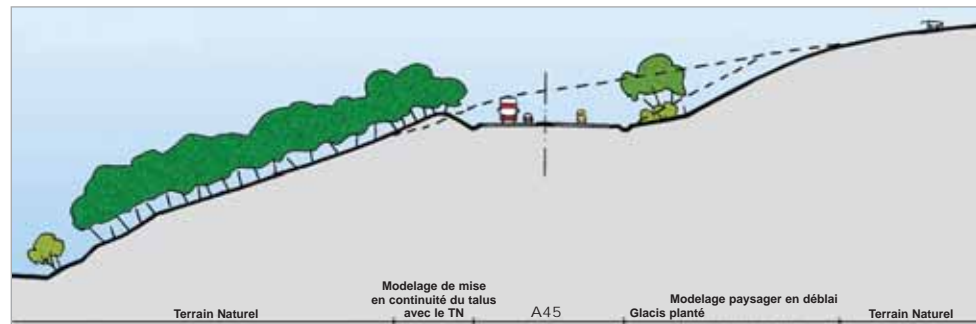


Coupe de principe pour le vallon du Pinchigneux (La Fouillouse)



- Aussi le projet prévoit-il différents dispositifs pour la faune :
- une dizaine d'ouvrages de traversée pour la grande faune (soit 25 points de franchissement avec les tunnels et les viaducs),
 - une possibilité de passage sous l'autoroute tous les 300 mètres environ pour la petite faune,
 - des clôtures spécifiques,
 - des aménagements pour les batraciens,
 - des dispositions spécifiques (plantations de haies) pour les oiseaux.

La prise en compte des enjeux écologiques

Les zones à enjeux très fort identifiées concernent notamment :

- les vallons du Féloin et du Bozançon,
- le plateau de Mornant : landes de la Pyramide, bocage du Berthoud et landes de Montagny.

Les impacts du projet se manifestent par la consommation d'espace, la coupure et le morcellement des habitats naturels, et l'effet de barrière pour la faune ; ces deux derniers étant localement limités par l'existence des tunnels et viaducs.

Les études plus fines à venir permettront de préciser l'impact sur les espèces végétales protégées et les mesures adaptées. En complément de la réduction des impacts, des mesures compensatoires sont prévues. L'APS a permis de dégager quelques pistes qui servent de base de réflexion à un groupe de travail partenarial (État, départements...), chargé de proposer la nature et les modalités de mise en œuvre de ces mesures.

L'arrivée sur Lyon

Le projet A45 prévoit le raccordement de la nouvelle autoroute sur l'A450 existant entre Brignais et A7 à Pierre-Bénite. Des inquiétudes légitimes se sont fait entendre sur la fonction de cette entrée dans l'agglomération lyonnaise déjà très chargée actuellement aux heures de pointe.

Au premier semestre 2006 le maître d'ouvrage a constitué un groupe de travail avec les collectivités ayant des responsabilités dans le système de déplacement du Sud-Ouest de l'agglomération. Les conclusions suivantes se sont dégagées :

- nécessité d'améliorer la desserte en transports collectifs (urbains et ferroviaires) de ce secteur : prolongement de la ligne A du métro, amélioration de la desserte de la ligne



Saint-Paul-Brignais, parcs-relais, pôles d'échange. Mais le report modal attendu restera marginal dans un premier temps.

- maintien de l'A450 à 2x2 voies, pour réguler les flux d'entrée dans Lyon, conformément aux orientations du PDU.

Les automobilistes doivent accepter de subir une situation dégradée à l'entrée d'une grande agglomération aux heures de pointe.

- mise à l'étude d'une mise à 2x3 voies d'A450, la voie supplémentaire étant réservée aux modes collectifs : transports en commun, covoiturage, etc.
- amélioration de la capacité et du fonctionnement des échangeurs A450-A7, et A7-boulevard périphérique de part et d'autre du Rhône. Ces aménagements sont reconnus comme utiles, indépendamment du projet A45.

A47 après la mise en service d'A45

Les travaux de modernisation d'A47 se poursuivent : amélioration de la sécurité et réduction des nuisances. Un nouveau chantier va démarrer à Givors en 2007. Après réalisation d'A45, l'A47 deviendra une liaison en relation plus étroite avec les espaces urbains traversés, permettant une meilleure desserte de la vallée, notamment dans la partie centrale où l'axe est le plus en lien avec les parties urbanisées. Sa capacité sera maintenue, mais les vitesses seront modérées pour tendre vers un axe « apaisé ». A47 participera également au maillage des liaisons entre les deux agglomérations, avec une fonction d'itinéraire de substitution à A45, en cas d'incident ou d'accident.

