



---

**OBSERVATIONS SUR LE DOSSIER  
D'ENQUETE PREALABLE A LA  
DECLARATION D'UTILITE  
PUBLIQUE DE L'A45 ET A LA MISE  
EN COMPATIBILITE DES PLANS  
LOCAUX D'URBANISME**

---

## DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE A45 – OBSERVATIONS COMMUNES DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU PUY EN VELAY YSSINGEAUX, DE SAINT ETIENNE–MONTBRISON ET DE LYON

Le projet A45 va aborder dans quelques semaines la phase d'enquête publique.

Pour préparer l'enquête, l'Etat a ouvert une concertation dite inter-administrative. Par lettre du 28 juillet 2006, M. le Préfet de la région Rhône Alpes nous demande de formuler nos observations dans un délai de 2 mois sur le dossier support de la consultation.

Engagées ensemble pour le développement de la métropole Lyon-Saint Etienne, de l'axe Lyon-Saint Etienne-Le Puy-Toulouse et en conséquence pour la réalisation de l'autoroute A45, les trois CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon formulent ensemble les observations suivantes.

### **LE DOSSIER D'ENQUETE COMPORTE 6 PARTIES :**

#### **A. Objets et conditions de l'enquête.**

Plan de situation, qui inscrit le projet dans son environnement régional.

#### **B. Notice explicative, exposant les grands aspects du dossier.**

C. Plan général des travaux, présentant le tracé qui, de La Fouillouse à Brignais, traverse 25 communes de la Loire (15) et du Rhône (10),

D. Etude d'impact. Elle mesure les effets du projet sur le territoire et son environnement humain, naturel, patrimonial.

F. Volet socio-économique. Il prend en compte les données sociales et économiques qui justifient la réalisation de l'A 45. Il compare les différentes solutions alternatives à la construction de l'A 45. Il établit le bilan coût / avantage de celle-ci pour conclure à l'intérêt de la réaliser au plus tôt.

Cette conclusion est essentiellement fondée sur l'estimation des gains de temps, valorisés à 15 Md d'€. Ils correspondent principalement au cumul des heures gagnées sur une période de 15 ans, entre 2015 (mise en service de l'A 45) et 2030.

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon observent que ces 15 Mds d'€ constituent a contrario une approximation du coût de l'obsolescence de l'A 47 pour l'économie de la métropole Lyon / St-Etienne / Le Puy-en-Velay.**

Enfin, une partie G, consacrée à la mise en comptabilité des documents d'urbanisme, concerne seulement chaque commune et n'est pas jointe au dossier.

## **I – L'instruction du projet**

La décision ministérielle de créer une nouvelle autoroute entre Saint-Etienne et Lyon date du 18 novembre 1994. Le CIADT du 18 décembre 2003 la classe parmi les 50 projets prioritaires au plan national.

Le projet est demandé par la plupart des collectivités locales et institutions économiques de l'axe Toulouse / Lyon, dont l'aménagement a d'ailleurs été décidé au CIADT de Mende de ... 1993.

Depuis 12 ans, les phases administratives, les études et surtout les consultations se sont succédé, sinon multipliées. Opposants ou partisans, nul ne pourra dire qu'il n'a été entendu.

**Il faut donc que le dossier mette en évidence ce point essentiel de démocratie, en récapitulant toutes les phases de concertation et d'expression. La Commission d'Enquête, le Conseil d'Etat ne doivent surtout pas ignorer ce point.**

Si l'année 1994 marque bien le lancement officiel du projet A 45, les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon rappellent que l'A 450, conçue comme extrémité Est de l'A 45, a été déclarée d'utilité publique en 1962. Si l'A 45 ouvre bien en 2015, 53 années se seront écoulées pour un projet de 48 km. Le temps de la démocratie et de la décision mûrement réfléchi.

## **II – Le contexte économique et social**

Lyon / Saint-Etienne / Le Puy en Velay, c'est une économie du XXI<sup>ème</sup> siècle avec une infrastructure routière du XIX<sup>ème</sup>.

