

**LYON / SAINT-ETIENNE**  
**UNE ECONOMIE DU 21<sup>EME</sup> SIECLE**  
**AVEC UNE INFRASTRUCTURE DU 19<sup>EME</sup>**

<b>FONCTIONNEMENT DE L'A47</b> L'AUTOROUTE A PEAGE CACHE LA PLUS CHERE DU MONDE !	<b>FICHE 1</b>
--	----------------

**La saturation et l'obsolescence de l'A47 imposent la réalisation d'une nouvelle infrastructure.**

**Saturation de l'A47 et imbrication des trafics**

**L'A47 assure :**

- les échanges locaux internes à la Vallée du Gier
- les échanges entre la métropole lyonnaise et la métropole stéphanoise
- le transit de l'Est et du Nord Est de la France avec l'Ouest et le Sud Ouest

**Un paradoxe**

L'A47 va de Givors à l'extrémité Ouest de Saint-Chamond. Elle est à 2 X 2 voies. C'est la RN 88 qui la prolonge qui est à 2 X 3 voies jusqu'à l'entrée de Saint-Etienne.

**Obsolescence**

Les conditions de circulation sont très médiocres : sinuosités, étroitesse (deux fois moins d'emprise que l'A7), pas de bandes d'arrêt d'urgence, bretelles d'accès hors normes, non respect de la réglementation environnementale : pas de traitement des eaux de ruissellement avant déversement dans le Gier.

**Saturation**

55 500 / 70 000 véhicules par jour et jusqu'à 100 000 véhicules par jour.

Seuils de gêne :

Autoroute    2 X 2 voies : 50 000 véhicules par jour  
                  2 X 3 voies : 75 000 véhicules par jour

... sachant que l'A47 n'est pas aux normes autoroutières.

L'axe est saturé aux heures de pointe à proximité des grandes agglomérations

En 2020, même avec la section A89 Lyon/Balagny, la RN 88 à 2 X 2 voies, le contournement ouest de Saint-Etienne, le trafic atteindra jusqu'à 114 000 véhicules par jour.

« A cet horizon, l'A47, ne serait plus du tout adaptée aux exigences d'échanges économiques performants » (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon – dossier d'études préliminaires de l'avant projet sommaire).

**A noter :** le temps perdu sur l'A47 n'a jamais fait l'objet d'un comptage (étude en cours d'un élève-ingénieur).

### **Sécurité routière :**

Statistiques de 1996 à 2000 (à réactualiser)

- de Givors à Terrenoire : 339 accidents, 17 morts, 18 blessés graves, 506 blessés
- de Pierre Bénite à Rive de Gier par A450 et RD 42 : 190 accidents, 10 morts, 10 blessés graves, 190 blessés.

Le taux d'accidents est supérieur à la moyenne nationale entre Saint-Etienne et Saint-Chamond et entre Rive de Gier et Givors.

A noter : le moindre événement entraîne des perturbations importantes rendant tout temps de parcours très aléatoire.

#### **RD 42 : Attention danger !**

Le mauvais fonctionnement de l'A47 rejaillit sur lui de la RD 42.

11 000 véhicules par jour aujourd'hui sur une départementale bordée d'habitations... Faudra-t-il une catastrophe routière pour réagir ?

### **Éléments de coûts :**

Il est très difficile sinon impossible de chiffrer avec exactitude le coût de l'A47 en terme de pollution liée aux embouteillages, de perte de temps, de compétitivité, de marchés pour les entreprises et d'attractivité pour le territoire (implantations, investissements différés), de coût de réorganisation logistique, de baisse de la valeur immobilière et de la qualité de vie pour les riverains), d'intervention et de prise de charge des accidents ainsi que des conséquences économiques de ceux-ci.

- Les valeurs retenues par l'Etat

Source : instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport (25/03/2004)

€uros 2000

#### ➤ coût du temps

Variation des coûts d'exploitation des transporteurs due aux gains ou pertes de temps : 31,4 € par heure auquel est rajouté 0,45 € par T et par heure.

Il est recommandé de prendre également en compte la pénibilité, l'irrégularité, l'inconfort provoqués par l'infrastructure (pas d'éléments de calcul dans l'instruction).

➤ coût d'un décès : 1,5 M€ pour le transport collectif et 1 M€ pour le transport individuel

➤ coût d'un blessé.

