



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

A 45

Question orale n° 119

### Texte de la question

M. Georges Fenech attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le projet d'autoroute A 45 reliant Lyon à Saint-Etienne. Le Grenelle de l'environnement, salué par tous, opère un changement profond dans l'appréhension globale des projets impactant notre environnement. Le développement durable est une urgence d'une dimension mondiale. Le rapport du Grenelle de l'environnement exprime clairement que la loi devra faire du transport routier et aérien les dernières solutions acceptables après avoir épuisé toutes les possibilités des autres modes. L'État s'est engagé à ne plus augmenter les capacités routières et autoroutières, au bénéfice des autres modes de transport, et d'abandonner les projets de doublement d'autoroute. Or l'A 45 peut être considéré comme le dédoublement de l'A 47 existante. En effet, l'A 45, censée répondre au nécessaire désengorgement du noeud autoroutier lyonnais, provoque une légitime inquiétude des élus et des riverains des communes de Mornant, Grigny, Givors, Montagny, Chassagny, Saint-Andéol-le-Château, Saint-Maurice-sur-Dargoire, Sainte-Catherine, Riverie, Saint-Didier-sous-Riverie, Saint-Jean-de-Toussas, Saint-André-la-Côte, Chaussan, Saint-Sorlin, Orliénas, Taluyers, Saint-Laurent-d'Agny, Soucieu-en-Jarrest. Cette autoroute traverserait une zone agricole et emporterait des conséquences néfastes sur le plan environnemental et économique de ce secteur. Il provoquerait en outre un préjudice très important en termes de nuisances pour la population et détruirait inéluctablement le poumon vert de Lyon pour un gain de temps en termes de durée de transport qui n'est pas significatif. La réalisation de l'A 45 serait une erreur tant du point de vue de son coût, supérieur à 1,6 milliard d'euros, que du point de vue de l'atteinte à la richesse agricole, viticole, arboricole et environnementale de ce territoire privilégié. L'inquiétude est d'autant plus grande qu'il y a quelques semaines, le Premier ministre, en déplacement à Saint-Étienne, a annoncé qu'il signerait la déclaration d'utilité publique concernant l'A 45. Dans ces conditions, il souhaiterait savoir si le débat reste encore ouvert à la consultation des élus nationaux, locaux et associations de riverains, avant qu'une décision lourde de conséquences pour ce territoire, ses habitants et ses richesses écologiques soit définitivement prise.

### Texte de la réponse

#### CONSÉQUENCES DU PROJET D'AUTOROUTE ENTRE LYON ET SAINT-ÉTIENNE

M. le président. La parole est à M. Georges Fenech, pour exposer sa question, n° 119, relative aux conséquences du projet d'autoroute entre Lyon et Saint-Étienne.

M. Georges Fenech. Je souhaite appeler l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le projet d'autoroute A45 reliant Lyon à Saint-Étienne. J'associe à cette question mon collègue ici présent, Christophe Guilloteau, député de la dixième circonscription, voisine de la mienne.

Le Grenelle de l'environnement, salué par tous, opère un changement profond dans l'appréhension globale des projets qui ont un impact sur notre environnement. Le développement durable est une urgence mondiale. Le rapport du Grenelle de l'environnement exprime clairement que la loi devra faire du transport routier et du transport aérien les dernières solutions acceptables après avoir épuisé toutes les autres possibilités. L'État s'est d'ailleurs engagé à ne plus augmenter les capacités routières et autoroutières, au bénéfice des autres modes de

transport, et à abandonner les projets de doublement d'autoroute. Or l'A45 peut être considérée comme le dédoublement de l'A47 existante. En effet, l'A45, censée répondre au nécessaire désengorgement - que je ne conteste pas - du noeud autoroutier lyonnais, provoque une légitime inquiétude des élus et des riverains des communes de Mornant, Grigny, Givors, Montagny, Chassagny, Saint-Andéol-le-Château, Saint-Maurice-sur-Dargoire, Sainte-Catherine, Riverie, Saint-Didier-sous-Riverie, Saint-Jean-de-Toussas, Saint-André-la-Côte, Chaussan, Saint-Sorlin, Orliénas, Taluyers, Saint-Laurent -d'Agnay, Soucieu-en-Jarrest, auxquelles il faudrait associer les communes de la dixième circonscription de Christophe Guilloteau.

