II. Un projet d'infrastructure controversé : l'autoroute A45

Doit-on construire l'A45 ?

Document 1. L'autoroute A45, un projet au lourd passé

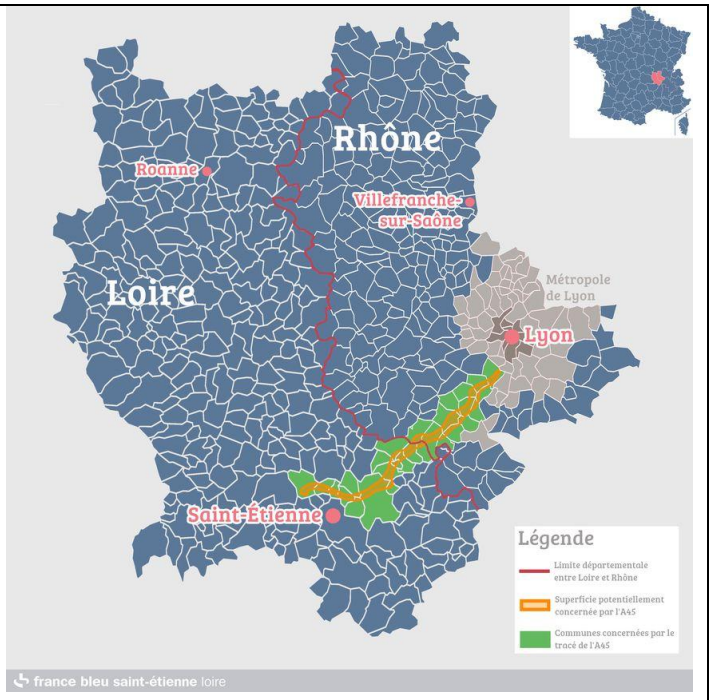
Ce projet d'autoroute payante est censé relier dès 2020, en une demi-heure, Lyon à Saint-Etienne et venir ainsi désengorger l'actuelle A47, une autoroute vétuste fréquentée par plus de 100.000 voitures par jour et en permanence saturée.

L'A45 est un **projet d'autoroute de 45 kilomètres** qui relierait Saint-Étienne à Lyon, ou plus précisément La Fouillouse, dans la Loire, à Brignais, dans le Rhône. L'objectif serait de **soulager l'actuelle A47** en termes de trafic et de densité quotidienne de véhicules.
À défaut d'avoir un présent, l'A45 a déjà **un passé chargé.** Dès 1935, la Société des autostrades françaises présente aux pouvoirs publics un projet entre Saint-Étienne et Lyon. Mais il ne verra jamais le jour. Alors, dans les années 50, la **RN 88 entre Saint-Étienne et Saint-Chamond** est transformée en **2x2 voies**. Puis, dans les années 60, s'amorce une autoroute entre Saint-Chamond et Rive-de-Gier. Elle traverse Saint-Chamond comme l'avait souhaité le maire de l'époque Antoine Pinay. Dans les années 70, le tronçon Rive-de-Gier / Givors sera construit. Mais on s'aperçoit très vite que **ce semblant d'autoroute, nommé A47**, sera vite saturé et qu'au moindre accident tout se fige.
Face à cette situation, en 1993, se pose sérieusement la **question du doublement de l'A47**. Nait donc l'idée de l'A45. Les années 90 voient le lancement de différentes études pour aboutir, en février 1999, sur le fuseau des 1.000 mètres. Le fuseau des 300 mètres est lui arrêté en janvier 2004. **L'enquête publique est lancée fin 2006** et ses conclusions rendues six mois plus tard. Enfin, le décret de la déclaration d'utilité publique est paru au journal officiel le 20 juillet 2008. Depuis, **opposants et partisans** avancent leurs arguments. Et deux présidents de la République, Nicolas Sarkozy en septembre 2011 et François Hollande en octobre 2013, se sont prononcés **en faveur de l'A45**... sans succès.