A travers l'axe Lyon / Saint-Etienne / Le Puy en Velay, c'est la compétitivité des entreprises, c'est l'attractivité du territoire, c'est le maintien et le développement de l'emploi qui sont en jeu.

Tous les acteurs politiques, économiques, sociaux et administratifs s'accordent sur ce point : le renforcement de la métropole Lyon / Saint-Etienne / Le Puy en Velay à l'échelle européenne est décisif. Et cet objectif est fixé par le CIADT du 18 décembre 2003.

Ceci pour souligner cette évidence : l'A45 dépasse de très loin les enjeux locaux. **Elle est une priorité régionale, nationale et européenne.**

De ce point de vue, le dossier est très insuffisamment documenté.

L'analyse socio-économique est brève (78 pages), statique et datée, fondée sur des données de 1999. Les entreprises, c'est-à-dire les employeurs et les salariés, sont les grandes absentes de l'étude.

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon soulignent cette lacune, et joignent à ces observations :**

Une présentation de l'économie :

- exposant l'apport dynamique de la région stéphanoise comme porte Ouest de la métropole Lyon Saint Etienne
- montrant les enjeux liés au développement de l'axe Lyon / Toulouse, en particulier l'axe Lyon / Saint-Etienne / Le Puy en Velay,
- exprimant les contraintes et les attentes des chefs d'entreprise.

Cette présentation comporte 4 documents :

**L'atlas économique Lyon / Toulouse réalisé par les 3 C.C.I.**

**Le sondage IFOP A47/A45 des Chambres de Commerce et d'Industrie de Lyon, de Saint-Etienne et du Puy en Velay -Yssingaux.** Réalisé auprès de 1 002 employeurs, il est représentatif des 80 000 entreprises ressortissantes des 3 Chambres de Commerce et d'Industrie. Il a été présenté à M. Dominique PERBEN, Ministre de l'Equipement, le 11 septembre. Il a souligné l'importance de ce document, précisément parce que les attentes des entreprises ne sont pas formalisées dans le dossier d'enquête.

**L'enquête sur les déplacements des entreprises**

Elle porte sur les entreprises les plus importantes des circonscriptions des 3 C.C.I.

**Le « Made in Loire »**

Il présente les 500 entreprises de plus de 50 salariés de la Loire, avec de nombreux leaders internationaux, à commencer par CASINO, premier employeur de Rhône-Alpes. Il illustre le dynamisme économique de la région stéphanoise.

Autre observation sur l'étude socio-économique :

Il y est bien question des enjeux portés par la métropole Lyon / Saint-Etienne. Mais ce qui se passe à Saint-Etienne est totalement absent du dossier. Et pourtant, ce qui se passe à Saint-Etienne n'est ni plus ni moins que révolutionnaire, avec un programme de développement urbain d'ampleur nationale. Il est symbolisé par la création de l'établissement public Saint-Etienne 2015. Mais il va encore au-delà, avec la Cité du Design, le Zénith, la zone technologique Métrotech à Saint-Jean-Bonnefonds, le schéma de développement touristique, les 4 pôles de compétitivité et enfin, le pôle Châteaureux, caractérisé par la construction du nouveau siège social de CASINO.

En 2015, c'est peu dire que Saint-Etienne aura radicalement changé, pour constituer une porte d'entrée particulièrement attractive et dynamique de la métropole européenne que nous construisons avec Lyon et Le Puy en Velay.

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon demandent que le dossier d'enquête prenne en compte cette politique, car elle est un élément d'appréciation majeur du projet A45.**

## **II - Le choix de l'A45**

Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon rappellent leur choix en faveur de l'A45. Elles le font sur la base d'une réalité économique et sociale ci-dessus présentée.

Elles le font également sur la base du très mauvais fonctionnement de l'A47 caractérisé par ce chiffre : 2 640 bouchons recensés en 2004, et par une saturation annoncée pour 2020.

Elles le font enfin après avoir mûrement comparé le projet avec d'autres solutions routières et ferroviaires.

