

**DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT
AUVERGNE – RHONE- ALPES**

RN88 – Complément du demi-échangeur de la Varizelle à Saint-Chamond

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE :

- A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DES TRAVAUX DE COMPLEMENT DU DEMI ECHANGEUR DE LA VARIZELLE
 - A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-CHAMOND
- AU CLASSEMENT DES VOIES DANS LA CATEGORIE ROUTE EXPRESS

PIECE G

BILAN DE LA CONCERTATION

Décembre 2020



BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

**COMPLÉMENT DU DEMI-ÉCHANGEUR
DE LA VARIZELLE
DE LA RN88 À SAINT-CHAMOND**
SEPTEMBRE 2019



**SAINT-
CHAMOND**

**SAINT-ETIENNE
métropole**

Loire
LE DÉPARTEMENT

PRÉAMBULE

La concertation publique relative au projet de complément du demi-échangeur de la Varizelle, situé sur la route nationale (RN) 88, dans la commune de Saint-Chamond, s'est déroulée du 5 février au 5 mars 2019.

Organisée par l'État, représenté par le préfet de la Loire et assisté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, elle a été menée en référence à l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme et a permis à toutes les personnes intéressées par le sujet de s'informer et de donner leur avis sur le projet soumis à la concertation, notamment sur les trois variantes étudiées dans le cadre des études préliminaires.

Ce document constitue le bilan de cette concertation.

SOMMAIRE

- ① **LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION** p.1
 - LES OBJECTIFS DU PROJET
 - LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION
 - LE FINANCEMENT DU PROJET
 - LES ACTEURS
 - L'HISTORIQUE ET LE DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION
- ② **LE DISPOSITIF DE CONCERTATION** p.7
 - LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION
 - L'ANNONCE DE LA CONCERTATION
 - LES OUTILS ET SUPPORTS
- ③ **LE BILAN DE LA CONCERTATION** p.13
 - LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES
 - LE BILAN QUANTITATIF
 - LE BILAN QUALITATIF
- ④ **LA PROPOSITION DU MAÎTRE D'OUVRAGE** p.37
- ⑤ **LES ÉTAPES À VENIR** p.39
- ⑥ **LES ANNEXES** p.41
 - L'APPROFONDISSEMENT DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE
 - L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL
 - LE COMMUNIQUÉ DE PRESSE

① LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

LES OBJECTIFS DU PROJET

La commune de Saint-Chamond, située au cœur des vallées du Gier, est desservie par l'A47, la RN88 et la ligne ferroviaire Lyon – Saint-Étienne. Elle est à seulement 40 minutes du sud de l'agglomération lyonnaise et à 20 minutes de Saint-Étienne. Elle accueille plus de 700 entreprises qui se développent autour d'activités variées, parmi lesquelles le textile, la métallurgie, la plasturgie, l'électrochimie, l'industrie agroalimentaire...

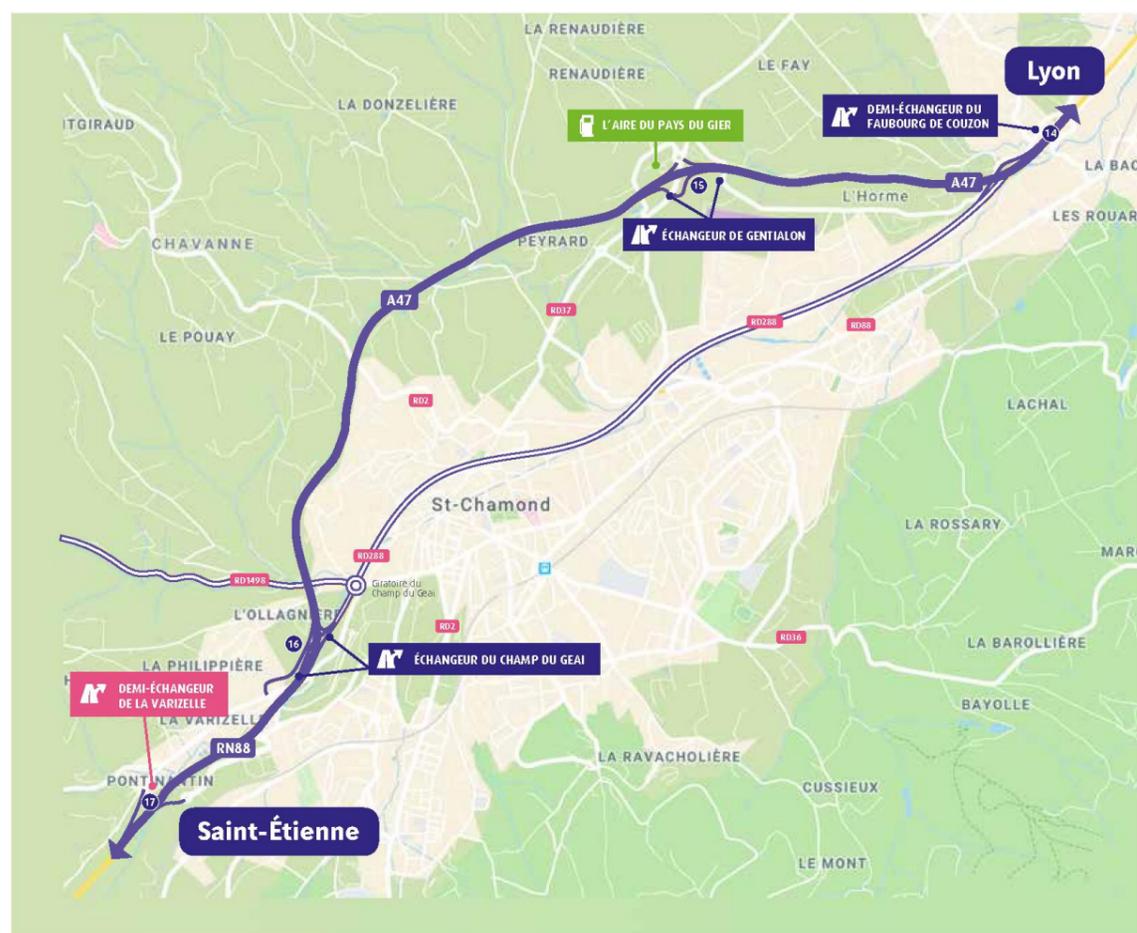
Au fil des années, l'essor des zones d'activités situées à l'ouest de la commune va contribuer à accroître la densité du trafic routier, en particulier sur le secteur de la Varizelle. L'augmentation du trafic sur le réseau secondaire est évalué à 25% en moyenne, impliquant une accentuation des congestions sur les voies d'accès aux zones d'activités économiques et une augmentation des nuisances pour les riverains.

Face à ce constat, les collectivités locales et l'État ont décidé d'étudier le complément du demi-échangeur de la Varizelle.

Le projet poursuit ainsi deux objectifs principaux :

- **améliorer la desserte du territoire** et en particulier des zones d'activités économiques : il s'agit de réorganiser les circulations en créant un accès plus direct aux zones d'activités, notamment pour les usagers en provenance de Lyon et de la vallée du Gier.
- **améliorer le cadre de vie des riverains** en délestant le réseau secondaire d'une partie du trafic. En effet, pour accéder aujourd'hui aux zones d'activités, les automobilistes sur la RN88 empruntent l'échangeur du Champ du Geai (n°16) ou le demi-échangeur de la Varizelle (n°17) puis le réseau local, notamment la rue Jean Rivaud et la route de la Varizelle qui traversent le quartier du même nom.

Les études conduites montrent qu'à l'horizon 2023, sans aménagement dans ce secteur, l'augmentation du trafic sur la route de la Varizelle serait de l'ordre de 37%, aggravant les nuisances pour les riverains du quartier de la Varizelle. Le projet vise à éviter cette dégradation du cadre de vie.



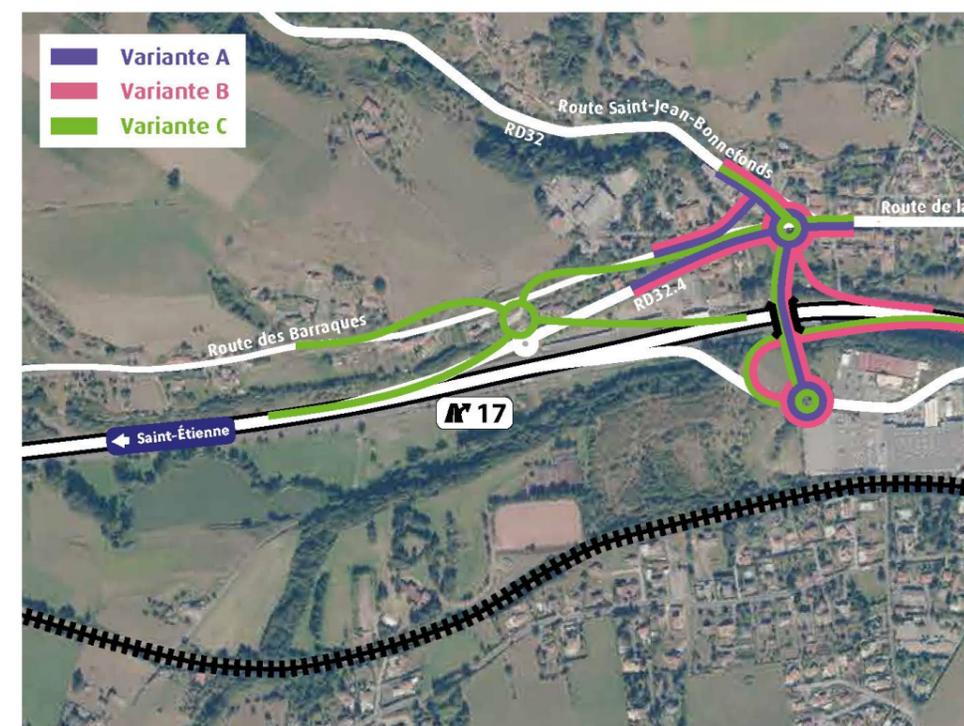
Carte présentant les échangeurs actuels d'accès à Saint-Chamond.

LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

Préalablement à la concertation publique, deux types d'études ont été menées :

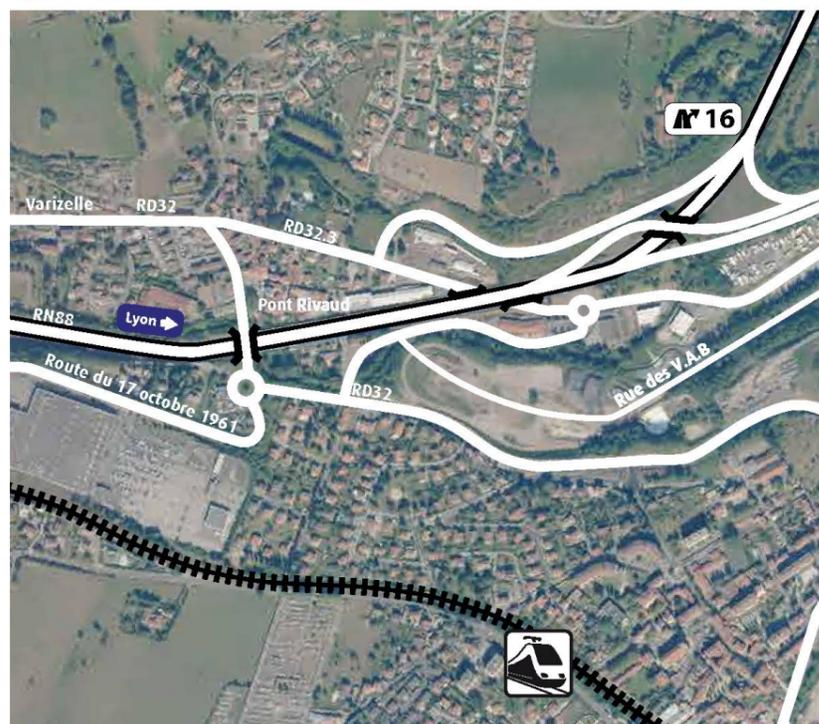
- **un état des lieux initial** dont l'objectif a permis de connaître l'environnement du projet afin de considérer toutes les caractéristiques et particularités du site,
- **la définition des solutions techniques envisageables** compte-tenu de l'état des lieux initial, des objectifs recherchés et des normes applicables en matière de conception routière.

Ces études ont permis aux collectivités partenaires du projet et à l'État de retenir 3 variantes qui ont été soumises à la concertation publique.



Les 3 variantes soumises à la concertation.

