ECO

20g
valable jusqu'au
30/04/2019

DREAL AUVERGNE RHONE ALPES
SERVICE MOBILITE AMENAGEMENT PAYSAGES
CONCERTATION PUBLIQUE ECH VARIZELLE
AUTORISATION XXXXXX
5 PLACE JULES FERRY
69453 LYON CEDEX 06

LES ACTEURS DU PROJET

L'État est maître d'ouvrage du projet et assure la moitié de son financement. Saint-Étienne Métropole et le Département 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.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SAINT-CHAMOND

SAINT-ETIENNE métropole

Loire LE DÉPARTEMENT

DU 5 FÉVRIER AU 5 MARS 2019 : JE M'INFORME ET JE DONNE MON AVIS !

- 1 réunion publique
- 1 moment d'accueil
- 3 lieux d'exposition
- 1 site internet : www.echangeur-varizelle.fr

HISTORIQUE ET DÉROULEMENT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

2006 – Premières études techniques

2008 - 2009 – Étude d'opportunité

11 MAI 2015 – Inscription du projet au Contrat de Plan État-Région 2015-2020

2018 – Mise à jour des études techniques antérieures

2019 – Du 5 février au 5 mars Concertation publique 2019 ; Année 2019 approfondissement des études sur la variante retenue

2020 – Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

2021 – Études détaillées

2022 – Autorisations préalables au démarrage des travaux ; Début des travaux

2023 – **Mise en service du complément du demi-échangeur de la Varizelle**

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

CONCERTATION PUBLIQUE

DU 5 FÉVRIER AU 5 MARS 2019

JE M'INFORME ET JE DONNE MON AVIS !

Conception et réalisation : Acteurs du Paysage - DREAL Auvergne-Rhône-Alpes - février 2019.

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

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA LOIRE

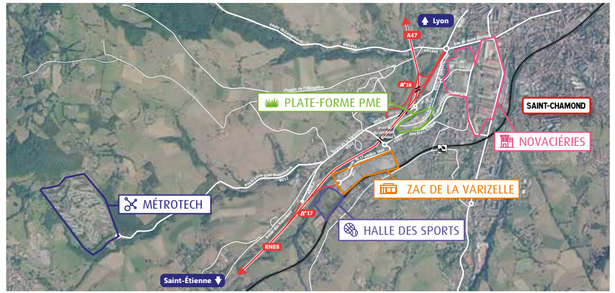
SAINT-CHAMOND

SAINT-ETIENNE métropole

Loire LE DÉPARTEMENT

www.echangeur-varizelle.fr

UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SON DÉVELOPPEMENT



Le projet consiste à compléter le demi-échangeur de la Varizelle situé à l'ouest de Saint-Chamond.

LES OBJECTIFS DU PROJET :

- améliorer la desserte du territoire
- améliorer le cadre de vie des riverains

CONCERTER POUR CONCEVOIR LE PROJET, ENSEMBLE

Entre le mardi 5 février et le mardi 5 mars 2019, toutes les personnes intéressées par le projet sont invitées à s'informer et donner leur avis sur le projet soumis à la concertation, notamment sur les trois variantes proposées pour compléter le demi-échangeur de la Varizelle.

POUR S'INFORMER

- l'exposition permanente installée dans trois lieux publics et visible aux horaires d'ouverture habituels :
  - la mairie de Saint-Chamond
    avenue Antoine Pinay, 42400 Saint-Chamond ;
  - la maison des projets de Saint-Chamond
    48 rue de la République, 42400 Saint-Chamond ;
  - Saint-Étienne Métropole
    2 avenue Grüner, 42000 Saint-Étienne,
- le site Internet dédié **www.echangeur-varizelle.fr**
- la réunion publique du **mercredi 13 février à 18h30**
  Salle Condorcet, avenue Antoine Pinay,
  42400 Saint-Chamond,
- le moment d'accueil du public
  du **samedi 23 février de 9h à 12h30**,
  Maison des projets de Saint-Chamond,
  48 rue de la République,
  42400 Saint-Chamond.

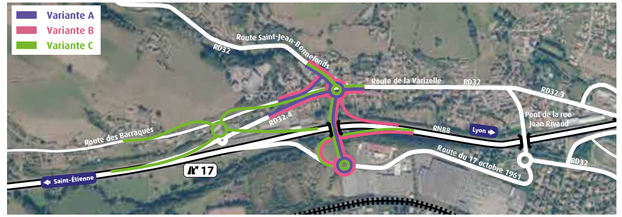
POUR DONNER SON AVIS

- le site Internet dédié **www.echangeur-varizelle.fr**
- la lettre T disponible dans les lieux d'accueil de la concertation,
- par courriel : **concertation@echangeur-varizelle.fr**
- par courrier : **DREAL Auvergne-Rhône-Alpes**
  Service Mobilité, Aménagement, Paysages
  5 place Jules Ferry
  Concertation publique échangeur de la Varizelle
  69453 Lyon cedex 6.

1 réunion publique	Mercredi 13 février	18h30	Salle Condorcet Avenue Antoine Pinay 42400 Saint-Chamond
1 moment d'accueil du public pour échanger avec l'équipe en charge du projet	Samedi 23 février	9h - 12h30	Maison des projets 48 rue de la République 42400 Saint-Chamond

LES 3 VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

Préalablement à la concertation publique, plusieurs étapes ont été nécessaires pour implanter le futur complément du demi-échangeur de la Varizelle en répondant de façon optimale aux attentes des collectivités et besoins du territoire. Aujourd'hui, trois variantes sont soumises à l'avis du public. Par rapport à la situation actuelle, chaque variante a des incidences sur la desserte du territoire, notamment celle des zones d'activités, le cadre de vie, le bâti, l'eau, la faune et la flore ou encore le coût de l'opération.



Des trois variantes présentées, la variante B semble la plus pertinente au regard des objectifs poursuivis par le maître d'ouvrage et par les collectivités locales. Cette variante est celle qui améliore le plus la desserte du territoire et le cadre de vie en soulageant le réseau secondaire.

Les incidences de chaque variante sur les différents critères sont évaluées selon trois couleurs :

Bonne réponse aux objectifs ou impact faible	Réponse partielle aux objectifs ou impact modéré	Mauvaise réponse aux objectifs ou impact fort
🟢	🟡	🔴

L'analyse multicritère de la variante A

L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques	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.	🔴
L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire	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.	🔴
L'impact sur le bâti	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.	🟡
L'eau, la faune et la flore	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.	🟢
Le coût de l'opération	Avec une estimation des travaux comprise entre 8 et 10 M€ TTC, la variante A est la moins coûteuse.	🟢

L'analyse multicritère de la variante B

L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques	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).	🟢
L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire	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 %.	🟢
L'impact sur le bâti	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.	🟡
L'eau, la faune et la flore	L'incidence sur la biodiversité de la variante B 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.	🟡
Le coût de l'opération	Le coût des travaux est estimé à environ 17 M€ TTC.	🟡

L'analyse multicritère de la variante C

L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques	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. 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. 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 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).	🟢
L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire	Les nouvelles bretelles orientées vers Lyon permettront aux automobilistes d'utiliser davantage la RN88 au profit du réseau secondaire qui sera délesté. 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.	🟢
L'impact sur le bâti	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.	🔴
L'eau, la faune et la flore	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.	🟡
Le coût de l'opération	Le coût des travaux est estimé entre 22 et 24 M€ TTC.	🔴

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

.....

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 la concertation publique relative au complément du demi-échangeur de la Varizelle de la RN88 à Saint-Chamond. Conformément à la «Loi informatique et Libertés» du 6 janvier 1978 modifiée, vous pouvez demander à accéder, faire rectifier ou supprimer les informations vous concernant, en écrivant à DREAL Auvergne-Rhône-Alpes Service Mobilité, Aménagement, Paysages - 5 place Jules Ferry - Concertation publique échangeur de la Varizelle - 69453 Lyon cedex 6.