	Transport Collectif	Transport Routier
Blessé grave	225 000 €	150 000 €
Blessé léger	33 000 €	22 000 €

➤ Bruit

dB en façade	55 à 60	60 à 65	65 à 70	70 à 75	Au-delà
% dépréciation/dB	0,4 %	0,8 %	0,9 %	1 %	1,1 %

➤ Pollution atmosphérique

Valeurs pour le transport routier non collectif

	€/100 véhicule/km			
	Urbain dense	Urbain diffus	Rase campagne	Moyenne
VP	2,9	1,0	0,1	0,9
PL	28,2	9,9	0,6	6,2

Valeurs pour les bus et les cars

	€100 véhicule/km		
	Urbain dense	Urbain diffus	Rase campagne
Bus	24,9	8,7	0,6

➤ Effet de serre

2000-2010	Après 2010
100 €/T de carbone soit 6,6 cts d'€ par litre d'essence et 7,3 cts d'€ par litre de diesel	+ 3%/an

Il s'agit du niveau de taxation du carbone contenu dans les émissions de gaz à effet de serre qui permettrait à la France de satisfaire aux engagements issus de Kyoto.

- L'estimation d'un chef d'entreprise : M. René PICH, PDG de SNF Floerger

Estimation de 1996 fondée sur 53 500 véhicules par jour et 7 000 poids lourds par jour sur 220 jours par an, avec une augmentation de trafic de 3 % par an.

➤ **Coût économique direct de l'A47** : 2,24 Mds € sur la période 1997-2008.

Base : 76 € par heure de poids lourd (amortissement et salaire)  
7,6 € par heure de voiture particulière

**En 10 ans, l'A47 paie 2 A45. Dans la durée de réalisation de l'A45, elle en paie plus de 4.**

➤ **Carburant supplémentaire consommé dans les embouteillages** : 650 M de litres avec un effet sur la qualité de l'aire en fond de vallée.

Base : 8 litres pour un poids lourd  
4 litres pour une voiture particulière.

Chaque véhicule est pris avec 1,5 personnes en moyenne.

70 000 véhicules par jour : + 30'

85 000 véhicules par jour : + 60'

Une conclusion acceptable : **Les coûts cachés de l'A47 paient régulièrement une A45 !**



**A45**  
**GENERATION DEVELOPPEMENT DURABLE**

L'A45 répond bien aux objectifs du développement durable : marier l'économie, le social et l'environnement.

- Elle est le meilleur –ou le moins mauvais choix dans un contexte où une décision devait impérativement être prise.
- Elle repose sur une analyse quasi exhaustive de l'environnement fondée sur le principe de précaution.

Cette analyse a été réalisée dans une bande de 2 000 mètres de large alors que l'emprise de l'A45 sera de 37 mètres.

Au total, 2 800 habitants sont recensés dans cette bande de 2 000 mètres. Ils bénéficieront de mesures de protection particulièrement approfondies.

Combien y-a-t-il de riverains d'A47 ? Peuvent-ils en dire autant ?

- Le péage de l'A45 permettra de faire payer aux poids lourds et aux véhicules personnels leurs coûts d'usage (pollution, bruit, etc.)
  - L'A45, comme toute autoroute, sera quatre fois plus sûre qu'une route classique, et a plus forte raison que l'A47.
- Elle a une vocation socio-économique qu'elle seule peut remplir dans le contexte des flux tendus : contribuer au développement du territoire, c'est-à-dire à son avenir.

- Remédier à la saturation et l'obsolescence de l'A47 en offrant un second et principal itinéraire entre Lyon et Saint-Etienne.
- Constituer un lien sûr, fiable et performant pour accélérer l'émergence d'une métropole européenne fondée sur les complémentarités de Lyon et Saint-Etienne, les 2<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> agglomérations de France, conformément aux prescriptions de la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.

**A noter :** la métropole Lyon-Saint-Etienne fait partie des 5 territoires à enjeux européens recensés en France par le Gouvernement

- Constituer un maillon de la transversale Lyon/Saint-Etienne/Le Puy/Toulouse.

Le projet, retenu parmi 16 variantes, est celui dit de « contournement des villages ».

Environ 52 kms.

Au nord de Saint-Etienne, se raccorde à A72 à hauteur des Molineaux sur la commune de la Fouillouse. Il rejoint l'A45 existante à Brignais.

