

**PROJET D'AUTOROUTE A 45 ENTRE LYON ET ST-ÉTIENNE - CONSULTATION POUR LE CHOIX D'UNE SOLUTION DE TRACÉ DANS LE FUSEAU DU KILOMÈTRE - AVIS DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE.** (Délégation générale - voirie et infrastructures)

**M. da PASSANO, rapporteur** : Monsieur le Président, mes chers Collègues, le sujet de ce rapport concerne l'A 45. C'est un sujet particulièrement important, comme chacun le sait, pour notre Département. C'est un sujet que nous connaissons bien pour en avoir déjà débattu à plusieurs reprises. Et c'est un sujet qui est déjà ancien puisque je rappelle que les premières études préalables datent quand même de 1992 et que le premier débat sur l'intérêt économique et social de cette infrastructure, débat qui s'appelait à l'époque le débat Bianco, du nom du Ministre de l'équipement de l'époque, s'est déroulé entre le 15 novembre 1993 et la fin de l'année 1993.

La dernière étape, la plus récente, dans le cheminement de ce dossier, fut la décision ministérielle du 12 février 1999 qui, comme vous le savez mes chers Collègues, a retenu un fuseau d'un kilomètre.

Aujourd'hui, le Préfet de la région Rhône-Alpes a entrepris une consultation locale de l'ensemble des partenaires concernés pour recueillir leur avis sur les variantes de tracé qui sont proposées à l'intérieur de ce fuseau d'un kilomètre.

C'est donc dans ce cadre que nous sommes consultés.

Je rappelle que ce tracé est découpé, décomposé, en sept secteurs d'étude : quatre concernant la Loire et trois concernant le Rhône.

Le secteur 5 pour le Rhône, va depuis le Département de la Loire jusqu'à St-Maurice-sur-Dargoire. Le secteur 5 comprend deux variantes, qu'il nous est demandé d'étudier. Le secteur 6, de St-Maurice-sur-Dargoire à Mornant comprend quatre variantes. Le secteur 7, de Mornant à Brignais, deux variantes. Il nous est demandé de nous prononcer sur ces variantes.

Il est précisé également dans le dossier que, sur notre département, deux points d'échange seraient envisagés, ainsi qu'une barrière pleine voie de péage, l'autre étant le Département de la Loire.

Enfin, le coût global de cette infrastructure est évalué aujourd'hui à 1,2 milliard d'euros avec, compte tenu de ces caractéristiques et de son trafic prévisible, une contribution publique évaluée à 650 M€.

Voilà donc les données de ce dossier sur lequel il nous est demandé d'émettre un avis.

Je rappelle que nous avons le 21 juillet 1997 émis un avis favorable de principe pour la réalisation d'une liaison autoroutière "performante" entre les agglomérations de St-Etienne et de Lyon, mais qu'aujourd'hui nous sommes assez perplexes devant l'évolution de ce dossier.

Je rappelle en effet que ce dossier s'inscrivait dans un schéma global des grandes voiries de l'agglomération lyonnaise, qui avait été étudié au début des années 1990, qui avait recueilli l'accord de principe à l'époque de l'État, de la Communauté urbaine et de nous-mêmes, et que ce schéma de grandes voiries était un tout dans lequel l'A 45 venait s'insérer, le principe général de ce schéma de grandes voiries étant la séparation la plus stricte possible entre le trafic local et le trafic de transit.

Or, vu l'évolution de ce dossier, vu que la plupart de ces grandes voiries n'ont pas été réalisées, ont été supprimées, ont été retardées, finalement les seules grandes réalisations furent le tronçon nord du périphérique, le fameux TEO, et le boulevard urbain Sud que nous avons réalisé entre l'autoroute A 7 et A 46, aujourd'hui nous avons de grands doutes sur l'intérêt que présente l'A 45. D'autant plus qu'elle débouche aujourd'hui dans un entonnoir, chacun sait combien cette région de notre département est déjà saturée au point de vue circulation automobile (ce n'est pas mon collègue, Michel Thiers, qui me démentira).

Et chacun sait également que l'A 45 débouche en plein couloir de la chimie, alors que la liaison qui devait relier A 45 au BUS est pour l'instant dans l'impasse, plus personne n'en parle même si le tracé est toujours réservé au POS. Et sachant que le pont qui, à Pierre-Bénite, devait permettre de franchir le Rhône et d'arriver en rive gauche du Rhône devant l'usine Rhône-Poulenc de St-Fons, a été supprimé à la demande de la DRIRE pour ne pas emmener la circulation et construire un pont dans une zone Seveso.