Elles arrivent aux conclusions suivantes :

### 1) L'A45 est la meilleure solution du point de vue du développement économique

.L'A45 est seule susceptible de créer, enfin, cet indispensable lien direct, sûr, fiable et performant entre Lyon et Saint-Etienne, entre l'Ouest et l'Est du territoire régional, national et européen.

.L'A45 est seule susceptible de constituer une porte d'entrée, une vitrine à l'image du dynamisme de Saint-Etienne et du Puy en Velay. A comparer avec l'image déplorable qu'en donne aujourd'hui l'A47 !

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon regrettent l'absence dans le dossier d'enquête d'une étude socio-économique de l'A47, estimant le coût pour l'économie des heures perdues dans les embouteillages, des rendez-vous manqués, des marchés perdus, des gaspillages d'énergie, des accidents.**

Un résultat du sondage IFOP doit être particulièrement mis en exergue : 20% des chefs d'entreprises de l'axe Lyon / Saint-Etienne / Le Puy en Velay renoncent à des investissements de développement et envisagent de déménager leur activité à cause de l'A47.

Qui voudrait prendre le risque ?

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon regrettent que le dossier d'enquête ne comporte pas d'étude des effets de l'ouverture d'une autoroute sur le développement territorial. Elles indiquent que la Fédération Nationale des Travaux Publics a**

développé un logiciel en la matière. Son instance régionale le fait « tourner » sur le projet A45. Elle le tient à la disposition des Services de l'Etat.

.L'A45 va permettre de bien desservir les zones d'activité situées sur l'axe Lyon / Saint-Etienne / Le Puy en Velay, favorisant le développement des bassins d'emploi.

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon constatent les contraintes lourdes pesant sur la traversée de La Talaudière. Elles relèvent l'absence dans le dossier des mesures de protection particulières des riverains et de l'environnement qui ont pourtant fait l'objet d'études spécifiques.**

2) L'A45 constitue la meilleure solution sur le plan du financement.

Aujourd'hui, les services de l'Etat estiment que pour intéresser un opérateur privé, le coût de l'A45 (1 M € HT) devra être subventionné à hauteur de 60%.

Même dans cette hypothèse très pessimiste, le coût pour le contribuable serait inférieur à celui de toutes les autres solutions. Leur coût varie en effet de 560 à 980 M € HT, **exclusivement à la charge du contribuable.**

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon insistent cependant sur ce point essentiel : le cas des 3 dernières mises en concession (A28, Millau, A41) indique que l'A45 sera sans doute exclusivement financée par le concessionnaire, sans appel de sa part à une subvention publique.**

Pour ces trois projets, les services de l'Etat estimaient, comme pour l'A45, qu'une subvention publique serait inévitablement demandée par les candidats à la concession. Et, dans les 3 cas, aucune subvention n'a été demandée. Ce point est capital.

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon demandent que le dossier d'enquête aborde la question du financement de l'A45 à la lumière de ces 3 précédents, afin de relativiser nettement l'hypothèse d'une contribution financière publique.**

Pour renforcer ce point, elles demandent également que le dossier d'enquête comporte une comparaison entre les prévisions de trafic et la fréquentation réelle à la mise en service des dernières autoroutes. A l'exemple du viaduc de Millau, les prévisions s'avèrent en général sous-évaluées, diminuant en conséquence les perspectives de rentabilité. Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon rappellent à ce titre que l'A45 est le projet d'autoroute dont les prévisions de trafic sont les plus élevées.

3) L'A45 constitue la meilleure solution sur le plan de la protection et même de la valorisation de l'environnement.

Le dossier d'enquête est de ce point de vue remarquable, faisant de l'A45 un projet de type Haute Qualité Environnementale.

290 pages sur les 436 du dossier d'enquête sont consacrées à cet aspect, comportant même des études prospectives allant jusqu'à 2030.

Ceci est à mettre en regard des 78 pages de l'étude socio-économique, fondée quant à elle sur des données rétrospectives de 1999 ...

