Gier en reportant une partie du trafic supportée par A47 sur une nouvelle infrastructure extérieure à la vallée.

Le décret déclarant le projet d'utilité publique a été pris le 16 juillet 2008. Le Conseil d'Etat a rejeté les nombreux recours contre la déclaration d'utilité publique (DUP) le 16 avril dernier.

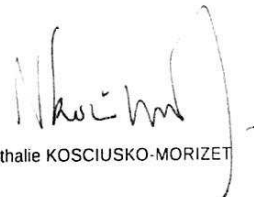
Les simulations conduites montrent qu'une subvention d'équilibre sera nécessaire pour la réalisation de ce projet. Comme pour tous les projets autoroutiers, cette subvention devra être prise en charge pour partie par les collectivités territoriales. Les consultations conduites par le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône auprès des collectivités concernées ont montré que celles-ci étaient favorables à la réalisation de ce projet. Elles ont toutefois fait valoir qu'avant de s'engager sur une répartition des financements, elles attendaient des réponses sur le débouché de l'autoroute A45 dans le département du Rhône.

Pour répondre à ces préoccupations, je souhaite que vous conduisiez une mission qui analysera la situation locale compte tenu des engagements déjà réalisés ou programmés et, le cas échéant, formulera des propositions sur les mesures à prendre pour assurer l'adhésion des collectivités à ce projet. Vous prendrez notamment en compte les perspectives de réalisation de la partie sud du contournement Ouest de l'agglomération lyonnaise.

Compte tenu de ces analyses et en vue d'une présentation aux collectivités, la mission pourra, en lien étroit avec le Préfet de Région, établir une première répartition indicative des parts de chacune d'entre elles dans le financement de la subvention d'équilibre de l'autoroute A45 et, le cas échéant, des travaux annexes nécessaires.

Pour mener cette étude, vous pourrez vous appuyer sur la Direction des infrastructures de transport, et notamment la Mission d'audit du réseau routier national et le Département PPP infrastructures et transports.

Afin de pouvoir engager la mise en concession dans les meilleurs délais, la durée de cette mission ne devrait pas excéder deux mois. Vous voudrez bien me rendre compte de toute difficulté que vous pourriez rencontrer dans sa réalisation.



Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

2. Liste des personnes rencontrées

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
BONNE	Bernard	Conseil général 42	Président	29 avril 2011
BURSAUX	Daniel	DGITM	Directeur général	23 février 2011
CARENCO	Jean-François	Préfecture de région	Préfet	02 mars 2011
COLLOMB	Gérard	Grand Lyon	Sénateur, Président, Maire de Lyon	01 avril 2011
CORDIER	Antoine	Cabinet MEDDTL	Conseiller technique	18 mars 2011
DA PASSANO	Jean-Luc	Conseil général 69	Vice-président transport	26 juillet 2011
FRANCESCHINI	Lionel	DGITM/DIT/PPP/CP	Chef de mission	Février et 06 avril
GAGNAIRE	Jean-Louis	Conseil régional	Conseiller régional, député de la Loire	22 juin 2011
GIBERT-LEDRU	Pascale	Grand Lyon	Conseillère technique transports	01 avril 2011
HIRSCH	Denis	DIR Centre Est	Directeur	02 mars 2011
JAMET	Pierre	Conseil général 69	Ex DGS	13 avril 2011
LACLAIS	Bernadette	Conseil régional	Vice-présidente transport	30 mars 2011
LEDENVIC	Philippe	DREAL Rhône-Alpes	Directeur	02 mars et 06 juillet
MAISONNIER	Christian	DREAL Rhône-Alpes	Délégué aux grandes infrastructures de transport	02 et 03 mars
MERCIER	Michel	Conseil général 69	Garde des sceaux, Président du CG	27 juillet 2011
PASQUIER	Éric	DREAL Rhône-Alpes	Service aménagements, paysages, infrastructures	06 juillet 2011
PENDARIAS	Daniel	DGITM/DIT/MARRN	Ingénieur général route	
SAINTILLAN	Christophe	DGITM/DIT	Directeur	23 février 2011
VINCENT	Maurice	Saint-Étienne Métropole	Président, Maire de Saint- Étienne	29 avril 2011

3. Glossaire des sigles et acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CFAL	Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
CIADT	Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire
CNDP	Commission nationale du débat public
COL	Contournement ouest de Lyon
COSE	Contournement ouest de Saint-Étienne
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIT	Direction des infrastructures de transport
DIR	Direction interdépartementale des routes
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DTA	Directive territoriale d'aménagement
DUP	Déclaration d'utilité publique
PDMI	Programme de modernisation d'itinéraire
PDU	Plan de déplacement urbain
SNIT	Schéma national des infrastructures de transport
TOP	Tronçon ouest du périphérique lyonnais

4. Liste des recommandations

1. La mission recommande au service gestionnaire de l'A47 de bien veiller à la compatibilité des travaux d'amélioration qui paraissent très utiles et à faire à court terme, avec un réaménagement de l'infrastructure après mise en service de l'A45. 13
2. Il apparaît souhaitable de ne pas conserver le statut autoroutier de l'A47 après achèvement de l'A45.13
3. La mission recommande qu'une étude soit engagée au plus tôt pour analyser les déplacements locaux, notamment est-ouest, au sud de l'agglomération afin d'évaluer l'opportunité et les conditions de réalisation d'un nouveau franchissement du Rhône entre Pierre-Bénite et le sud immédiat de Givors.18
4. La mission préconise d'affiner les études d'opportunité et de faisabilité d'un barreau entre la future autoroute A45 et l'autoroute A7 et pouvant se prolonger éventuellement au delà vers l'est lyonnais, au titre de l'inscription qui a été faite d'une section du COL dans l'avant-projet de SNIT.19
5. Il conviendrait d'actualiser le montant total de l'opération et de la subvention d'équilibre en fonction des hypothèses économiques et financières actuelles.22
6. Les éléments et modes de détermination de la subvention devraient être communiqués aux cofinanceurs publics de l'opération.22

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex

Tél. (33) 01 40 81 68 12/45