

Rhône-Alpes : A45, l'autoroute de la discorde

Selon le Conseil d'orientation des infrastructures, le projet d'autoroute A45 reliant Saint-Étienne à Lyon n'est pas prioritaire. Il ne fait pas non plus l'unanimité côté élus.

Pour les automobilistes, le trajet Lyon-Saint-Étienne, via l'A47, peut facilement devenir un cauchemar. Accidents, bouchons, tensions au volant sont au rendez-vous. La solution : créer une nouvelle autoroute. Ainsi est né le projet d'A45, permettant de relier les deux villes. Celui-ci a aujourd'hui du plomb dans l'aile au vu du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par Philippe Duron, qui préconise de nouvelles études et l'élaboration d'un projet plus consensuel. Il suggère même « un grand débat public multimodal ». Le projet est loin d'être nouveau. Déjà en 1935, la Société des autoroutes françaises avait présenté aux pouvoirs publics un projet vite abandonné. Dans les années 1950, la nationale est mise à 2x2 voies sur une partie du parcours. Dix ans plus tard, s'amorce une autoroute qui traverse la ville de Saint-Chamond désignée sous le nom d'A47 même si, comme le rappelle Georges Ziegler, président du département de la Loire, « ce n'est pas une autoroute car limitée à 90 km/heure ». « Pourtant, de 80 000 à 100 000 véhicules l'empruntent chaque jour sans aucune sécurité », souligne-t-il. La question du dédoublement se pose en 1993, les études commencent et l'enquête publique lancée en 2006 aboutit à une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2008. Depuis, opposants et partisans s'affrontent. « La DUP a été adoptée pour douze ans et prend donc fin en 2020. Le gouvernement peut la prolonger d'autant mais je

n'y crois pas », analyse Ramona Gonzales-Grail, maire de La Talaudière (Loire), farouche opposante à cette infrastructure dont le tracé coupe sa commune en deux (lire ci-contre). Pour elle, « ce projet est aberrant et n'a pas lieu d'être ». Si elle admet que l'A47 est en piteux état, « des travaux sont possibles pour l'améliorer ».

Un enjeu économique indispensable

Elle dénonce « l'impact négatif sur les terres agricoles » et préconise l'amélioration des transports ferroviaires (20 000 passagers/jour), et la mise en œuvre d'un véritable projet intermodal.

De son côté, Georges Ziegler défend un tout autre point de vue. Pour lui, l'A45 est indispensable pour la compétitivité de la Loire. « Trois quarts des déplacements professionnels se font en voiture. 3 000 bouchons par an, 400 accidents l'année dernière, ce n'est pas acceptable. L'A47 est dangereuse et peut être coupée à tout moment. La perte pour les entreprises à cause de ces aléas est esti-



Selon le président du département du Rhône, Christophe Guilloteau, le raccordement de l'A45 à la Métropole lyonnaise est « hasardeux ».

mée à 500 M€ par an. » Il rejoint Ramona Gonzales-Grail sur la saturation des lignes TER et la vétusté du réseau dont certains aiguillages

datent de 1932. Mais il met dans la balance les 1 700 emplois mobilisés pendant cinq ans pour la construction de la nouvelle autoroute (coût estimé : 1,2 Md€ dont 450 M€ pour l'État et le reste pour les collectivités) et les 5 000 emplois indirects générés sur la même période.

Georges Ziegler affirme qu'il « serait très déçu que l'État ne tienne pas sa parole », tout comme Gaël Perdriau,

maire de Saint-Étienne et président de Saint-Étienne Métropole qui fait part de « sa lassitude, de son agacement face à ce dossier ». Pour lui, ce projet « est incontournable. La rénovation de l'A47 n'est pas une alternative. Elle coûterait à l'État 950 M€ et impliquerait dix ans de travaux et des quartiers rasés ». Il balaise l'argument des opposants concernant les bouchons inévitables à l'entrée de Lyon. « Il y a des aménagements possibles et l'A45 pourrait faire office de contournement de l'ouest de l'agglomération lyonnaise attendu depuis de nombreuses années. »

Christophe Guilloteau, président du départe-

ment du Rhône, s'oppose à ses collègues de la Loire. Pour lui, c'est simple, il « ne participera pas au financement de l'autoroute ». Cette position a été votée à l'unanimité par les conseillers départementaux et motivée par le coût de cette infrastructure, son raccordement hasardeux à la Métropole de Lyon, son impact environnemental et son emprise sur les terres agricoles, déclare-t-il. On ne peut être plus clair... Cet absence de consensus semble bien conduire à faire de l'A45 une nouvelle Arlésienne.

Un tracé compliqué

De La Fouillouse à Brignais, l'A45 se déploie en fond de vallée sur un tracé de 45 km contre 63 pour l'A47. Plusieurs points noirs sont ciblés dont la traversée de La Talaudière dans un secteur très urbanisé, la suppression des ver-

gers des Coteaux-du-Jarez, le passage à 500 mètres du zoo de Saint-Martin-la-Plaine, célèbre pour son site de reproduction des gorilles et, enfin, le raccordement à Brignais avec l'A7, entrée de la métropole lyonnaise déjà très embouteillée.

Catherine PAYEN