Erratum : La lettre A45 n°7 : erreur de légende dans la photo au bas de la page 3 ; il fallait lire : « Combinaison d'un écran acoustique sur un mur Evergreen ».

Le site internet A45
Des informations plus complètes sur le projet, les étapes à venir, se trouvent sur le site A45.fr.



L A L E T T R E N ° 8 / N O V E M B R E 2 0 0 6

L'enquête publique préalable

Pourquoi une déclaration d'utilité publique ?

La procédure de déclaration d'utilité publique marque la validation technique, juridique et politique d'un projet. Si elle a pour fonction première d'accorder la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation d'un projet, elle a également pour objet d'en vérifier le bien fondé et la qualité, notamment au regard des impacts sur l'environnement humain ou naturel.

À cet égard, elle constitue la phase fondamentale dans le processus d'élaboration d'un projet autoroutier.

Pourquoi une enquête publique préalable ?

Il s'agit d'une obligation légale, qui permet à chacun de prendre connaissance du projet et de s'exprimer.

Le dossier d'enquête doit donc apporter toute l'information nécessaire à la compréhension globale du projet, avec en particulier l'exposé des différents problèmes posés et des solutions proposées. Il doit également faire apparaître les impacts prévisibles sur l'environnement et les mesures pour les atténuer.



La procédure d'enquête publique est dirigée et organisée par une commission d'enquête indépendante, dont les membres sont désignés par le Tribunal administratif.

À l'issue de l'enquête publique, la commission produit un rapport relatant le déroulement de l'enquête et les observations faites, et émet un avis motivé sur l'opération.

Sur quoi l'enquête publique d'A45 va-t-elle porter ?

L'enquête publique va porter sur l'utilité publique du projet autoroutier A45 (défini par la « bande des 300 mètres »), et sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme des communes traversées. En effet, les dispositions d'occupation des sols mentionnés dans les documents d'urbanisme doivent être adaptées pour permettre la réalisation du projet.

Le projet A45, soumis à l'enquête, débute à la connexion avec A72 au nord de Saint-Etienne, et se termine au branchement sur A450, à Brignais, à l'échangeur actuel avec la RD42. Sa longueur est d'environ 48 kilomètres. Il s'agit donc d'une autoroute neuve, qui sera concédée et à péage.

ÉDITORIAL

Les études d'Avant-projet sommaire (APS) de l'autoroute A45, objet central de la précédente lettre n°7, sont achevées depuis novembre 2005. Le ministre de l'Équipement a approuvé le dossier par décision du 05 juillet 2006.

Une étape importante pour la vie du projet est ainsi franchie. Une autre étape, encore plus cruciale, se profile dans les jours qui viennent : il s'agit de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, qui va se dérouler du 24 novembre 2006 au 20 janvier 2007.

Cette lettre donne les clés pratiques sur le déroulement de l'enquête, qui va être le lieu central pour l'expression de tous sur le projet.

En parallèle, un site Internet spécifique est mis en place pour diffuser l'information au plus grand nombre et favoriser les échanges.

L'esprit de concertation régulière, qui a prévalu tout au long de la gestation du dossier, se poursuit durant cette étape décisive pour le projet A45.

Vincent Amiot
Directeur Régional de l'Équipement

Comment est faite l'information de l'enquête ?

Les modalités d'organisation de l'enquête sont définies en concertation avec la commission d'enquête et sont précisées dans un arrêté préfectoral pris le 23 octobre 2006. Les mentions sont publiées et affichées dans chacune des communes désignées par l'arrêté. L'information passe également par des avis dans des journaux nationaux et locaux. Enfin, l'avis est affiché au voisinage des voies rencontrées par le projet.

Où pourra-t-on consulter le dossier ?

Les lieux de consultation sont définis par l'arrêté préfectoral. En général, le dossier est consultable à la mairie de chacune des communes traversées.

Responsable de la publication : Vincent AMIOT - Responsable de la rédaction : Bernard MARTIN - Conception et réalisation : CETE de Lyon

Comment pourra-t-on s'exprimer ?

Les observations sur l'utilité publique du projet peuvent être consignées sur des registres d'enquête disponibles dans les lieux de consultation du dossier. Elles peuvent également être adressées par correspondance ou formulées par échange direct avec les membres de la commission présents sur les lieux d'enquête, à des jours et heures annoncés dans l'arrêté préfectoral d'organisation de l'enquête.

...et après ?

Une fois l'enquête close, la commission d'enquête établit un rapport comportant son avis. Ce rapport est rendu public.

Le dossier est ensuite transmis au Conseil d'État. La déclaration d'utilité publique est prononcée par décret dans un délai de 18 mois à partir de la fin de l'enquête s'il est confirmé que les inconvénients du projet pour les territoires traversés ne sont pas excessifs par rapport à l'intérêt général du projet.