C'est-à-dire qu'aujourd'hui l'A 45, telle qu'elle nous est proposée consiste à ramener dans un entonnoir, au cœur de l'agglomération, une circulation dont on peut se demander s'il est bien judicieux de la faire déboucher à cet endroit-là et, de plus, en plein couloir de la chimie, avec des possibilités d'évacuation qui sont, pour le moins, très faibles aujourd'hui.

Voilà, donc, mes chers Collègues, quelques réflexions à propos de ce dossier.

Nous avons donc de grands doutes sur son intérêt. Nous sommes, bien sûr, favorables au désenclavement de la partie ouest de la région Rhône-Alpes, mais nous serions favorables à un désenclavement qui se ferait peut-être autrement et qui se ferait également dans une optique intermodale, n'étudiant pas uniquement la seule problématique routière comme c'est le cas.

Concernant le financement de ce projet, l'audit commandé par le Premier ministre et publié en février 2003 faisait apparaître un coût prévisionnel de 1,3 milliard d'euros, avec une contribution publique de 1,118 milliard d'euros, soit tout de même 86 % du coût hors taxes.

Le dossier qui nous est communiqué aujourd'hui est plus optimiste, mais il précise que l'A 45 ne sera raisonnablement finançable, je cite : « que si le coût du projet est maîtrisé » et ajoute « cette maîtrise repose en tout premier lieu sur le choix des variantes ».

On comprend donc, pour nous, la difficulté de nous prononcer sur un dossier qui, aujourd'hui, semble ne plus correspondre aux besoins de notre département, ni de notre agglomération, et semble y répondre éventuellement de manière très partielle. C'est pourquoi, mes chers Collègues (bien sûr, nous sommes là pour en débattre), les propositions de la commission, qui a travaillé sur ce dossier, seraient :

1 - de prendre acte de la communication de ce dossier de consultation ;

2 - de demander qu'en ce qui concerne le territoire départemental du Rhône, la préférence soit plutôt accordée à la poursuite des études alternatives pour l'amélioration et la sécurisation de l'actuelle A 47, dont l'urgence paraît impérieuse, notamment pour tous ceux qui doivent gagner au plus vite les zones de l'Est Lyonnais, l'aéroport de Saint-Exupéry, aller également en direction des Alpes et de l'A 43 :

3 - de demander la poursuite d'études pour le nécessaire développement d'une liaison ferroviaire, qui dans le prolongement des efforts déjà accomplis par la Région Rhône-

Alpes, compléterait par ses performances sur ce secteur un maillage intermodal incluant l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je donne la parole à M. Vianay

**M. VIANAY** : Mes chers Collègues, Mesdames, Messieurs, en 1997, notre assemblée a émis un avis favorable au projet de liaison autoroutière A 45 entre Lyon et St-Etienne. Qu'y a-t-il de changé depuis ? L'avancée des études fait que nous sommes passés de seize variantes sur le département de la Loire, à sept secteurs d'études, dont trois sur le Rhône.

Entre temps, les collectivités ont dû se prononcer sur deux variantes au droit de Brignais. Nous avons choisi la variante A qui préservait la Vallée du Garon, s'éloignait de Vourles et ne portait pas atteinte au développement de Brignais et de Taluyers.

À ce point de l'avancée des études, la demande du préfet se limite à l'approbation du lancement de la consultation pour le choix d'une solution de tracé dans le fuseau du kilomètre.

On ne peut qu'approuver cette consultation. Malheureusement, le texte sur lequel nous devons délibérer, ne correspond pas à la question posée par le Préfet. Si ce texte est maintenu, il nous faut donc reprendre quelques données qui font qu'à moyen terme l'A 45 devra voir le jour !

Un mot sur la politique du Gouvernement en matière de sécurité routière. Elle ne se limite pas aux constats d'infractions des usagers. Elle demande une implication de tous et en premier lieu, des élus, qui ont le devoir de faire réaliser les infrastructures nécessaires à l'écoulement des trafics présents et futurs. Les solutions sont évidemment multimodales, le choix prioritaire se portant sur les moyens de transport les plus sûrs et les moins polluants.

Entre Lyon et St-Etienne, deux infrastructures existent et sont saturées.

Parlons du ferroviaire : La plus ancienne de nos liaisons ferrées a, ces dernières années, subi la totalité des aménagements acceptables financièrement et le cadencement des trains de voyageurs à 10 minutes en heure de pointe, est déjà en soit un exploit ! Les nombreux et vieux tunnels, ainsi que les nombreuses courbes, sur un parcours totalement urbanisé, condamnent les futures évolutions. Il reste la réduction des « Blancs travaux », c'est-à-dire des temps où l'on ne fait pas passer de circulation puisqu'on fait l'entretien, et leur meilleure répartition dans le temps. Cette action permettra de passer de 48 circulations à 54 dans les mois qui viennent.

