

Quel impact de l'autoroute sur l'environnement et le cadre de vie ?

Conformément à la législation, une étude de l'impact du projet sur l'environnement et le cadre de vie à été réalisée. L'avant-projet sommaire d'A432 a également tenu compte des préoccupations qui ont émergé lors de la concertation, en 2002 et 2003.

Il a ainsi été démontré que les nuisances sonores générées par A432 ne contribuent pas significativement à la dégradation de l'ambiance acoustique de la zone. Toutefois, des protections phoniques (merlons de terre) sont prévues au droit de Tramoyes.

L'étude a démontré que le projet n'aggrave ni les effets d'une éventuelle inondation dans la plaine de l'Ain, ni les effets des crues des cours d'eau de la côteière. La préoccupation portant sur le risque inondation a ainsi pu être levée.

Les effets du projet sur la santé ont été mesurés. Des bassins permettront de piéger toute pollution éventuelle, garantissant que celle-ci n'atteindra pas la nappe du Rhône qui est exploitée pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération lyonnaise. L'étude montre également que le projet a un impact global positif sur les effets sur la santé des pollutions aériennes, puisqu'il contribue à diminuer le trafic sur les zones urbanisées le long d'A42 et A46 nord.

L'autoroute traverse essentiellement des espaces agricoles situés en bordure de la ligne ferroviaire à grande vitesse, ainsi que quelques franges boisées au passage de la côteière. Un passage pour grands mammifères sera réalisé au franchissement de la côteière. L'impact sur le milieu naturel restera modeste.

Exprimez-vous sur le projet A432 Les Échets - La Boisse

Durant les prochains mois, la concertation avec le public sera organisée :

- À l'occasion de la réunion publique ;
- Avec pour support un site Internet dédié au projet ;
- Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, prévue au début de l'année 2006. Vous serez informés des modalités de l'enquête par voie de presse et par affichage dans les mairies des communes concernées par le projet. Vous pourrez alors consulter le dossier d'enquête. La commission d'enquête fixera les modalités précises.

Pour une information précise sur le projet, vous pouvez déjà consulter le site Internet A432 : www.a432.fr

Ou contacter la direction régionale de l'Équipement Rhône-Alpes : contact@a432.fr

A432 et le paysage

A432 traverse trois types de paysages : les plateaux de la Dombes, la côteière de l'Ain et la vallée du Rhône. Grâce au jumelage avec la ligne à grande vitesse, A432 ne crée pas de nouvelle coupure paysagère.



L'impact paysager essentiel apparaît au niveau du franchissement de la côteière, par un viaduc sensiblement parallèle à celui de la voie ferrée. Le viaduc autoroutier présente une pente légèrement plus forte et sera plus court (un peu plus de 1200 mètres). Afin d'assurer la meilleure qualité esthétique possible, le concessionnaire organisera un concours d'architecture. Les collectivités concernées ainsi que les services du ministère de l'Écologie et du Développement Durable participeront au jury de ce concours.



AUTOROUTE A432 Les Echets - La Boisse

Une autoroute entre Les Échets et La Boisse

Historique du projet

1990 : projet de liaison autoroutière jumelée avec la LGV alors en construction.

1995-1997 : études d'avant-projet sommaire.

1998-2002 : débats sur le contournement de l'agglomération lyonnaise et inscription d'A432 aux schémas multimodaux de services collectifs de transport.

Novembre 2001-février 2004 : actualisation des études d'avant-projet sommaire et concertation locale.

18 décembre 2003 : inscription d'A432 comme projet prioritaire par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

25 juillet 2005 : approbation de l'APS autorisant le lancement de la procédure d'utilité publique.

Étapes à venir

Automne 2005 : consultation des administrations et des collectivités.

Novembre 2005 : réunion publique.

Début 2006 : enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

2007 : déclaration d'utilité publique prononcée par le gouvernement après avis du Conseil d'État.

Publication des engagements de l'État.

2008 : début des travaux.

