

pour se Déplacer Autrement en Région LYonnaise
Coordination d'associations affiliée à la FNAUT et à FNE
Courrier à adresser : 6, Le mont Lory, 69230 St-Genis-Laval
Tél./Fax : 04 74 72 89 99, et Tél.04 78 56 34 82
(Siège social à la MRE, 32 rue Ste Hélène, 69002 LYON)
E-mail= darly@wanadoo.fr ; Site= www.darly.org

Enquête publique A45 : Réponse de DARLY

Préambule

DARLY est une coordination d'associations, l'une d'elles étant la SCL (Sauvegarde des coteaux du Lyonnais). (site :< www.darly.org >)

La SCL a produit, à destination de la commission d'enquête, un document intitulé :
« Contribution citoyenne à l'enquête publique », en date du 4 janvier 2007.

DARLY reprend à son compte et approuve tous les arguments qui y sont développés. Sa propre contribution est à considérer comme un complément sans double emploi au document de la SCL.

En complément à cette contribution, DARLY a joint en Annexe 1 un document reprenant une liste de réponses faites par les 3 CCI concernées à des arguments associatifs, en y apportant à son tour les réponses d'un de nos experts (en vert) et de DARLY (en bleu).

En Annexe 2 est joint le document technique de l'expert E. LUCA « Alternatives durables à l'A45 ».

Remises en cause des justifications de l'A45

-1) Evolution attendue du prix des carburants

Ce projet est basé sur une anticipation de la circulation à venir, mais cette anticipation est elle-même faite à partir d'une extrapolation des évolutions des circulations relevées en 2004 et même en 2002 seulement pour l'une des plus importantes, sur l'A450. Les chiffres extrapolés ne prennent donc pas en compte le début d'inversion de tendance due à la forte augmentation des carburants, évolution pourtant d'ailleurs tempérée par la faiblesse du dollar par rapport à l'euro.

Or, il faut s'attendre à de nouveaux coups de boutoir des prix pour lesquels les signes pré-annonciateurs ne manquent pas : conflits dans les zones de production (Irak, Darfour, ..) nationalisation des productions en Amérique latine, chantage nucléaire de l'Iran, Chine de plus en plus présente en Afrique, ralliement du Nigeria à l'OPEP, (et d'autres pays frappent à la porte : Soudan, Equateur,..), croissance forte de la demande des pays asiatiques, problèmes de stabilité des oléoducs sur le permafrost qui dégèle en été suite au réchauffement climatique, découvertes de nouveaux gisements bien inférieures à la consommation.. L'avenir n'est pas à une baisse des prix.

