

CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PROJET d'A45

Adressées à Monsieur le Président de la Commission d'Enquête Publique A45 - Préfecture de la Loire -
Direction des Relations avec les Collectivités Locales - 2, Rue Charles de Gaulle
42022 SAINT ETIENNE Cédex1

Cette contribution comporte en annexe **442 pétitions** signées par des individus majeurs originaires principalement de la commune de Saint Genis les Ollières (dont 263 signatures pour la seule commune de Saint Genis les Ollières) et qui partagent les opinions émises dans cette contribution .

Monsieur le Président,

Cette contribution est présentée par deux entités décrites ci-dessous :



Association créée en 1996 à Saint Genis les Ollières (Rhône).
Déclarée le 8 Mars 1996 en Préfecture du Rhône sous le numéro 38 326.
Une centaine de familles régulièrement adhérentes chaque année.
Pour 2006, 92 adhésions à jour de cotisations correspondant environ à 350 personnes.

Buts de l'Association : Faire découvrir et aimer la nature et l'environnement qui nous entourent afin de les préserver.

Trois principaux modes d'actions - Voir en Annexe un exemplaire de notre publication -
- Sensibiliser - Informer - Eduquer - sur notre proche environnement
- Agir pour préserver et valoriser la Nature et l'Environnement
- Rechercher des alternatives aux projets routiers et autoroutiers



Agir pour demain : Groupe sans étiquette politique, soutenu par l'association Chante-Ruisseau, représenté au Conseil Municipal par trois élus, grâce à l'obtention de 26% des suffrages lors des dernières élections municipales.

Association Chante-Ruisseau -Boîte à lettres des Associations - Mairie- 69290 St Genis les Ollières
Déclarée le 8 Mars 1996 - en Préfecture du Rhône- sous le numéro 38 326
Courriel: chante-ruisseau@wanadoo.fr

Agir pour demain à Saint Genis les Ollières – Groupe Municipal
Mairie
69290 Saint Genis les Ollières

Contribution citoyenne au □ projet d'autoroute Saint-Étienne - Lyon

Deux remarques importantes en préambule :

- L'empressement pour le bouclage de l'enquête publique, en plein dans la période des fêtes de fin d'année peu propice à une participation citoyenne massive et avant les élections présidentielles, est choquante.
- Il est évident que l'A45 fait partie d'un projet de maillage autoroutier complet comprenant également l'A89 et le COL. La loi impose de présenter le projet dans son ensemble, et non par morceaux séparés

Voici nos principaux arguments contre le projet d'A45

- Le projet A45 est contraire aux accords de Kyoto signés par la France sur la diminution des gaz à effets de serre et au Plan d'Action Climat de la France qui vise à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Comme vous le savez le secteur des transports constitue l'un des principaux contributeurs à l'émission de gaz à effet de serre. Par conséquent, la construction de nouvelles infrastructures autoroutières (l'Etat prévoit d'ouvrir 2 900 kilomètres de nouvelles autoroutes d'ici à 2025) nous engage dans une voie contraire aux accords de Kyoto et aux principes du développement durable. La France dispose déjà de l'un des réseaux autoroutiers les plus denses au monde, et il faudrait s'en contenter.

- Le projet d'A45 est aussi contraire au PDU (Plan de Déplacements Urbains) : car cette autoroute serait une pénétrante dans l'agglomération lyonnaise au niveau de Brignais/Pierre-Bénite/Feyzin qui de plus, est une zone très dangereuse classée Seveso (Couloir de la Chimie). En effet, comment peut-on envisager l'arrivée de l'A45 à Brignais et la raccorder sur l'actuelle A450 qui est saturée aux heures des déplacements pendulaires?

L'Etat reconnaît d'ailleurs le problème d'engorgement à ce niveau et nous dit qu'il faudra s'accommoder de cette situation (cf. la Direction Régionale de l'Équipement dans sa lettre n° 8 de novembre 2006 sur l'A45 : "*les automobilistes doivent accepter de subir une situation dégradée à l'entrée d'une grande agglomération aux heures de pointe*").

Est-il raisonnable d'avoir une attitude aussi irresponsable et d'admettre 10 ans avant la mise en service prévue d'une infrastructure qu'elle est déjà saturée et qu'elle le restera.

Bien sûr on peut décider de réaliser d'autres infrastructures de délestage et d'autres projets autoroutiers tels que le COL pour améliorer ces engorgements mais c'est encore raisonner dans une logique du tout routier.

- L'A45 renforcerait la métropole lyonnaise au détriment de Saint-Etienne : les entreprises locales et les emplois locaux s'envoleraient donc encore plus vite de Saint-Etienne pour rejoindre l'agglomération lyonnaise.