Une infrastructure d'intérêt national mais également porteuse d'enjeux à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise

A432 constitue un maillon des grands itinéraires nationaux du nord (val de Saône et au-delà) et de l'ouest (depuis Bordeaux et Clermont-Ferrand par A89) vers les Alpes. Les déplacements « longue distance » représenteront 45 % environ des trafics attendus sur A432.

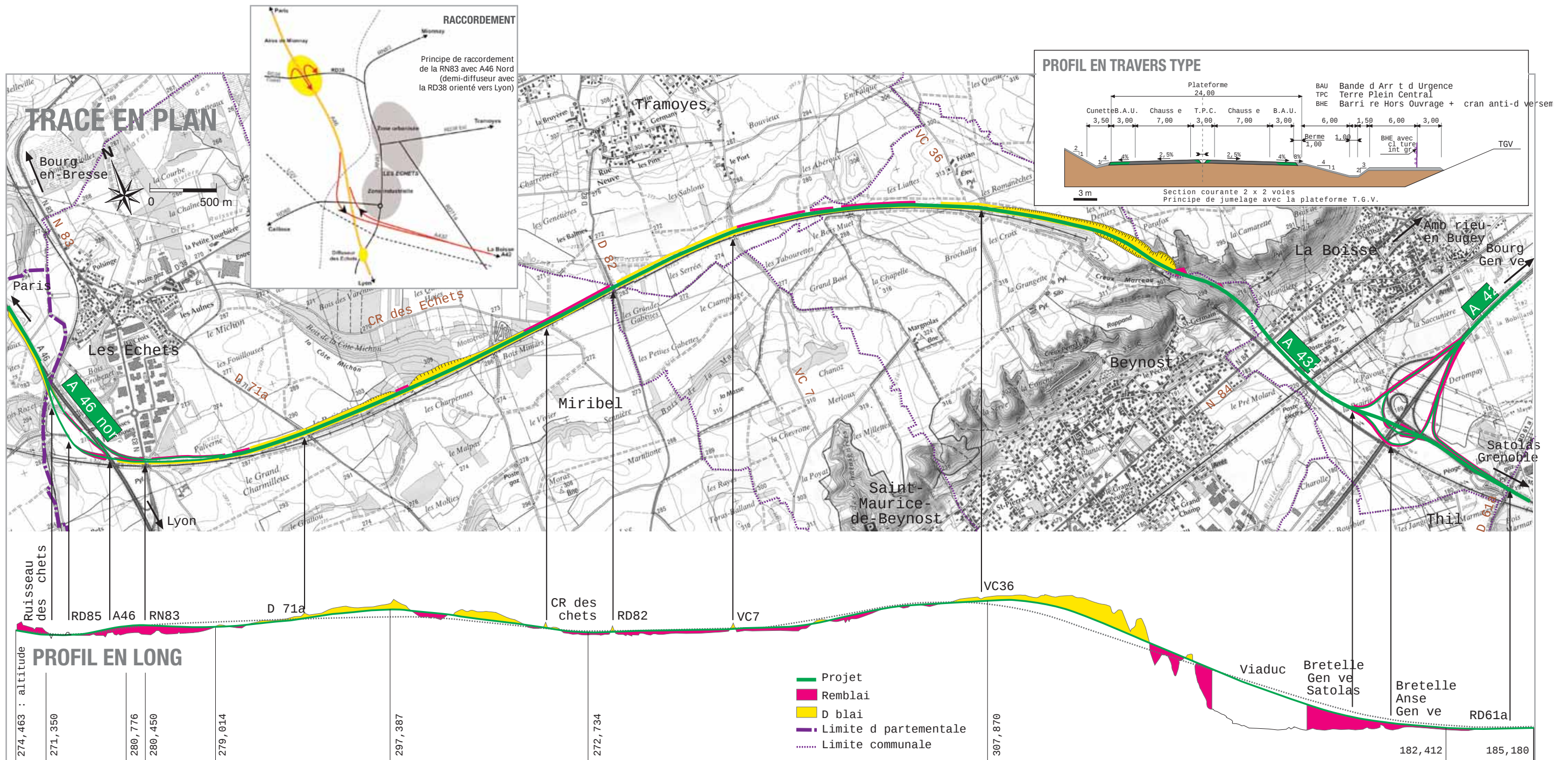
L'autoroute éloignera ces trafics de transit de l'agglomération lyonnaise et en particulier du nœud des Isles (échangeur A42-A46-rocade est).