L'Avant-projet sommaire est approuvé

Le dossier est le fruit de plus de 5 années de travail et de concertation. Il s'est achevé en novembre 2005. Il a ensuite fait l'objet d'un examen attentif par les services de l'État, notamment le ministère de l'Écologie ; il en est ressorti enrichi et complété. Le ministre de l'Équipement l'a approuvé par décision du 05 juillet 2006.

Cette décision décrit le projet, fait quelques observations notamment pour la suite de l'opération, et autorise le lancement de la procédure d'utilité publique.

Les dispositions de ce dossier servent de base à l'établissement du dossier d'enquête publique.

Il ne s'agit pas, ici, de reprendre l'ensemble des mentions, mais de mettre en lumière trois points particuliers abordés dans la décision.

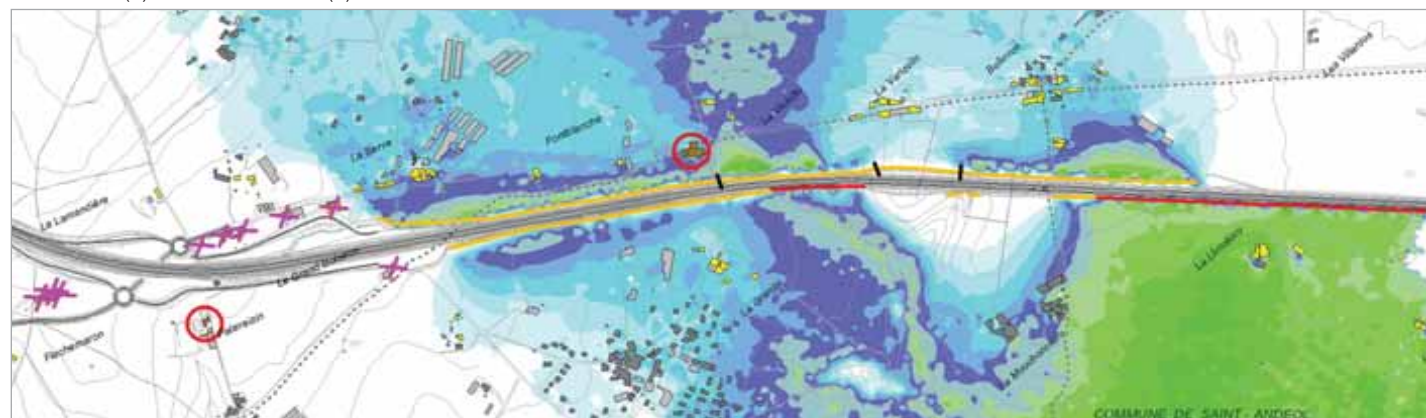
Une aire de service sur A45

L'implantation d'une aire de service sur A45 est indispensable. Cependant, elle doit tenir compte des nombreuses contraintes liées aux sites traversés.

Compte tenu de la prise en compte des objectifs de bonne intégration paysagère et d'optimisation de la consommation d'espace, l'APS préconise d'utiliser l'aire existante du Pays du Gier, présente sur A47 entre Saint-Chamond et L'Horme, en la complétant par le nombre adapté de places de stationnement et par les équipements nécessaires à sa nouvelle fonction.

Cette proposition demande à être confirmée par le futur concessionnaire, auquel il appartiendra de prendre les dispositions adéquates pour le maintien des activités existantes sur l'aire, la Maison du Pays du Gier et l'hôtellerie, et de prendre en compte les contraintes du site, notamment acoustiques.

Exemple de visualisation de l'effet des protections acoustiques
Gain de 1 dB(A) en bleu clair à 10 dB(A) en vert foncé



La « bande des 300 mètres »

La définition du tracé d'un projet autoroutier se fait par étapes successives, la position définitive étant arrêtée dans le cadre de l'avant-projet autoroutier à la charge du futur concessionnaire.

Cette définition se fait sur la base du projet étudié par les services de l'État à l'APS, assorti d'une « marge d'adaptation » représentée par une bande, dite « bande des 300 mètres ».

C'est à l'intérieur de cette bande que le concessionnaire devra donc situer le tracé définitif d'A45.

La « bande des 300 mètres » est délimitée en tenant compte des caractéristiques du projet et des contraintes locales des sites traversés. Ainsi, si sa largeur est bien de l'ordre de 300 mètres sur la moitié du parcours, elle est rétrécie, jusqu'à environ 150 mètres, aux endroits les plus contraints.

La difficulté du passage au droit de la Talaudière

Le passage de l'autoroute au droit de la Talaudière, dans la vallée de l'Onzon, cumule des impacts forts en termes environnementaux (notamment acoustiques et hydrauliques) et de cadre de vie.

