



Fi 80 – 04 11 2023

Ce projet fou pour supprimer les bouchons sur l'A47 entre Saint-Étienne et Lyon

[Article d'Actu environnement](#)

Extraction BDO



Par **Mathias Souteyrat** Publié le 28/03/2022

L'A47 reliant Lyon et Saint-Étienne est saturée. Son dédoublement par l'A45 a été abandonné en 2018. Un cabinet d'architecture a imaginé un projet insolite pour régler le problème.



©Cabinet Archipente

Après l'abandon en 2018 du **projet de l'A45**, cette nouvelle autoroute qui devait relier Lyon à Saint-Etienne, la seule solution proposée est la création d'une nouvelle liaison en train entre ces deux métropoles.

Mais le projet du cabinet de concepteurs, [Archipente](#), spécialisé dans la construction bois et basé à Montbrison (Loire), pourrait bien tout changer.

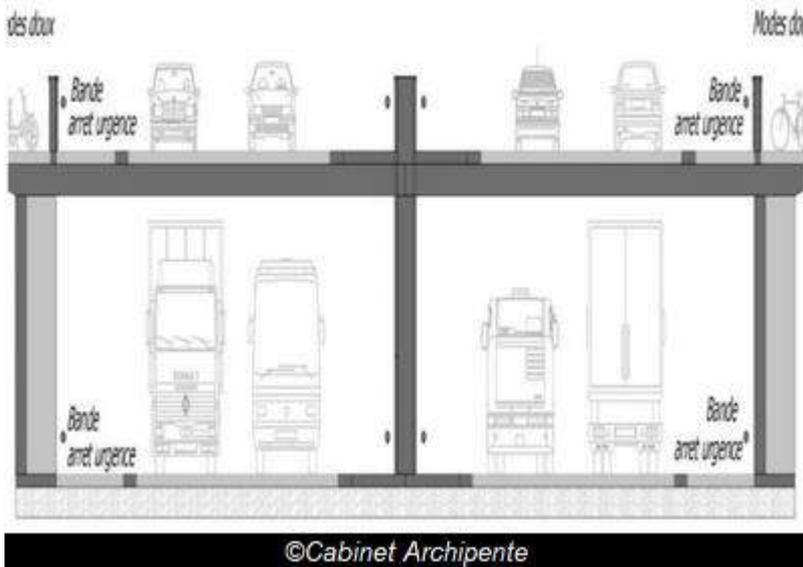
Pourquoi ne pas dédoubler l'autoroute en créant un pont en bois au-dessus de la chaussée existante ? C'est l'ambition un peu folle mais **réaliste** de ces architectes et concepteurs dans ce projet nommé « STENT-

A47 ».

Chaque jour, **100 000** véhicules circulent sur l'A47 entre Lyon et Saint-Étienne, entraînant très vite sa saturation et des bouchons. « Dans l'attente de trouver une alternative acceptable pour tous, environnementalement peu impactante et qui ne monopolise pas de nouveaux terrains », le cabinet propose de **surélever** l'autoroute.

Une superstructure en bois entre Saint-Chamond et Givors

- Fluidifier et sécuriser les modes de transports individuels par la réalisation d'un doublement de l'autoroute A47 entre Saint-Chamond (Loire) et Givors (Rhône) sur 20 km en **surélévation** de la voirie actuelle.
- Une réponse écologique en structure bois valorisant les gros bois de la forêt locale. Ce dédoublement vise à fluidifier le trafic grâce au dédoublement des voies. « Le doublement de la voirie existante en surélévation est envisagé en faisant circuler les poids lourds au niveau bas sur la voirie actuelle et les véhicules légers sur la voirie nouvelle, au niveau supérieur », expliquent les architectes.



Voitures et vélos en haut, les poids-lourds en bas

L'accès se ferait par des rampes latérales à chaque entrée et sortie.

Le gabarit de la voirie basse est de l'ordre de 26 m de large. « Nous proposons une voirie haute de 31 m avec de part et d'autre, un porte-à-faux qui permet de protéger des intempéries la structure porteuse du niveau inférieur. »

Cette surlargeur de chaussée permet une circulation « mode doux » de l'ordre de 2,5 m de large en position latérale pour faire

circuler des **vélos** par exemple.

Limiter les nuisances sonores dans la vallée du Gier

Dans le détail technique, la structure porteuse du tablier est composée de murs posés en biais, assurant la fonction porteuse et la stabilisation horizontale, permettant une ouverture sur le paysage dans le sens de circulation des camions.

Un habillage acoustique en sous face du tablier, sur les murs centraux et latéraux, permet d'incorporer une forte épaisseur de laine minérale.

L'**encloisonnement** du niveau inférieur permet de limiter les nuisances acoustiques de l'autoroute dans la vallée du Gier.



Une vue de la voirie basse depuis un camion, avec les habillages acoustiques jouant aussi le rôle de protection au feu des voiles porteuses.

©Cabinet Archipente

Les phases techniques sont validées



©Cabinet Archipente



©Cabinet Archipente

©Cabinet Archipente

Et pour St MENET, quelles solutions pourraient être envisagées ?



Marseille décide de recouvrir 26km de ses autoroutes de modules photovoltaïques

Estimation: 180MW installé pour une production annuelle de 230MWh
(ce qui représente l'énergie consommée par 50 000 logements/an)

Avec STENT:

70 000 grumes mis en œuvre soit 300 000 m³ de bois
300 000T de Co₂ stocké pour 1 siècle minimum
Moins de 3 jour de la croissance de la forêt en France pour restituer la matière ponctionnée
Captage 390 000T de CO₂ de l'atmosphère en 1 siècle pour régénérer les TGB par photosynthèse

Sans STENT:

Relargage de 390 000T de CO₂ dans l'atmosphère par décomposition du bois mort de 70 000 grumes de Très Gros Bois (TGB) dans les forêts dans les décennies à venir, puisque non valorisées dans le contexte actuel (outil industriel mal adapté et effet « Kinder surprise »)



La couverture photovoltaïque de l'A50 pourrait compléter les panneaux solaires au-dessus de la nouvelle installation dans l'enceinte d'ARKEMA, à la place de l'incinérateur de CSR, de manière à atteindre la production d'énergie nécessaire pour produire la chaleur qui était prévue.

Une autre alternative qui permettrait de :

- + Réduire l'utilisation des énergies fossiles
- + Diminuer les émissions de CO2, taxables ou non taxables (l'atmosphère ne fait pas le tri !)
- + Privilégier les circuits courts
- + Développer l'emploi
- + D'améliorer le cadre de vie des riverains

C'est possible !

- + Sans émettre de bruit supplémentaire, mais au contraire, réduire le bruit ambiant
- + Sans créer de nouvelles pollutions, mais au contraire en réduisant la pollution de l'autoroute
- + Sans aucun PL supplémentaire, donc sans créer de risques d'accidents supplémentaires
- + Sans créer un risque d'accident industriel majeur supplémentaire
- + En créant de nouvelles voies piétonnes et cyclables
- + En diminuant les îlots de chaleur
- + En réunissant des quartiers séparés par l'autoroute
- + En augmentant la valeur des biens immobiliers
- + En créant un modèle duplicable, exportable, vitrine de la transition écologique