Le trafic est en forte augmentation sur le réseau routier de l'agglomération lyonnaise. Le développement dynamique des territoires périphériques génère en effet de plus en plus de déplacements domicile-travail. A432 participera ainsi à l'allègement des trafics sur un réseau périurbain promis à la saturation à moyen terme.

A432 favorisera l'accès à l'aéroport Saint-Exupéry et autorisera de meilleurs échanges entre le nord et l'est de l'agglomération et les pôles économiques majeurs de développement de l'est de l'aire métropolitaine lyonnaise : l'Isle d'Abeau, la plaine de l'Ain et Saint-Exupéry.

A432 participera à l'amélioration de la sécurité routière en réduisant les trafics sur A46 nord et en améliorant les conditions de sécurité sur A42 entre le nœud des Isles et La Boisse. Elle proposera un itinéraire aux bonnes conditions de circulation, avec un trafic modéré et de meilleures caractéristiques géométriques, bien adapté au trafic de transit.





Les caractéristiques du projet

L'autoroute A432 entre les Échets et La Boisse relie A46 au nord à A42 à l'est. Depuis A46 au niveau de l'échangeur des Échets, l'autoroute longe la ligne ferroviaire à grande vitesse, franchit la côtière de la Dombes par un viaduc parallèle à celui de la voie ferrée et rejoint l'échangeur A42-A432.

- Une section autoroutière d'environ 11,5 kilomètres orientée nord-ouest / sud-est, qui comprendra deux voies dans chaque sens.
- Jumelée avec la ligne ferroviaire à grande vitesse sud-est qui évite l'agglomération en passant par l'aéroport Saint-Exupéry, A432 ne crée pas de nouvelle coupure de l'espace.
- Le trafic attendu sur la section est de 12100 véhicules par jour à la mise en service, à l'horizon 2010. On attend entre 13700 et 17300 véhicules par jour en 2020 (dépend de la mise en service de l'autoroute A48 entre Ambérieu-en-Bugey et Bourgoin-Jallieu).
- L'autoroute A432 permet un gain de temps de 5 à 7 minutes entre les Échets et La Boisse par rapport à l'itinéraire actuel par le nœud des Isles. Ce chiffre s'entend hors embouteillage du nœud des Isles.

- Le coût de construction de l'infrastructure s'élève à environ 204 millions d'euros hors taxes (dont 51 millions d'euros pour le viaduc de la Côtère).
- Le dénivelé de 105 mètres entre le plateau de la Dombes et la plaine du Rhône en franchissement de la côtière conduit à la construction d'un viaduc d'environ 1200 mètres, d'une pente de 4 %. Celui-ci sera parallèle au viaduc ferroviaire et comportera, dans le sens de la montée, une voie spécialisée pour les véhicules lents.
- L'autoroute comprend une bifurcation avec A46 au nord et un échangeur avec A42 à l'est.
- L'autoroute ne comprend pas d'échange avec la voirie locale. Toutefois, la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône réalise les études d'un demi-diffuseur entre l'autoroute A46 nord et la route départementale 38 (schéma de principe ci-dessus). Cet ouvrage permettra

l'accès à l'autoroute à partir de la RN83 et l'allègement du trafic dans la traversée des Échets.

- Les usagers acquitteront un péage à la barrière de La Boisse, qui sera réaménagée. Des barrières de péage seront installées sur les bretelles de l'échangeur, en entrée et en sortie d'A42.
- Neuf communes de l'Ain et du Rhône sont concernées initialement par le projet : Cailloux-sur-Fontaines, Mionnay, Miribel, Tramoyes, Saint-Maurice-de-Beynost, Beynost, La Boisse, Thil et Niévroz.

Le tracé présenté est indicatif : le tracé définitif sera fixé par la société concessionnaire. Il s'inscrira dans une bande d'une largeur de 300 mètres, définie lors de la procédure de déclaration d'utilité publique.