Cinq points d'échanges :

- au nord de Saint-Etienne à la Fouillouse (en lien avec le futur contournement Ouest de Saint-Etienne)
- dans la vallée de l'Onzon avec la RD 3 à Pont Bayard (desserte Est de Saint-Etienne)
- à hauteur de l'aire du Pays du Gier avec l'A47
- à hauteur de Rive de Gier avec l'A47, via la RD42
- au sud de Brignais avec la RN 86

Le raccordement de l'A45 et du COL est également prévu.

**27 communes** traversées dont 15 dans la Loire.

**2 800 habitants** recensés tout au long du parcours et dans une bande de 2 000 mètres de large.

NB : Largeur définitive de l'A45 : 37 mètres.

**4 tunnels** prévus dont 3 dans la Loire (la Tour-en-Jarez, Saint-Chamond, Cellieu) et un dans le Rhône (Orliénas).

**8 viaducs** dont 7 dans la Loire.

**Coût : 1,1 Md €**

Section courante à 2 X 2 voies : 5 à 6 M€ le km

Viaduc à 2 X 3 voies : 61 M€ le km

Tunnel à 2 X 3 voies : 114 M€ le km

Hormis entre A72 et RD 3 (Pont Bayard à la Talaudière) envisagé à 2 X 2 voies non élargissable, l'A45 sera réalisée pour pouvoir être élargie ultérieurement à 2 X 3 voies – y compris les viaducs et les tunnels.

30 à 50 000 véhicules par jour la première année.

Péage envisagé : 5,5 €/km (0,11 €/km)

Il n'y a pas de « solutions alternatives » à l'A45. L'A45 a notamment la vocation spécifique, en soudant Lyon et Saint-Etienne, d'accélérer l'émergence d'une grande métropole européenne.

Dans ce contexte, une A47 hypothétiquement élargie ne résoudrait pas le problème de l'existence d'un lien unique entre Lyon et Saint-Etienne, susceptible d'être coupé à tout instant comme l'ont encore montré les intempéries de décembre 2003.

De même, le développement du ferroviaire, s'il est souhaitable, ne remplacera jamais l'apport spécifique de l'autoroute dans le transport de personnes et de marchandises.

En fait, A45, A47 et liaisons ferroviaires constituent, avec l'aéroport de Saint-Etienne, les éléments complémentaires d'un système de transports plurimodal nécessaire au développement territorial.

#### **AMELIORER PLUTOT QU'ELARGIR L'A47**

- L'élargissement de l'A47 : une impasse technique et budgétaire.

Dès 1997, une étude du Centre d'Etudes Techniques et de l'Equipement de Lyon souligne les difficultés d'un élargissement.

- l'A47 n'a pas été conçue pour pouvoir être élargie : les travaux seraient très lourds, avec des expropriations massives dans les traversées de Givors et de Rive de Gier.
- les travaux devraient être réalisés sous circulation, suscitant embouteillages et insécurité supplémentaires.
- l'élargissement maintiendrait définitivement l'itinéraire Lyon/Saint-Etienne en zone urbaine, sans offrir les services d'une autoroute notamment en cas d'accidents, même d'itinéraire alternatif.
- le coût pour un élargissement à 2 X 4 voies est évalué à 820 M€ (A45 : 1,1 Md €). Relevant du contrat de plan Etat-Collectivités et au rythme d'exécution de celui-ci, il faudrait 40 ans pour payer les travaux !
- élargir l'A47 ce serait multiplier encore par deux les nuisances subies par les riverains. L'A45 obligera au contraire le trafic sur l'A47, tout en empruntant un tracé peu dense en terme de population.

- L'amélioration de l'A47 est en revanche une impérative nécessité.

La mise aux normes actuelles (« requalification ») de l'A47 est indispensable, plus encore dans le contexte d'une réalisation de l'A45 en 2015 au plus tôt.

Évaluée à 100 M€ elle passe par :

- l'amélioration des accès

- la mise aux normes des bandes d'arrêt d'urgence
- l'information en temps réel
- le traitement des eaux de ruissellement.

### **DEVELOPPER L'OFFRE FERROVIAIRE**

En 150 ans, le temps de parcours entre Lyon et Paris a été divisé par 18... mais par 2 entre Lyon et Saint-Etienne !

Pourtant, la ligne constitue la 1<sup>ère</sup> liaison TER de province, avec 14 000 passagers par jour, pour un temps de parcours compris entre environ 45 et 60 minutes (59 kms). La voie ferrée, l'une des premières de France, est à l'image de l'A47 : sinueuse et peu performante. L'amélioration significative du temps de parcours (30 minutes) nécessiterait un nouveau tracé, pour un coût comparable à l'A45 (1 Md €).