Dans son rapport de 2 000, la Cour des comptes a démontré que la création de nouvelles infrastructures routières n'entraînait pas nécessairement un développement économique des territoires concernés. D'après une étude du SETRA, citée par la Cour des Comptes, 15% des entreprises de Clermont-Ferrand ont subi une concurrence forte de la part des entreprises lyonnaises lors de l'ouverture de l'A72, ce qui s'est traduit par une diminution de leurs parts de marché et la disparition d'une partie de leur activité. À Manosque, 10% des entreprises locales estimaient être dans une situation plus défavorable face à leurs concurrents depuis l'ouverture de l'A51.

« *L'augmentation des facilités de déplacement intensifie la concurrence. La mise en service d'une liaison autoroutière accroît notamment les aires de chalandise des grandes surfaces au détriment des petits commerces. De façon générale, les études a posteriori font apparaître que les infrastructures autoroutières renforcent les pôles d'activité les plus dynamiques au détriment des centres moins importants.* » (rapport de la Cour des comptes, 2000, chapitre 3, section 3).

- L'A45 détruirait une zone agricole et environnementale d'une grande richesse. Des zones fruitières et maraîchères d'une grande qualité et d'un fort dynamisme (agriculture raisonnée, agriculture biologique, AOC, ...) se verraient délestées de 400 hectares ce qui est contraire également aux objectifs de l'Etat qui est d'aider l'Agriculture péri-urbaine. Des zones classées ZNIEFF, les landes de Montagny, des zones de captages d'eau déclarées d'utilité publique ainsi que zones inondables, sont aujourd'hui violées par le tracé de l'A45. Comment l'Etat pourra-t-il déclarer d'utilité publique un projet qui traverserait des zones déjà protégées et ayant fait l'objet d'une DUP antérieure ?
- L'A45 serait obsolète dès sa mise en service à cause du prix du carburant qui, à l'horizon 2015-2020 sera 3, 5, voire 10 fois plus cher. La dépendance énergétique de la France, l'augmentation exponentielle de la consommation de pétrole dans le monde, les incertitudes liées à l'environnement économique font que l'on ne peut aujourd'hui raisonnablement prévoir des niveaux de trafic pour 2015 ni démontrer la rentabilité économique du projet A45. Bien sûr des progrès seront réalisés dans l'univers technologique mais peut-on aujourd'hui sacrifier une partie de notre agriculture locale, de nos paysages et de notre environnement sur le pari du progrès technologique ?
- Le projet A45 traverse des zones très urbanisées et serait une atteinte grave à la santé des habitants des communes traversées
Les nombreuses études scientifiques démontrent aujourd'hui les relations existant entre la pollution générée par le trafic autoroutier, la qualité de l'air et la santé des individus se situant à proximité. Ainsi, les nombreux pics de pollution à l'ozone constatés lors de périodes de canicule (et il y en aura de plus en plus), ne sont plus aujourd'hui réservés aux centres des villes mais se développent dans les périphéries des villes et sur l'ensemble du territoire. De plus, les niveaux d'alerte en matière de poussières et dioxyde d'azote sur les agglomérations stéphanoise et lyonnaise sont régulièrement constatés par Coparly et diffusés par les pouvoirs publics. (cf. le réseau ATMO de surveillance et d'information sur l'air et Coparly pour la région Rhône-Alpes).
- Projet trop coûteux : de 1,2 milliards prévus actuellement on pourrait atteindre facilement à 1,8 milliards d'euros compte tenu des aménagements supplémentaires demandés par les communes de l'agglomération stéphanoise. De plus, le projet A45 a été jugé irréalisable et beaucoup trop cher par l'audit technique et financier commandé par le gouvernement Raffarin en 2003. Nous notons également, que le montage financier de la requalification de l'A47 présenté par l'Etat pour un coût de 700 M€ comporte des aménagements qui ont été déjà réalisés ou des éléments qui relèvent d'autres projets (tronçon St Chamond-St Etienne, réhabilitation de la traversée de Givors déjà inscrite au contrat de plan Etat-Région en cours...). Des nombreux acteurs, dont le Conseil Général du Rhône, ont démontré que le coût de requalification de l'actuelle A45 se situerait aux alentours de 280 M€.
- Ce projet est aussi contraire à l'éthique de justice sociale car continuer à construire des autoroutes, c'est continuer à exploiter les pays pauvres en pillant leurs ressources énergétiques !

Nos arguments pour des alternatives au projet A45

- Le projet A45 pourrait avantageusement être remplacé par une série de travaux sur l'A47 existante entre Givors et Saint-Chamond. Les travaux de réhabilitation en aval de Saint-Chamond consisteraient à sécuriser l'A47, à fluidifier le trafic et à réaliser des aménagements de protection pour les riverains. Nous sommes favorables à la réhabilitation de l'A47 pour un coût prévu de 280 millions d'euros bien moins cher que l'A45.

