

# Déplacements Citoyens

Association Loi 1901

**Adresse postale :**

chez Jean Murard - 110, rue Hénon - 69 004 - LYON

**Trésorier :**

R. Diot, 22, avenue Condorcet - 69 100 - Villeurbanne

**Contacts téléphoniques :**

04 78 29 19 92 (J. Murard) - 04 78 53 21 89 (R. Quagliaro)

## Contribution du 19 janvier 2007 de Déplacements Citoyens à l'enquête publique sur le projet autoroutier A 45

présentée par Jean Murard, Président

---

### Sommaire

**Introduction** 1

**I - Déplacements Citoyens se prononce contre ce projet  
de deuxième autoroute entre Lyon et St Etienne** 2

A. Parce que les hypothèses de trafic retenues sont en contradiction totale avec les objectifs de diviser par 4 ou 5 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, et n'intègrent pas les risques d'envol des cours du pétrole à chaque crise internationale

B. Parce qu'il constitue une mauvaise réponse aux objectifs qu'il veut servir

C. Le dossier de l'Etat est par ailleurs muet sur les différences très importantes de consommations de carburants aux 100 km/h, selon la vitesse à laquelle les véhicules roulent.

D. Le dossier de l'A 45 n'est en outre pas explicite, ni réaliste au niveau des coûts

**II - Déplacements Citoyens propose en revanche :** 4

A. d'accélérer la rénovation et le renforcement de la liaison ferroviaire entre St Etienne et Lyon

B. d'améliorer l'existant en matière de transports routiers,

**Conclusion** 5

## Introduction :

**Les émissions de gaz à effet de serre** ( essentiellement le gaz carbonique pour le transport ) **sont à l'origine de l'accélération du réchauffement de notre planète, qui, avec les changements climatiques profonds qu'il engendre, constitue un danger majeur pour l'humanité.**

Le rapport rendu le 12 avril 2006 par une mission parlementaire d'information sur l'effet de serre, souligne dans son avant-propos :

*“ Le changement climatique constitue la plus grande menace du XXIème siècle. Il est donc non seulement nécessaire d'agir, mais il faut agir vite .*

*Nous voulons donc d'abord, collectivement et toutes tendances politiques confondues, lancer un cri d'alarme.*

.....  
*Si l'on n'est pas capable, à l'avenir, de faire bouger les lignes et de modifier radicalement nos modes de production et de consommation, d'inventer une économie sobre en carbone, on ira droit dans le mur “*

Ce rapport conforte l'Etat dans son objectif de diviser par 4 ou 5 d'ici 2050 les émissions de gaz à effet de serre, tel qu'il l'a inscrit à l'article 2 de sa loi de programme 2005-781 du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique

Alors que les réserves mondiales connues de pétrole conventionnel ne représentent plus qu'environ 40 ans de la consommation annuelle actuelle, nos **consommations de pétrole** contribuent de leur côté **à aggraver la dépendance énergétique, et donc politique, de notre pays.**

Or, **en France, le secteur des transports** est le secteur économique qui engloutit la plus grande partie du pétrole consommé, qui émet le plus de gaz à effet de serre ( 27 % du total ). et dans lequel **la France est l'un des pays les moins exemplaires**, figurant en 4ème position, derrière les États-Unis, le Canada et l'Australie **pour les émissions de gaz carbonique par habitant**

Il s'agit donc d'un des secteurs clés sur lesquels il convient d'agir sans tarder.

Face à cette nécessité de réduire nos consommations de pétrole et nos émissions de gaz à effet de serre, il est impératif de **respecter les orientations de la loi 2005-781 du 13 juillet 2005, qui stipule** dans son article 7 ( pour être inséré dans la loi LOTI ) **que l'Etat accorde la priorité aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers** ou aéroportuaires.

