

# La contribution des Acteurs

Les cahiers acteurs sont édités par la commission particulière du débat public qui exerce sa responsabilité d'éditeur et de garant de la qualité du débat sur le choix des textes et sur la forme des documents. La commission ne saurait, en revanche, être engagée de quelque manière que ce soit par les opinions exprimées au sein de ces publications.

## Contribution de l'association ARCO au débat public

arco est une association dont les membres sont issus des milieux socio-professionnels ou universitaires. Elle mène des réflexions, recueille des avis autorisés, formule des propositions, suggère de saisir les opportunités visant à valoriser l'Image extérieure du département de la Loire et de sa ville-centre.

arco dispose d'un double agrément préfectoral au titre de :

- l'environnement pour l'ensemble du département de la Loire
- l'urbanisme pour la ville de Saint-Etienne.



« Le bien commun est la loi suprême »  
Thomas HOBBS

### Introduction à l'option grand angle

arco s'est attachée à comprendre l'enjeu des contournements de l'agglomération lyonnaise comme un projet global intégrant :

- 1/ les transits obligés,
- 2/ une cohérence territoriale.

Ainsi, la proposition GRAND ANGLE se propose de répondre à des questions comme :  
**Pourquoi envoyer sur le nœud lyonnais des circulations étrangères à cette destination ?**

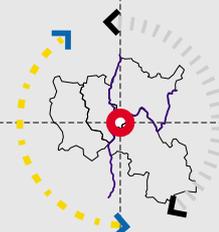
**Pourquoi appliquer à la conurbation stéphanoise des critères opposés à ceux retenus pour l'agglomération lyonnaise ?**

Oubliant les tracés "ras le bourg" hérités d'études anciennes, qui pénalisent notamment les communes de Sorbiers, l'Etrat, La Fouillouse, La Talaudière, La Tour en Jarez, Roche-la-Molière, Le Chambon-Feugerolles, Firminy..., il nous a paru s'imposer de "tirer large" en tenant compte de la réalité de la grande conurbation Saint-Etienne, Saint Chamond, Andrézieux-Bouthéon, Firminy.

Les autoroutes sont des moyens et non des causes du développement.

Rhône-Alpes doit se laisser traverser par les axes de transit. Faisons de cette nécessité une chance. Dégageons ces axes des espaces de vie de la conurbation stéphanoise, tout comme cela est prévu pour Lyon.

17 Cahier n°



Débat public  
sur les contournements  
autoroutier et ferroviaire  
de l'agglomération lyonnaise  
15 octobre 2001 - 31 janvier 2002

Le Britannia, Allée B, 4<sup>e</sup> étage  
20, boulevard Eugène Deruelle  
69432 Lyon Cedex 03  
Tél. : 04 72 84 47 90  
Fax : 04 72 84 47 91  
[www.lyondebatpublic.org](http://www.lyondebatpublic.org)



## 1. Améliorer l'A47, le consensus

Quelles que soient les options prises par ailleurs, l'amélioration et la sécurisation de l'A47 est une urgence et une nécessité.

Une urgence parce que cette liaison routière gratuite est et restera saturée aux heures de pointe si son débit n'est pas augmenté.

Une nécessité parce que, comme l'ont souligné au cours des dernières décennies tous les élus du département, l'environnement de cette voie d'accès constitue un lourd handicap pour l'image de notre territoire.

Une nécessité aussi pour faire cesser, selon les termes mêmes du maire de Givors, le véritable cauchemar que vivent les populations riveraines en apportant les mesures lourdes adaptées, soit sur le principe de la couverture, soit par un évitement Ouest comme cela a été réalisé, avec pleine satisfaction, au droit de Saint-Chamond, soit, mieux encore, par l'aménagement de la D42.

## 2. Nouvelle voie : surtout "Tirer Large"

Depuis 30 ans, tant l'exigence en termes de cadre de vie des populations que l'urbanisation des zones concernées ont fortement évolué.

Ainsi, il est peu imaginable que puisse se réaliser une infrastructure apportant un fort préjudice environnemental aux habitants des communes de l'Etrat, Sorbiers, La Talaudière, St Priest, La Tour en Jarez, St Héand, La Fouillouse pour ne citer que celles qui se trouvent dans la zone stéphanoise.

Cette gêne pour les riverains serait doublée d'un frein au développement urbain harmonieux de ces communes.

Peut-on éviter ce recul à la fois écologique et économique tout en permettant les transits nationaux et internationaux qui, en tout état de cause, devront être assurés ?

GRAND ANGLE, dans son principe, y répond.

### 2.1. Tronçon Andrézieux-Bouthéon/St Chamond

Parallèlement à l'amélioration de l'A47, ce tronçon présente un caractère prioritaire compte tenu de ses caractéristiques :

- il passe "au large" des communes les plus concernées par le projet de tracé actuel de l'éventuelle A45
- il crée une liaison directe au pôle de développement économique nord de l'agglomération stéphanoise vers Lyon et, ultérieurement, vers la vallée du Rhône
- il offre la possibilité d'une véritable réflexion urbaine et environnementale pour toute la conurbation située dans le triangle St Chamond/St Etienne/Andrézieux-Bouthéon
- il épargne la commune de La Fouillouse du fractionnement en deux
- il évite la zone inondable du Pinchigneux
- il apporte un allègement sensible aux nuisances créées par l'A72 dans son tronçon Andrézieux-Bouthéon/Terreiroire et réduit fortement son effet de faille urbaine.
- il permet de valoriser l'existant de "La Vallée Verte", à savoir la vallée du Furan, qui constitue un patrimoine tant en termes d'image qu'historique.