- 2) Possibilités tardives et insuffisantes des énergies de remplacement

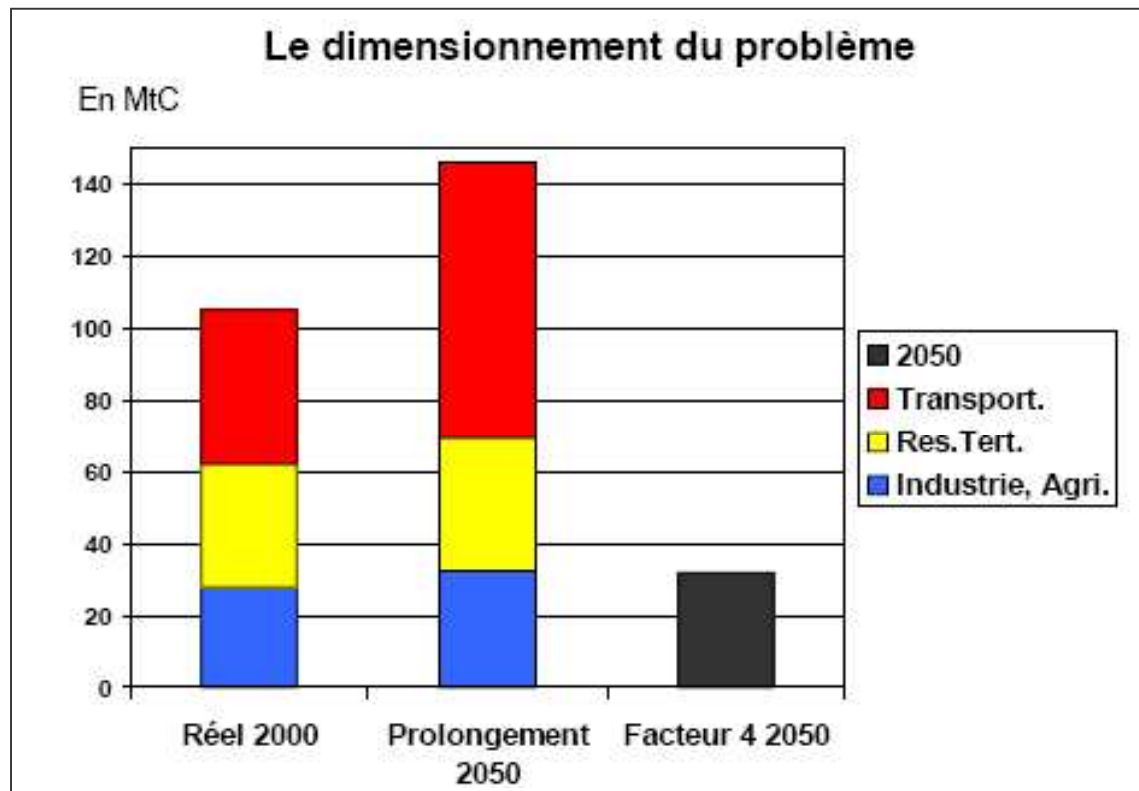
Les recherches et développements d'énergies de remplacement (biocarburants, méthane, électricité, hydrogène non issu de produits fossiles,..) ne donneront pas de résultats suffisants, ni dans des délais souhaités : surfaces allouées aux production de biocarburants, lenteur des progrès sur les batteries et laps de temps nécessaire à leur rechargement, production à titre d'essai d' hydrogène à partir de réacteur nucléaire haute température pas avant 2030 / 2035,..

Il faut savoir qu'actuellement, 95% de l'Hydrogène est d'origine fossile (méthanol ou gaz naturel), et que le coût d'installation de stations services est dissuasif ; L'Espagne vient de chiffrer l'adaptation de 8000 stations services à la distribution d'hydrogène : 50 Milliards d'€uros !..

- 3) Effet de Serre et Changement climatique

Le changement climatique va nous imposer un changement drastique de nos comportements. Le rapport de mission « La division par 4 des émissions de CO2 en France d'ici 2050 » de mars 2004, pourtant très optimiste sur les produits de remplacement, nous dit que : « **les scénarios de Facteur 4 supposent une réduction de la mobilité de 20%** » Il va donc falloir réduire de 3% par an les émissions. La Loi POPE, Loi de programme N° 2005-781 fixant les orientations de la politique énergétique en fait une priorité.

Voir figure ci-dessous (source : effetdeserre.gouv.fr ;rapport de MIES)



La réalisation de cette voirie autoroutière A45 serait en totale incompatibilité avec les exigences de cette Loi, d'autant plus que, comme cela est précisé à plusieurs endroits dans le dossier, cette autoroute ne se conçoit pas sans réalisation du COL, du TOP, du COSE, et élargissement d'autres voiries existantes, autant de voiries offertes aux sources de gaz à effet de serre, et rendant moins attractive l'offre ferroviaire.
DARLY ne peut accepter un tel "saucissonnage" des dossiers pour faire passer un projet lié à plusieurs autres qui multiplieraient l'impact environnemental et climatique.

Dans le numéro 114 de son «4 pages» datant d'octobre, l'Institut français de l'environnement (Ifen) dresse un état des lieux des impacts environnementaux générés par les routes.

« Leur construction et leur entretien absorbent 50% de la production nationale annuelle de granulats (sable, gravier...). Le terrassement, la construction et l'entretien des routes génèrent près de 297 millions de tonnes de déchets par an, principalement inertes. Deux tiers sont recyclés en remblais ou en techniques routières, le tiers restant, soit près de 100 millions de tonnes, est mis en décharge. »

« La filière de production d'enrobés, le transport des matériaux et l'entretien des routes sont responsables d'environ 0,9% des émissions nationales de CO2, et la circulation des véhicules y contribue à hauteur de 36,6%. »

« Enfin, les milieux naturels sont coupés par le réseau routier, ce qui gêne le déplacement des espèces et réduit les échanges. Ainsi, l'emprise des grandes routes occupe 0,14% de la superficie des surfaces d'intérêts écologiques, sans compter les voies d'accès et aménagements induits.»