En d'autres termes, il convient donc :

- de **renoncer à la fuite en avant autoroutière** dans laquelle nous nous sommes installés ces dernières décennies, et **dont le projet A 45 est une nouvelle illustration**

- et de **donner la priorité aux investissements ferroviaires**

## **I - Déplacements Citoyens se prononce contre ce projet de deuxième autoroute entre Lyon et St Etienne**

**A. Parce que les hypothèses de trafic retenues sont en contradiction totale avec les objectifs de l'article 2 loi de programme 2005-781, de diviser par 4 ou 5 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, et n'intègrent pas les risques d'envol des cours du pétrole à chaque crise internationale**

Bien que l'autoroute A 89, en construction entre Balbigny et l'entrée Ouest de Lyon, offrira une alternative aux nombreux véhicules qui passent aujourd'hui par l'A 47 pour la liaison entre Lyon et Clermont, **les hypothèses de progressions de trafics prévues par l'Etat à l'horizon 2035 sur la zone d'étude de l'A 45 ( qui comprend le COL ) sont en effet vertigineuses :**

- \* + 88 % par rapport à la situation actuelle sans A 45
- \* + 136 % avec A 45 ( et + 85 % pour les émissions de gaz à effet de serre, en prenant en considération les progrès techniques attendus )
- \* Entre Brignais et Pierre-Bénite, l'A 450, déjà aujourd'hui très embouteillé verrait son trafic passer de 40 500 véhicules jour en 2002 à ..... 78700 en 2020 !

**B. Parce qu' il constitue une mauvaise réponse aux objectifs qu'il veut servir :**

**Conçu pour désenclaver la région stéphanoise**, sa fréquentation prévue aux abords de St Etienne est très modeste.

En revanche, **son principal effet, pervers, sera d'amener**, contrairement aux prescriptions du P.D.U. de l'agglomération lyonnaise, **plus de voitures à Lyon et d'accentuer les embouteillages à son entrée**

L'Etat annonce en effet sur l'A 45 pour 2020 les chiffres suivants ( page 61 ) :

- **9000 véhicules/jour seulement à La Talaudière, au départ de St Etienne**
- 19300 à l'aplomb de St Chamond
- 36200 dans le secteur de Taluyers
- et **78700 sur l'A 450 entre Brignais et Pierre-Bénite ( contre 40500 en 2002 )**

**En heures de pointe**, dont la plage risque d'être très large, **et pour un parcours de centre- ville à centre-ville, il cumulera tous les handicaps :**

- **consommations de carburants aux 100 km** élevées sur la partie autoroutière, à cause de la vitesse ( sauf elle est limitée à 90 km/h ), et très élevées pour rejoindre les centre-villes au milieu des embouteillages ( particulièrement entre Les Sept Chemins et le centre de Lyon )
- **temps de parcours totaux** beaucoup plus longs qu'avec le train : à peu près du simple au double ( 90' contre 50' )
- **prix de revient pour l'utilisateur** 3 à 10 fois supérieur, selon les titres de transports utilisés
- **pollution de l'air, nuisances sonores, accidentologie** sans commune mesure par rapport au train.

**C. Le dossier de l'Etat est par ailleurs muet sur les différences très importantes de consommations de carburants aux 100 km/h, selon la vitesse à laquelle les véhicules roulent.**

Des sondages effectués par notre Association ( et corroborés dans une réponse de l'Etat qui nous a été adressée le 17 juillet 2006 dans le cadre du débat sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône ) nous indiquent que **pour une voiture moyenne avec motorisation diesel, les consommations aux 100 km sont respectivement ( sur parcours plat et à vitesse stabilisée ) :**

- à 30 km/h		5,7 l
- à 50 km/h	4,4 l	
- à 70 km/h	<b>3,8 l</b>	
- à 90 km/h	4,5 l	
- à 110 km/h		5,9 l
- à 130 km/h		6,8 l

**Déplacements Citoyens constate** donc, qu'en terme de consommations de carburants, et donc d'émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de pollution de l'air, de nuisances sonores, de risques d'accidents etc....

**il est nettement préférable de rouler à 70 ou 90 km/h sur une route à une fois ou deux fois deux voies, qu'à 110 ou 130 km/h sur autoroute**

**D. Le dossier de l'A 45 n'est en outre pas explicite, ni réaliste au niveau des coûts :**

**Le montant de 1 milliards d'euros pour le seul A 45 de St Etienne à Brignais ne repose sur aucune justification**, alors que le projet comporte :

- 4 tunnels , 3 dans la Loire et un dans le Rhône, d'une longueur totale de 3800 mètres
- 11 viaducs, tous dans la Loire, d'une longueur totale de 4100 mètres.

**Il conviendrait en outre**, avec les hypothèses retenues : trafic de l'A 450 entre Brignais et Pierre-Bénire passant de 40 500 véhicules jour en 2002 à .....78700 en 2020, **d'y rajouter des dépenses connexes très importantes, notamment sur l'A 450 et à la jonction A 450/A7**, dans une zone à risques ( dite Seveso ).