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon soulignent les 3 points suivants :**

- . l'A45, avec le péage, est fondée sur le principe pollueur - payeur,
- . la volonté de réduire au minimum l'impact de l'A45 sur l'environnement est garantie par des mesures de protection draconiennes et les obligations spécifiques attachées à l'exploitation des autoroutes.
- . s'il est choisi à la place de l'A45, l'aménagement de l'A47, ne permettra pas un tel niveau de protection environnementale.

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon regrettent à ce titre l'absence dans le dossier d'enquête d'étude des effets négatifs de l'A47 sur l'environnement. Elles demandent une estimation comparative du nombre de riverains de l'A45 avec celui de l'A47.**

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon demandent que soient mentionnés les programmes de réduction de la pollution des véhicules à moteur, à l'image d'Auto Oil II. Elles précisent qu'en 25 ans, la pollution automobile a été divisée par 20 à 40 selon les types de véhicules alors que le parc n'a cessé de s'accroître.**

4) L'A45 est la meilleure solution parmi les options envisagées

3 options autres que l'A45 ont été étudiées :

- . le réaménagement de l'A47, avec un élargissement partiel à 2 x 3 voies, un nouveau pont sur Givors, voire un passage du Rhône en souterrain,
- . le réaménagement de l'A47 jusqu'à Rive-de-Gier, puis la réalisation d'un morceau d'A45 entre Rive-de-Gier et Brignais,
- . le réaménagement de l'A47 jusqu'à Rive-de-Gier et l'élargissement à 2 x 2 voies de la RD 42 entre Rive-de-Gier et Brignais.

**Les CCI du Puy en Velay-Yssingeaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon écartent radicalement ces options :**

Elles ne répondent pas à la nécessité de créer un lien direct, sûr et performant entre Lyon et Saint-Etienne,

Elles ne répondent pas à la nécessité de créer une porte d'entrée métropolitaine à l'image de la région stéphanoise,

Elles ne répondent pas à la nécessité de remédier à la fragilité de l'A47, susceptible d'être coupée à tout instant,

Elles sont sous-dimensionnées en terme de capacité. La desserte nécessite 2 x 4 voies comme le souligne une étude CETE de 1998, absente du dossier. Et depuis 1998, le trafic n'a pas diminué !  
Elles font appel à un financement exclusivement public,

Elles présentent un niveau de protection de l'environnement très inférieur à celui de l'A45,

Elles comportent une contradiction, la RD 42 étant présentée comme la seule voie à la disposition de l'activité locale, notamment les agriculteurs. Or, le dossier indique que son élargissement emportera l'interdiction de circuler pour les véhicules agricoles,

Et peut-être surtout : elles nécessiteraient, dans l'hypothèse la plus optimiste, au moins 10 années de chantier, alternant travaux sous circulation et fermetures, rendant la situation absolument infernale et **désastreuse à coup sûr pour l'économie.**

#### **Sur le ferroviaire :**

Son développement doit être complémentaire à la route, en insistant sur la non pertinence du fret dans le contexte actuel.

Les CCI du Puy en Velay-Yssingaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon soulignent qu'en la matière, l'offre repose sur la voie ferrée la plus ancienne de France. En 150 ans, le temps de trajet entre Lyon et Paris a été divisé par 18, mais pas par 2 entre Lyon et Saint-Etienne.

Elles soulignent le coût public irréaliste de la solution optimale (1,6Md€), qui n'enlèverait rien à la nécessité d'une desserte autoroutière enfin performante.

**En conclusion, les CCI du Puy en Velay-Yssingaux, de Saint Etienne-Montbrison et de Lyon placent leurs observations sous l'éclairage de ce constat fondamental : Lyon et Saint-Etienne, 2<sup>ème</sup> et 8<sup>ème</sup> agglomérations de France, sont reliées par une autoroute hors normes, bientôt saturée, susceptible d'être coupée à tout instant, sans itinéraire de substitution. Cette situation est unique en France.**