- La **variante A** consiste à réaliser un nouveau barreau de franchissement de la RN88 à partir du giratoire existant de la Varizelle au sud. Au nord, le barreau est raccordé à la RD32, la RD32.4 et la route des Barraques par un giratoire à créer.
- La **variante B** consiste à créer, en plus du barreau de franchissement et du giratoire au nord prévus dans la variante A, deux bretelles orientées vers Lyon.
- La **variante C** se compose du même barreau de franchissement de la RN88 et de la même bretelle d'entrée en direction de Lyon que pour la variante B. En revanche, la bretelle de sortie de la RN88 en venant de Lyon est décalée au sud et raccordée à la route des Barraques par un nouveau giratoire.



LE FINANCEMENT DU PROJET

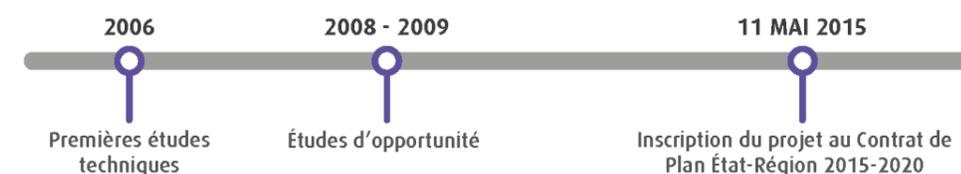
Le projet de complément du demi-échangeur de la Varizelle a été inscrit au Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020, pour un coût prévisionnel de 17 M€ maximum, dont 8,5 M€ (50%) à la charge de l'État et 6 M€ (35%) financés par Saint-Étienne Métropole et 2,5 M€ (15%) financés par le Conseil départemental de la Loire.

LES ACTEURS

L'ÉTAT, REPRÉSENTÉ PAR LE PRÉFET DE LA LOIRE

L'État assure la maîtrise d'ouvrage du projet. Il est représenté par le préfet de la Loire, assisté par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. À la mise en service du complément du demi-échangeur, la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est et Saint-Étienne Métropole en assureront l'entretien et l'exploitation. La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a mandaté le bureau d'études INGEROP pour les phases d'études et de concertation jusqu'à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet.

L'HISTORIQUE ET LE DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

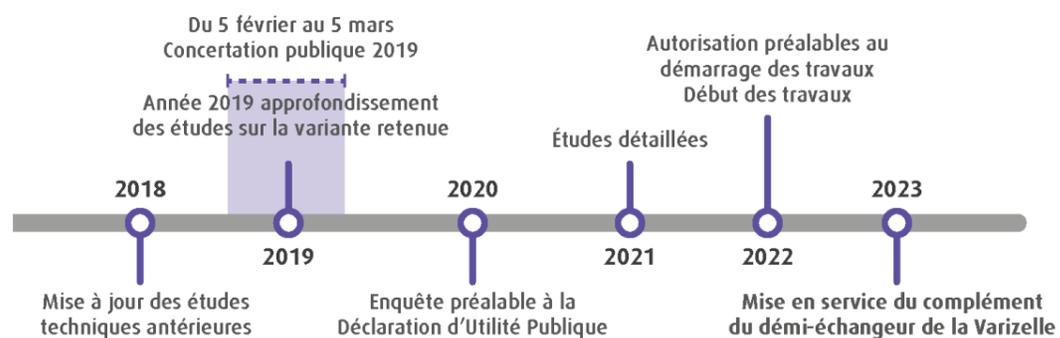


LES COLLECTIVITÉS PARTENAIRES

Saint-Étienne Métropole et le Conseil départemental de la Loire cofinancent le projet. Ils sont, avec la commune de Saint-Chamond, étroitement associés afin de concevoir un projet cohérent avec les politiques engagées par chacun pour développer le territoire.

LES PARTIES PRENANTES

Les parties prenantes représentent toutes les personnes physiques ou morales concernées par le projet de complément du demi-échangeur de la Varizelle : les habitants et les associations de riverains, les élus, les acteurs économiques (entreprises, commerçants, chambres consulaires...), les associations environnementales, les usagers de la RN88...



② LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation publique a été menée par l'État, représenté par le préfet de la Loire et assisté par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes, en partenariat avec les collectivités territoriales qui cofinancent le projet, à savoir Saint-Étienne Métropole et le Département de la Loire, ainsi qu'avec la commune de Saint-Chamond. Elle s'est déroulée durant 1 mois, entre le mardi 5 février et le mardi 5 mars 2019.

Prévue par l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, elle a permis :

- de donner les informations relatives au projet, nécessaires à la compréhension du public,
- d'écouter, d'échanger et de recueillir l'avis de chacun sur le projet.

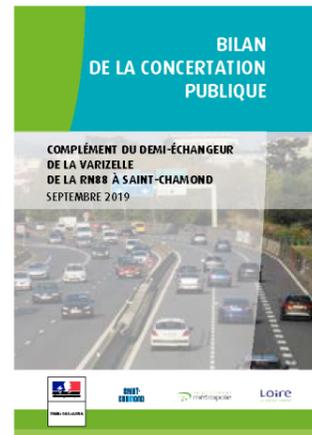
L'ANNONCE DE LA CONCERTATION

La concertation a été annoncée par différents moyens :

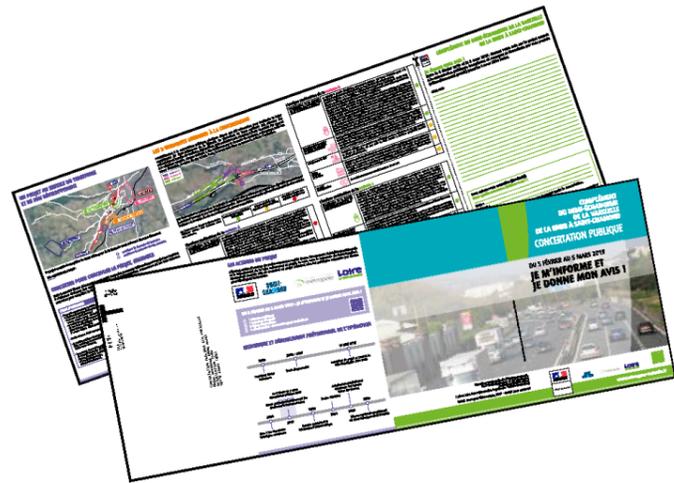
- **Un arrêté fixant les objectifs et les modalités** de la concertation publique (annexe 2) a été signé par le préfet de la Loire le 4 février 2019. Il a été transmis aux cofinanciers du projet pour exécution, publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Loire ainsi que sur le site Internet dédié au projet www.echangeur-varizelle.fr
- **Un communiqué de presse** (annexe 3) a été transmis par la préfecture de la Loire à la presse locale, juste avant le démarrage de la concertation, fin janvier 2019.
- **Des affiches** ont été installées aux abords des lieux d'accueil de la concertation.
- **Les dépliants avec Lettre T** ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains.



Le communiqué de presse.



L'office.



Le dépliant.

Les informations sur la concertation ont été relayées sur les sites Internet de la préfecture de la Loire, de Saint-Étienne Métropole et de la mairie de Saint-Chamond.



Extraits des sites Internet.

LES OUTILS ET SUPPORTS

→ POUR INFORMER LE PUBLIC

Plusieurs outils ont permis d'assurer l'information du public :

- une exposition permanente était installée dans trois lieux publics : la mairie de Saint-Chamond, la maison des projets de Saint-Chamond, Saint-Étienne Métropole.

Elle comprenait :

- le dossier de concertation publique,
- un dépliant d'information avec Lettre T,
- un bloc d'expression des avis,
- une urne pour recueillir les contributions,
- trois panneaux d'information.

- 2 moments d'échanges avec le public ont été organisés :

- 1 réunion publique, le mercredi 13 février à 18h30, salle Condorcet,
- 1 moment d'accueil du public, le samedi 23 février de 9h à 12h30, à la Maison des projets à Saint-Chamond.

- Le site Internet dédié www.echangeur-varizelle.fr a permis aux internautes d'obtenir des informations sur le projet, d'accéder au dossier de la concertation ainsi qu'à tous les documents de la concertation dans leur intégralité.



Les expositions permanentes.

→ POUR RECUEILLIR LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

Les personnes souhaitant s'exprimer et donner leur avis ont disposé de plusieurs moyens :

- le site Internet www.echangeur-varizelle.fr via la rubrique « Je donne mon avis »,
- la Lettre T « Je donne mon avis », à remplir et à insérer dans l'urne disponible sur les lieux d'accueil de la concertation, ou à envoyer par voie postale,
- par courriel : concertation@echangeur-varizelle.fr
- par courrier : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes – Service Mobilité, Aménagement, Paysages – Concertation publique échangeur de la Varizelle - 5, place Jules Ferry – 69453 LYON Cedex 6,
- Les 2 moments d'échanges avec le public (réunion publique du 13 février et moment d'accueil du public le 23 février).

COMPLÉMENT DU DEMI-ÉCHANGEUR DE LA VARIZELLE DE LA RN88 À SAINT-CHAMOND

Je donne mon avis !
Entre le 5 février 2019 et le 5 mars 2019, donnez votre avis sur le projet soumis à la concertation publique. Remplissez et renvoyez ce formulaire par voie postale (affranchissement gratuit) jusqu'au 5 mars 2019 inclus.

Mon avis

ECO T

CONCERTATION PUBLIQUE ECH VARIZELLE
DREAL AUVERGNE RHONE ALPES
AUTORISATION 76704
69479 GENAY CEDEX

Pour mieux vous connaître (facultatif)
Dans quelle commune habitez-vous ? :

Nom :
Prénom :
Adresse mail :
☐ Je souhaite recevoir des informations sur le projet après la concertation.

Les informations recueillies sont destinées à la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre de sa concertation publique relative au complément de demi-échangeur de la RN88 à Saint-Chamond (autorisation) à la fois autorisation et dossier de la concertation publique. Elles sont destinées à servir de base à l'élaboration des documents de concertation publique. Elles sont destinées à servir de base à l'élaboration des documents de concertation publique. Elles sont destinées à servir de base à l'élaboration des documents de concertation publique. Elles sont destinées à servir de base à l'élaboration des documents de concertation publique.

La lettre T « Je donne mon avis ».



La réunion publique du mercredi 13 février 2019 a réuni plus de 40 participants.



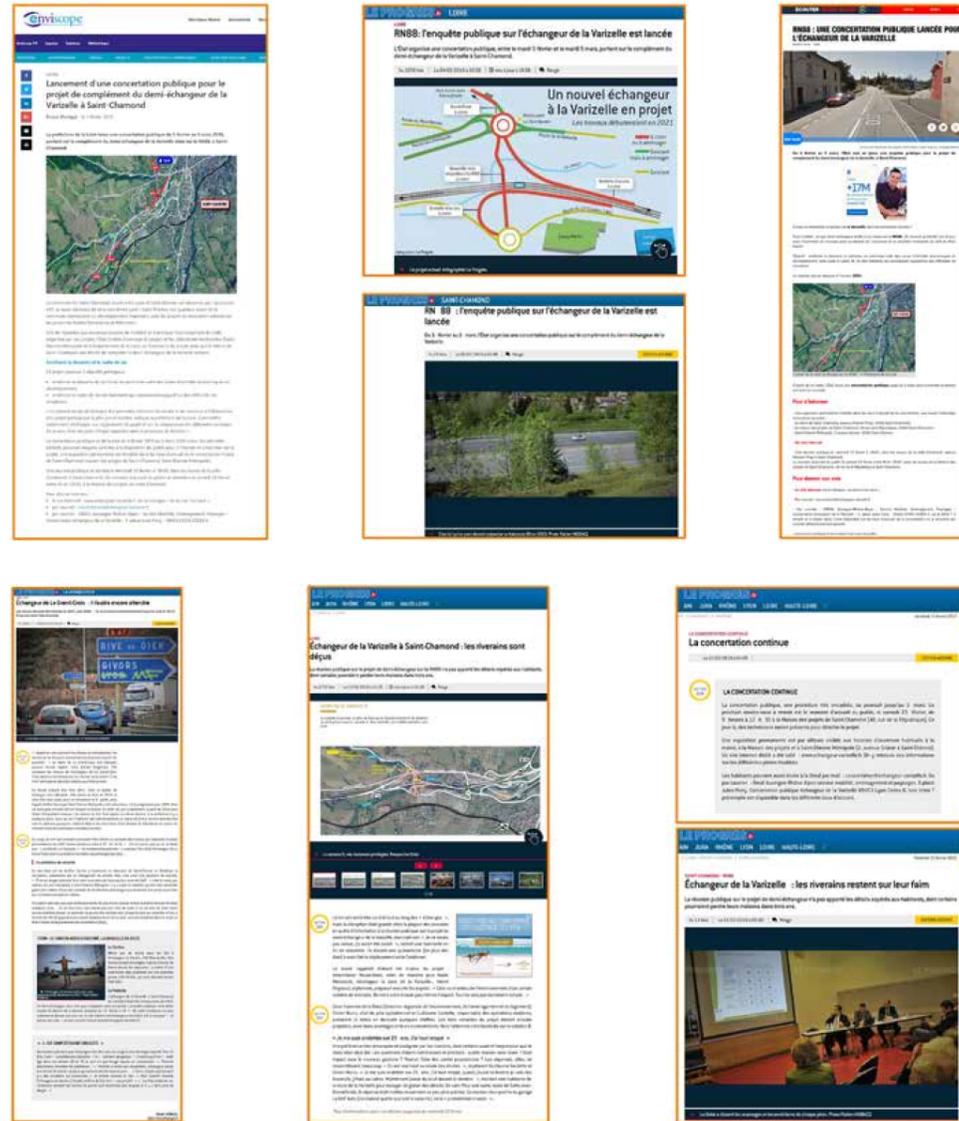
Le moment d'accueil du public du samedi 23 février 2019 a réuni 17 participants.