On laisse entendre la mise en service de trains « Evite-Lyon » entre St-Etienne et Grenoble, qui desserviraient l'aéroport Saint-Exupéry. L'absence de rentabilité ne permet pas cette aventure pour ces trains qui de toute façon utiliseraient les sillons existants. La prochaine remise en cause de cette position est annoncée pour 2015.

Il reste uniquement la solution d'un matériel voyageurs de plus grande capacité, c'est déjà ce qui est fait avec les rames modernes récemment mises en circulation. L'arrivée des rames à deux étages qui sont en commande répondra à ce besoin. Malgré tout cela, et c'est cela qui est important, une progression à 6 % des parts de marché du trafic voyageurs reste un objectif ambitieux pour le ferroviaire.

Il ne faut donc pas, malheureusement, compter sur le ferroviaire pour absorber les

besoins actuels et les évolutions.

Parlons de l'autoroute A 47 : Des travaux sont encore possibles, mais l'ampleur de ceux-ci, leurs coûts, même s'ils étaient réalisés, ne permettraient pas à cette autoroute, qui n'a d'ailleurs "d'Autoroute" que le nom, de répondre aux besoins de déplacement à moyen et long termes. Fort de ce constat, il s'avère que seule une autoroute concédée peut apporter une amélioration durable des déplacements entre Lyon et St-Etienne, en créant une réelle capacité autoroutière.

Pour parler d'une nouvelle infrastructure performante qui permette de relier nos deux agglomérations en toute sécurité en 30 minutes, il faut se replacer au niveau de Rhône-Alpes de façon à ce qu'une cohérence soit respectée avec les projets de liaisons routières qui vont se réaliser au cours des prochaines années.

Je veux parler des contournements Ouest de St-Etienne et du contournement autoroutier Ouest de Lyon, qui nous concernent plus directement. Je rappelle que dans le schéma trans-européen des transports, est inscrite la liaison Lyon-St-Etienne-Toulouse vers le Languedoc et l'Espagne. L'A 45 a donc vocation à devenir le point de passage du plus court chemin entre la dorsale européenne et la péninsule ibérique.

Si l'on aborde le financement d'une telle infrastructure, on peut se référer aux annexes du rapport d'audit sur les grandes infrastructures de transport. On peut lire qu'en service l'A 45 dégagerait d'importantes recettes de péages évaluées à 45 M€ dès la première année. Sur la base de l'hypothèse la plus élevée, soit 1 300 M€, le coût brut de l'A 45 serait ainsi couvert en 29 annuités.

Je tenais à rappeler ces quelques éléments que chacun d'entre nous connaît. En conclusion, de mon point de vue, il faut réaliser l'A 45 dans le futur, tout en améliorant autant que faire ce peut les deux infrastructures existantes. Je vous remercie.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je donne la parole à M. Paul Delorme.

**M. Paul DELORME** : Vous nous présentez un rapport concernant l'avis du Département du Rhône pour le choix du fuseau du kilomètre de l'A 45 entre Lyon et St-Etienne. Je tiens à rappeler la position des élus de notre canton touchés très fortement par cette éventuelle infrastructure.

Pour désenclaver la partie Ouest de la région Rhône-Alpes, il nous semble important de pouvoir privilégier un parcours direct entre l'A 47, l'A 46 et l'A 43, sous réserve de traiter efficacement la traversée de Givors. Ce tracé permet un accès direct à la Vallée du Rhône pour toute la zone stéphanoise et assure la liaison la plus rapide possible avec l'aéroport de Saint-Exupéry sans transiter par une zone Seveso qui présente des risques maximums.

La directive territoriale d'aménagement qui encadre les programmes autoroutiers, sanctuarise le plateau mornantais dont le développement actuel s'est poursuivi d'une manière équilibrée, conformément au schéma directeur de l'Ouest Lyonnais. Le schéma de cohérence territorial étudié actuellement sur l'Ouest Lyonnais veut impérativement maintenir cette dynamique de développement maîtrisé.

La réalisation d'une telle infrastructure remettrait tout en cause et contribuerait en outre à déstabiliser fortement une agriculture périurbaine performante mais fragile.

Le seuil de rentabilité de l'ouvrage basé sur les variantes projetées, laisse envisager une

contribution publique très importante et aujourd'hui totalement hypothétique.

L'amélioration de la liaison ferroviaire St-Etienne-Lyon doit être poursuivie activement pour permettre d'offrir des déplacements rapides entre les deux agglomérations et une alternative crédible aux déplacements automobiles.