### 2.2. Tronçon Andrézieux-Bouthéon/St Ferréol d'Auroure

Ce tronçon constitue le maillon de la zone stéphanoise de la liaison Chalon/Toulouse. Son tracé offre les possibilités suivantes :

- permettre l'organisation et le développement harmonieux du territoire situé au sud-ouest de la vallée du Furan et de la vallée de l'Ondaine
- permettre une liaison directe entre le pôle économique nord stéphanois et le pôle économique de la Haute-Loire.

L'option GRAND ANGLE, dont les sommets sont l'Horme, Andrézieux-Bouthéon et St Ferréol d'Auroure, permet de clarifier les fonctions du réseau routier de la conurbation stéphanoise :

- au GRAND ANGLE, le transit national et international
- à l'A72 (Andrézieux-Bouthéon/Terrenoire), les déplacements locaux
- à la nationale 88 + l'A47 (Terrenoire/L'Horme), les déplacements locaux et régionaux

mais de plus, et surtout :

- il organise l'espace de développement de la conurbation,
- il permet le déclassement des autoroutes traversières pour les requalifier en voies urbaines,
- il favorise la mise en valeur optimum des deux grands sites qu'elle abrite, "La Vallée Verte" et l'Ensemble Architectural Le Corbusier.

### 2.3. Tronçon L'Horme/Serrières

A terme, il s'agit d'une liaison autoroutière à péage permettant de rejoindre la vallée du Rhône en passant en tunnel à deux tubes sous le Pilat.

Sur un tel tronçon, la notion de péage peut être admise et justifiée. Il n'y a en effet pas de voie concurrente gratuite puisque le tracé actuel comporte 30 km de plus et qu'en tout état de cause, le tronçon de l'A7 Vienne/Chanas est lui-même payant.

Ses avantages sont les suivants :

- alléger sensiblement le trafic de l'A47, notamment poids lourds
- désengorger le goulet de Givors
- éviter le nœud lyonnais
- raccourcir de près d'une demi-heure la liaison Loire et Haute-Loire vers le Midi.

## 3. Sur la liaison ferroviaire Saint-Etienne/Lyon

### 3.1. L'objectif est d'aboutir à l'amélioration du trajet domicile/travail par une réponse adaptée :

- offre cadencée sans arrêt Saint-Etienne/Lyon aux heures de pointe
- amélioration des infrastructures permettant de faire gagner 10 minutes par jour à chaque migrant (une semaine par an)
- offre d'un pass forfaitaire longue durée à 4 volets optionnels (trajet STAS - parking Châteaureux – trajet SNCF – trajet TCL)
- facilité de stationnement sur le site de la gare SNCF

### 3.2. Le confort du passager est également à prendre en compte :

On sait qu'un usage domicile/travail représente environ 24 000 km par an et 300 heures de déplacement ce qui est un équivalent d'environ 2 mois de travail.

Il pourrait être notamment offert aux voyageurs une voiture de train audio, avec possibilité individuelle de choisir sa radio, agrément qui existe dans son automobile, et une voiture vidéo avec télévision, agrément supplémentaire par rapport au véhicule individuel.



*"Il est toutefois certain que la réussite du rééquilibrage du développement économique vers Saint-Etienne nécessite une réflexion particulière allant au-delà de la construction d'une nouvelle autoroute"*

*Le DIREN Rhône-Alpes*

#### **4. Ouvrir notre territoire au développement**

**Ainsi, l'ensemble constitué par le système routier et autoroutier, GRAND ANGLE**

- répond aux besoins des transits nationaux et internationaux mais aussi à ceux du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins. Ce sont les termes mêmes de la définition du développement durable.
- applique les termes du plan régional de la qualité de l'air : "écarter le trafic de transit (important en Rhône-Alpes) des agglomérations" signé en février 2001 par le préfet de région, Michel BESSE.
- s'inscrit, mot pour mot, dans la Charte pour l'Environnement signée en 1998 entre le préfet et le président du Conseil général, lequel intègre la qualité et le respect des ressources naturelles du patrimoine, à moyen et à long terme et permet le développement économique et social du département.

Ce développement passe par la qualité de vie des habitants de la conurbation que tout équipement nouveau doit améliorer et certainement pas détruire.

Le respect des ressources naturelles et du patrimoine s'oppose à la transformation d'un de nos deux sites majeurs en nœud autoroutier.

**La conurbation stéphanoise doit laisser les passages nord/sud et ouest/est sans pour autant se taillader les veines ; tout au contraire, elle peut profiter de cette obligation pour alléger et paysager ses liaisons locales (Firminy/St Chamond via St-Etienne, Andrézieux-Bouthéon/Terrenoire via La Fouillouse) et se ménager un territoire de développement.**