③ LE BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

LES RETOMBÉES MÉDIATIQUES

6 articles sont parus dans la presse locale (papier et/ou web) :

- **1^{er} février - Enviscope** « Lancement d'une concertation publique pour le projet de complément du demi-échangeur de la Varizelle à Saint-Chamond. »
- **4 et 5 février - Le Progrès** « RN88 : l'enquête publique sur l'échangeur de la Varizelle est lancée. »
- **5 février - Radio Scoop** « RN88 : une concertation publique lancée pour l'échangeur de la Varizelle. »
- **7 février - Le Progrès** « Loire - Échangeur de La Grand Croix sur l'A47 : il faudra encore attendre, Encart sur le projet de la Varizelle. »
- **14 février - Le Progrès** « Échangeur de la Varizelle à Saint-Chamond : les riverains sont déçus. »
- **15 février - Le Progrès** « La concertation continue Saint Chamond - Échangeur de la Varizelle : les riverains restent sur leur faim. »



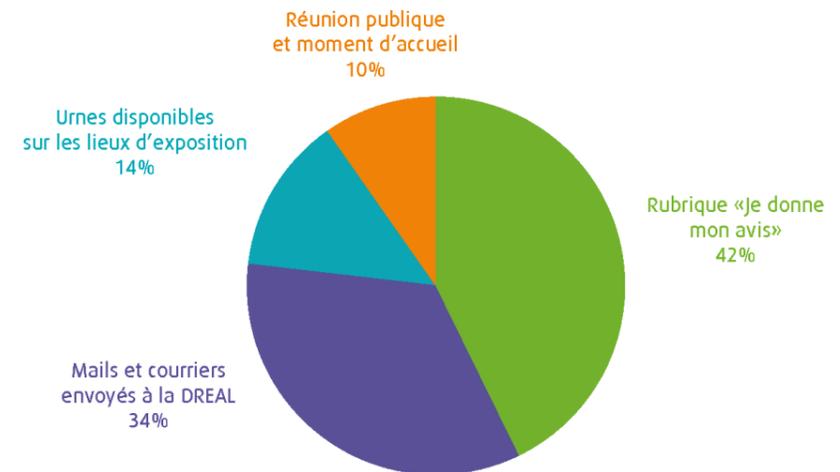
Extraits des articles parus dans la presse locale.

LE BILAN QUANTITATIF

→ LA PARTICIPATION

Au total, 82 contributeurs se sont exprimés en transmettant leur contribution à la DREAL via :

- La rubrique « Je donne mon avis » du site Internet www.echangeur-varizelle.fr – 35 contributions.
- Les mails et courriers envoyés directement à la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes – 28 contributions.
- Les urnes disponibles sur les lieux d'exposition – 11 contributions.
- La réunion publique et le moment d'accueil du public – 8 contributions.



La répartition des modes d'expression du public.

Sur les 82 contributeurs :

- 61 sont des riverains et/ou usagers, dont 6 membres d'entreprises,
- 8 autres contributeurs habitent entre Saint-Étienne et Lyon,
- 5 sont des membres appartenant à 3 associations (Ocivélo, AF3V, groupe archéologique Forez-Jarez),
- 8 contributeurs n'appartiennent pas aux catégories précédentes.

Remarques

- Certaines contributions reçues via le site Internet ont été doublées par un courrier. Elles sont comptabilisées comme une seule contribution et incluses dans le nombre de contributions reçues via mails et courriers.
- Sur les 82 participants qui ont transmis leur contribution, 52 personnes ont choisi de recevoir des informations sur le projet après la concertation.

La fréquentation du site www.echangeur-varizelle.fr durant la concertation :

STATISTIQUES DE CONSULTATION DU 5 FÉVRIER AU 5 MARS 2019	
RUBRIQUE OU ARTICLE CONCERNÉ	VUES UNIQUES
RN88 – Complément du demi-échangeur de la Varizelle	366
Complément du demi-échangeur de la Varizelle : concertation publique du 5 février au 5 mars 2019	256
Présentation du projet	180
Je donne mon avis	45

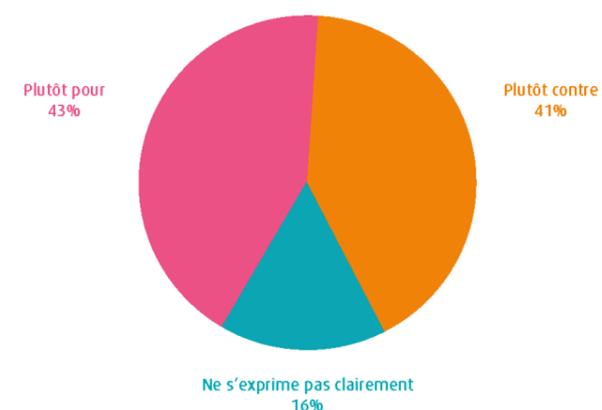
*Vues uniques : nombre de visites incluant la page.
Si une page a été vue plusieurs fois durant la visite, elle n'est comptée qu'une seule fois.*

Durant cette période, le dossier de concertation a été téléchargé 124 fois et la plaquette d'information 22 fois.

→ L'EXPRESSION DU PUBLIC SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Durant la concertation, le public s'est exprimé sur l'opportunité du projet :

- 43 % des contributeurs, soit 35 personnes, s'expriment **plutôt pour** le projet,
- 41 % des contributeurs, soit 34 personnes, s'expriment **plutôt contre**,
- 16 % des contributeurs, soit 13 personnes, ne s'expriment **pas clairement pour ou contre** l'opportunité du projet et demandent des précisions ou des aménagements complémentaires.

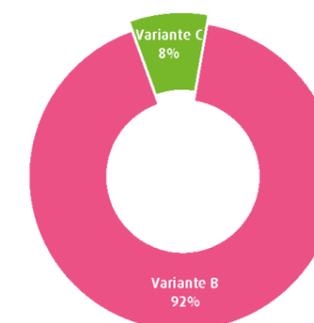


L'expression du public sur l'opportunité du projet.

→ L'EXPRESSION DU PUBLIC SUR LES VARIANTES

Sur les 35 personnes qui se sont exprimées en faveur de la création du complément du demi-échangeur de la Varizelle, 24 ont affiché leur préférence pour l'une des trois variantes :

- 92 % des contributeurs, soit 22 personnes, s'expriment pour la **variante B**,
- 8 % des contributeurs, soit 2 personnes, pour la **variante C**,
- Aucun contributeur ne s'exprime pour la variante A.



L'expression du public sur les variantes.

LE BILAN QUALITATIF

→ CONTRIBUTIONS PLUTÔT « POUR » LE PROJET

La plupart des 35 contributeurs s'expriment plutôt « pour » le projet partagent les objectifs de la création du complément du demi-échangeur de la Varizelle et indiquent que le projet :

- va contribuer à améliorer les conditions de déplacement et de sécurité dans le secteur de la Varizelle,
- va faciliter les liaisons directes dans Saint-Chamond et simplifier l'accès en direction de Saint-Étienne,
- est indispensable dans ce secteur et indissociable des autres projets prévus (comme la future salle de sport, par exemple) pour le développement économique local.

Plusieurs personnes favorables au projet demandent des précisions, notamment sur les tracés (dimension du rond-point sur la route de la Varizelle) et sur les aménagements qui pourraient accompagner l'opération (trottoirs, pistes cyclables, voies réservées au transport en commun).

→ CONTRIBUTIONS PLUTÔT « CONTRE » LE PROJET

Les 34 personnes qui s'expriment plutôt « contre » le projet indiquent :

- que le projet n'est pas vraiment nécessaire du fait de l'emplacement proche de la sortie existante de l'échangeur du Champ de Geai : la future sortie ferait doublon ;
- qu'il existe un risque de générer du bruit supplémentaire pour les riverains et demandent la mise en place de dispositifs anti-bruit ;
- que la route de Saint-Jean-Bonnefonds est accidentogène et que la création d'un carrefour sur celle-ci les inquiète surtout si le projet conduisait à augmenter le trafic ;
- que le projet est démesuré et trop coûteux par rapport à la situation économique locale.

→ CONTRIBUTIONS DES PERSONNES QUI NE S'EXPRIMENT PAS CLAIREMENT POUR OU CONTRE LE PROJET

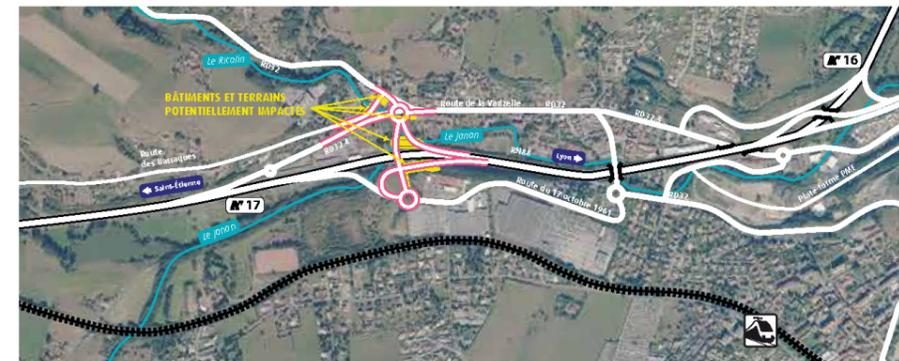
13 personnes ne s'expriment pas clairement pour ou contre le projet :

- certaines d'entre elles demandent des précisions sur le tracé et le dimensionnement du projet (plan plus précis) ;
- d'autres souhaitent une prise de contact avec les riverains dont le terrain serait potentiellement impacté; une personne se dit prête à partir et demande des informations sur les conditions financières ;
- certaines personnes proposent des aménagements complémentaires : installation de dispositifs anti-bruit adaptés au projet, d'un système de recueillement des eaux usées collectif, des aménagements de voies cyclables...

→ CHOIX EXPRIMÉS EN FAVEUR DES VARIANTES

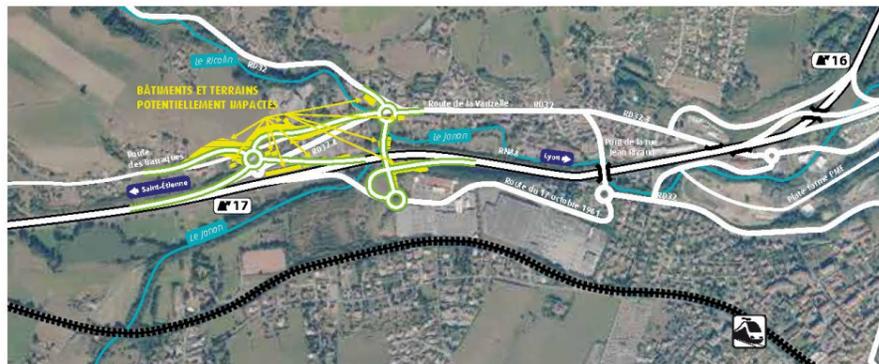
24 contributeurs sur les 35 qui se sont exprimés en faveur du projet ont affiché leur préférence pour l'une des trois variantes proposées.