Dans ces conditions, nous sommes donc favorables à l'élargissement et à la mise en sécurité de l'A 47 dans les meilleurs délais et voterons le rapport qui nous est présenté puisqu'il rejoint la plupart de nos préoccupations.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je donne la parole à M. Rivalta.

**M. RIVALTA** : Je ne vais pas rappeler ce que nous avons dit le 21 juillet 1997, notre groupe, par l'intermédiaire de Lucien Durand et de Gilles Buna, puisqu'effectivement, vous reprenez dans ce rapport ce que nous avons dit à cette époque-là. Donc nous allons voter le rapport qui dit qu'il ne faut pas faire l'A 45.

Pourquoi ? Nous n'avons pas changé d'avis.

Le premier problème vient au moment où nous établissons le PDU, qui pose des questions sur l'arrivée des pénétrantes autoroutières sur l'agglomération lyonnaise, une pénétrante supplémentaire pose question. Au moment aussi où ce PDU rappelle l'utilisation du ferroviaire et des transports en commun, nous rappelons ce que nous avons dit à l'époque : commençons par réhabiliter et moderniser, comme l'a proposé la SNCF et pas tout à fait comme l'a dit notre collègue M. Vianay puisque à la SNCF ils considéraient que c'était possible, d'améliorer la liaison entre St-Etienne et Lyon en faisant un certain nombre de travaux d'aménagement sur cette voirie ferroviaire, et donc améliorer dans des conditions plus qu'honorables la situation du trafic sur cette zone.

La deuxième chose, c'est que dans la période de difficultés économiques, à savoir qu'on a vu l'État nous supprimer les subventions pour les transports en commun, je l'imagine mal mettre des subventions pour les autoroutes ; ou bien je ne comprends plus le système.

Dans ce moment où l'État est assez impécunieux, je ne vois pas comment on va réaliser une nouvelle infrastructure sur l'A 45, si ce n'est en nous la faisant payer. C'est la raison pour laquelle nous rejoignons le débat des orientations budgétaires, du financement de la voirie et des routes nationales ; je trouve que la barque risque de se charger beaucoup.

Donc nous avons préconisé l'amélioration de la voie SNCF, l'amélioration de l'A 47, finir de réaliser les contours de l'agglomération lyonnaise, qui sont tout de même notre propre priorité avant de se préoccuper des priorités des autres, et peut-être un jour à terme l'A 45.

Voilà quelle est notre position. Elle n'a pas changé depuis cette date-là, je le répète : mettre de l'argent sur l'amélioration du transfert ferroviaire entre St-Etienne et Lyon, améliorer l'A 47, finir nos propres contournements qui devraient nous permettre de rééquilibrer la circulation au niveau de notre agglomération et peut-être à terme faire l'A 45, si d'aucun le veut, sachant que pour la plupart d'entre nous, nous ne serons plus là à ce moment-là.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je donne la parole à M. Fischer

**M. FISCHER** : Dix années ont passé depuis les premiers débats. Nous n'allons pas relancer tout le débat sur les infrastructures routières aujourd'hui, mais il serait

intéressant, à la lumière des débats qui ont eu lieu au niveau national et encore au Sénat voici quinze jours à la suite d'une question orale déposée par M. Oudin, d'avoir un débat plus large, etc.

Aujourd'hui une question précise nous est posée (je voudrais aussi dire que je parle au nom de Martial Passi, qui est grippé et prie de l'excuser de ne pouvoir être ici ce soir, mais je dois dire que nous partageons les mêmes points de vue qui ont été exprimés). Vous savez bien, Monsieur le Président, qu'en tant que parlementaires, nous avons aussi été invités par M. le Préfet à donner notre point de vue sur ce dossier-là. Ce que j'ai fait.

Je voudrais au nom de notre groupe confirmer que nous approuverons le rapport qui est proposé aujourd'hui car nous considérons que, tant du point de vue du développement de notre agglomération, de sa mise en cohérence, certainement, au moment où l'on va établir, préciser, redéfinir un plan de déplacement urbain, que la priorité est au développement des transports en commun. Donc des cohérences sont à assumer. Aujourd'hui, on ne peut pas dire qu'en matière d'environnement, la voiture, le transport routier, tiennent de plus en plus de place, avec toutes les conséquences que l'on connaît, sans véritablement débattre de cela.

Je crois que le Gouvernement a pris un certain nombre de décisions qu'il essaye de masquer. Nous espérons, nous faisons tout et nous agissons pour qu'en matière de financement des transports en commun dans les grandes agglomérations, cela redevienne une priorité du Gouvernement. C'est pourquoi nous sommes en total désaccord avec le gel des subventions pour les transports en commun.