Les services de l'Etat travaillent plutôt sur des scénarii d'amélioration des correspondances aux points d'arrivée à Lyon et Saint-Etienne : extension du métro, ligne souterraine entre Perrache et Part Dieu, développement des transports de l'Ouest lyonnais pour un coût comparable (étude du bureau d'études TTK).

A ce titre, la décision de raccorder directement la Loire à Saint-Exupéry, Lyon/Turin, Grenoble et Chambéry dans le cadre du contournement ferroviaire de Lyon constitue une excellente nouvelle.

Il reste que le développement du transport ferroviaire se heurte à des limites qui seront difficilement surmontés.

Etude de temps de parcours Fer/Route (voir Atlas Géo Economique – pages 12 et 13).

### **Transport de marchandises**

En matière ferroviaire, l'échelle pertinente est européenne (seuil de rentabilité : 500 kms minimum). L'offre ferroviaire doit permettre d'arriver au plus près des zones à desservir avec des trains massifiés.

En flux tendus, un camion relie Saint-Etienne et Fos en 4 heures. Le recours au ferroviaire à partir de Saint-Etienne serait non compétitif (6 heures de chargement/déchargement). 24 heures de grève à la SNCF provoquent 8 jours de retard dans la livraison.

La vitesse moyenne d'un train de fret est de 16 kms/h en transit international et de 25 kms/h en transit national. La vitesse moyenne d'un camion est de 50 kms/h.

<b>SITUATION DU DOSSIER</b>	<b>FICHE 5</b>
-----------------------------	----------------

- Dossier d'avant projet sommaire adressé au Ministre de l'Équipement pour concertation interministérielle et adoption (fin 1<sup>er</sup> semestre 2006).
- Enquête publique prévue en décembre 2006.
- Déclaration d'utilité publique prévue en 2008.
- Choix du concessionnaire.
- Etudes et acquisitions foncières par celui-ci.
- Travaux 4 à 5 ans.
- Mise en service prévue en 2015.

Les consultations jalonnent toutes les étapes du dossier. Elles permettent aux élus, responsables socio-économiques, associations, individus de s'exprimer. Elles ont la plupart du temps débouché sur de nouvelles études, en particulier sur l'A47 et la ligne ferroviaire.

**1993 :**

Débat public local sur l'intérêt économique des différentes solutions permettant de remédier à la saturation de l'A47.

Il conduit le Ministre de l'Equipement à engager l'étude préliminaire destinée à définir le tracé de l'A45 – fuseau d'1 km de large (décision du 18/11/1994).

**1997 :**

Concertation locale sur les 16 variantes envisagées pour l'A45 dans le fuseau d'1 km. Elle conduit le Ministre de l'Equipement à choisir le fuseau dit de contournement des villages (décision du 12/12/1999).

**Cette décision marque le point de départ de la réalisation de l'A45.**

**2003 :**

Consultation locale sur le choix d'un tracé à l'intérieur du fuseau de 1 km. Elle conduit le Ministre de l'Equipement à arrêter une bande de 300 mètres de large à l'intérieur de laquelle l'A45 serait réalisée (décision du 20/01/2004)

**2005 :**

Enquête publique sur la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise, laquelle comporte le tracé de l'A45.

**Décembre 2006 :** Enquête publique sur l'A45

**Entre le lancement du débat public d'opportunité (1993) et la réalisation de l'A45 (2015 dans le meilleur des cas)... 22 ans se seront écoulés : le temps de la concertation, des études et d'une décision mûrement pesée.**

**A45 : de 1 000 à 37 mètres de large**

Après débat public, études et consultations, un premier fuseau de 1 000 mètres de large est déterminé dans lequel passera l'infrastructure.

Après de multiples études et consultations, ce fuseau est réduit à 300 mètres.

Après études et consultations, le tracé définitif est arrêté.

Une autoroute à 2 X 3 voies a une largeur (« profil en travers ») de 37 mètres.