- Les 22 contributeurs qui se positionnent en faveur de la variante B justifient leur préférence par les arguments suivants :
 - la variante B est la plus adaptée ;
 - elle est la plus à même de délester le trafic de la route de la Varizelle vers celle du 17 octobre 1961 qui ne comporte que des bâtiments commerciaux.
 Certains précisent que cette variante B doit cependant être accompagnée par des aménagements permettant d'améliorer le cadre de vie des riverains (dispositifs anti-bruit, requalification de la route de la Varizelle) et de favoriser le déplacement des modes doux (piétons, cyclistes).



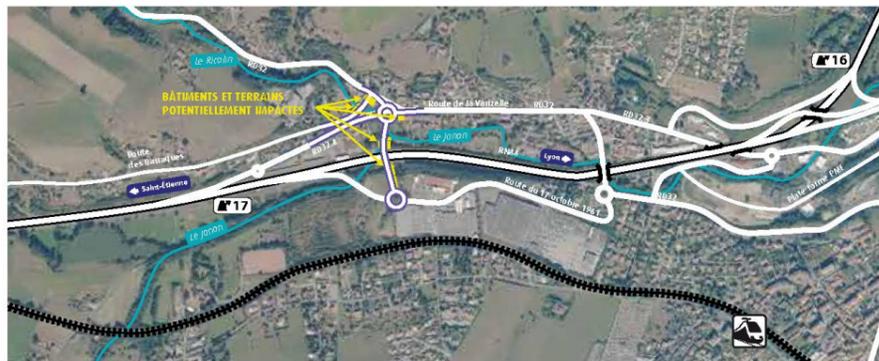
Variante B.

- **Sur les 2 contributeurs qui se positionnent en faveur de la variante C**, l'une ne justifie pas sa préférence. Le 2e contributeur indique que la variante C est :
 - la plus adaptée aux objectifs à atteindre ;
 - celle qui permettra de mieux délester le trafic en cas d'affluence sur l'échangeur ;
 - la plus à même d'ouvrir des perspectives d'évolution en matière d'urbanisme et de desserte locale, même si le coût est plus élevé que celui des 2 autres variantes.



Variante C.

- **Aucun contributeur ne s'est positionné pour la variante A.** Les rares commentaires formulés sur cette solution indiquent qu'elle n'apporterait aucun bénéfice.



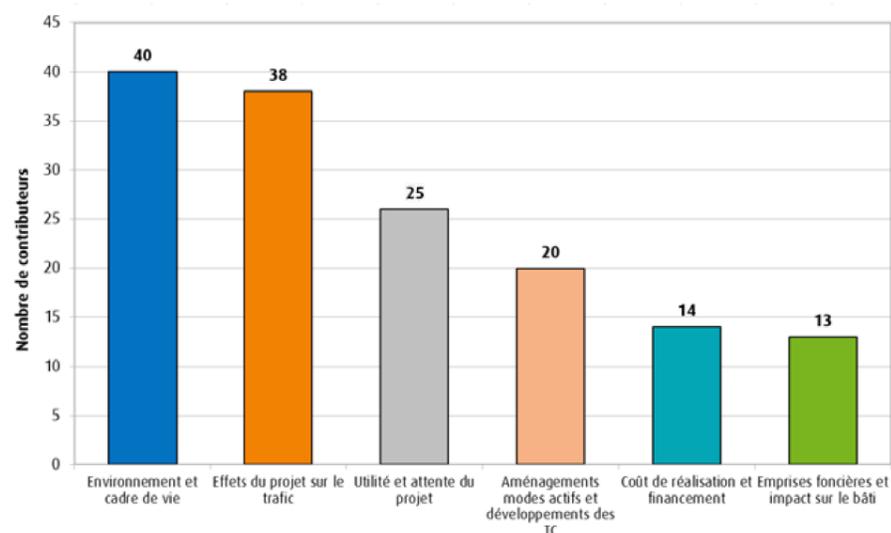
Variante A.

→ LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS

En complément de leur positionnement sur le projet et les variantes présentées, les 82 contributeurs se sont exprimés et ont posé des questions sur différents sujets qui peuvent être regroupés en six thèmes distincts.

Remarque : les contributeurs ont pu s'exprimer sur plusieurs thèmes.

- **Thème 1 :** l'environnement et le cadre de vie – 40 contributeurs. Certains contributeurs ont abordé des sujets environnementaux précis permettant de faire émerger les trois sous-thèmes suivants :
 - **Sous-thème 1-a :** le bruit, cité par 24 contributeurs
 - **Sous-thème 1-b :** la qualité de l'air, citée par 11 contributeurs
 - **Sous-thème 1-c :** le paysage, cité par 10 contributeurs
- **Thème 2 :** les effets du projet sur le trafic – 38 contributeurs. L'analyse de ces contributions fait également apparaître trois sous-thèmes distincts :
 - **Sous-thème 2-a :** la fluidité et l'importance du trafic, citée par 29 contributeurs
 - **Sous-thème 2-b :** la sécurité, citée par 16 contributeurs
 - **Sous-thème 2-c :** le gain de temps et l'accès facilité, cité par 6 contributeurs
- **Thème 3 :** l'utilité et l'attente du projet – 25 contributeurs
- **Thème 4 :** les aménagements de modes actifs et le développement des transports en commun – 20 contributeurs
- **Thème 5 :** le coût de réalisation du projet et son financement – 14 contributeurs
- **Thème 6 :** les emprises foncières et l'impact sur le bâti – 13 contributeurs



Les thèmes abordés par les contributeurs.

→ LES PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

Certains contributeurs ont profité de la concertation publique pour proposer des adaptations du projet ou d'autres solutions qui peuvent être regroupées en 4 catégories :

- 1 - Des variantes alternatives.
- 2 - Des adaptations du projet localement.
- 3 - Des propositions d'aménagements complémentaires.
- 4 - La réalisation d'autres projets.

→ LES RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE, PAR THÈME



Thème 1 : l'environnement et le cadre de vie (Évoqué par 40 contributeurs)

- **25 contributeurs sont plutôt contre le projet** et soulignent :
 - la nécessité de préserver le cadre de vie des riverains ;
 - leur préférence pour une solution qui permettrait de mieux protéger l'environnement, avec la nécessité de prendre en compte la faune et la flore, la biodiversité et le réchauffement climatique ;
 - leur crainte de voir le trafic, déjà important, augmenter et entraîner des conséquences en termes de nuisances (bruit, pollution, destruction du paysage pour l'essentiel).
- **10 contributeurs sont plutôt favorables au projet.** Ils estiment que le nouvel échangeur permettra de délester le trafic important de la route de la Varizelle et aura pour conséquence la diminution des nuisances qui l'accompagnent comme le bruit et la pollution. Certains se prononcent également pour une meilleure prise en compte du cadre de vie des riverains.
- **5 contributeurs ne s'expriment pas clairement en faveur ou contre le projet.** Ils émettent des points de vigilance sur les nuisances (de manière générale) et la qualité de l'air.

Réponse du maître d'ouvrage

La préservation de l'environnement et du cadre de vie est l'une des préoccupations majeures du maître d'ouvrage. Après la concertation, l'approfondissement des études sur la variante retenue permettra d'évaluer plus précisément les impacts et d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire et compenser les incidences du projet sur l'environnement. Le résultat de ces études sera présenté dans la suite du processus de concertation, en particulier lors de l'enquête publique.

L'analyse de ces 40 contributions a fait émerger trois sous-thèmes environnementaux. En effet, certaines personnes ont abordé un ou plusieurs sujets précis qui ont été regroupés de la manière suivante :

Sous-thème 1-a : le bruit – 24 contributeurs

- **14 sont plutôt contre le projet** et font part de leurs inquiétudes à propos du volume sonore supplémentaire que l'aménagement engendrera.
- **10 sont plutôt pour le projet** et posent, la plupart du temps, la question de la protection des habitations les plus exposées au bruit par un dispositif anti-bruit (brise-vue, portail, isolation phonique, mur végétal, rehausse du talus existant, mur anti-bruit). Ils pensent que ce projet déléstera le trafic de la route de la Varizelle, zone dans laquelle les habitants sont déjà exposés quotidiennement au bruit, depuis tôt le matin jusque tard dans la nuit.

Réponse du maître d'ouvrage

L'État sera attentif à ne pas aggraver l'exposition des populations aux nuisances sonores, dans le respect de la réglementation applicable.

L'approfondissement des études comprend la réalisation d'une analyse spécifique dont l'objectif est d'évaluer finement les impacts acoustiques de la variante retenue. Cette étape permettra aussi de préciser les protections, de type isolation de façade, merlon ou mur anti-bruit, éventuellement nécessaires.

Sous-thème 1-b : la qualité de l'air – 11 contributeurs

- **8 personnes plutôt contre le projet** ainsi qu'1 personne qui ne se positionne pas clairement pour ou contre le projet expriment leur crainte quant à la dégradation supplémentaire de la qualité de l'air que pourrait engendrer ce nouvel échangeur. La pollution est, selon eux, déjà importante dans le secteur.
- **2 contributeurs plutôt pour le projet** pensent, que le nouvel échangeur, en déléstant le trafic, permettra de faire diminuer la pollution.

Réponse du maître d'ouvrage

L'approfondissement des études comprend une évaluation des impacts de la variante retenue sur la qualité de l'air. Les effets du projet, aussi bien positifs que négatifs seront précisément évalués et seront présentés dans la suite du processus de la concertation, en particulier lors de l'enquête publique.

Sous-thème 1-c : le paysage – 10 contributeurs

- **8 contributeurs plutôt contre le projet** demandent que les espaces de verdure actuels soient préservés, voire développés dans le secteur. Ils jugent l'impact de l'échangeur sur le paysage comme important avec notamment la perte de beaux arbres.
- **2 contributeurs plutôt pour le projet** attendent qu'un embellissement paysager (arbres, arbustes) accompagne le projet. Ils souhaitent, par ailleurs, un meilleur entretien de la végétation aux abords des propriétés du secteur.

Lorsque ce thème est évoqué, il est souvent question en parallèle d'une requalification des zones urbanisées avec la création d'aménagement pour les modes actifs et le développement de l'offre en transport en commun.

Réponse du maître d'ouvrage

L'approfondissement des études comprend la réalisation d'une analyse paysagère dont l'enjeu principal consistera à accompagner la création du projet par la mise en place de mesures visant à l'intégrer au territoire dans lequel il s'insère.

Par exemple, les plantations seront constituées d'essences végétales locales adaptées aux conditions climatiques du site.

Les résultats de cette étude seront présentés dans la suite du processus de concertation, en particulier lors de l'enquête publique.



Thème 2 : les effets du projet sur le trafic (Évoqué par 38 contributeurs)

- **21 contributeurs s'expriment plutôt en faveur du projet,**
- **17 plutôt contre.**

3 sous-thèmes ont émergé de ces 38 contributions :

Sous-thème 2-a : la fluidité du trafic – 29 contributeurs

- **16 contributeurs plutôt favorables au projet** estiment que cet échangeur résoudra les problèmes de circulation au quotidien, notamment sur la route de Saint-Jean-Bonnefonds, qui voit, selon eux, son trafic s'accroître régulièrement.
- **13 contributeurs plutôt contre le projet** s'inquiètent de la recrudescence de trafic que pourraient générer ces aménagements.

Réponse du maître d'ouvrage

Les nouvelles bretelles permettront aux automobilistes d'utiliser davantage la RN88, ce qui bénéficiera au réseau secondaire qui sera délesté. Les premières études de trafic montrent que, pour la variante B, environ 5 200 véhicules en moyenne traverseront, chaque jour ouvré, le faubourg de la Varizelle, contre 8 600 véhicules sans projet. La baisse du trafic et des nuisances associées par rapport à une situation sans projet sera donc significative en traversée du faubourg, d'environ 40 %.

Sous-thème 2-b : la sécurité – 16 contributeurs

- **11 contributeurs plutôt contre le projet** craignent que le projet vienne augmenter le trafic sur la route de Saint-Jean-Bonnefonds, route qu'ils estiment aujourd'hui accitogène.
- **5 contributeurs plutôt favorables au projet** soulèvent aussi le problème de la sécurité : les riverains du Pont Nantin et de la Varizelle signalent que plusieurs accidents ont déjà eu lieu sur la route de Saint-Jean-Bonnefonds très fréquentée. Ils formulent des propositions concrètes, comme « aménager le carrefour existant entre la RD32 et la route des Barraques en sortie du nouveau rond-point » ou encore, requalifier une portion de la route du Pont Nantin et de Saint-Jean-Bonnefonds en contre-allée que les riverains emprunteraient et couperaient sans crainte (sécurisation des accès aux habitations).

Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre de l'approfondissement des études une amélioration de la situation existante sera recherchée en proposant, en concertation avec les collectivités concernées, des aménagements pour, par exemple, réduire la vitesse des véhicules (dispositifs ralentisseurs) ou sécuriser les déplacements piétons (création de trottoirs).