- Complémentaire, la mise en place d'un véritable RER entre Firminy-Saint-Etienne et Lyon est indispensable. Les études démontrent que l'on pourrait sans difficultés faire circuler 100 000 voyageurs sur une telle voie ferrée, ce qui est bien plus que la capacité de l'A45 (et à moindre coût).
- Améliorer et développer le réseau ferroviaire existant. Pour désengorger le nœud givordin, il conviendrait aussi de rouvrir la gare de Givors-Canal pour les voyageurs se dirigeant sur Part-Dieu ainsi que la voie ferrée entre Givors et Brignais pour rejoindre le réseau de l'ouest lyonnais via Tassin.

Nous indiquerons à ce niveau l'analyse développée dans la "Revue durable" de décembre 2005 qui précise que pour attirer les citoyens vers les transports collectifs, il ne suffit pas d'améliorer ces derniers : il est nécessaire de rendre la vie dure aux automobilistes.

L'un des objectifs définis par l'Etat pour la réalisation de l'A45 est de contribuer à l'affirmation économique de la Région Urbaine de Lyon (vaste espace économique comparable aux métropoles européennes). Tout comme de nombreux citoyens, nous refusons cette orientation, qui en France et dans de nombreux pays a démontré ses limites.

En effet, les modèles de Paris et Barcelone en tant que métropoles hyper développées ne sont pas du tout souhaitables, et doivent être refusés pour Lyon et Saint-Etienne. Ces immenses agglomérations n'offrent pas à leurs habitants l'espace naturel vital qui serait nécessaire à leur harmonie, et conduit à des dérives de comportements sociaux et sociétaux qui ne peuvent servir d'exemples.

La compétition économique mondiale nous menant à l'impasse, le rôle de locomotive régionale de notre métropole doit également être remis en cause, car il conduit à des déséquilibres.

La métropolisation aboutit à une banlieusardisation des périphéries et à la spécialisation des zones : villes dortoirs, grands centres commerciaux, vastes pôles d'activités. L'homme ne peut y trouver son épanouissement, et les transports que lui impose cette spécialisation des territoires ont des conséquences sociales et environnementales négatives majeures, désormais bien connues, que l'on cherchera à éviter.

C'est pourquoi il faut à tout prix éviter la réalisation de l'autoroute A45 Saint Etienne - Lyon. Comme à l'échelle planétaire, mieux vaut tendre vers un rééquilibrage entre les métropoles surdimensionnées et les petites villes réparties sur tout le territoire. Ce n'est pas en renforçant l'attractivité de la métropole lyonnaise que nous y parviendrons. Mieux vaut relier les petites villes ou les villes moyennes entre elles, pour renforcer leurs atouts.

La Commission d'enquête publique ne doit pas oublier également le très actuel « Pacte écologique » de Nicolas Hulot, signé par la plupart des candidats déclarés aux prochaines élections présidentielles, et qui imposerait un moratoire sur toute nouvelle construction autoroutière.

Pour terminer, nous pourrions reprendre les observations de la FNE à propos de l'audit sur les infrastructures de transport demandé par le gouvernement - janvier 2003 :

"Le ministère de l'équipement et des transports doit intervenir à la base du problème, à savoir l'arrêt et la réduction drastique de la demande de transports. Sortir de la spirale du « toujours plus » dans ce domaine implique une internalisation des coûts qui aura pour effet de dissuader le recours au transport routier. Une évolution de la fiscalité et des instruments économiques, notamment la suppression progressive de l'avantage fiscal dont bénéficie le gazole, la modulation et l'augmentation des taxes à l'essieu et à la tonne kilomètre telle qu'elle est pratiquée en Suisse iraient dans ce sens. Ces mesures constitueraient un levier de création d'équipements performants pour l'intermodalité et de rationalisation des entreprises de transports. "

Nous sommes dans la logique du développement durable. Des solutions existent, elles devront tôt ou tard être adoptées dans l'intérêt de tous les habitants, mieux vaudrait tôt que tard. Sinon, nous irons droit dans le mur et nous entraînerons la planète avec nous.

Nous vous remercions pour l'intérêt porté à ces remarques et espérons qu'elles seront prises en considération.

Fait à Saint Genis les Ollières, le 18 janvier 2007

Pour Chante-Ruisseau

François MICHIELS
Vice Président

Jean-Paul ROUSSILLO
Secrétaire

Pour « Agir pour demain à Saint Genis les Ollières » (Mairie - 69290 Saint Genis les Ollières)

Antonio GONZALEZ
Conseiller Municipal
Municipal délégué à l'environnement

Alain BASTIE
Conseiller Municipal

Yves LEDON
Conseiller