Prenant acte de la nécessité de mesures adéquates la décision ministérielle demande qu'un tracé de l'autoroute le plus au sud possible soit recherché, tout en restant compatible avec un fonctionnement normal du « Pôle de la viande ». Le lit de l'Onzon sera reconstitué suite à une étude de modélisation hydromorphologique, et les modelés paysagers envisagés dans l'APS pourront être adaptés en vue de la recherche d'un équilibre entre les contraintes hydrauliques et celles de cohérence de l'aménagement global.

En continuité, et devant l'enjeu déterminant que constitue ce secteur, l'État demandera, sur un périmètre allant de la RD3 à l'extrémité Est de la commune, un « droit d'évocation » au moment de l'élaboration du dossier d'avant-projet autoroutier ; une telle procédure implique la prise d'une décision ministérielle particulière d'approbation des études du concessionnaire, sur ce périmètre.

Le coût du projet

La décision ministérielle fixe l'objectif de coût du projet à 1 milliard d'euros hors taxes, soit 1,2 milliard d'euros TTC.

Les 4 tunnels et les 11 viaducs représentent près de la moitié de ce coût.



Simulation paysagère pour le viaduc de la Durèze

Quelques mesures d'intégration

Les protections contre le bruit

Le volet acoustique du projet est particulièrement soigné, conformément à la décision ministérielle du 20/01/2004 (voir la lettre n°6). La lettre n°7 a décrit de façon détaillée les études acoustiques réalisées.

L'APS prévoit 26 kilomètres de protection à la source, c'est-à-dire en bordure de l'autoroute, soit sur 30 % du linéaire hors tunnels.

Cette protection passe par 70 dispositifs (écrans, modelés de terrain, merlons), complétés par 34 isolations de façades de maisons exposées. L'acquisition de 25 à 30 constructions est également prévue, car trop proches de l'autoroute et non protégeables.

Ces dispositions seront adaptées lors du projet définitif, avec le même objectif de respect des seuils réglementaires en matière de bruit des infrastructures routières.

La protection de la nappe du Garon

La nappe du Garon, exploitée pour l'alimentation en eau potable, est concernée par le projet dans son extrémité Est.

La sensibilité de ce secteur a conduit à la réalisation d'une étude spécifique, en liaison avec le syndicat exploitant et les services de l'État concernés. Elle a porté sur :

- la caractérisation hydrogéologique de la nappe,
- la modélisation numérique de son écoulement,
- la simulation de diverses situations de pollution.

L'étude montre que le projet, sans protections particulières, ne remettrait pas en cause la potabilité des eaux de la nappe.

Néanmoins, des mesures spécifiques fortes sont prévues dans la traversée de la vallée :

- recueil des eaux dans un réseau étanche,
- bassins de rétention avec dispositifs de blocage de pollution accidentelle,
- dispositifs anti-renversement poids lourds en bordure de chaussée,
- bassin particulier pour le recueil des eaux du tunnel de la Mouille,
- surveillance vidéo et plan d'alerte et d'intervention adapté.

Les propositions d'intégration paysagère

La dimension paysagère a été intégrée par le paysagiste au sein de l'équipe-projet, au fur et à mesure de la conception du projet à l'APS. Le premier objectif a été de limiter les impacts en respectant les structures qui donnent du sens aux sites et lieux traversés (formes, ambiances...). Il s'est agi, ensuite, non de décorer ou de masquer, mais plutôt de remodeler autour du projet pour reconstituer les continuités.

Secteur de la Combe des Esses - commune de Taluyers
Proposition de traitement paysager du passage dans le vallon



Le dossier d'APS propose ainsi de nombreux modelés de terrain, avec priorité à la protection du riverain. En fin de travaux, la restitution aux riverains des espaces concernés réduira l'empreinte effective de l'autoroute.

Ces propositions d'aménagement paysager, qui seront affinées lors de la mise au point définitive du projet, ont été traduites selon des coupes de principe représentatives de telle ou telle situation, et sous forme de « zoom » pour les points particuliers. Des simulations du projet dans le site ont permis de visualiser certaines dispositions.

Le rétablissement des communications

Grâce à ses 8 kilomètres de tunnels et viaducs, le projet A45 évite d'intercepter une quinzaine de voies, et des chemins d'exploitation. Au stade de l'APS, 55 voies interceptées (RN, RD et voies communales) sont rétablies, sur place ou à proximité, par-dessus ou par-dessous l'autoroute.

La position exacte des franchissements sera définie lors de la mise au point définitive du projet, en concertation avec les collectivités concernées, et, pour la desserte agricole, en fonction des éventuelles réorganisations foncières.