Sous-thème 2-c : le gain de temps / l'accès facilité – 6 contributeurs

- **5 contributeurs plutôt pour le projet** considèrent que globalement le nouvel échangeur va permettre un meilleur accès aux zones d'activités, en évitant notamment la traversée de la Varizelle et le rond-point du champ du Geai. Pour une entreprise située à Métrotech, ce nouvel accès apparaît comme essentiel non seulement pour le gain de temps mais aussi pour le confort d'usage. Une entreprise se dit toutefois déçue par le gain de temps annoncé dans le dossier de concertation.
- **1 contributeur plutôt contre le projet** estime que ce dernier est inutile notamment au regard du gain de temps annoncé pour desservir Métrotech depuis Saint-Étienne. Pour lui, ce projet est inutile.

Réponse du maître d'ouvrage

Il faut considérer que sans projet et compte-tenu de l'accroissement du trafic lié au développement des zones d'activités, les temps de trajets seront de fait rallongés. Il s'agit donc d'anticiper les effets de l'augmentation prévisible du trafic sur les conditions de circulation. En termes de gain de temps, la variante B permettra par exemple, à la mise en service, de réduire le temps de parcours entre Lyon et Métrotech d'environ 1 minute dans le sens Lyon vers Métrotech et de l'ordre de 2 minutes dans le sens Métrotech vers Lyon et entre Saint-Étienne et Métrotech.

**Thème 3 : l'utilité et l'attente du projet**
(Évoqué par 25 contributeurs)

- **18 contributeurs sont plutôt défavorables au projet.** La plupart d'entre eux estiment que cette infrastructure est inutile, démesurée et inadaptée. Par ailleurs, le nouvel échangeur ne changera rien, selon eux, à la croissance économique locale.
- **7 contributeurs favorables au projet** soulignent, à l'inverse, le grand intérêt de cette future infrastructure en termes de préservation de bonnes conditions de vie. De plus, des contributeurs estiment que ce nouvel échangeur contribuera au développement des activités économiques du secteur.

Réponse du maître d'ouvrage

Comme évoqué dans le dossier de concertation, dans les années à venir, le développement économique et urbain des quartiers Ouest de Saint-Chamond va contribuer à accroître la densité du trafic de 25 % en moyenne sur le réseau secondaire dans le secteur de la Varizelle. Afin d'améliorer d'une part la desserte du territoire (notamment les zones d'activités économiques) et d'autre part le cadre de vie des riverains (en délestant le réseau secondaire), les collectivités locales et l'État estiment nécessaire la création du demi-échangeur de la Varizelle.

**Thème 4 : les aménagements pour les modes actifs / le développement des transports en commun (TC)**
(Évoqué par 20 contributeurs)

- **12 contributeurs sont plutôt contre le projet.** Ils demandent la création de trottoirs, la mise en place de ralentisseurs, la réalisation de pistes cyclables et piétonnes. Globalement, ils estiment que les mobilités actives autres que la voiture ne sont pas prises en compte.
- **4 contributeurs s'expriment plutôt en faveur du projet.** Parmi eux, 2 contributeurs aimeraient que la route de la Varizelle soit transformée en « voie verte », réservée aux riverains, aux transports en commun et aux vélos.
- **4 contributeurs ne s'expriment pas clairement pour ou contre le projet,** et considèrent que la prise en compte des modes de déplacement alternatifs à la voiture (vélo, marche à pied, transport en commun) est une priorité. Ils souhaitent la création d'aménagements cyclables et le développement de l'offre TC sur le secteur de la Varizelle.

Réponse du maître d'ouvrage

L'approfondissement des études précisera les aménagements opportuns à mettre en œuvre pour assurer les continuités piétonnes et cyclistes avec les aménagements déjà existants ou projetés, en cohérence avec les stratégies de mobilités portées par les collectivités locales.

**Thème 5 : le coût de réalisation du projet et son financement**
(Évoqué par 14 contributeurs)

- **10 contributeurs plutôt contre le projet** dénoncent le coût trop élevé des travaux par rapport à l'utilité réelle de cette infrastructure.
- **3 contributeurs plutôt en faveur du projet** estiment nécessaire de compléter l'échangeur actuel et soutiennent les variantes qui proposent la création des bretelles tournées vers Lyon (B ou C), même si le coût est plus élevé que la variante A.
- **1 contributeur qui ne s'exprime pas clairement pour ou contre le projet,** note le coût élevé de la variante B. Il propose d'intégrer aux travaux la réalisation d'un système de traitement des eaux collectif pour les riverains de la Varizelle.

Réponse du maître d'ouvrage

Les partenaires estiment que les gains du projet en matière d'amélioration du cadre de vie et de desserte du territoire justifient son coût pour le développement harmonieux de l'ouest de Saint-Chamond.



Thème 6 : les emprises foncières et l'impact sur le bâti (Évoqué par 13 contributeurs)

- **7 contributeurs se positionnent plutôt contre le projet.** Ils expriment une certaine inquiétude non seulement par rapport à l'emprise du projet sur leurs biens immobiliers et les servitudes cadastrales qui y sont associées, mais aussi sur la dévalorisation de ceux-ci si l'aménagement de l'échangeur est réalisé.

Une personne évoque la possibilité de vendre sa propriété et demande les modalités de rachat. Ces contributeurs demandent souvent des plans plus précis. De façon globale, les riverains souhaitent être reconnus comme interlocuteurs privilégiés, et demandent la tenue d'une réunion sur le terrain.

- **3 contributeurs plutôt favorables à la création du demi-échangeur,** s'interrogent sur les emprises foncières du projet et son impact sur les propriétés situées aux abords. Ils évoquent la problématique du stationnement et font part de leurs inquiétudes concernant la diminution du parking des salariés du restaurant le Pont Nantin qui pourrait être impacté.

- **3 contributeurs qui ne s'expriment pas clairement pour ou contre le projet,** demandent la possibilité de consulter des plans plus précis pour mieux appréhender les impacts du projet.

Réponse du maître d'ouvrage

L'approfondissement des études permettra de préciser le périmètre des emprises foncières et les propriétaires concernés seront contactés. Les accès aux parcelles seront rétablis et maintenus durant les travaux.

→ LES PROPOSITIONS DES CONTRIBUTEURS

Les contributeurs ont pu profiter de la concertation publique pour proposer des adaptations ou solutions qui peuvent se regrouper en 4 catégories :

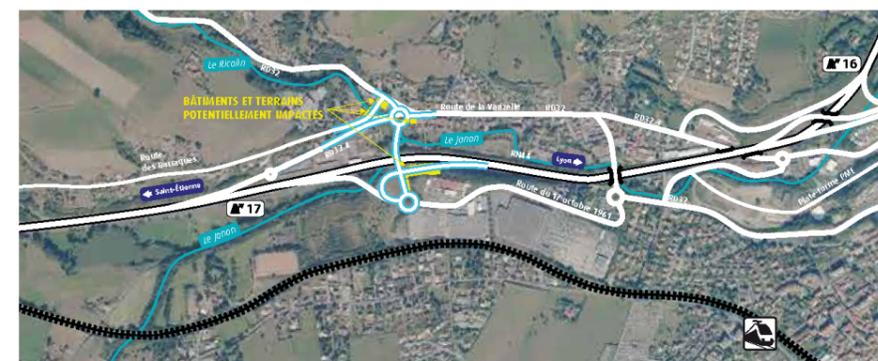
- 1 - Des variantes alternatives.
- 2 - Des adaptations du projet localement.
- 3 - Des propositions d'aménagements complémentaires.
- 4 - La réalisation d'autres projets.

1 - Des variantes alternatives

Toutes ont fait l'objet d'analyses détaillées présentées en annexe 1 et portées à la connaissance des riverains. L'annexe comprend une analyse multicritère prenant en compte 6 variantes (les 3 soumises à la concertation et les 3 étudiées après la concertation).

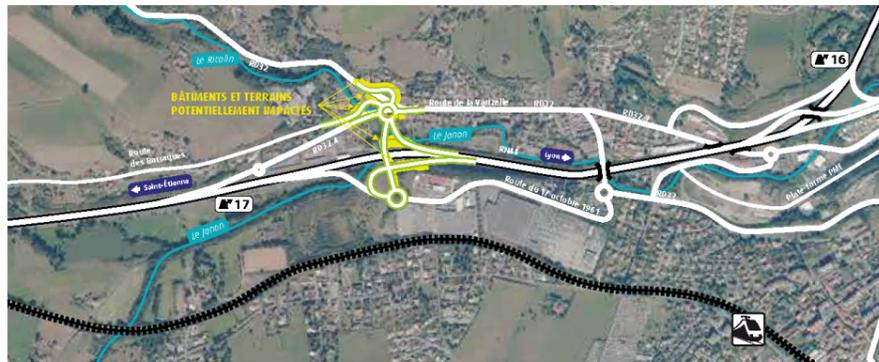
- Variante D « La suppression de la bretelle depuis Lyon + diminution de la taille du rond-point ».

La suppression de la bretelle de sortie depuis Lyon dégraderait l'accessibilité à l'ouest de Saint-Chamond et notamment à Métrotech. Cette variante ne permettrait pas de gain en temps de parcours entre Lyon et Métrotech. Elle conduirait à maintenir une partie du trafic sur la route de la Varizelle. L'amélioration du cadre de vie des riverains serait donc faible. Cette solution aurait un impact sensiblement équivalent sur le bâti et les parcelles adjacentes. Elle présenterait néanmoins l'avantage d'avoir un impact moindre sur le milieu naturel et l'eau. Cette alternative présenterait un coût important, proche de la variante B. Ainsi, au regard des objectifs assignés au projet, la variante B présente, en comparaison avec la variante D, un meilleur bilan global.



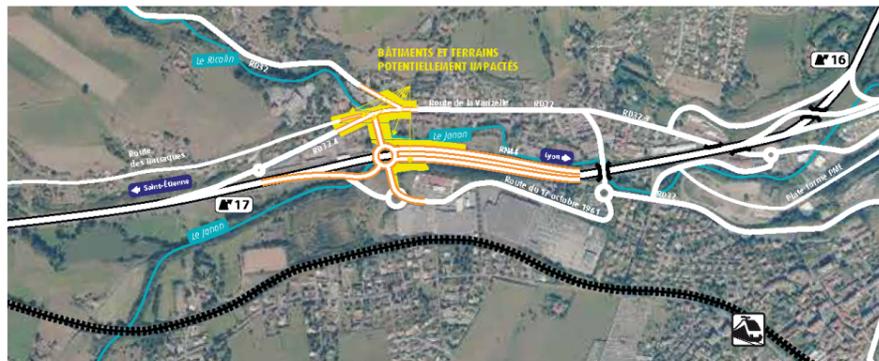
• Variante E « Liaison de la route des Barraques avec le rond-point ».

La liaison de la route des Barraques directement sur le rond-point conduirait à l'aménagement d'un carrefour giratoire à 6 branches, de plus grande dimension. Cette variante présenterait les mêmes avantages, en termes de fonctionnalité, que la variante B : une amélioration de l'accessibilité des quartiers ouest et une diminution de la circulation sur la route de la Varizelle. Cette variante aurait un impact similaire sur les bâtiments mais plus fort sur les parcelles privées. L'impact sur le Ricolin serait également plus important. Cette variante aurait un coût sensiblement plus élevé que la variante B.



• Variante F « Création d'un giratoire à double pont au-dessus de la RN88 ».

La création d'un carrefour giratoire à double pont au-dessus de la RN88 présenterait les mêmes avantages, en termes de fonctionnalité, que la variante B une amélioration de l'accessibilité des quartiers ouest et une diminution de la circulation sur la route de la Varizelle. Toutefois, les raccordements à la route de Saint-Jean-Bonnefonds et à la route de la Varizelle se feraient en fort remblai et l'implantation des carrefours devrait être modifiée. De plus, en terme de sécurité, l'implantation de la bretelle de sortie juste après le pont de la rue Jean Rivaud présentera des conditions de visibilité et donc de sécurité dégradée. Cette variante aurait un coût bien plus élevé que la variante B.



LA SYNTHÈSE

La synthèse de l'analyse multicritère a donc été complétée avec les 3 variantes alternatives. Les six variantes étudiées sont différentes en termes d'incidences au regard des critères utilisés pour leur comparaison. Le tableau ci-après récapitule, selon les variantes, les incidences par rapport à la situation actuelle.