Vers les "4 pages" de l'Ifen

Il est aussi impératif de prendre en compte le Rapport du groupe de travail « Division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050 » de Christian de BOISSIEU Ministère de l'industrie ; Ministère de l'écologie et du développement durable :
« REDUIRE LES EMISSIONS DE GES PAR 4 D'ICI 2050 ? FAISABLE MAIS PAS SIMPLE ! »

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/rapports-publics/064000757/index.shtml?xtor=EPR-526>

Ce rapport demande, dans ces recommandations de :

« faire preuve d'exemplarité en ce qui concerne les pouvoirs publics »

Ci-dessous sa recommandation N°8 :

Recommandation n° 8 : Demander au Centre d'Analyse Stratégique de réexaminer à l'aune du Facteur 4, en tant que de besoin, les critères de choix en matière d'infrastructures, notamment dans les transports, tels qu'ils ont été définis par l'ex-Commissariat général du Plan. Des « bilans carbone » ou équivalents devront être réalisés par les Pouvoirs publics avant d'engager tout investissement public d'une certaine taille.

Il faut porter l'effort financier en priorité sur les transports de masse (transports urbains, rail, voies d'eau), sans oublier la bicyclette. Les vitesses maximales autorisées doivent être réduites (pour commencer, 120km/h sur autoroute, 100km/h sur voies rapides). La vignette automobile doit être rétablie avec un contenu écologique fort. Le péage urbain doit être légalisé, ainsi que la possibilité de taxer les parkings des entreprises. Une redevance routière doit être imposée au transport routier de fret, selon le modèle suisse. Le kérosène doit être taxé. Pour combattre ou organiser l'étalement urbain, tous les effets pervers de la fiscalité doivent être corrigés. Les collectivités territoriales doivent harmoniser leurs politiques régionales et départementales.

- 4) Chiffrage incomplet des coûts A45 et "plombage" des coûts ferroviaires.

Autant les alternatives à l'A45 sont exposées avec de nombreux plans et chiffrées dans le détail, (par exemple l'élargissement à 2X4voies du pont de l'A47 sur le Rhône chiffrée à 520M€, valeur 1998) autant les tronçons obligatoires pour l'A45 mais non soumis à concession sont laissés dans l'ombre. On voit une passerelle modes doux parallèle au pont de Pierre-Bénite sur le Rhône, mais on ne trouve rien sur la liaison A450 – RD383, l'élargissement de la RD383 au niveau du boulevard Pierre Semard, la liaison nouvelle avec l'A7 ni sur l'estimation des coûts de ces travaux, à part un montant cité de 37 M€ (*aménagement d'échangeur et d'extrémité sur A 450*, page 467, sans plans ni autres précisions et dont le montant semble nettement sous-estimé compte tenu des liaisons et élargissements à réaliser et en comparaison avec les 520M€ ci-dessus) dont on ne voit pas physiquement à quoi il correspond. On n'arrive donc pas à chiffrer l'ensemble du projet.