Concernant la SNCF (mais cela, bien sûr, s'implique dans une politique régionale), nous pensons que le trafic ferroviaire de voyageurs, c'est-à-dire les TER, doivent là aussi (et je crois que c'est le fait majeur de ces dernières années), leur développement, trouver une solution.

Aujourd'hui, et Martial Passi le souhaite véritablement, je ne doute pas que, techniquement, nous puissions aboutir et mettre en œuvre l'élargissement, la sécurisation de l'A 47 entre Givors et St-Etienne. Le cadre était moins contraint, mais tous les travaux qui ont marqué l'entrée de St-Etienne ont fortement modifié cette voie à caractère autoroutier, cette voie express. Donc nous sommes pour l'élargissement. Et je ne doute pas, compte tenu des compétences de la SNCF, que l'on puisse là aussi créer des conditions pour un développement majeur, ce qui est en train d'ailleurs de se développer depuis pas mal d'années, de la liaison ferroviaire entre Lyon et St-Etienne, Lyon et Saint-Éxupéry.

C'est la raison pour laquelle notre groupe approuvera le rapport qui nous est présenté aujourd'hui.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je donne la parole à M. Thiers.

**M. THIERS** : Le canton que j'ai l'honneur de représenter : Saint-Genis-Laval, Brignais, Vourles et Chaponost, se retrouve pour réclamer, comme il l'a déjà fait à plusieurs reprises, une amélioration des structures de voirie et de transports en commun entre les deux agglomérations lyonnaise et stéphanoise, et plus particulièrement notre secteur qui a été cité à plusieurs reprises tout à l'heure.

Si vous me permettez, je distinguerais deux parties sur ce qu'il est convenu d'appeler l'A 45. La première, la plus modeste, c'est le petit tronçon (excusez-moi pour l'expression) de 1,6 km qui reste à faire pour relier la D 42 à l'A 45 et qui borde les

communes du Grand Lyon et des communes qui ne sont pas dans le Grand Lyon.

Nous sommes dans le contrat de plan État-Région, mais la fin de ce dossier est difficile, et permettez-moi, Monsieur le Président, au nom de mes trois autres collègues maires de ce canton, de souligner l'intérêt que vous portez à la réussite de ce petit morceau et l'aide que vous apportez à l'heure actuelle en direction de la Présidente de la Région Rhône-Alpes et en direction du Président du Grand Lyon, qui ont accepté le principe de prendre chacun à leur charge un tiers de la somme restant à payer, de l'ordre de 1, 2 millions d'euros, les travaux devant être réalisés en 2004.

Nous avons, du reste, également bien noté, tous les élus du secteur, votre intérêt personnel à améliorer la traversée de Brignais et la zone des Sept Chemins, et naturellement les départementales qui y concourent : 30, 36, 25, 50, etc.

Je voudrais aussi rappeler que, dans une des communes du canton, qui s'appelle Brignais, plus de 20 000 véhicules/jour passent dans la rue Général de Gaulle et rendent difficiles la circulation et le mode de vie dans ce secteur.

Cependant, comme plusieurs intervenants l'ont déjà dit, et en particulier le rapporteur, les choses ont bien évolué en une quinzaine d'années. Tout en remerciant chaleureusement Henri Vianay de prendre la défense du développement économique de notre secteur de la Vallée du Garon, Vourles ou Brignais, je note, dans l'intervention du rapporteur Jean-Luc da Passano, un certain nombre d'éléments positifs qui vont en faveur de ce rapport qu'il a présenté.

Je m'explique :

1 - L'amélioration des transports en commun passe par l'amélioration de nos propres réseaux, ce que nous nous efforçons de faire, par des navettes express, et c'est ce qui va se passer assez rapidement dans des chefs-lieux comme Mornant, Brignais ou d'autres pour rejoindre dans les plus brefs délais l'agglomération.

2 - au niveau des transports fer (Georges Barriol s'en souvient très bien et vous-même, Monsieur le Président, qui avez soutenu l'action que nous avons présentée, rail et route), en 1992. Nous avons fait des projets de développement d'activité, en particulier au niveau du rail. Je dois dire publiquement (mais cela ne se sait que trop et en particulier dans notre secteur) qu'à l'heure actuelle, la desserte est quasi-inexistante, puisque lorsque nous avons lancé le dossier en 1992, il y avait une douzaine de navettes aller et retour par rail, que l'on a poussées jusqu'à vingt-quatre navettes aller-retour, mais aujourd'hui seulement quatre sur vingt-quatre sont par rail, lorsqu'elles existent. Or, certains jours, à quelques minutes près avant le départ, elles sont supprimées.