Critères	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	Variante E	Variante F
L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques	●	●	●	●	●	●
L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire	●	●	●	●	●	●
L'impact sur le bâti	●	●	●	●	●	●
L'eau, la faune et la flore	●	●	●	●	●	●
Le coût de l'opération	●	●	●	●	●	●

Sur la base de cette analyse multicritère, la variante B apparaît comme la plus pertinente. En effet, les variante A et D ne permettent pas de répondre pleinement aux objectifs assignés au projet d'amélioration de la desserte du territoire et du cadre de vie, pour un coût significatif, en particulier pour la variante D.

Les variantes E et F ont des impacts importants sur le quartier du pont Nantin, notamment sur le bâti et sur la route de Varizelle qui devrait être rehaussée dans le cas de la variante F. De plus, la variante F a une incidence forte sur les cours d'eau, notamment le Janon. Elle présente en outre un surcoût de 14M€ par rapport à la variante B.

Enfin, la variante C impacte très fortement le bâti, et particulièrement les locaux de la DIR CE, pour un surcoût de 5M€ par rapport à la variante B.

2 - Les adaptations du projet localement

Elles vont guider l'approfondissement des études de la solution retenue et sont précisées ci-après.

- L'aménagement du carrefour de la RD32.4 – route de la Varizelle avec la route des Barraques en sortie du nouveau rond-point.

L'aménagement du carrefour de la RD32.4 avec la route des Barraques fera l'objet d'une vigilance particulière dans le cadre des études préalables visant à approfondir la variante retenue.

- La diminution de la taille du rond-point.

Les dimensions du nouveau giratoire à créer dans le quartier du Pont Nantin ont fait l'objet de plusieurs observations au cours de la concertation. Le calage précis de la position de ce giratoire et la diminution de ses dimensions constitueront des objectifs pour mener les études approfondies de la variante retenue.

3 - Les propositions d'aménagements complémentaires

Elles sont présentées ci-dessous avec les précisions apportées par le maître d'ouvrage et les collectivités partenaires.

- Le déplacement du garage de la Varizelle dans la zone d'activités, si elle s'agrandit.

Le déplacement du garage de la Varizelle, situé à l'angle de la rue Jean Rivaud et de la route de la Varizelle, n'est pas envisagé à court ou moyen terme. Les parcelles actuellement disponibles dans la zone d'activités de la Varizelle accueilleront à moyen terme la future Halle des sports.

- La requalification de la route de la Varizelle réservée aux riverains, transports en commun et vélos (ex. de l'av. Jean Mermoz sur la commune d'Andrézieux-Bouthéon, transformée comme telle lors des travaux d'aménagement de l'A72).

La route de la Varizelle a déjà fait l'objet d'aménagements en faveur des modes doux et de l'abaissement de la vitesse : des bandes cyclables ont été aménagées depuis l'échangeur du Champ de Geai jusqu'au Chemin des Prairies, et un îlot central a également été créé entre le Chemin de Paccalon et le Chemin des Prairies. Le projet d'aménagement du demi-échangeur de la Varizelle permettra un report du trafic transitant par la route de la Varizelle puis empruntant la route de Saint-Jean-Bonnefonds vers la RN88. Ce report est évalué à 3 400 véhicules par jour. La baisse de trafic permettra d'améliorer la qualité de vie et la sécurité des riverains de la route de la Varizelle.

- La création de trottoirs sur la RD32.4 et sur la route des Barraques.

La route de la Varizelle (RD32.4) est actuellement bordée de trottoirs entre l'échangeur du Champ de Geai et la Route des Barraques.

L'État et les partenaires co-financeurs prendront en compte la réalisation d'un trottoir le long de la Route des Barraques jusqu'au hameau des Barraques dans le cadre de la poursuite des études.

- Le couplage de ces travaux avec l'aménagement d'un assainissement collectif dans le quartier Ricolin.

L'impact sur les réseaux existants sera examiné au cours des études préalables.

4 - La réalisation d'autres projets

La concertation a permis l'expression de projets dont le périmètre est plus ou moins éloigné du projet.

- La liaison du rond-point au sud de l'échangeur avec la route de la Chabure.

L'intérêt de cette liaison a été examiné dans le cadre des études d'opportunité. La création de cette liaison ne permettait pas d'atteindre les objectifs du projet en termes d'attractivité. En outre, elle aurait nécessité la construction d'un ouvrage au-dessus de la voie ferrée, techniquement complexe et très coûteux à réaliser. Cette liaison n'a donc pas été intégrée dans le projet.

- La réalisation d'une sortie ou d'un échangeur vers l'aire de la Chabure (sens Saint-Étienne / Lyon) qui mènerait au rond-point bas de la Métrotech vers la station d'épuration.

Dans ce secteur où la RN88 est très encaissée, le projet nécessite la construction d'un pont pour franchir la voie ferrée. Compte tenu des fortes pentes, il est techniquement très complexe, voire impossible, de respecter les normes en vigueur. En outre, ce secteur est relativement éloigné des zones d'activités économiques. Ces contraintes ont conduit à écarter cette zone géographique.

- Le renforcement et le développement des transports alternatifs à la voiture.
- La réalisation de la voie verte (vélo) des Confluences avec un franchissement de l'autoroute au niveau de la Varizelle, un autre itinéraire qui pourrait se mettre en place dans le vallon du Janon entre Izieux et Terrenoire, le long de la voie ferrée.
- La liaison du lycée Claude Lebois avec le rond-point du McDonald's.

Pour ces trois propositions, très éloignées de l'objet de la concertation, le bilan est l'occasion de porter ces projets à la connaissance des collectivités locales partenaires de l'État.

④ LA PROPOSITION DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La concertation publique relative à la création du complément du demi-échangeur de la Varizelle sur la RN88 a été engagée après une large information du public et s'est déroulée entre le 5 février et le 5 mars 2019.

Elle a permis de créer un débat ouvert, notamment lors des moments d'échanges avec le public pendant lesquels les équipes de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes ont pu informer et écouter les personnes intéressées. Au total, 82 contributions ont été recueillies.

Le bilan global des avis sur le projet apparaît comme équilibré avec un nombre de contributeurs favorables à la création du demi-échangeur (35) proche du nombre de contributeurs plutôt contre ce nouvel aménagement.

Toutefois, il est à noter qu'une part significative de contributeurs ne s'expriment pas clairement pour ou contre le projet (13).

Les contributions ont permis de faire émerger six thèmes principaux :

- 1 - l'environnement, les nuisances et le cadre de vie,
- 2 - les effets du projet sur le trafic,
- 3 - l'utilité et l'attente du projet,
- 4 - les aménagements de modes actifs et le développement des transports en commun,
- 5 - le coût de réalisation du projet et le financement,
- 6 - les emprises foncières et l'impact sur le bâti.

L'analyse des trois variantes présentées à la concertation a été complétée par l'analyse de trois variantes alternatives demandées par les contributeurs lors de la concertation. Ces trois variantes alternatives ont été présentées au public après la concertation et avant la publication du bilan.

L'approche technique générale et l'analyse de ces six variantes selon les quatre critères retenus (*) conduisent à privilégier la variante B.

Cette appréciation n'a pas été remise en cause et une majorité des contributeurs ont marqué leur préférence pour cette solution.

(*) Les quatre critères retenus sont l'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques, l'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire, l'impact sur le bâti, l'eau, la faune et la flore et le coût de l'opération.

Les demandes d'adaptations du projet et les suggestions faites lors de la concertation vont guider l'approfondissement des études de la solution retenue.

Les études portant sur la recherche du moindre impact sur le cadre de vie seront poursuivies.

Les échanges ont démontré une réelle volonté des riverains de rester informés de la suite des procédures.

Ainsi, la maîtrise d'ouvrage et les collectivités partenaires s'engagent à mettre en œuvre une concertation continue avec les riverains jusqu'à la déclaration d'enquête publique.

⑤ LES ÉTAPES À VENIR

La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes et les partenaires du projet vont engager la réalisation du dossier d'enquête publique basé sur l'approfondissement des études de la solution retenue, la variante B (Loi sur l'eau, CNPN, étude parcellaire et étude d'impact). Elles seront présentées au public en 2020, après instruction inter-administrative. Chacun pourra alors une nouvelle fois donner son avis sur le projet.

En attendant ce prochain rendez-vous, le public peut continuer à s'informer et à dialoguer avec les équipes de la DREAL via :

- le site Internet : www.echangeur-varizelle.fr
- l'adresse mail : concertation@echangeur-varizelle.fr



⑥ LES ANNEXES

ANNEXE 1 - L'APPROFONDISSEMENT DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE

Contexte

Lors de la concertation publique, les contributeurs ont proposé 3 variantes alternatives qui ont fait l'objet d'études complémentaires et qui ont été portées à la connaissance des riverains, après la période réglementaire de la concertation publique.

Cette annexe présente l'analyse multicritère communiquée dans le dossier de concertation, complétée par la prise en compte des 3 variantes alternatives étudiées après la concertation.

Les variantes A, B et C ont été présentées lors de la concertation publique

Les variantes D, E et F sont les solutions alternatives évoquées par les contributeurs, étudiées après la concertation publique.

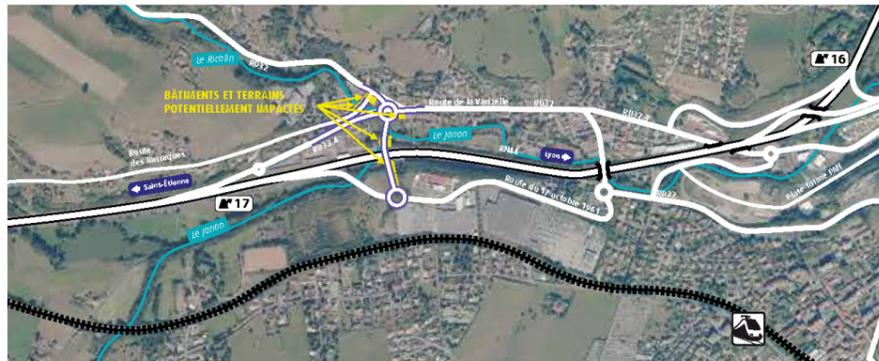


ZOOM SUR LA VARIANTE A

La variante A comprend la construction d'un ouvrage de franchissement de la RN88, sans création de nouvelles bretelles reliées à la RN88.

Le nouveau franchissement permet de connecter le giratoire existant de la Varizelle côté sud à un giratoire à créer côté nord.

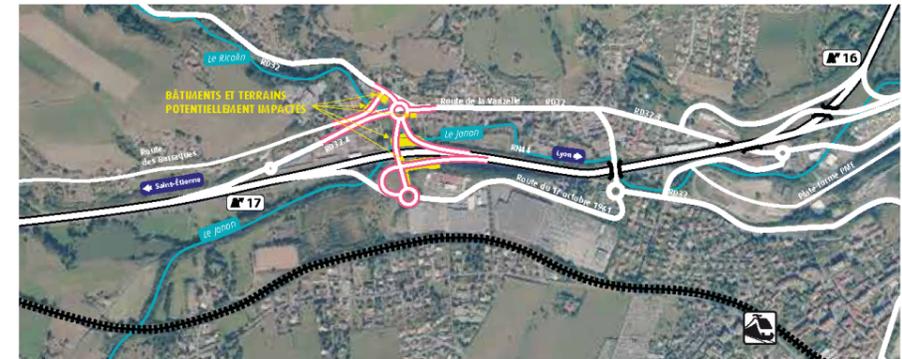
Le giratoire et le carrefour côté nord devront permettre le rétablissement de 5 voies : la RD 32 en direction et vers Saint-Jean-Bonnefonds et en direction et vers le quartier de la Varizelle, le barreau vers le giratoire sud, la route des Barraques et la RD 32.4.