Cette autoroute traverserait une zone agricole et aurait des conséquences néfastes pour l'environnement comme pour l'économie de ce secteur. Ce projet provoquerait en outre un préjudice très important en termes de nuisances pour la population et détruirait inéluctablement le poumon vert de Lyon - nous sommes au coeur du parc régional naturel du Pilat - pour un gain de temps dérisoire : dix minutes entre Saint-Étienne et Lyon, selon les spécialistes. La réalisation de l'A45 serait une grave erreur, la troisième après celle du tunnel de Fourvière et celle de la rocade devenue autoroute. Tel est aussi le point de vue de Michel Mercier, président du conseil général du Rhône. Erreur donc, en raison de son coût, supérieur à 1,6 milliard d'euros, et parce que ce projet porte atteinte à la richesse agricole, viticole, arboricole et environnementale de ce territoire privilégié. C'est regrettable, d'autant que des solutions alternatives existent, notamment la requalification de l'A47 - on l'a fait jusqu'à Saint-Chamond, on peut très bien aller jusqu'à Givors - ou la création d'un véritable RER entre Lyon et Saint-Étienne. Notre inquiétude est d'autant plus grande qu'il y a quelques semaines le Premier ministre, en déplacement à Saint-Étienne, a annoncé, à la stupeur des opposants au projet, qu'il signerait la déclaration d'utilité publique concernant l'A45. Dans ces conditions, je souhaite savoir si le débat reste encore ouvert à la consultation des élus nationaux et locaux et des associations de riverains - notamment la Sauvegarde des coteaux du Lyonnais qui mène un combat d'avant-garde - avant qu'une décision irrémédiable, lourde de conséquences pour ce territoire, ses habitants et ses richesses écologiques soit définitivement prise.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État chargé des transports*. C'est un moment rare : c'est la première fois que l'on me demande de renoncer à un projet qui a déjà été annoncé. D'habitude, on m'interroge plutôt sur les projets qui ne se réalisent pas !

Le projet d'autoroute A45 doit permettre de décongestionner le trafic local en soulageant l'autoroute A 47, proche de la saturation. Cette nouvelle infrastructure permettra d'écouler le trafic entre Saint-Étienne et Lyon ainsi qu'une partie du trafic de transit. L'actuelle A47 conservera quant à elle le trafic local et l'autre partie du trafic de transit, notamment celui à destination des Alpes et du sud de la France.

Le projet permettra également d'améliorer la sécurité routière sur l'axe Saint-Étienne - Lyon, très dangereux. La mise en service de l'A45 permettra en effet de réduire le nombre d'accidents sur l'A47, sur l'autoroute A7 entre Lyon et Givors ainsi que sur la route nationale 88 entre Saint-Étienne et Saint-Chamond grâce aux reports de trafic sur l'A45.

Enfin, le projet autoroutier a fait l'objet par mon prédécesseur, Dominique Perben, d'études détaillées quant à son impact sur l'environnement, et des mesures d'intégration et d'accompagnement sont prévues. Le coût global des mesures individualisées en faveur de l'environnement représente 66 millions d'euros sur un montant global du projet de 1 milliard d'euros. Le coût kilométrique de l'ouvrage est plus de deux fois supérieur à celui d'une autoroute classique du fait de la prise en compte des mesures d'intégration physique et environnementale.

Le Premier ministre a annoncé que la déclaration d'utilité publique serait prise en 2008 et l'autoroute ouverte en 2015, tout en indiquant que ce projet serait irréprochable sur le plan environnemental. L'enquête publique s'est déroulée du 24 novembre 2006 au 20 janvier 2007 et, à cette occasion, nos concitoyens ont été très nombreux à s'exprimer.

La décision du Premier ministre engage tout le Gouvernement. Nous avons bien compris que vous vouliez l'annulation du projet et non l'accélération des travaux de construction, comme c'est le plus souvent le cas. Je vous propose donc d'organiser une réunion avec le cabinet du Premier ministre et moi-même pour que nous puissions refaire le point sur l'ensemble du dossier et que vous présentiez les arguments que vous venez de défendre ici. Nous ne voulons pas fermer le dialogue sur ce sujet si important pour vous et pour Christophe Guilloteau.

M. le président. La parole est à M. Georges Fenech.

M. Georges Fenech. Monsieur le président, je remercie M. Bussereau d'ouvrir la perspective d'un dialogue avec le Premier ministre et ses services. Néanmoins, sa réponse m'inquiète beaucoup. Je n'ai pas obtenu de

précisions tant sur les alternatives que sur les problèmes de sécurité, qui demeureront, même avec la nouvelle autoroute. Pourquoi ne pas avoir requalifié l'A 47 et créé un RER cadencé entre Lyon et Saint-Etienne avant de se lancer dans ce projet qui constitue une erreur majeure pour toute la région ? C'est mon intime conviction : je vous le dis loin de tout souci électoraliste. Mais je ne manquerai pas, avec Christophe Guilloteau, de développer tous ces arguments auprès du Premier ministre et je vous remercie de me permettre de le faire prochainement, monsieur le secrétaire d'État.

## Données clés

**Auteur :** [M. Georges Fenech](#)

**Circonscription :** Rhône (11<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 119

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 22 janvier 2008, page 408

**Réponse publiée le :** 23 janvier 2008, page 365

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 22 janvier 2008