**Loire***Communes situées sur le fuseau :*

- favorables : Saint-Jean-Bonnefonds, Saint-Chamond
- défavorables au fuseau : La Fouillouse, l'Etrat, La Tour En Jarez, La Talaudière (demande un tunnel), Cellieu, Valfleury (souligne les nuisances A45 – demande le tunnel le plus long), Saint-Martin la Plaine (préconise une variante)
- défavorables à l'A45 : Chagnon, Génillac, Saint-Romain-en-Jarez, Saint-Joseph, Sorbiers (demande un tunnel), l'Horme

*Communes non situées sur le fuseau :*

- Saint-Etienne : favorable
- Saint-Etienne Métropole : favorable à l'exception de Saint-Joseph, la Talaudière et Chagnon – abstention de Sorbiers.

**Rhône***Communes situées sur le fuseau :*

- favorables : Brignais,
- défavorables à l'A45 : Chassagny, Montagny, Mornant, Orliénas, Saint-Andéol-le-Château, Saint-Didier Sous Riverie, Saint-Jean-de-Touslas, Saint-Laurent-d'Agly, Saint-Maurice-sur-Dargoire, Taluyers

Un choix minutieusement arrêté.

Chacun mesure l'impact d'une infrastructure sur le territoire. Nul ne la demande par caprice, mais bien en raison de sa nécessité et des avantages supérieurs aux inconvénients qu'elle suscitera.

A ce titre, les enjeux liés à l'hydrogéologie, à l'hydraulique, à l'urbanisation, au bruit, à la qualité de l'air, aux paysages, à l'agriculture, au milieu naturel, au patrimoine culturel et au patrimoine archéologique ont été dûment répertoriés.

En conséquence et en particulier :

- la protection des zones bâties exposées des communes de l'Etrat, la Talaudière, Saint-Chamond et Saint-Martin-la-Plaine,
- la protection des captages d'eau potable de la plaine du Garon,
- l'insertion du projet dans le secteur des Coteaux du Jarez,
- les conditions de franchissement de l'aqueduc romain de Gier,
- le respect de l'arrêté de biotope des landes de Montagny,
- l'intégration paysagère de l'ensemble du projet, feront l'objet de mesures très approfondies.

Le rapport des seules études sur le milieu humain, brièvement résumé ici, montre le souci de protection de l'environnement au sens global où s'inscrit le projet A45.

### **LE MILIEU HUMAIN**

Sur 27 communes traversées (15 Loire - 12 Rhône), et sur 111 713 habitants (81 591 Loire et 30 122 Rhône):

1 642 constructions recensées dans le fuseau des 1 000 mètres élargi de 500 mètres de part et d'autre, soit :

- 2 800 habitants
- 940 habitations individuelles
- secteur le plus sensible situé au niveau de Chavanne (Saint-Chamond) : 470 habitants situés dans le fuseau
- zones les plus habitées : Saint-Maurice-sur-Dargoire, Taluyers, la Tour-en-Jarez, la Talaudière, Mornant, la Fouillouse, Cellieu, l'Etrat
- 4 établissements particulièrement sensibles sur les 36 recensés : 1 école à Chavanne (Saint-Chamond) ; 2 gymnases à la Tour-en-Jarez et Cellieu ; 1 établissement de santé : la maison des roses à la Tour-en-Jarez.

**Qualité de l'air :**

- Pour des trafics inférieurs à 50 000 véhicules par jour, la pollution est considérée comme présente dans une bande de 50 mètres de part et d'autre de l'infrastructure
- Pour des trafics égaux ou supérieurs à 50 000 voitures par jour cette bande est fixée à 100 mètres
- Ces largeurs constituent des maxima, répondant au principe de précaution.

Sur cette base, calcul de deux indices :

Indice d'exposition de la population à la pollution (IPP)

Indice d'exposition des cultures sensibles à la pollution (ICP).

Les mesures :

Sur les 16 sections du projet :

- une comporte un IPP très fort : la Talaudière–Sorbières–Saint-Jean-Bonnefonds (3,3 km) avec en particulier le lotissement des Emeraudes.
- Une comporte une IPP fort : Saint-Didier-sous-Riverie–Saint-Maurice-sur-Dargoire, Saint-Jean-de-Toussas (5 km), avec les habitations qui jouxtent la RD42.
- Une comporte un ICP fort : Génillac–Saint-Martin-la-Plaine–Saint-Joseph (3,6 km), avec des vergers et des parcelles en agriculture biologique.

**NB :**

- les normes retenues sont des maxima
- aucune habitation présente là où la pollution est mesurée (bandes de 50 et de 100 mètres)

**Bruit :**

Afin de prévoir le traitement phonique, les services de l'Etat ont fondé leurs mesures sur le niveau de trafic et de peuplement prévu en 2035.