**Le dossier n'intègre pas non plus le coût des autres projets d'infrastructures de la zone d'étude de l'A 45**, notamment le projet de COL ( Contournement Ouest de Lyon sur l'axe Villefranche-Vienne ) dont le seul coût prévisionnel se situerait au delà de 2 milliards d'euros.

**Il traite en une page ( page 382 ) de manière tout à fait insuffisante, " la monétarisation de l'effet de serre "..... sur la base des recommandations d'un rapport établi en 2001 qui n'a manifestement pas pris la dimension du problème**

**Il ignore les coûts stratégiques et politiques des surconsommation d'hydrocarbures** sur la dépendance énergétique et politique de la France

## II - Déplacements Citoyens propose en revanche :

A. Conformément à l'article 3-1 nouveau de la loi d'orientation des transports intérieurs ( la LOTI ) qui vient d'y être insérée par l'article 7 de la loi de programme 2005-781, il convient d'**accélérer la rénovation et le renforcement de la liaison ferroviaire entre St Etienne et Lyon** ( Perrache ou Part Dieu ) qui constitue la principale alternative au " trop routier " et qui doit être prioritaire

Le dossier de l'Etat sous-estime les progrès à réaliser dans ce domaine, en ne prenant pas en considération

- **ni la progression très importante** ( plus de 40 % ) depuis 2003 de la fréquentation des T.E.R. entre Lyon et St Etienne

- **ni l'ouverture à l'automne 2006 de 2 kilomètres de ligne de tram entre la gare de Chateaucieux et la ligne de tram historique de St Etienne**, qui doit dopper encore davantage la fréquentation des TER entre les deux villes.

- **ni les très importantes réserves de capacités de la ligne ferroviaire** : avec un train d'une capacité de 660 places toutes les 10 minutes, il est possible de transporter en heure de pointe environ 4000 personnes par heure dans chaque sens, soit presque autant que le nombre de personnes qui passent en voiture sur le pont du Rhône entre Givors et Chasse en heure de pointe. Alors qu'aujourd'hui, dans le secteur Lyon-Givors, le plus chargé, le nombre de voyageurs est de l'ordre de 6 à 7 000 par jour par sens ( sur un nombre total de voyages effectués de l'ordre de 8 000 par sens )

B. d'**améliorer l'existant en matière de transports routiers**, principalement sur l'A 47, en gérant mieux la vitesse, en renforçant la sécurité et en résorbant les goulots d'étranglement générateurs d'embouteillages, notamment dans le secteur de Givors et de Chasse.

Le Conseil Général du Rhône, opposé à l'A 45, donne dans sa lettre du 25 septembre 2006 au Préfet de Région, d'intéressantes pistes d'améliorations.

## **Conclusion :**

**L'optimisation des infrastructures existantes entre Saint-Étienne et Lyon, prioritairement celle des infrastructures ferroviaires, doit être l'objectif N° 1.**

Dans un contexte où l'ouverture dans quelques années de l'A 89 entre Balbigny et l'entrée Ouest de Lyon reportera sur cette infrastructure une partie significative du trafic de véhicules passant par l'A 47 pour effectuer les liaisons entre Clermont et Lyon.

**Il convient en revanche de renoncer au projet d'A 45, tel qu'il est présenté à l'enquête publique qui constitue une mauvaise réponse aux objectifs qu'il veut servir**

En plus des traumatismes locaux, humains et environnementaux, identifiés par les riverains, **sa construction contribuerait de plus**, en contradiction avec la loi du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique, **à aggraver le dérèglement climatique de notre planète et notre dépendance politique vis à vis du pétrole.**

**L'Etat, à bon escient, vient de renoncer pour au moins 5 ans à l'élargissement des autoroutes A7 et A 9 dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien.**

**Il serait bien de faire preuve au minimum de la même sagesse pour l'A 45.**

Car, pour reprendre les termes du rapport du 12 avril 2006 de la mission parlementaire d'information sur l'effet de serre :

***“ Si l'on n'est pas capable, à l'avenir, de faire bouger les lignes et de modifier radicalement nos modes de production et de consommation, d'inventer une économie sobre en carbone, on ira droit dans le mur “***