Ceci me pousse à insister sur le développement des transports en commun par route, c'est un peu notre affaire, mais par rail c'est l'affaire de la Région et de la SNCF, et nous avons naturellement à plusieurs reprises alerté la Présidente et le vice-Président délégué aux transports.

Revenons au rapport : il est réaliste. Il faut améliorer l'A 47 telle qu'elle est à l'heure actuelle, qui est excessivement dangereuse, et les sommes importantes qui nous seraient demandées pour réaliser l'A 45 telle qu'elle devrait être sont hors de notre portée dans l'état actuel des choses. C'est l'une des raisons pour lesquelles, Monsieur le Président, je voterai ce rapport.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je donne la parole à M. Barriol.

**M. BARRIOL** : Autant en juillet 1997 je n'avais pas hésité à exprimer mon hostilité au rapport qui nous était présenté sur la nécessité de créer une autoroute "performante", comme l'a repris le rapporteur tout à l'heure concernant l'A 45. Autant, aujourd'hui, sans aucune hésitation, je serai favorable aux propositions que nous fait le Président dans son rapport ; elles me semblent, non seulement, pertinentes, mais également tout à fait frappées au coin du bon sens.

Pour de nombreuses raisons, celles rappelées et pour lesquelles je ne voudrais pas faire de redondances : sur le plan économique, un investissement de 1,2 milliard d'euros, avec une charge pour les collectivités locales qui nous est proposée de l'ordre de 850 000 M€, alors qu'il existe déjà une liaison A 47 qui peut être améliorée à un coût moindre, je pense que c'est du bon sens de raisonner de cette façon-là.

Ensuite, sur le plan de l'environnement, mais aussi sur le plan de l'aménagement du territoire, toutes les communes du secteur de ce plateau de L'Ouest Lyonnais, toutes les communes concernées par ce fuseau, se sont opposées à un projet dont on a souligné ici dans cette enceinte et à de nombreuses reprises combien l'impact était préjudiciable pour un développement équilibré de ce territoire.

En ce qui concerne l'agglomération, hier, à la Cité internationale, nous avons les premières conclusions de la révision du plan des déplacements urbains. Je crois que l'autoroute A 45 telle qu'elle avait été proposée en 1997 s'inscrirait tout à fait dans les contradictions du plan des déplacements urbains par les flux de pénétration dans l'agglomération et aussi en contradiction avec le plan régional de la qualité de l'air, qui souhaite que l'on éloigne les gros trafics de l'agglomération.

Sur le plan du cadencement ferroviaire, il est tout à fait préférable (cela va, je crois, dans le sens de l'histoire et du développement des transports en commun) d'investir dans une desserte plus performante dans le ferroviaire, même si on nous en oppose le coût. Et je crois que, là, il faut avoir une véritable volonté politique qui s'exprime en matière de transport de voyageurs.

Si on s'arrête en disant : « C'est trop cher, il existe des difficultés techniques, on ne fait pas », je crois que, si l'on a cette volonté, si l'on recherche des solutions, cela coûtera de toute façon moins cher que des infrastructures routières qui ne vont pas dans le sens que nous souhaitons et du développement normal autour d'une agglomération. C'est beaucoup plus le transport en commun qui demain apportera des solutions en matière de transport plutôt que des autoroutes.

Enfin, sur un plan de procédure, je suis un peu surpris que l'on nous demande un avis, alors qu'il me semble que M. le Préfet de région a déjà transmis son avis auprès du ministère concerné. Il est vrai que c'est peut-être "un coup pour rien" ; mais, au moins, il a la valeur du débat.

Donc, simplement, pour dire que, sans aucune hésitation, même si parfois on peut se trouver en contradiction avec certains de nos proches collègues, je voterai vos propositions.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je donne la parole à M. Montcharmont.

**M. MONTCHARMONT** : Pour ne pas alourdir le débat, je ne rappellerai pas mes motivations, elles recouvrent à peu près celles que mes autres collègues ont exposées. Je



rappellerai simplement mes prises de position.

Il s'agit ici, en quelque sorte, d'un vote de refus de l'A 45 et d'un vote favorable à l'aménagement de l'A 47. C'est une position que j'ai toujours défendue et j'y serai forcément favorable ; j'y étais d'autant plus favorable lorsque j'ai vu que l'on exaltait, en des temps pas si lointains, la complémentarité entre l'A 45 et le contournement autoroutier Ouest de Lyon.