Les seuils sonores réglementaires sont les suivants :

	Entre 6 h 00 et 22 h 00	Entre 22 h 00 et 6 h 00
Etablissements de santé et de soins	60 dB	55 dB
Etablissements d'Enseignement	60 dB	Sans objet
Logement en zone d'ambiance sonore modérée	60 dB	55 dB
Autre logement	65 dB	60 dB
Locaux à usage de	65 dB	Sans objet

bureaux en zone d'ambiance modérée		
---------------------------------------	--	--

Les projections des services de l'Etat sont les suivantes :

- 463 habitations exposées à plus de 60 dB
- 743 habitations exposées à plus de 55 dB

NB : ces projections donneront lieu à des investissements de protection phonique.

57 exploitations agricoles (Loire) et 124 côté Rhône ont leur siège ou un bâtiment principal dans le fuseau, 25 ha de surface agricole exploitée en moyenne.

**Enjeux agricoles très forts :**

- cultures ayant suscitées des investissements très importants :
  - hauteurs de Saint-Joseph (vin de Pays des Collines Rhôdanniennes)
  - vers Taluyers/Montgany (AOC des Coteaux du Lyonnais)

**Enjeux fonctionnels très forts** liés à une utilisation fréquente des chemins ruraux et des voies communales par les actifs agricoles. Celles utilisées par des animaux représentent la plus forte valeur d'enjeux.

**S'agissant de l'arboriculture des coteaux du Jarez :**

Les risques liés à l'A45 sont de deux ordres :

- la destruction d'un potentiel agricole dynamique et bien adapté à la zone,
- la pression urbaine, dans un contexte où prédominent les petites exploitations.

Le CETE de Lyon souligne toutefois que l'A45 «pourrait constituer une possibilité d'extensions des débouchés vers Lyon », dans le contexte « d'une certaine morosité des marchés locaux de vente directe ».

Il suggère « qu'une meilleure structuration de la filière économique de l'arboriculture soit mise en œuvre », ainsi « qu'un rapprochement avec les structures commerciales du Rhône ».

Pour la Chambre d'Agriculture, «l'A45 pourrait être l'occasion de créer un fonds partenarial finançant des projets de stockage, de valorisation des vergers, d'irrigation collective, d'aménagements fonciers, de travaux de retenues collinaires ».

**S'agissant de l'agriculture du plateau de Mornant :**

L'A45 aura notamment un double impact sur l'agriculture du plateau de Mornant :

- désorganisation des déplacements et des circuits de commercialisation
- l'augmentation de la pression urbaine, l'A45 «risquant de favoriser un développement d'activités et d'habitat ».

Le CETE de Lyon suggère que l'A45 soit l'occasion d'une restructuration foncière en profondeur, dans un contexte où « les parcelles et les exploitations sont très morcelées ». Cette restructuration « serait l'occasion de mieux équiper et organiser l'espace agricole, dans un schéma à long terme pour l'agriculture du plateau de Mornant ».

Les croisements entre les mouvements A450 vers A7 Sud et RD 15 bd de l'Europe vers A7 nord perturbent déjà aujourd'hui le bon fonctionnement des échangeurs.

Avec ou sans A45, ceux-ci auront quand même dépassé leur limite de capacité en 2020.

De son côté, l'A45 se substituera en partie à l'A47 et déchargera en conséquence l'A7 entre Chasse/Rhône et Pierre Bénite.

- L'augmentation de capacité des échangeurs A450/A7, RD15/A7 constitue une première réponse. Elle permettra d'absorber le surplus de flux lié à l'A45. En 2020, la situation serait identique à la situation actuelle, mais avec l'A45.

Le principe du bouclage du périphérique est acté pour distribuer le trafic d'agglomération. Les études préliminaires du contournement ouest de Lyon ont été lancées par le Préfet de Région. Des études sont en cours pour raccorder l'A45 aux rocades.

- Il faut dans les cas mettre en œuvre des mesures volontaristes en faveur des transports en commun.

### **Sources :**

CETE-Lyon : « A47 et les possibilités d'élargissement à 2x3 voies », juin 1997.

CETE-Lyon : « Contribution à la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement de l'autoroute A45 », novembre 2002.

Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport, février 2003.

Ministère de l'Équipement : Dossier de consultation sur la bande des 300 mètres, mai 2003.

Décision ministérielle sur le choix de la bande des 300 mètres, janvier 2004.

Source : instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport (25/03/2004)

Données de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes.