



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

# DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE

FÉVRIER 2019



SAINT-  
CHAMOND

SAINT-ETIENNE  
métropole

Loire  
LE DÉPARTEMENT

# Avant-propos





Au cœur des vallées du Gier et de l'Ondaine, entre Lyon et Saint-Étienne, la commune de Saint-Chamond occupe une position stratégique. Desservie par l'autoroute A47, la route nationale 88 et la voie ferrée Lyon / Saint-Étienne, elle accueille de nombreuses activités industrielles, artisanales et tertiaires. Les collectivités territoriales, avec le soutien de l'État, ont engagé de grands projets qui contribuent au développement économique du territoire Couramiaux.

Les quartiers ouest de Saint-Chamond connaissent en particulier un développement économique et urbain important, avec notamment les projets de renouvellement de Novaciéries et de Métrotech ainsi que celui de nouvelle halle des sports métropolitaine. Ces projets impliqueront progressivement de nouveaux besoins de déplacement et un accroissement du trafic qu'il convient d'anticiper.

Aussi, l'État et les collectivités territoriales ont décidé de compléter le demi-échangeur de la Varizelle pour favoriser le développement et la desserte de l'ouest de Saint-Chamond et contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants de ce territoire, qui connaissent des difficultés de circulation et des nuisances.

Après les échanges avec les partenaires cofinanceurs, j'ai décidé de mener une concertation publique afin que chacun puisse s'informer et librement s'exprimer sur le projet.

Ce premier temps de dialogue va permettre d'enrichir les études et de concourir ainsi à l'élaboration d'un projet partagé par le plus grand nombre. Il permettra d'échanger sur l'opportunité du projet ainsi que sur ses différentes variantes possibles. En ce sens, il est un point d'étape important dans le processus de décision.

Si l'opportunité est confirmée, les études seront poursuivies et une prochaine phase de concertation sera organisée dans le cadre d'une enquête publique pour échanger sur les bénéfices et les incidences précis du projet.

Je souhaite que vous soyez nombreux à participer afin que nous puissions élaborer, ensemble, un projet durablement inscrit dans notre territoire.

Evence RICHARD,  
Préfet de la Loire

# Sommaire





## ① CONCERTER POUR CONCEVOIR LE PROJET, ENSEMBLE

- L'objet de la concertation
- Les objectifs de la concertation
- Les modalités de la concertation
  - \_\_\_\_\_ pour s'informer
  - \_\_\_\_\_ pour donner son avis
- Le financement du projet
- Les acteurs du projet
  - \_\_\_\_\_ l'État, représenté par le préfet de la Loire
  - \_\_\_\_\_ les partenaires cofinanceurs
  - \_\_\_\_\_ les parties prenantes
- Le déroulement prévisionnel de l'opération

## ② POURQUOI COMPLÉTER CET ÉCHANGEUR ?

- La situation actuelle
- Un territoire en mouvement
- Les objectifs du projet
  - \_\_\_\_\_ améliorer la desserte du territoire
  - \_\_\_\_\_ améliorer le cadre de vie des riverains

## ③ LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

- L'acoustique
- La qualité de l'air
- La ressource en eau
- La faune et la flore
- Le paysage

## ④ LES VARIANTES SOUMISES À LA CONCERTATION

- Historique
  - \_\_\_\_\_ la zone géographique n°1
  - \_\_\_\_\_ la zone géographique n°2
  - \_\_\_\_\_ la zone géographique n°3
- Zoom sur la variante A
- Zoom sur la variante B
- Zoom sur la variante C
- La synthèse
- La réalisation des travaux
  - \_\_\_\_\_ un chantier mené sous circulation
  - \_\_\_\_\_ un dispositif d'information

## ⑤ ET APRÈS LA CONCERTATION ?

- Le bilan de la concertation
- Les prochaines étapes
- Le point sur les procédures à venir
  - \_\_\_\_\_ les études plus approfondies, préalables à la déclaration d'utilité publique
  - \_\_\_\_\_ l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

# 1 CONCERTER POUR CONCEVOIR LE PROJET, ENSEMBLE



## L'objet de la concertation

La présente concertation publique concerne le projet de complément du demi-échangeur de la Varizelle, situé sur la route nationale (RN) 88, dans la commune de Saint-Chamond.

Elle est 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.

## Les objectifs de la concertation

Prévue par l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme, la concertation est une étape clé dans l'élaboration d'un projet car elle permet de concevoir un aménagement intégrant les attentes du plus grand nombre, afin qu'il soit au bénéfice du territoire et des citoyens.

### LA CONCERTATION PUBLIQUE A POUR OBJECTIFS :

- 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.

## Les modalités de la concertation

### QU'EST-CE QU'UN DOSSIER DE CONCERTATION ?

— C'EST :  
un document synthétisant les différentes études conduites ou en cours qui se veut accessible au grand public. C'est un dossier « d'étape » destiné à introduire le dialogue. Il explicite notamment l'analyse réalisée en amont sur l'opportunité du projet et les différentes variantes étudiées.

— CE N'EST PAS :  
la présentation du projet détaillé qui sera l'objet, après une nouvelle phase d'études plus fines, de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Durant 1 mois, entre le mardi 5 février et le mardi 5 mars 2019, l'État propose à toutes les personnes concernées par le complément du demi-échangeur de la Varizelle de s'informer et de donner leur avis sur le projet.

Afin d'assurer la bonne information et la participation du public, les modalités de concertation suivantes ont été définies par le préfet de la Loire, par arrêté préfectoral.

### 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

Après la concertation publique, un bilan de la concertation sera élaboré. Ce document présentera une synthèse des avis exprimés, le cas échéant regroupés autour de thématiques communes, qui viendront enrichir les études préalables à l'enquête publique. Ce document comportera également une restitution quantitative des avis exprimés, notamment sur la base de statistiques.

Il sera rendu public sur le site Internet du projet **www.echangeur-varizelle.fr**.

## 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 8,5 M€ (50%) à la charge des collectivités territoriales.

## Les acteurs du projet

### 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.

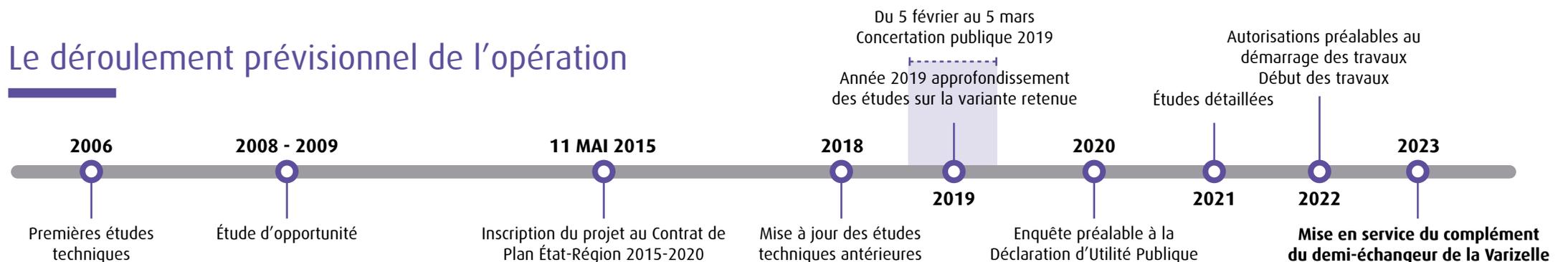
### LES PARTENAIRES COFINANCEURS

Saint-Étienne Métropole et le Département de la Loire cofinancent le projet, à hauteur respectivement de 6 M€ et 2,5 M€. 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 représentant les collectivités, les acteurs économiques (entreprises, commerçants, chambres consulaires...), les associations environnementales, les usagers de la RN88...

## Le déroulement prévisionnel de l'opération



*Vues de Saint-Chamond à proximité du projet.*



## ② POURQUOI COMPLÉTER CET ÉCHANGEUR ?



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

## La situation actuelle

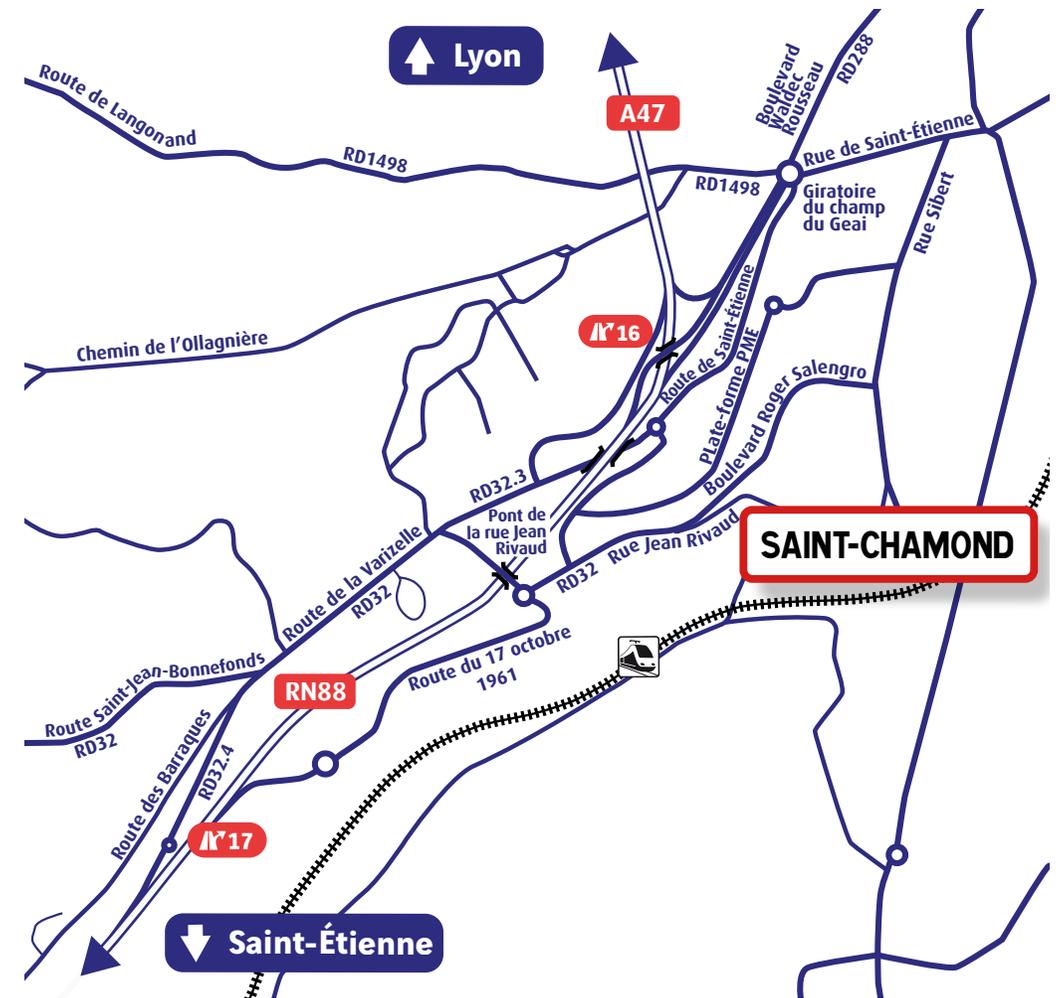
La commune de Saint-Chamond, située au cœur des vallées du Gier et de l'Ondaine, est desservie par l'A47, la RN88 et la ligne ferroviaire Lyon - Saint-Étienne. Elle est à seulement 40 minutes du sud de l'agglomération lyonnaise et à 20 minutes de Saint-Étienne. Elle accueille plus de 700 entreprises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

Aujourd'hui, la commune de Saint-Chamond est desservie par 4 points d'échanges sur l'A47 et la RN88. Ces points d'échanges sont majoritairement utilisés par des trafics d'échanges pendulaires avec l'agglomération de Saint-Étienne.

Deux de ces points d'échanges assurent la desserte de l'ouest de Saint-Chamond, l'échangeur n°16 du Champ du Geai et le demi-échangeur n°17 de la Varizelle.

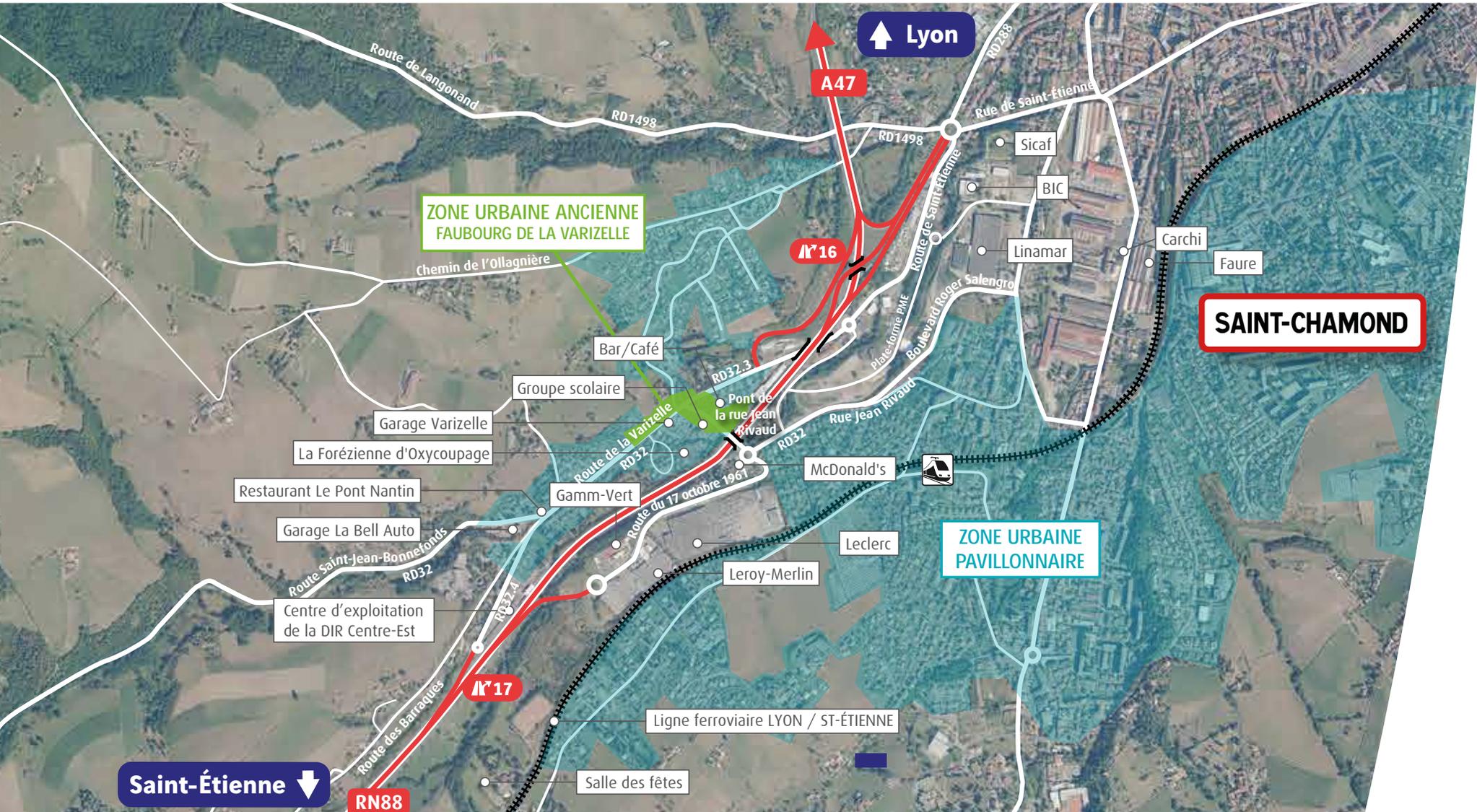
L'échangeur du Champ du Geai (n°16) présente une configuration particulière avec trois de ses bretelles qui convergent vers un seul giratoire, celui du Champ du Geai. Ce giratoire est connecté avec quatre autres voies desservant Saint-Chamond centre, le quartier de la Varizelle et La Talaudière. Il concentre ainsi l'essentiel des flux à l'ouest de Saint-Chamond.

La configuration du demi-échangeur de la Varizelle (n°17) est également atypique dans la mesure où l'ouvrage de franchissement de la RN88 associé - le pont de la rue Jean Rivaud - est décalé par rapport aux bretelles. Cela entraîne un allongement des temps de parcours pour certains flux qui empruntent cet échangeur et qui sont ainsi contraints de traverser la zone urbaine dense du faubourg de la Varizelle.



Zoom sur les échangeurs et le réseau routier à l'ouest de Saint-Chamond

Carte des activités humaines.





*Le trafic à proximité du giratoire du Champ du Geai, à l'heure de pointe du soir.*

L'ouest de Saint-Chamond est par ailleurs marqué par la présence de bâti relativement ancien et dense ainsi que de zones pavillonnaires. Des entreprises à vocation industrielle et tertiaire liées aux activités de Novaciéries côtoient une zone d'activités commerciales comprenant de grandes enseignes. Cette zone accueille également des établissements industriels ou commerciaux et un groupe scolaire.

Compte tenu de ces nombreuses activités et de la configuration atypique des deux échangeurs autoroutiers n°16 et n°17, un trafic dense et des ralentissements sont observés notamment aux heures de pointe du matin et du soir sur les voiries secondaires et à certains carrefours à l'ouest de Saint-Chamond.

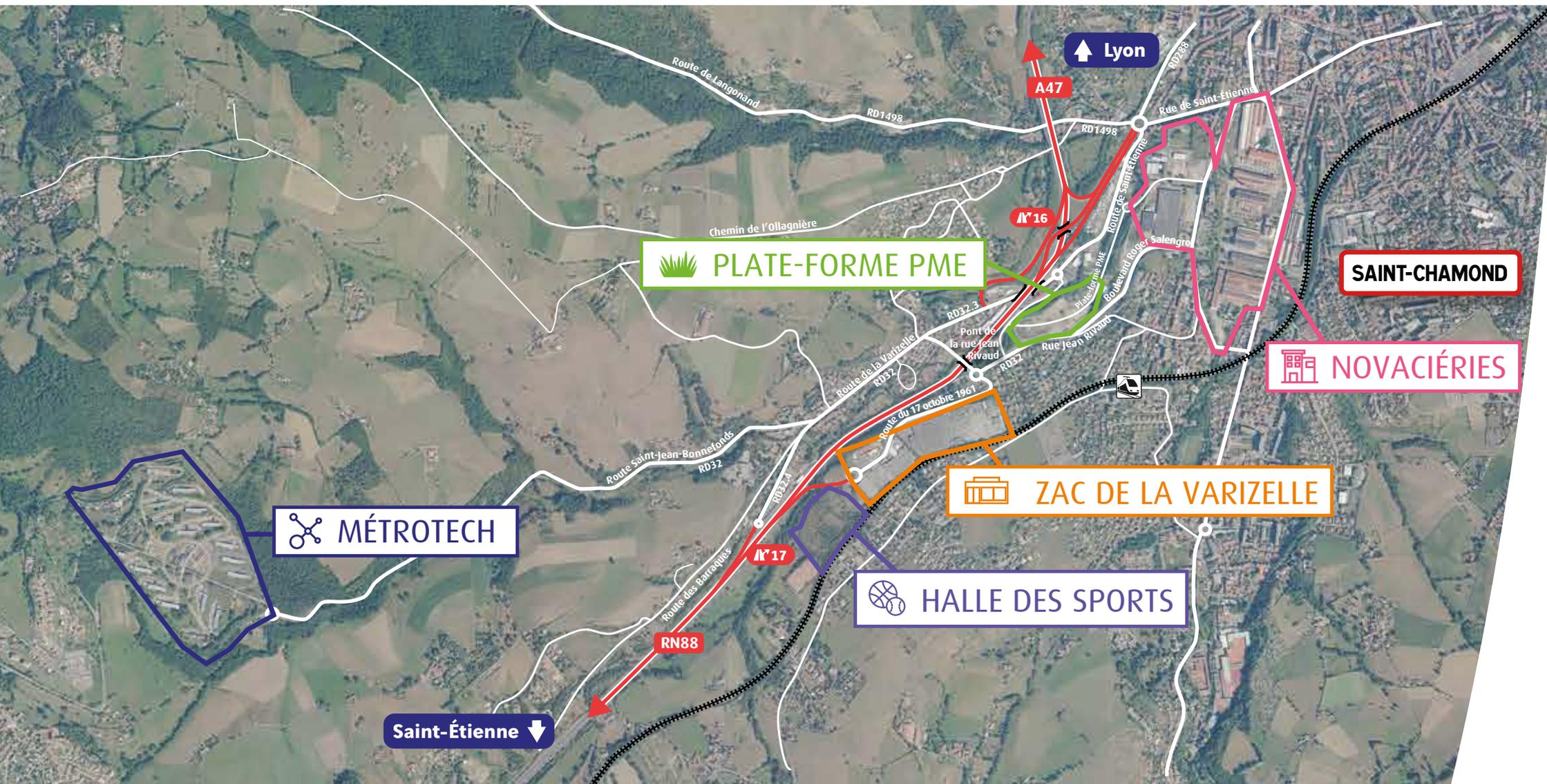
Le giratoire du Champ du Geai et ses voies d'accès connaissent en effet un niveau de trafic élevé, avec des remontées de file à certaines heures. La RD1498 qui dessert la Talaudière, la RD288 (Boulevard Waldeck Rousseau) et la route de Saint-Étienne à l'est qui desservent Saint-Chamond centre sont concernées. À un degré moins élevé, la route de Saint-Étienne au sud-ouest du giratoire du Champ du Geai subit aussi un trafic chargé.

Au niveau du giratoire situé au sud du pont de la rue Jean Rivaud, entre la rue Jean Rivaud, le boulevard Roger Salengro et la route du 17 octobre 1961, le trafic est relativement important, pouvant provoquer des ralentissements à l'heure de pointe du soir. Enfin, la route de la Varizelle et le carrefour entre cette dernière et la rue Jean Rivaud connaissent aussi un trafic chargé en soirée.

## Un territoire en mouvement

Les collectivités portent plusieurs projets visant à créer de l'emploi. Il s'agit en premier lieu des deux projets majeurs de reconversion Novaciéries et Métrotech, ainsi que de l'extension de la ZAC de la Varizelle avec la création d'une salle omnisports de 4 000 places d'envergure métropolitaine. Signalons également la livraison récente de la zone d'activités située sur l'ancienne piste des VAB (Plate-forme PME).

Carte situant les projets de développement.



## UN TRAFIC QUI VA CROÎTRE AU RYTHME DU DÉVELOPPEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS

### NOVACIÉRIES (EX-GIAT)

Reconversion du site GIAT, Novaciéries est au cœur d'un projet ambitieux de développement économique qui favorisera la création d'emplois dans le bassin de Saint-Chamond et le développement d'une offre nouvelle de services aux habitants. Cette transformation permettra ainsi de regrouper des activités industrielles, économiques, de loisirs et des logements dans un même quartier.

La reconversion de Novaciéries a aujourd'hui permis de maintenir des industriels de la mécanique lourde (Faure, Pichon, Carchi, Industeel, etc.) et d'accueillir de

nouvelles entreprises sur un site de 45 ha.

Depuis 2014, cette reconversion a déjà bénéficié à 1 200 emplois. À l'horizon de la mise en service du complément du demi-échangeur de la Varizelle, les prévisions des collectivités indiquent que Novaciéries comprendra :

- 20 300 m<sup>2</sup> supplémentaires d'activités productives industrielles et artisanales,
- 1 900 m<sup>2</sup> supplémentaires de bureaux pour des activités tertiaires.



## MÉTROTECH (SAINT-JEAN-BONNEFONDS)

Projet de requalification du site de l'hôpital de Saint-Jean-Bonnefonds, Métrotech offre un potentiel de 30 000 m<sup>2</sup> dédiés à l'activité tertiaire, prioritairement au biomédical, à la mécanique avancée et à l'optique vision. Aménagé comme un véritable « campus d'entreprises », Métrotech est un site unique, hautement fonctionnel, créant et favorisant les échanges entre les entreprises.

En 2018, seul un tiers des 30 000 m<sup>2</sup> initialement dédiés aux activités tertiaires de Métrotech est commercialisé.

Afin d'accélérer la commercialisation des 20 000 m<sup>2</sup> disponibles, des dispositions foncières et immobilières visant à rendre le site plus attractif pour l'implantation d'entreprises d'artisanat et des TPE ont été mises en œuvre.

À l'horizon de la mise en service du complément du demi-échangeur de la Varizelle, Métrotech comptera :

- 10 000 m<sup>2</sup> supplémentaires pour des activités tertiaires (bureaux),
- 10 000 m<sup>2</sup> supplémentaires pour des activités productives d'industrie et d'artisanat.



## ZAC DE LA VARIZELLE

Sur les 20 ha à vocation commerciale qui composent la ZAC de la Varizelle, 5 ha sont disponibles pour la construction d'une halle des sports qui devrait voir le jour en 2022. Le bâtiment du Leroy Merlin sera réaménagé et son parking agrandi dès 2020.

Au fil des années, l'essor de ces zones d'activités va contribuer à accroître la densité du trafic de 25% en moyenne sur le réseau secondaire dans le secteur de la Varizelle, 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 de compléter le demi-échangeur de la Varizelle.

## Les objectifs du projet

### AMÉLIORER LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Le principal objectif du complément du demi-échangeur de la Varizelle est d'améliorer la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques en développement. 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.

Ce projet est d'autant plus attendu que des projets importants sont engagés ou programmés par les collectivités : halle des sports métropolitaine de 4 000 places, reconversion et développement de Novaciéries, de Métrotech et de la ZAC de la Varizelle avec l'implantation de nouvelles entreprises industrielles et tertiaires.

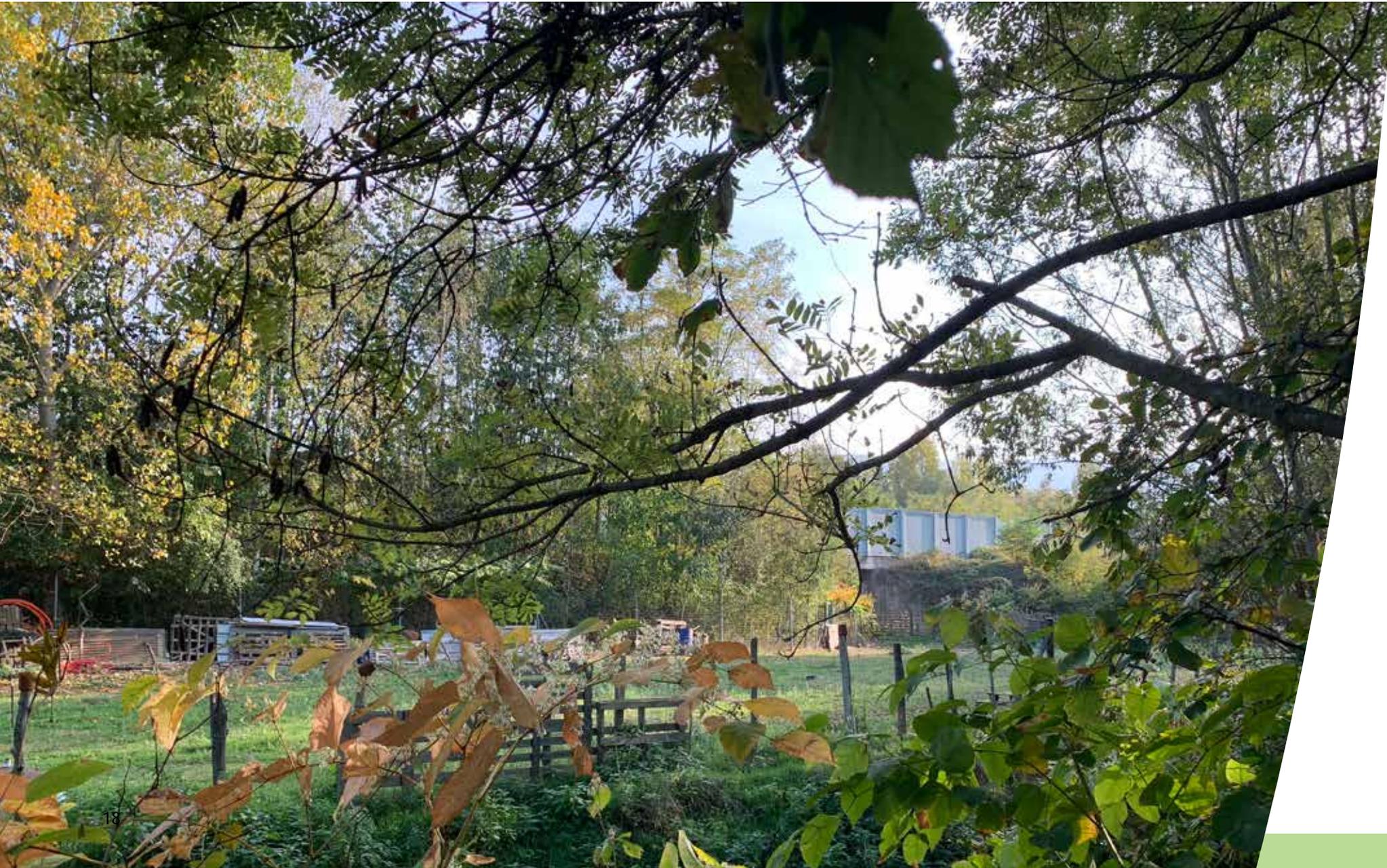
### AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DES RIVERAINS

Aujourd'hui, pour accéder 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.

En moyenne 6 300 véhicules passent chaque jour ouvré sur la route de la Varizelle, devant le pas de porte des maisons d'habitation et des lieux publics qui la bordent. Les études de trafic montrent qu'en 2023, sans création d'échangeur, ce chiffre sera de 8 600, soit une augmentation de 37%, aggravant les nuisances pour les riverains du quartier de la Varizelle. Le projet doit aussi permettre de réduire ces nuisances.

Le projet poursuit ainsi les objectifs principaux suivants : d'une part améliorer la desserte du territoire et en particulier des zones d'activités économiques, d'autre part améliorer le cadre de vie des riverains en délestant le réseau secondaire d'une partie du trafic.

## ③ LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT



À ce stade du projet, deux types d'études ont été menées :

- un état des lieux initial dont l'objectif est 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.

Après la concertation publique, ces études seront approfondies pour évaluer plus finement les incidences de la variante retenue sur l'environnement et pour définir les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour les limiter.

**Le projet s'inscrit dans la démarche ERC « Éviter, Réduire, Compenser » qui consiste à concevoir un projet le moins impactant possible pour l'environnement.**

Cette démarche donne la priorité aux mesures d'évitement, puis de réduction de l'impact, et définit si besoin des mesures de compensation ayant pour objet d'apporter une contrepartie positive aux impacts résiduels négatifs du projet.

La démarche ERC a pour objectif, dès la conception du projet, d'équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet.



*RN88.*



*ZAC Varizelle.*



*Quartier Varizelle et pont de la rue Jean Rivaud.*

## L'acoustique

Le secteur de la Varizelle est actuellement exposé aux nuisances de la RN88, qui sont réduites grâce aux protections acoustiques en place (murs anti-bruit et merlons au nord).

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

Les études ultérieures permettront de préciser l'exposition actuelle et future des habitations et les protections, de type isolation de façade, merlon ou mur anti-bruit, éventuellement nécessaires.

## La qualité de l'air

Les études relatives à la qualité de l'air seront menées dans le cadre de l'étude d'impact pour qualifier l'état initial et estimer les quantités de polluants émis par les véhicules sur la zone du projet. Ces études détaillées seront engagées à l'issue de la concertation publique. Parce que le projet va permettre de réorganiser les accès aux principales zones d'activités, il devrait fluidifier le trafic sur le réseau local et contribuer ainsi à améliorer la qualité de l'air dans le secteur, par rapport à une situation sans projet.

## La ressource en eau

Des zones humides sont identifiées dans ce secteur, mais hors de l'emprise du projet.

Deux affluents du Gier, le Ricolin et le Janon traversent la zone d'étude. Ces deux cours d'eau à faible débit sont concernés par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) du Gier et de ses affluents approuvé le 8 novembre 2017.

Le projet est en partie situé en zone rouge de ce Plan de Prévention des Risques d'Inondation. Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics sont toutefois autorisées sous réserve de prendre en compte le risque inondation dans leur conception. Le projet sera conçu de façon à limiter les impacts et à ne pas dégrader la situation actuelle. Un dossier au titre de la loi sur l'eau sera élaboré dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale unique, pour la variante retenue.

Le projet comprendra en outre un réseau d'assainissement permettant de traiter les eaux de pluie tombées sur la chaussée avant leur rejet dans le milieu naturel.



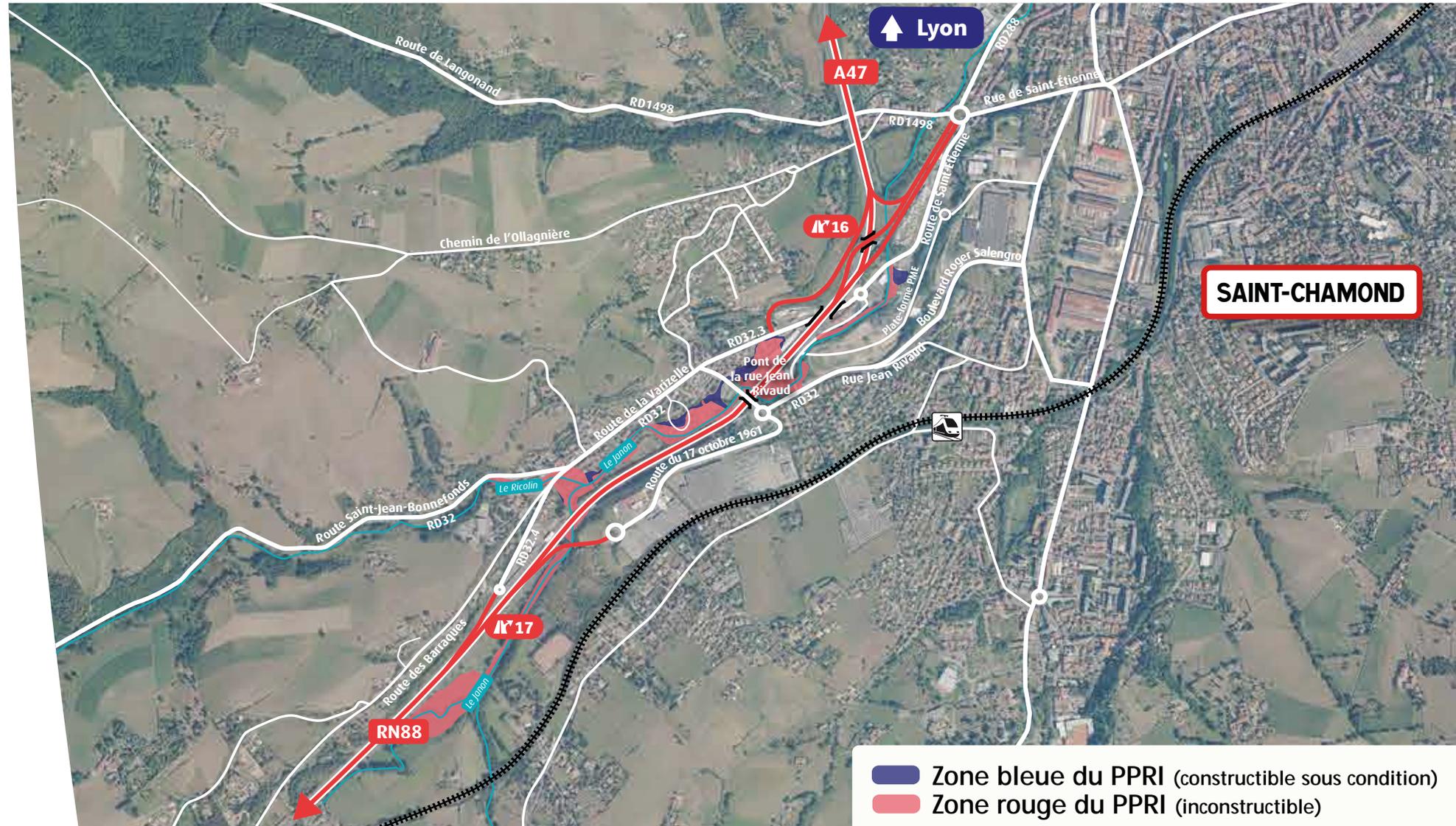
*Le Janon à proximité du projet.*



*Exemples d'ouvrages hydrauliques.*



Les zones de risque d'inondation identifiées par le PPRI à proximité du projet.



## La faune et la flore

La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a désigné une équipe d'experts pour réaliser, sur une période suffisamment représentative, un inventaire de la faune et de la flore présente à proximité du projet. Des espèces protégées comme l'hirondelle rustique ou la perdrix grise ont été repérées.

Deux espèces de reptiles ont pu être observées (lézard des murailles et lézard vert).

Une seule espèce de chiroptère a été repérée dans un contexte de chasse, la pipistrelle de Kuhl, qui peut nicher dans les bâtiments d'habitation présents sur la zone d'étude.

Il sera en conséquence nécessaire de tenir compte du cycle biologique des différentes espèces qui seront identifiées (reproduction, nidification) dans la réalisation du projet tout en limitant au maximum les impacts sur les milieux (prairies, zones de friche et fourrés) pouvant avoir un intérêt pour ces espèces.

Les études détaillées préciseront quelles mesures spécifiques seront à mettre en œuvre pour éviter, réduire et compenser l'incidence du projet sur la faune et la flore.



*La perdrix grise.*



*L'hirondelle rustique.*

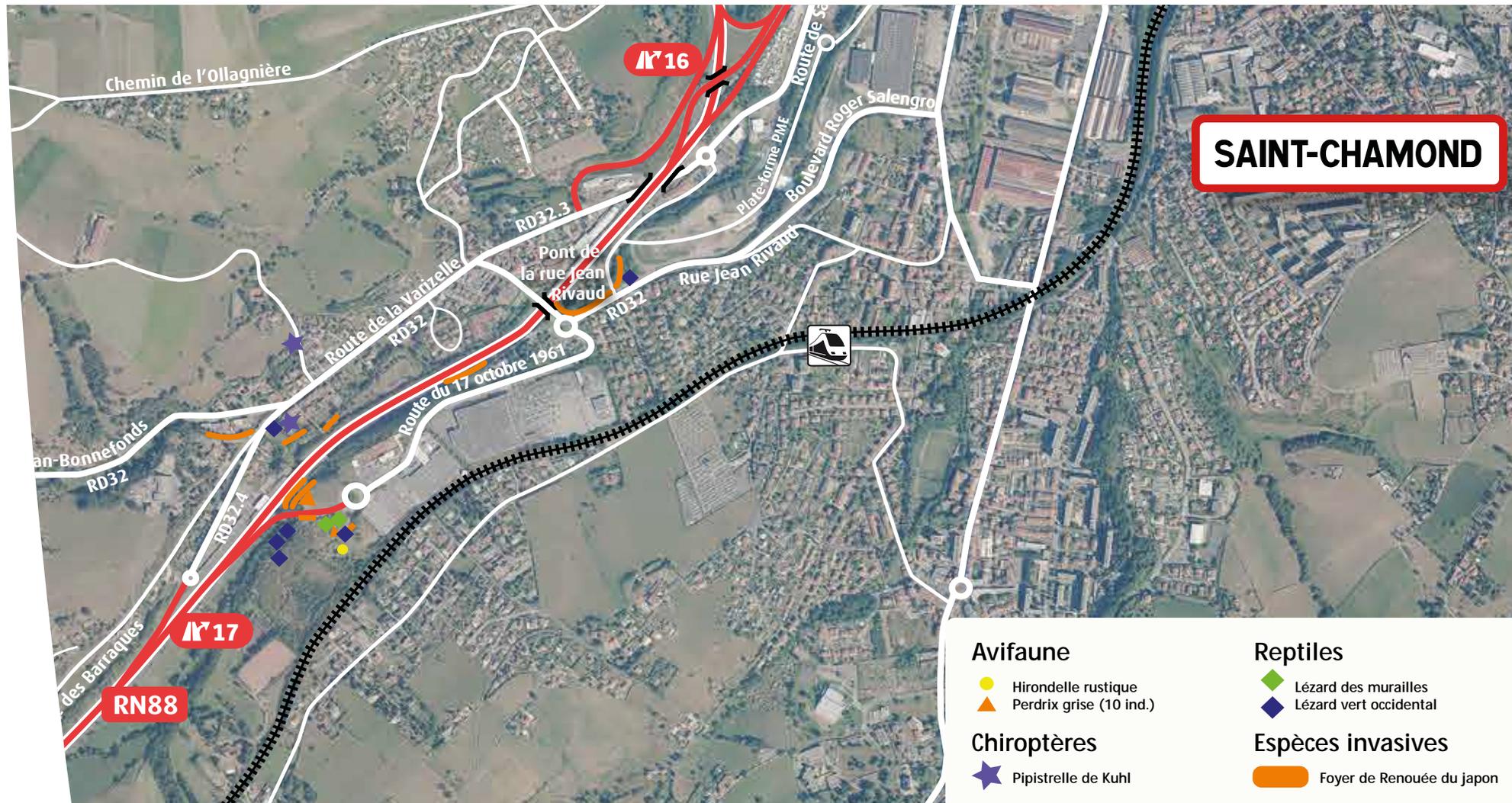
Le phasage du chantier sera adapté aux enjeux de préservation de la biodiversité, par exemple :

- les travaux de déboisement seront effectués aux périodes les moins impactantes pour le cycle de reproduction des espèces,
- des clôtures spécifiques et des panneaux seront mis en place pour délimiter les zones de chantier et les milieux naturels à préserver,
- des dispositifs d'assainissement provisoires seront installés sur le chantier ; collectées par un système de fossés, les eaux du chantier seront filtrées avant rejet dans le milieu naturel,
- un suivi environnemental du chantier régulier sera réalisé par des spécialistes.

## Le paysage

À l'issue de la concertation publique, la DREAL veillera à assurer une bonne intégration paysagère de la variante retenue.

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.



Le milieu naturel.

## 4 LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

### Historique

Une première étude d'opportunité relative au complément du demi-échangeur de la Varizelle à l'ouest de Saint-Chamond a été réalisée en 2008-2009. Après la validation de l'opportunité du projet et son inscription au CPER 2015-2020, afin de préparer la concertation publique, la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes a mis à jour cette étude. Plusieurs zones géographiques et plusieurs variantes du projet ont ainsi été étudiées.

#### Étape 1 : l'étude de zones géographiques

Dès le démarrage des études, plusieurs zones pouvant potentiellement accueillir le projet ont été identifiées sur la section de la RN88 comprise entre l'échangeur n°16 du Champ du Geai et la limite sud de Saint-Chamond. Une extension du périmètre plus au sud n'a pas été jugée pertinente au regard des objectifs de l'aménagement car trop éloignée des zones d'activités économiques.

#### LA ZONE GÉOGRAPHIQUE N°1 :

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 la zone géographique n°1.

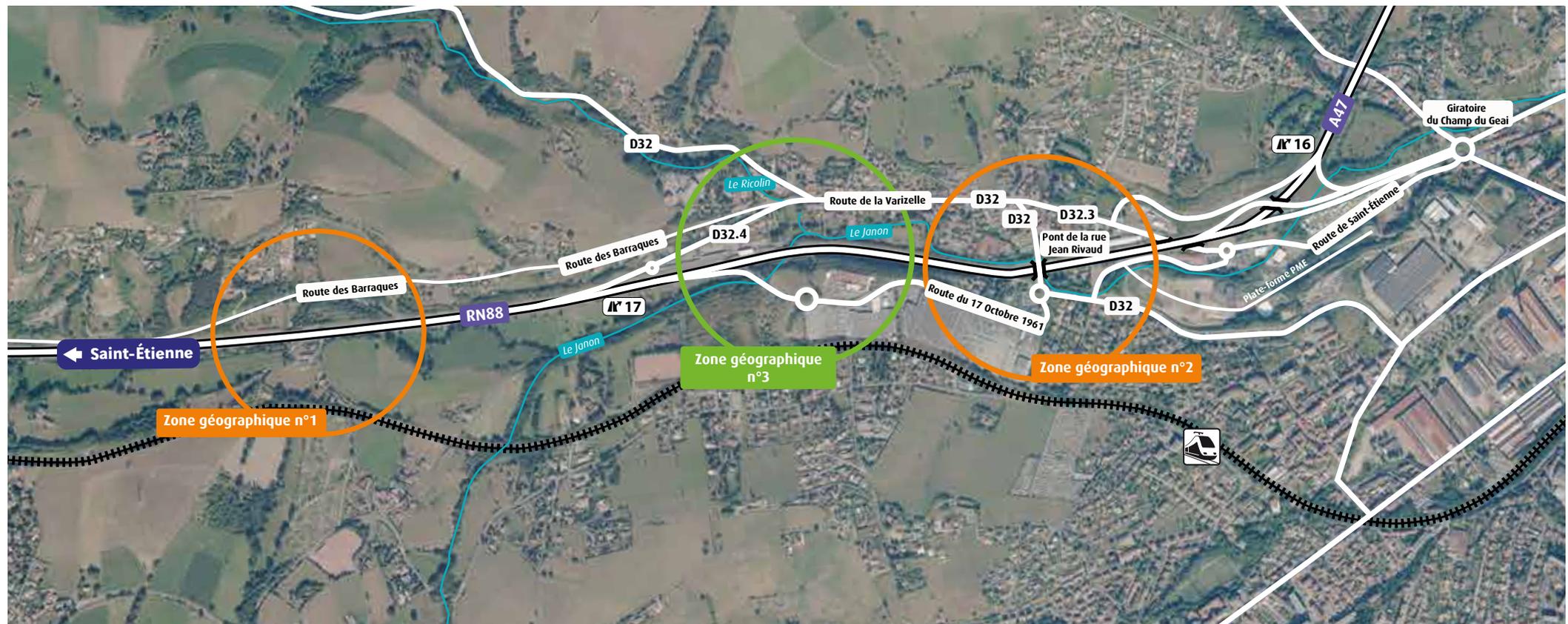
#### LA ZONE GÉOGRAPHIQUE N°2 :

Les règles de sécurité et d'inter-distance n'autorisent pas la création de deux bretelles en direction de Lyon compte tenu de la proximité de l'échangeur du Champ du Geai. Par ailleurs, l'insertion d'un échangeur dans cette zone aurait une incidence très forte sur le bâti et sur un groupe scolaire. La zone géographique n°2 a donc été écartée.

### LA ZONE GÉOGRAPHIQUE N°3 :

Cette zone à proximité immédiate du demi-échangeur existant présente une configuration topographique pouvant accueillir une nouvelle infrastructure compatible avec les normes techniques en vigueur. Elle est en outre située à proximité des zones d'activités économiques, notamment celle de la Varizelle.

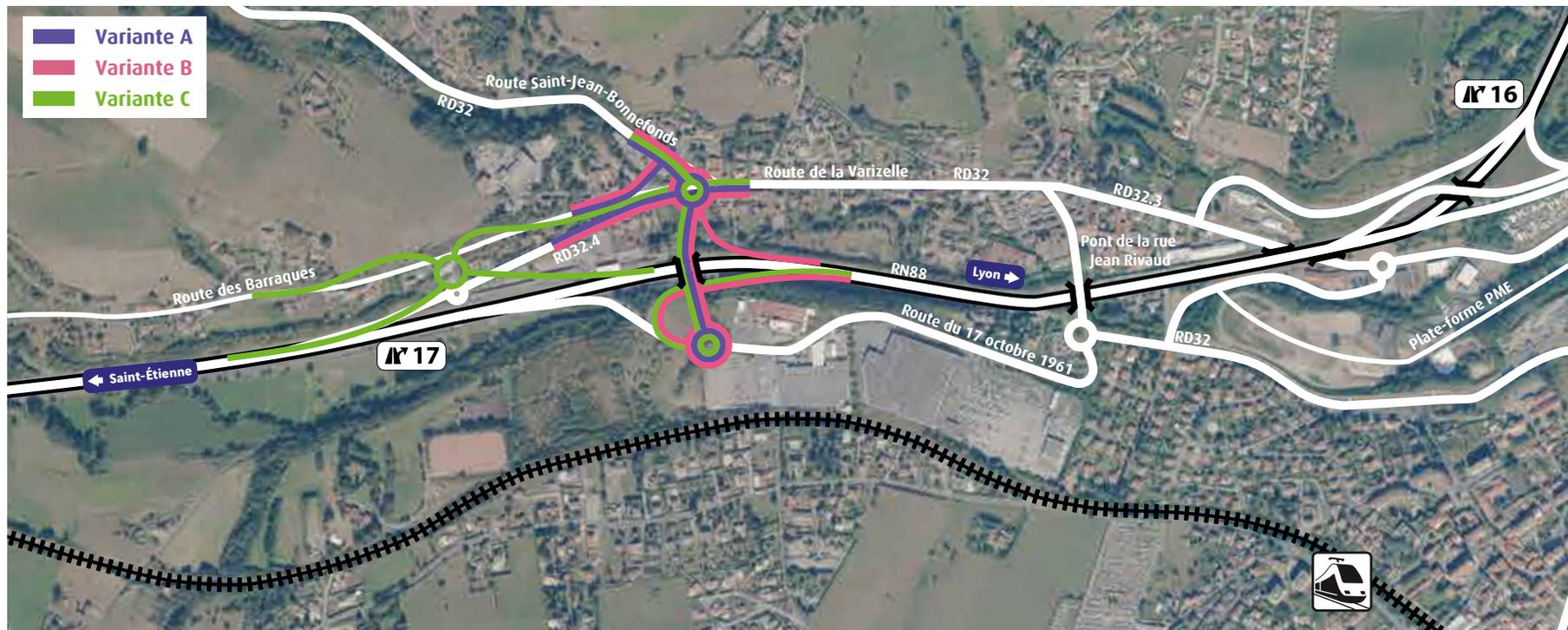
C'est donc la zone géographique n°3 qui a été retenue par les collectivités et l'État afin d'implanter le projet.



## Étape 2 : l'étude des variantes au sein de la zone géographique retenue

Au sein de la zone géographique retenue, 3 variantes ont été étudiées. Elles sont aujourd'hui soumises à la concertation publique :

- 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.



Chaque variante a des incidences par rapport à la situation actuelle. Aussi, cinq critères ont été utilisés pour évaluer les trois variantes.

**L'amélioration de la desserte du territoire en particulier des zones d'activités économiques** : incidences en termes de réponse globale aux besoins de desserte du territoire, notamment en termes d'accessibilité aux équipements publics et aux zones d'activités économiques.

**L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire** : incidences en termes d'amélioration des conditions de circulation sur le réseau secondaire, notamment sur la capacité du projet à réduire le trafic traversant le faubourg de la Varizelle et améliorer ainsi la qualité de vie des riverains.

**L'impact sur le bâti** : incidence sur les bâtiments et les propriétés privées.

**L'eau, la faune et la flore** : incidences sur le réseau hydraulique, notamment sur les cours d'eau et les zones inondables, et sur la biodiversité.

**Le coût de l'opération** : le montant de l'investissement cofinancé par l'État et les collectivités.

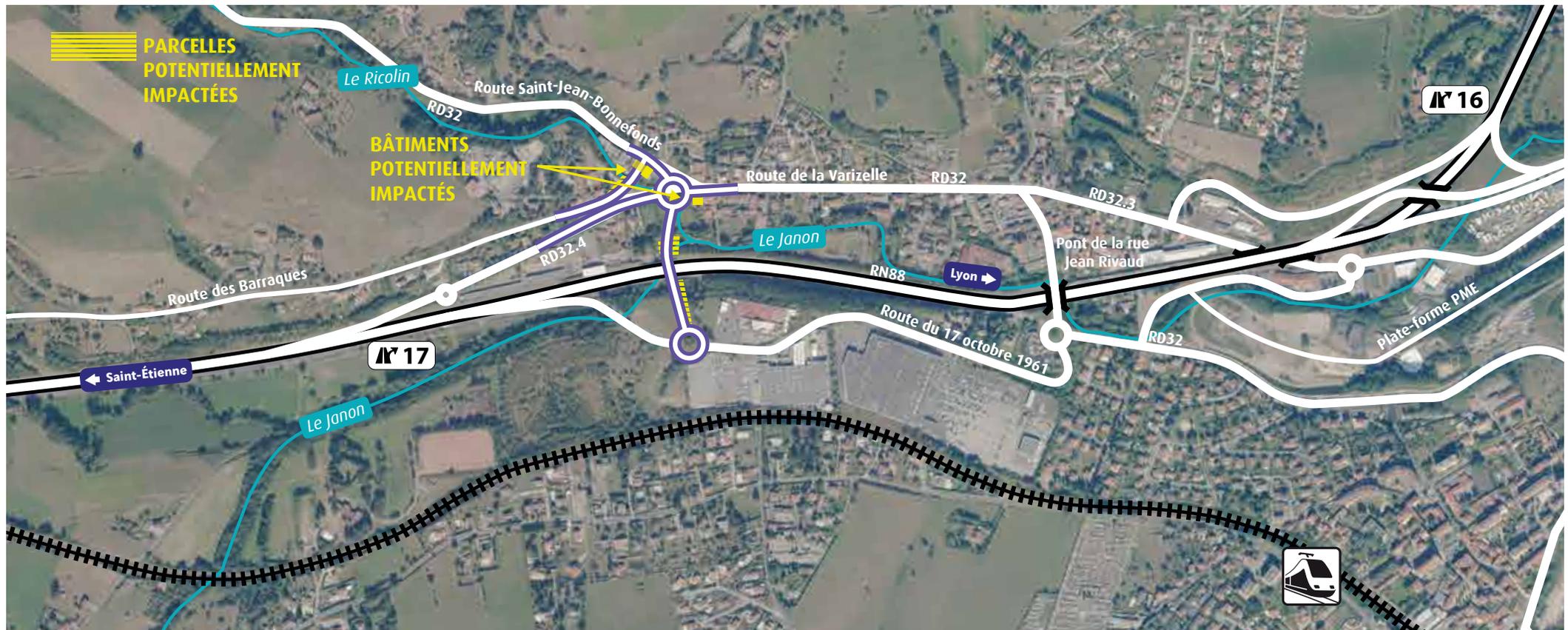
Les incidences de chaque variante sur les différents critères sont évaluées selon trois couleurs :

Bonne réponse aux objectifs ou impact faible 	Réponse partielle aux objectifs ou impact modéré 	Mauvaise réponse aux objectifs ou impact fort 
---	---	--

## 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.

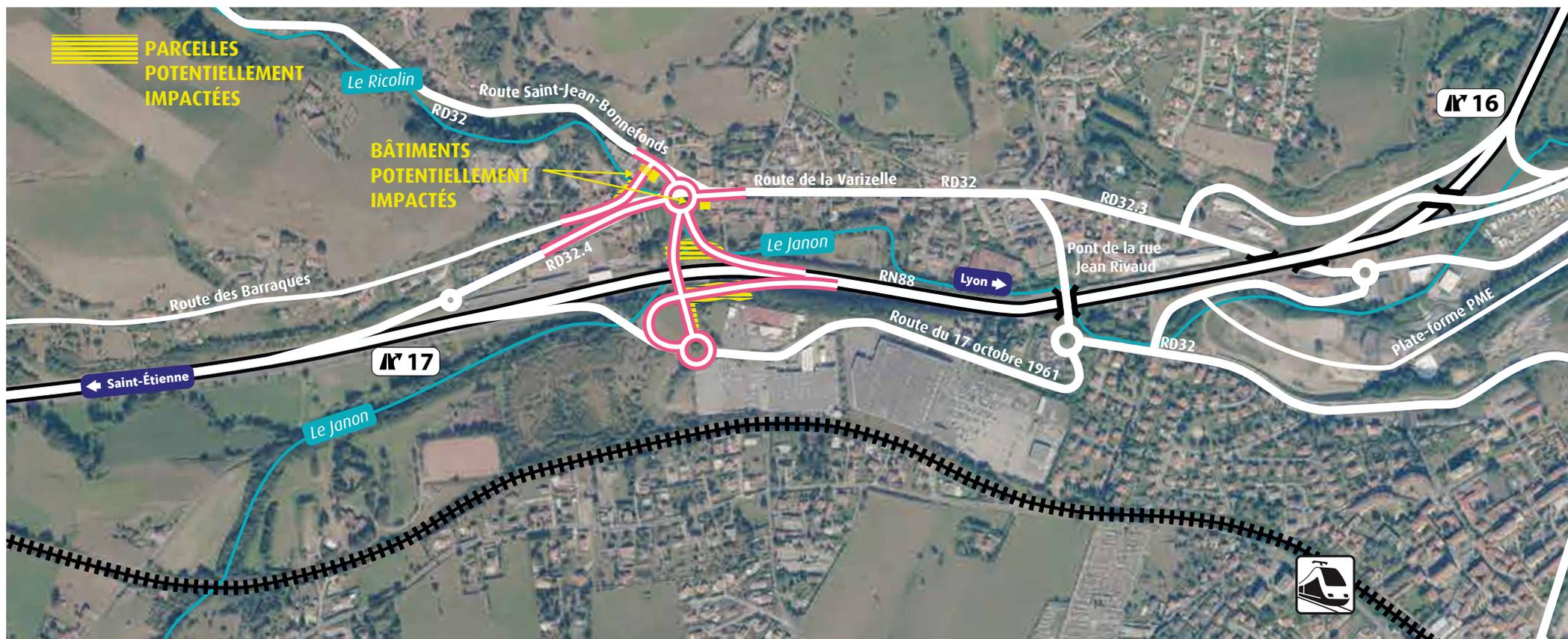


## L'analyse multicritère de la variante A

<p><b>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</b></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><b>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</b></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><b>L'impact sur le bâti</b></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><b>L'eau, la faune et la flore</b></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><b>Le coût de l'opération</b></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.

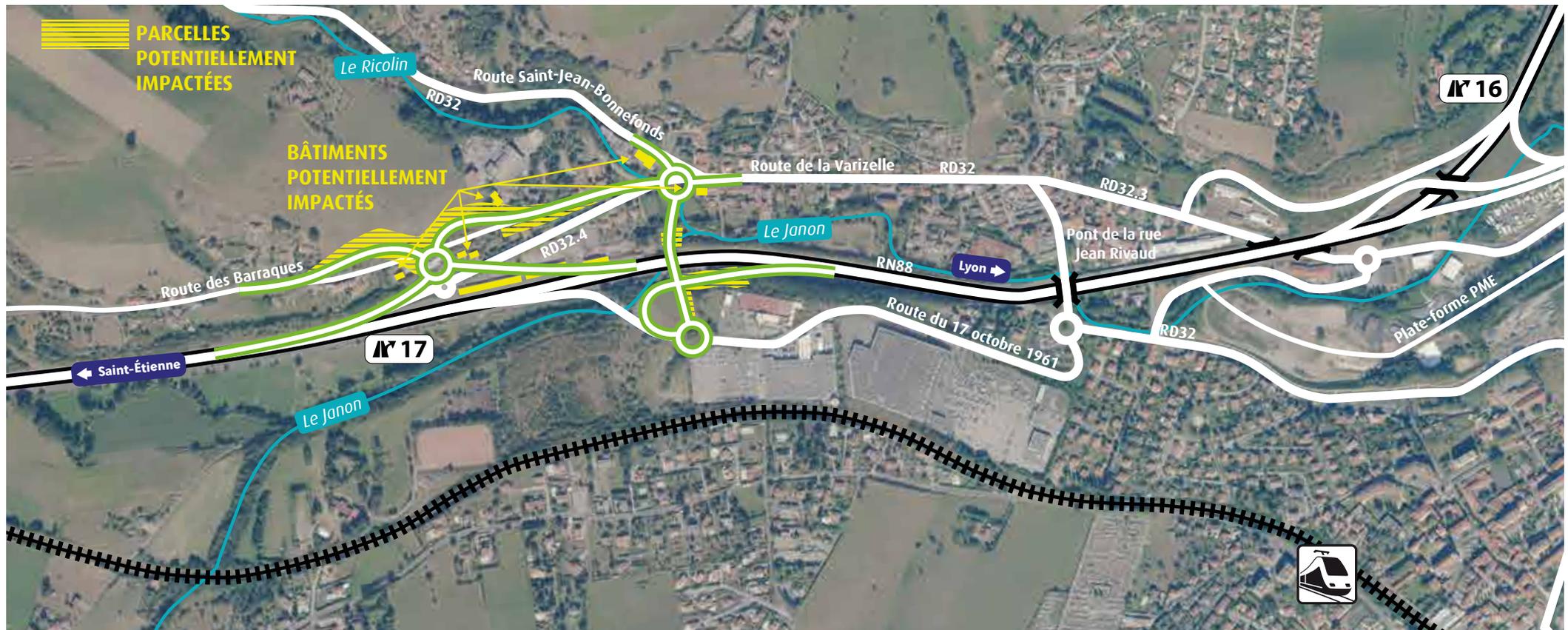


## L'analyse multicritère de la variante B

<p><b>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</b></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.</p> <p>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.</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. 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><b>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</b></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><b>L'impact sur le bâti</b></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><b>L'eau, la faune et la flore</b></p> 	<p>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.</p>	
<p><b>Le coût de l'opération</b></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.



## L'analyse multicritère de la variante C

<p><b>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</b></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><b>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</b></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><b>L'impact sur le bâti</b></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><b>L'eau, la faune et la flore</b></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><b>Le coût de l'opération</b></p> 	<p>Le coût des travaux est estimé entre 22 et 24 M€ TTC.</p>	

## La synthèse

Les trois 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
<b>L'amélioration de la desserte du territoire, en particulier des zones d'activités économiques</b> 	●	●	●
<b>L'amélioration du cadre de vie par le délestage du réseau secondaire</b> 	●	●	●
<b>L'impact sur le bâti</b> 	●	●	●
<b>L'eau, la faune et la flore</b> 	●	●	●
<b>Le coût de l'opération</b> 	●	●	●

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. Son impact sur l'environnement et le bâti reste modéré et son coût est compatible avec l'enveloppe inscrite au Contrat de Plan État-Région.

La concertation publique doit permettre de partager cette analyse, de prendre en considération les observations de chacun dans le but d'éclairer les études qui débiteront après la publication du bilan de la concertation.

Les avis recueillis durant la concertation et les échanges avec les différents partenaires seront repris dans le bilan de la concertation. Ce bilan, rendu public, permettra à la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes d'engager des études plus approfondies pour définir précisément toutes les caractéristiques du projet de création du complément du demi-échangeur de la Varizelle.

## La réalisation des travaux

### UN CHANTIER MENÉ SOUS CIRCULATION

Les travaux seront réalisés sous circulation. La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes mettra tout en œuvre pour réduire la gêne tout en assurant la sécurité de l'ensemble des intervenants :

- dans la mesure du possible, sur la RN88 la circulation sera maintenue sur 2 voies en utilisant la bande d'arrêt d'urgence comme zone de travaux,
- la vitesse sera réduite,
- les basculements de circulation et les coupures nécessaires (pour la construction du pont par exemple) seront programmés prioritairement en périodes de faible trafic.

### UN DISPOSITIF D'INFORMATION

Les riverains du chantier seront informés des travaux à venir et un dispositif d'information à destination des automobilistes sera mis en œuvre pour faciliter leurs déplacements.

## 5 ET APRÈS LA CONCERTATION ?

### Le bilan de la concertation

Le bilan de la concertation consignera de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public lors de la concertation. Ce bilan sera rendu public et mis à disposition sur le site Internet [www.echangeur-varizelle.fr](http://www.echangeur-varizelle.fr)

Sur la base des enseignements du bilan, l'État et les collectivités territoriales valideront le choix d'une variante. Les études de détail relatives au projet seront engagées afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet. Le projet détaillé sera présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

### Les prochaines étapes



## Le point sur les procédures à venir

### **LES ÉTUDES PLUS APPROFONDIES, PRÉALABLES À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Cette phase, cadrée par le Code de l'environnement, consiste à mener l'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sur tous les volets de l'environnement et à la présenter dans un dossier appelé « Étude d'impact ».

Cette étude et les autres composants de la procédure sont soumis à l'avis de l'Autorité environnementale.

### **L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique se déroulera en 2020. Elle consistera à présenter en détail le projet au public, sur la base d'une étude d'impact. Pendant toute la durée de l'enquête publique chacun pourra, s'il le désire, prendre connaissance du dossier et formuler des observations. Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet de décider de la déclaration d'utilité publique du projet.



[www.echangeur-varizelle.fr](http://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