Donc je pense que, dans ce trépied, l'un des pieds est en train de tomber, il en reste un autre à faire tomber. J'attends donc, peut-être avec un peu d'impatience, mais sereinement, un rapport de notre assemblée qui nous permettra d'avoir un vote aussi négatif sur le contournement Ouest de Lyon. En attendant, je souscris au vote négatif sur l'A 45, bien évidemment.

**M. LE PRÉSIDENT** : Je donne la parole à M. Tréguët.

**M. TRÉGOUËT** : Réaliser l'A 45 sans réaliser le contournement Ouest de Lyon serait, à notre avis, une terrible erreur. Aussi, répondre aujourd'hui favorablement à la question du Préfet sur le choix d'une variante du tracé pourrait donner l'impression à l'État que nous serions prêts à accepter la réalisation de l'A 45, même si la réalisation du contournement Ouest n'était pas programmée. Cette réalisation de l'A 45, qui aurait pour finalité de jeter aux Sept Chemins toute la circulation venant de l'agglomération stéphanoise, ne pourrait qu'amplifier dramatiquement l'asphyxie dont souffre déjà l'agglomération lyonnaise surtout dans cette partie Sud-Ouest.

C'est pourquoi le groupe UMP se prononce contre la réalisation de l'A 45 dans de telles conditions.

En revanche, la réponse qui nous est proposée dans ce rapport, même si la précaution a été prise avec subtilité en employant le terme « à ce stade », en proposant de substituer l'A 47 pour prendre en charge les problèmes qui devaient être réglés par l'A 45 et les contournements Ouest de Lyon, ne nous semble pas être pertinente. Si, certes, cet itinéraire par l'A 47 pourrait mieux répondre aux attentes des Stéphanois qui vont prendre l'avion à Saint-Exupéry, il faut reconnaître que cette catégorie d'utilisateurs est très nettement minoritaire. La grande majorité des habitants de la Loire qui utilisent cette liaison Saint-Etienne-Lyon, viennent sur Lyon et ont même souvent l'intention d'aller sur le Nord de la France et de l'Europe.

Or, inciter ces usagers à continuer à utiliser l'autoroute A 47 et A 7 à partir de Givors, comme ils le font déjà actuellement, ne nous semble pas être judicieux. En effet, inexorablement nous continuerions à retrouver ces dizaines de milliers d'automobiles et de camions chaque jour sous le tunnel de Fourvière et sur les bords du Rhône, même si nous avions l'intention, comme cela est dit dans le rapport, de les rejeter sur l'A 46 et l'A 43. Vous savez très bien qu'ils feraient toujours le choix du tracé le plus court et qu'ils passeraient sous Fourvière. La situation de l'agglomération ne serait donc en rien améliorée.

Aussi, ne voulant pas donner un blanc-seing au représentant de l'État qui serait prêt à réaliser l'A 45 sans nous proposer une solution forte pour améliorer la situation de l'agglomération lyonnaise, mais ne voulant pas laisser croire que la simple remise à niveau de l'A 47 pourrait répondre à notre attente, le groupe UMP, tout à fait exceptionnellement, car c'est très rare, s'abstiendra sur ce dossier.

**M. BARRIOL** : "Sauf moi ! je vote pour..."

**M. LE PRÉSIDENT** : Quelques mots sur ce dossier. C'est forcément un dossier difficile et délicat, et il est tout à fait normal que de nombreux collègues aient souhaité s'exprimer sur ce rapport.

Essayons de revenir à l'essentiel. Quels sont les questions qui sont posées ? Comment y répond-on ? Et, ensuite, comment fait-on ?

Je vois trois questions, quatre peut-être.

Une première question très importante, dans le cadre de la solidarité nationale plus même que la solidarité régionale, qui ne veut pas dire grand-chose ; il se pose le problème de la région stéphanoise. Il est tout à fait normal que les habitants de cette région crient au secours. La fermeture de GIAT, la crise du textile sont des phénomènes sociaux particulièrement durs, et il est tout à fait normal que la région stéphanoise, la Loire, souhaitent se raccrocher à ce qui apparaît comme la partie la plus dynamique, la plus prospère de notre région, c'est-à-dire l'Est de Rhône-Alpes. Je le comprends parfaitement.

C'est une réponse immédiate, rapide qu'il faut apporter à la demande des Stéphanois, ce n'est pas dans douze ou quinze ans. On ne va pas dire, lorsqu'on s'adresse à une entreprise : « Vous pouvez venir à St-Etienne, il y a l'autoroute A 45 » Non. « Vous pouvez venir, il y aura l'autoroute dans quinze ans si tout va bien... » Il faut le temps de la construire.