<p>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</p>	<p>La variante A améliore légèrement la desserte de la ZAC de la Varizelle et de Métrotech depuis Saint-Étienne grâce à la réalisation d'un ouvrage de franchissement supplémentaire qui va décharger la route du 17 octobre 1961 (baisse du trafic de 9%) qui traverse la ZAC de la Varizelle, le pont de la rue Jean Rivaud (-2%) et la route de la Varizelle (-7%). Les flux concernés sont pour l'essentiel ceux en direction de Métrotech depuis Saint-Étienne, qui se reportent directement sur le nouvel ouvrage de franchissement avec un gain de temps de parcours de 1 à 2 minutes. Les niveaux de trafic sur le giratoire au sud du pont de la rue Jean Rivaud resteront néanmoins relativement importants. La variante A ne permet pas en revanche une meilleure desserte du secteur de Novaciéries auquel on accède soit par le giratoire au sud du pont de la rue Jean Rivaud soit par l'échangeur du Champ du Geai dont le fonctionnement n'est pas modifié. De plus, cette variante n'offre pas un nouvel accès à l'ouest de Saint-Chamond et aux zones d'activités. Il ne crée pas d'itinéraire alternatif permettant de contourner le secteur relativement congestionné du giratoire du Champ du Geai pour rejoindre notamment Novaciéries et la ZAC de la Varizelle.</p>	●
<p>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</p>	<p>À la mise en service de l'échangeur, environ 8 000 véhicules en moyenne circuleront toujours, chaque jour ouvré, dans le faubourg de la Varizelle, contre 8 600 sans projet. La baisse du trafic en traversée du faubourg sera donc faible : seulement 7% du trafic serait absorbé par le nouvel échangeur.</p>	●
<p>L'impact sur le bâti</p>	<p>La variante A a un impact sur deux bâtiments et sur une parcelle au niveau du giratoire qui sera créé au nord. L'accès à certaines propriétés pourrait également être impacté.</p>	●
<p>L'eau, la faune et la flore</p>	<p>L'incidence sur la biodiversité de la variante A est relativement faible avec une emprise peu importante. Des aménagements seront à mettre en œuvre concernant le franchissement des cours d'eau du Janon et du Ricolin par le giratoire.</p>	●
<p>Le coût de l'opération</p>	<p>Avec une estimation des travaux comprise entre 8 et 10 M€ TTC, la variante A est la moins coûteuse.</p>	●

ZOOM SUR LA VARIANTE B

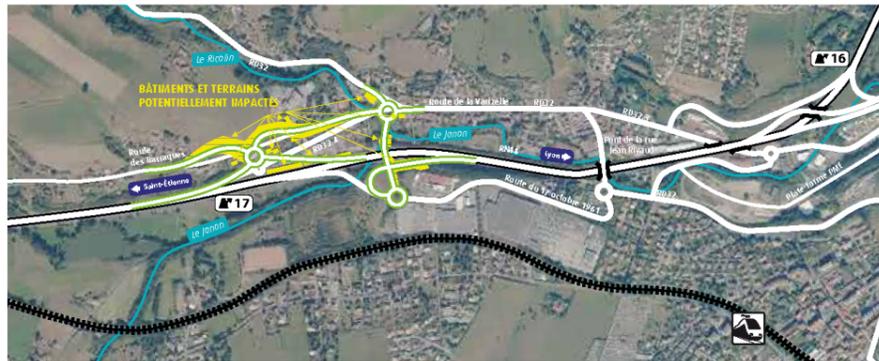
La variante B prévoit, en plus du barreau de franchissement et du giratoire au nord prévus dans la variante A, deux bretelles sur la RN88 orientées vers Lyon.



<p>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</p>	<p>La variante B permet d'améliorer nettement la desserte des zones d'activités grâce à la création d'un nouveau franchissement et de deux bretelles orientées vers Lyon. Comme la variante A, la variante B améliore légèrement l'accès à Métrotech depuis Saint-Étienne, en évitant aux automobilistes d'effectuer un détour par le pont de la rue Jean Rivaud, permettant des gains de temps de parcours de 1 à 2 minutes. Les nouvelles bretelles créeront un accès plus direct à la ZAC de la Varizelle et à Métrotech depuis et vers Lyon et la vallée du Gier. Elles offriront également un itinéraire alternatif pour accéder à Novaciéries, permettant d'éviter les secteurs congestionnés comme l'échangeur du Champ du Geai. La variante B aura ainsi pour effet de décharger le pont de la rue Jean Rivaud (-36%), ses carrefours adjacents (giratoire au sud et carrefour à feux au nord) et la route du 17 octobre 1961 (-25% avec une baisse de 16 600 véhicules par jour à 12 000 véhicules par jour), améliorant ainsi les conditions de circulation sur le réseau secondaire et l'accès aux zones d'activités économiques. La variante B permettra des gains de temps de parcours entre Lyon et Métrotech (de l'ordre de 1 minute dans le sens Lyon vers Métrotech et de l'ordre de 2 minutes dans le sens Métrotech vers Lyon) et entre Saint-Étienne et Métrotech (1 à 2 minutes).</p>	●
<p>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</p>	<p>Les nouvelles bretelles orientées vers Lyon permettront aux automobilistes d'utiliser davantage la RN88, ce qui bénéficiera au réseau secondaire qui sera délesté. À titre d'illustration, à la mise en service de l'échangeur, environ 5 200 véhicules en moyenne traverseront, chaque jour ouvré, le faubourg de la Varizelle (contre 8 600 véhicules sans projet). La baisse du trafic et des nuisances associées sera donc significative en traversée du faubourg, d'environ 40 %.</p>	●
<p>L'impact sur le bâti</p>	<p>Comme la variante A, la variante B a un impact sur deux bâtiments et sur une parcelle au niveau du giratoire qui sera créé au nord. L'accès à certaines propriétés pourrait également être impacté.</p>	●
<p>L'eau, la faune et la flore</p>	<p>L'incidence sur la biodiversité de la variante B est modérée, limitée à l'avi-faune de la zone boisée au niveau de la nouvelle bretelle d'accès à la RN88. L'incidence est relativement forte sur la ressource en eau, essentiellement sur le Janon et le Ricolin dont la présence conduira à réaliser des ouvrages pour rétablir les continuités écologiques et hydrauliques et éviter toute aggravation du risque d'inondation par rapport à l'existant.</p>	●
<p>Le coût de l'opération</p>	<p>Le coût des travaux est estimé à environ 17 M€ TTC.</p>	●

ZOOM SUR LA VARIANTE C

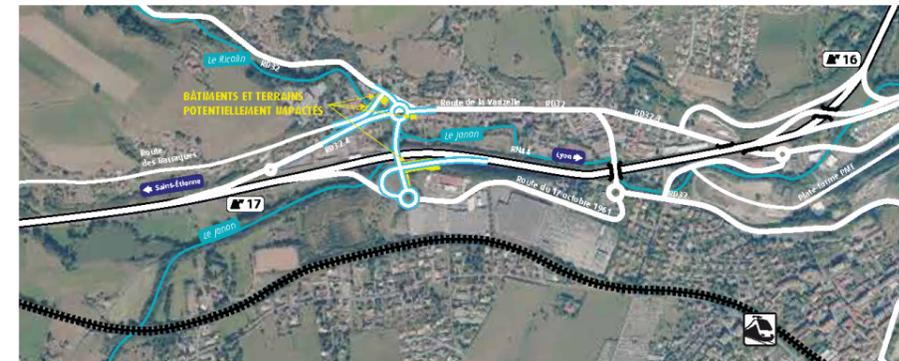
La variante C se compose du même ouvrage de franchissement de la RN88, de la même bretelle d'entrée en direction de Lyon et du même giratoire au nord que la variante B. La bretelle de sortie de la RN88 venant de Lyon est quant à elle décalée au sud et raccordée à la route des Barraques par un nouveau giratoire.



<p>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</p>	<p>La variante C, comme la variante B, permet d'améliorer nettement la desserte des zones d'activités grâce à la création d'un nouveau franchissement et de deux bretelles orientées vers Lyon.</p> <p>Les nouvelles bretelles créeront un accès plus direct à la ZAC de la Varizelle et à Métrotech depuis et vers Lyon et la vallée du Gier, mais dans une moindre mesure par rapport à la variante B. Elles offriront également un itinéraire alternatif pour accéder à Novaciéries, permettant d'éviter les secteurs congestionnés comme l'échangeur du Champ du Geai.</p> <p>La variante C aura ainsi pour effet de décharger le pont de la rue Jean Rivaud (-36%) et les carrefours adjacents ainsi que la route du 17 octobre 1961 (-25% avec une baisse de 16 600 véhicules par jour à 12 000 véhicules par jour) améliorant ainsi les conditions de circulation.</p> <p>La variante C permettra un gain de temps de parcours entre Métrotech et la vallée du Gier (1 à 2 minutes) et entre Saint-Étienne et Métrotech (1 à 2 minutes).</p>	●
<p>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</p>	<p>Les nouvelles bretelles orientées vers Lyon permettront aux automobilistes d'utiliser davantage la RN88 au profit du réseau secondaire qui sera délesté.</p> <p>À titre d'illustration, à la mise en service de l'échangeur, environ 6 200 véhicules en moyenne traverseront, chaque jour ouvré, le faubourg de la Varizelle (contre 8 600 véhicules sans projet). La baisse du trafic et des nuisances associées sera donc significative en traversée du faubourg, d'environ 28%, bien que moins importante que pour la variante B.</p>	●
<p>L'impact sur le bâti</p>	<p>L'impact sur le bâti est nettement plus fort que pour la variante B. La construction de cette variante a une incidence sur six bâtiments et sur les locaux de la DIR Centre Est qui devront être reconstruits.</p>	●
<p>L'eau, la faune et la flore</p>	<p>La variante C nécessite une emprise plus importante que la variante B qui induit une incidence sensiblement plus forte sur la biodiversité, notamment sur les zones boisées situées de part et d'autre de la RN88, favorables à l'avifaune. L'incidence reste relativement forte sur les cours d'eau, mais moins que pour la variante B.</p>	●
<p>Le coût de l'opération</p>	<p>Le coût des travaux est estimé entre 22 et 24 M€ TTC.</p>	●

ZOOM SUR LA VARIANTE D

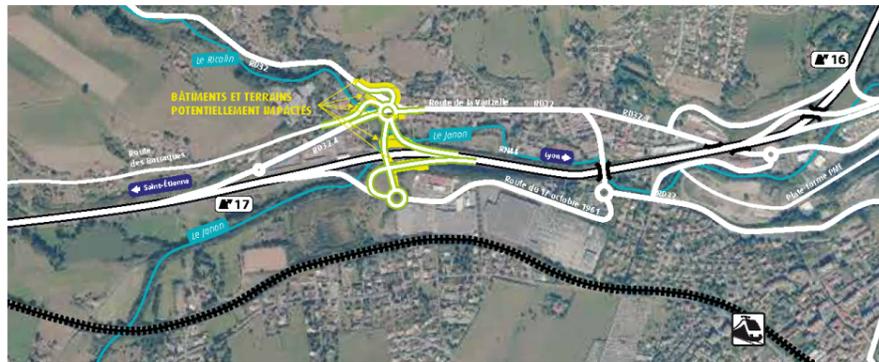
La suppression de la bretelle de sortie depuis Lyon dégraderait l'accessibilité à l'ouest de Saint-Chamond et notamment à Métrotech. Cette variante ne permettrait pas de gain en temps de parcours entre Lyon et Métrotech. Elle conduirait à maintenir une partie du trafic sur la route de la Varizelle. L'amélioration du cadre de vie des riverains serait donc faible. Cette solution aurait un impact sensiblement équivalent sur le bâti et les parcelles adjacentes. Elle présenterait néanmoins l'avantage d'avoir un impact moindre sur le milieu naturel et l'eau. Cette alternative présenterait un coût important, proche de la variante B. Ainsi, au regard des objectifs assignés au projet, la variante B présente, en comparaison avec la variante D, un meilleur bilan global.