D'après Virginie Salanson, Autoroute *A45 entre Saint-Étienne et Lyon : cinq questions pour tout comprendre*, article consultable sur le site web de France Bleu Saint-Étienne Loire, 06 avril 2016

Document 2. L'autoroute A45 : un projet ambitieux

De Saint-Étienne à Lyon, l'A45 comporterait **quinze ouvrages d'art** : 11 viaducs et 4 tunnels. Ces derniers se situeraient sous la commune de **La Tour-en-Jarez** (1 km), puis sur la commune de **Saint-Chamond**, entre les lieux-dits Farnière et Lavoué (500 m). Le troisième tunnel serait le plus long avec 1,5 km sous la commune de **Cellieu**. Le quatrième tunnel de 500 m sera percé **dans le Rhône**, juste avant de rejoindre l'actuelle A450.
Sur le tracé, **plusieurs points noirs sont ciblés**. Tout d'abord la commune de La Talaudière traversée par l'A45 dans un secteur très urbanisé, entre notamment une zone industrielle et des lotissements. On parle de construire dans ces zones un mur anti-bruit de 2 km de long et de 5 mètres de haut. Vient ensuite le passage dans les **Coteaux-du-Jarez**, ce qui supprimerait plusieurs vergers. Et l'autoroute arrive ensuite à **Saint-Martin-la-Plaine** et passe à 500 mètres du célèbre zoo de cette commune. Puis l'A45 débouche dans le Rhône pour venir se raccorder sur l'autoroute A450 à **Brignais** qui rejoint l'A7 à Pierre Bénite.



Virginie Salanson, Autoroute *A45 entre Saint-Étienne et Lyon : cinq questions pour tout comprendre*, article consultable sur le site web de *France Bleu Saint-Étienne Loire*, 06 avril 2016

Document 3. Un financement public et privé

A en croire les études commandées par Laurent Wauquiez (président de la région Auvergne-Rhône-Alpes) la rénovation de l'A47 coûterait un milliard d'euros contre 1,2 milliard pour la construction de l'A45. Mais surtout elle prendrait plus de temps. La mise en service de l'A47 n'interviendrait « pas avant 2031-35, contre 2020 pour l'A45 », selon le président de la région, parlant de « contraintes quasi insurmontables ».
L'état a validé sa participation : 395 millions d'euros. Le département de la Loire et Saint-Etienne métropole ont toutes deux accepté de débourser 131 millions d'euros. Laurent Wauquiez s'est lui aussi engagé à mettre 140 millions d'euros sur la table.
Cela représenterait presque 800 millions d'euros d'argent public. Le reste serait à la charge de Vinci, le concessionnaire. A ce jour, les collectivités du Rhône ne participent pas au financement.

Caroline Girardon, *Lyon: Tout comprendre de l'autoroute A45 en quatre questions*, *20 minutes*, 5 juillet 2016

Document 4. Une vaste compagne d'affichage pour dénoncer l'A45 financée par le collectif de sauvegarde des coteaux du Jarez - décembre 2016

document 5. Une manifestation d'opposants au projet d'autoroute A45 devant le siège du conseil régional - le 15 décembre 2016

Document 6. Interview de André Mounier, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Saint-Étienne Montbrison, invité de France Bleu Matin, le 11 mars 2016

Document 7. Interview de Pascal Garrido, le maire de la Talaudière, invité de France Bleu Matin, le 08 décembre 2014

Exercice 1. Le projet et ses acteurs (documents 1 à 3)

1. Faites une présentation du projet (type d'infrastructure réalisé, tracé, distance)
2. Pourquoi envisage-t-on aujourd'hui de réaliser ce projet ?
3. Quels sont les acteurs publics et privés engagés pour réaliser ce projet ? Qui finance ce projet ?

Exercice 2. Les enjeux du projet (documents 4 à 7)

1. Qui sont les opposants du projet ? Identifiez et classez leurs arguments
2. Qui sont les partisans du projet ? Identifiez et classez les arguments ?
3. Quels sont les moyens utilisés par les différents acteurs du débat démocratique pour faire connaître leurs idées ?

Bilan : à partir du travail réalisé, vous réaliserez une prestation orale où vous présenterez le projet d'autoroute A45 ainsi que les arguments des partisans et des opposants au projet.