Du point de vue de la demande stéphanoise, qui est parfaitement compréhensible et légitime, répondre par l'autoroute A 45, c'est leur dire : Revenez dans quinze ans ». Ce n'est pas, à mon avis, une bonne réponse.

Deuxième question : il se pose, c'est vrai, le problème de l'agglomération lyonnaise qui n'est pas résolu par cette question-là.

Faire en sorte que l'A 45 arrive là où arrive le petit morceau qui porte le même nom (cela veut dire que, plutôt que de bouchonner à partir de Brignais ou à la hauteur d'Irigny et de rester là un bon moment le matin vers Pierre-Bénite et à partir de Taluyers) n'est pas bon, non plus. On ne peut pas dire que la construction de cette autoroute aide en quoi que ce soit le désengorgement de l'agglomération lyonnaise.

Je crois que l'A 45 n'apporte pas de bonne réponse à la question qui est posée.

Troisième question qui se pose : qu'en est-il du département du Rhône ? Il compte un peu ce département, il faut que nous nous en préoccupions. Je dois dire que, ce qui a soulevé fortement mon opposition, c'est le projet de DTA de l'État. On commence par nous expliquer, cette DTA, que l'un des problèmes du département du Rhône, c'est que les infrastructures ont tendance à découper son territoire en lamelles. On peut prendre depuis l'Est les contournements ferroviaires, autoroutiers, et recommencer jusqu'à l'Est.

Le découpage en lanières nuit au développement économique, c'est vrai. Mais que nous propose-t-on comme remède ? C'est d'en faire une de plus. Cela me semble tout de même, de la part de nos grands technocrates, ingénieurs des Ponts et chaussées, polytechniciens et préfets réunis, quelque chose qui dépasse l'entendement moyen des personnes. On nous dit : « Il y a trop de lanières, mais on vous en fait une autre ». Je suis donc, pour ma part, irrémédiablement opposé à ce projet de DTA qui, de plus, au moment où l'on décentralise, interdit à un territoire de se développer.

Là, c'est vraiment dépasser ce qui est acceptable. Dire : « Le canton de Mornant ne se développera plus », pour nous ce n'est pas acceptable, ni hier, ni aujourd'hui, ni demain. Ceux qui l'accepteront le diront ; mais, en aucun cas, je n'accepterai une telle position. Cela est évident. Et la DTA et l'A 45 sont intimement liées, c'est la raison pour laquelle je m'y oppose aujourd'hui.

L'A 47, je ne vous propose pas de la choisir, elle existe. Je ne vous propose pas du tout de construire une A 47, d'abord, ce n'est pas mon affaire, mais je constate qu'elle existe, et que tant qu'il n'y aura rien d'autre, il faudrait l'aménager un peu.

Elle a un avantage, elle débouche en face de l'autoroute A 460... qui organise le contournement de l'agglomération, qui dessert les grandes zones d'activité de l'Est Lyonnais, la gare et l'aéroport de Saint-Exupéry. C'est donc, je crois, une voirie très structurante et elle mérite d'être aménagée. Je ne dis pas autre chose. Je ne dis pas que l'on va construire l'A 47, elle existe, et tant qu'il n'y aura rien d'autre, ce qui va probablement durer un moment, elle sera utilisée.

Je n'oppose pas l'un à l'autre. Je dis que l'un ne me paraît pas répondre aux questions qui sont posées, tant par la région stéphanoise, que par l'agglomération lyonnaise ou par le département du Rhône. Il y a quelque chose qui existe, tant qu'il n'y aura que cette réponse-là, aménageons la pour que la réponse qu'elle apporte soit la moins mauvaise possible.

Dernier problème : le Département du Rhône, compte tenu de la décentralisation qui arrive, ne dispose pas de beaucoup de crédits pour financer ce qui n'est pas sa compétence. L'autoroute n'est pas de la compétence du Département. Je n'ai pas un euro à vous proposer à mettre sur ce projet.

Voilà, mes chers Collègues, simplement ce que je souhaitais dire pour bien indiquer quelles étaient les questions qui étaient posées, montrer que la réponse qui nous est proposée ne répond pas aux questions posées et dire que nous pouvons peut-être améliorer ce qui existe, qui a une certaine logique, en sachant que les autres problèmes, notamment le plus essentiel celui de l'agglomération lyonnaise, restent complètement posés aujourd'hui. Voilà ma position.

Je vous propose maintenant de voter sur le rapport que nous a présenté M. da Passano.

**La délibération est adoptée (abstention du groupe UMP moins M. Barriol).**

Constatant que le quorum est atteint, je donne la parole à M. Pomeret pour présenter le rapport suivant.