<p>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</p>	<p>Comme la variante A, la variante D améliore légèrement la desserte de la ZAC de la Varizelle et de Métrotech depuis Saint-Étienne grâce à la réalisation d'un ouvrage de franchissement supplémentaire qui va décharger la route du 17 octobre 1961, le pont de la rue Jean Rivaud et la route de la Varizelle. L'accès à Métrotech depuis Lyon ne sera pas amélioré le matin. La nuit, la nouvelle bretelle orientée vers Lyon facilitera le départ en direction de Lyon depuis la Varizelle, Métrotech et Navociéries.</p> <p>La variante D ne permettra pas de gain de temps de parcours entre Lyon et Métrotech dans le sens Lyon vers Métrotech mais permettra un gain de l'ordre de 2 minutes dans le sens Métrotech vers Lyon.</p>	●
<p>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</p>	<p>À la mise en service de l'échangeur, environ 6 500 véhicules en moyenne circuleront toujours, chaque jour ouvré, dans le faubourg de la Varizelle, contre 8 600 sans projet. La baisse du trafic en traversée du faubourg sera donc modérée : seulement 24% du trafic serait absorbé par le nouvel échangeur. Ce report de trafic se fait majoritairement le soir. Le matin, le niveau de trafic restera similaire à l'existant.</p>	●
<p>L'impact sur le bâti</p>	<p>Comme les variantes A et B, la variante D a un impact sur deux bâtiments et sur une parcelle au niveau du giratoire qui sera créé au nord. L'accès à certaines propriétés pourrait également être impacté.</p>	●
<p>L'eau, la faune et la flore</p>	<p>L'incidence sur la biodiversité de la variante D est relativement faible avec une emprise peu importante. Des aménagements seront à mettre en œuvre concernant le franchissement des cours d'eau du Janon et du Ricolin par le giratoire.</p>	●
<p>Le coût de l'opération</p>	<p>Le coût des travaux est estimé à environ 14 M€ TTC.</p>	●

ZOOM SUR LA VARIANTE E

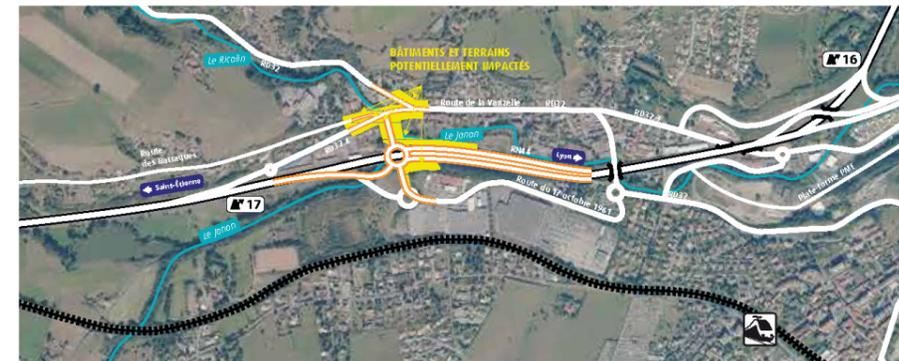
La liaison de la route des Barraques directement sur le rond-point conduirait à l'aménagement d'un carrefour giratoire à 6 branches, de plus grande dimension. Cette variante présenterait les mêmes avantages, en termes de fonctionnalité, que la variante B : une amélioration de l'accessibilité des quartiers ouest et une diminution de la circulation sur la route de la Varizelle. Cette variante aurait un impact similaire sur les bâtiments mais plus fort sur les parcelles privées. L'impact sur le Ricolin serait également plus important. Cette variante aurait un coût sensiblement plus élevé que la variante B.



<p>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</p>	<p>La variante E permet d'améliorer nettement la desserte des zones d'activités grâce à la création d'un nouveau franchissement et de deux bretelles orientées vers Lyon. Elle présente ainsi les mêmes effets que la variante B : l'accès à Métrotech depuis Saint-Etienne est améliorée avec des gains de temps de parcours de 1 à 2 minutes. L'accès à la ZAC de la Varizelle et à Métrotech depuis et vers Lyon et la vallée du Gier est également plus direct. Cette variante permettra des gains de temps de parcours de 1 à 2 minutes entre Lyon / Saint-Etienne et Métrotech.</p>	●
<p>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</p>	<p>Les nouvelles bretelles orientées vers Lyon permettront aux automobilistes d'utiliser davantage la RN88, ce qui bénéficiera au réseau secondaire qui sera délesté. À titre d'illustration, à la mise en service de l'échangeur, environ 5 200 véhicules en moyenne traverseront, chaque jour ouvré, le faubourg de la Varizelle (contre 8 600 véhicules sans projet). La baisse du trafic et des nuisances associées sera donc significative en traversée du faubourg, d'environ 40 %.</p>	●
<p>L'impact sur le bâti</p>	<p>La variante E, qui présente un giratoire de plus grande taille que les variantes A, B et D a un impact plus important sur la parcelle appartenant au restaurant du Pont Nantin et les parcelles de bâtis au nord de l'aménagement. D'autre part, deux bâtiments sont également impactés au niveau du giratoire qui sera créé au nord.</p>	●
<p>L'eau, la faune et la flore</p>	<p>L'incidence sur la biodiversité de la variante E est modérée, limitée à l'avifaune de la zone boisée au niveau de la nouvelle bretelle d'accès à la RN88. L'incidence est relativement forte sur la ressource en eau, essentiellement sur le Janon et le Ricolin dont la présence conduira à réaliser des ouvrages pour rétablir les continuités écologiques et hydrauliques et éviter toute aggravation du risque d'inondation par rapport à l'existant.</p>	●
<p>Le coût de l'opération</p>	<p>Le coût des travaux est estimé à environ 19 M€ TTC.</p>	●

ZOOM SUR LA VARIANTE F

La création d'un carrefour giratoire à double pont au-dessus de la RN88 présenterait les mêmes avantages, en termes de fonctionnalité, que la variante B une amélioration de l'accessibilité des quartiers ouest et une diminution de la circulation sur la route de la Varizelle. Toutefois, les raccordements à la route de Saint-Jean-Bonnefonds et à la route de la Varizelle se feraient en fort remblai et l'implantation des carrefours devrait être modifiée. De plus, en terme de sécurité, l'implantation de la bretelle de sortie juste après le pont de la rue Jean Rivaud présentera des conditions de visibilité et donc de sécurité dégradée. Cette variante aurait un coût bien plus élevé que la variante B.



<p>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</p>	<p>Au même titre que les variantes B et E, la variante F permet d'améliorer nettement la desserte des zones d'activités grâce à la création d'un nouveau franchissement et de deux bretelles orientées vers Lyon. Ainsi, cette variante améliore l'accès à Métrotech depuis Saint-Etienne avec des gains de temps de parcours de 1 à 2 minutes. Elle permet également d'améliorer l'accès à la ZAC de la Varizelle et à Métrotech depuis et vers Lyon et la vallée du Gier est également plus direct. Les gains de temps de parcours seront de 1 à 2 minutes entre Lyon / Saint-Etienne et Métrotech.</p>	●
<p>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</p>	<p>Les nouvelles bretelles orientées vers Lyon permettront aux automobilistes d'utiliser davantage la RN88, ce qui bénéficiera au réseau secondaire qui sera délesté. À titre d'illustration, à la mise en service de l'échangeur, environ 5 200 véhicules en moyenne traverseront, chaque jour ouvré, le faubourg de la Varizelle (contre 8 600 véhicules sans projet). La baisse du trafic et des nuisances associées sera donc significative en traversée du faubourg, d'environ 40 %.</p>	●
<p>L'impact sur le bâti</p>	<p>La variante F a un impact important sur les parcelles et bâtiments à proximité de la route de la Varizelle : le raccordement depuis le giratoire dénivelé sur la route de la Varizelle conduit à relever la route de la Varizelle. Ainsi, ce sont deux bâtiments, dont le restaurant du Pont Nantin qui seraient impactés. De plus, les accès à plusieurs parcelles, le raccordement à la Route des Barraques et la voie de desserte du CTM devraient être modifiés.</p>	●
<p>L'eau, la faune et la flore</p>	<p>L'incidence sur la biodiversité de la variante F est modérée, limitée à l'avifaune de la zone boisée au niveau de la nouvelle bretelle d'accès à la RN88. L'incidence est très forte sur la ressource en eau, principalement sur le Janon au niveau du franchissement de la RN88, et, dans une moindre mesure, sur le Ricolin. La présence de ces cours d'eau conduira à réaliser des ouvrages conséquents (hydrauliques et de soutènements) pour éviter toute aggravation du risque d'inondation par rapport à l'existant.</p>	●
<p>Le coût de l'opération</p>	<p>Le coût des travaux est estimé à environ 31 M€ TTC.</p>	●

LA SYNTHÈSE

Les six variantes étudiées sont différentes en termes d'incidences au regard des critères utilisés pour leur comparaison.

Le tableau ci-après récapitule, selon les variantes, les incidences par rapport à la situation actuelle.

Critères	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D	Variante E	Variante F
L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques 	●	●	●	●	●	●
L'amélioration du cadre de vie par le déstassement du réseau secondaire 	●	●	●	●	●	●
L'impact sur le bâti 	●	●	●	●	●	●
L'eau, la faune et la flore 	●	●	●	●	●	●
Le coût de l'opération 	●	●	●	●	●	●

ANNEXE 2 – L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL



PRÉFET DE LA LOIRE

Saint-Étienne, le

Arrêté préfectoral n°

Fixant les objectifs et les modalités de la concertation publique sur le projet de complément du demi-échangeur de la Varizelle de la RN88

Le Préfet de la Loire

Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L.103-2 et R.103-1 ;

Vu le Code de l'environnement et notamment son article L.110-1 ;

Vu le décret n° 2010-146 du 16 février 2010, relatif aux pouvoirs des préfets et à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

Vu le décret du 03 mars 2016 nommant Monsieur Evence Richard, Préfet de la Loire ;

Vu la décision du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche du 7 octobre 2016 demandant la poursuite des études et des procédures relatives au projet de complément du demi-échangeur de la Varizelle ;

Vu le dossier de concertation se rapportant au projet ;

Considérant qu'il appartient au préfet de fixer les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation ;

Considérant que les modalités de concertation doivent permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions ;

Sur proposition de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement ;

ARRETE

Article 1^{er} :

Le projet objet de la concertation consiste à compléter le demi-échangeur de la Varizelle situé sur la route nationale 88, sur le territoire de la commune de Saint-Chamond.

Il a pour objectifs principaux :

- l'amélioration de la desserte du territoire, en particulier celle des zones d'activités économiques en développement ;
- l'amélioration du cadre de vie des habitants.

Article 2 :

La concertation publique relative au projet de complément du demi-échangeur de la Varizelle se déroulera du mardi 5 février 2019 au mardi 5 mars 2019 inclus.

Elle a pour objectif de donner les informations relatives au projet, nécessaires à la compréhension du public, et de recueillir l'avis de chacun sur le projet.

Article 3 :

Durant cette période le dossier de concertation sera consultable :

- dans trois lieux d'accueil de la concertation, aux heures d'ouverture au public des locaux suivants :
 - o la mairie de Saint-Chamond, avenue Antoine Pinay, 42400 Saint-Chamond ;
 - o la maison des projets de Saint-Chamond, 48 rue de la République, 42400 Saint-Chamond ;
 - o Saint-Étienne Métropole, 2 avenue Grüner, 42000 Saint-Étienne ;
- sur le site Internet dédié www.echangeur-varizelle.fr

Article 4 :

Des rencontres avec le public seront organisées sous la forme :

- d'une réunion publique : mercredi 13 février à 18h30, dans les locaux de la salle Condorcet, avenue Antoine Pinay à Saint-Chamond ;
- d'un moment d'accueil du public le samedi 23 février entre 9h et 12h30, dans les locaux de la Maison des projets de Saint-Chamond, 48 rue de la République à Saint-Chamond.

Article 5 :

Le public pourra s'exprimer de différentes manières :

- via le formulaire d'expression disponible sur le site Internet www.echangeur-varizelle.fr, rubrique « Je donne mon avis » ;
- via le formulaire papier « Je donne mon avis » disponible dans les lieux d'accueil de la concertation et à retourner par courrier (Lettre T - affranchissement gratuit) ;
- par courriel à l'adresse : concertation@echangeur-varizelle.fr

- par courrier : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes – Service Mobilité, Aménagement, Paysages – Concertation échangeur de la Varizelle – 5, place Jules Ferry – 69453 LYON cedex 6 ;
- lors de la réunion publique et du moment d'accueil du public.

Article 6 :

Les modalités de la concertation seront communiquées au public par voie de presse et par affichage dans les lieux mentionnés à l'article 3.

Article 7 :

À l'issue de la concertation, un bilan de celle-ci sera élaboré. Ce document présentera le déroulement de la concertation publique, restituera les échanges ayant eu lieu avec le public, en dressera la synthèse et présentera les suites à donner par le maître d'ouvrage aux observations du public et leur intégration dans les études préalables à l'enquête publique.

Ce bilan sera rendu public sur le site Internet www.echangeur-varizelle.fr.

Article 8 :

Le Secrétaire Général de la préfecture de la Loire, la Directrice de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes, le Président du Département de la Loire, le Président de Saint-Étienne Métropole, le Maire de Saint-Chamond, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de l'État dans la Loire.

Le Préfet,


Étienne RICHARD

Un recours contentieux peut être déposé au tribunal administratif compétent de Lyon dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Loire.

ANNEXE 3 – LE COMMUNIQUÉ DE PRESSE



52



53

PRÉFET DE LA LOIRE

Le territoire du projet :

SAINT-CHAMOND

www.loire.gouv.fr



www.echangeur-varizelle.fr

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Auvergne-Rhône-Alpes

5 place Jules Ferry (immeuble Lugdunum - métro Brotteaux)

DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, MAP - 69453 Lyon cedex 06



SAINT-CHAMOND

SAINT-ETIENNE
métropole

Loire
LE DÉPARTEMENT