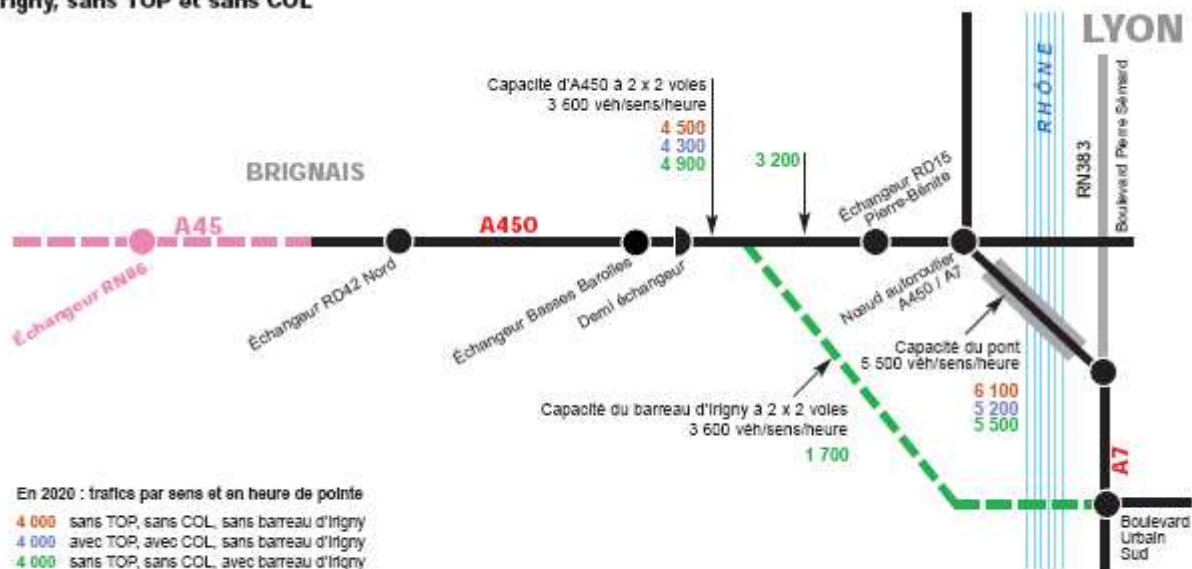
Dans le compte-rendu de la réunion du 31 janvier 2005 du Comité de pilotage des études de l'A45, accessible par le lien: < http://www.a45.fr/IMG/pdf/cr_copil050131.pdf >, Daniel Pendarias, directeur délégué régional de l'équipement, expose, au § "Arrivée sur Lyon", le trafic sur A450 dans différentes configurations (sans COL ni TOP, ou avec COL + TOP sans barreau d'Irigny, ou sans COL ni TOP mais avec le barreau d'Irigny). Aucune de ces configurations n'est satisfaisante avec l'A450 à 2X2 voies. Or l'enquête publique continue à envisager la possibilité d'utiliser la 3^{ème} voie pour un transport collectif ! Et, ni les coûts de la mise à 3X3voies ni celui de l'indispensable barreau d'Irigny (en l'absence de COL et de TOP) ne sont indiqués.
Ces coûts ne sont pas pris en compte dans la comparaison des coûts entre A45 et réhabilitation A47.

Le dossier d'enquête publique nous dit : « les aménagements relatifs à l'arrivée sur Lyon ont fait l'objet d'études de faisabilité qui sont à poursuivre et à confirmer. » Comment peut-on juger un dossier non finalisé !.. ?

La lettre N° 7 de l'A45, page 2, confirme cet état de fait : schéma ci-après.

☛ [Numéro 7 - avril 2005](#) (format PDF - 202.6 ko)

Arrivée sur Lyon en 2020 :
trafics avec A45, avec et sans barreau
d'Irigny, sans TOP et sans COL



Les justifications de l'A45 sont établies sur la base d'un chiffrage d'alternatives routières coûteuses, sans intégrer les coûts des compléments coté A450 et en minimisant les possibilités des alternatives ferroviaires.

Pour démontrer que les aménagements ferroviaires seraient plus coûteux que l'A45, est inclus à leurs coûts une liaison en tunnel entre gare St-Paul et Part-Dieu. Alors qu'on a la chance d'avoir chaque gare ferroviaire en liaison avec chacune des lignes de métro, de tram et de Cristalis (Part-dieu = ligne B + T3 + T2 + C1 ; Perrache = ligne A + T1 + T2 ; Ligne Givors Gare St-Paul avec Gorge de Loup = ligne D + Gare St-Paul = C3). Cela frise la mauvaise foi !..

Voir en [Annexe 2](#), sur les possibilités ferroviaires, le document "Alternatives durables à l'A45" établi par Edmond LUCA, expert consultant en ingénierie des transports publics.

- 5) Enquête publique inséparable de celles du COSE, du COL et du TOP.

L'enquête publique concerne un tronçon qui ne se suffit pas à lui-même et qui oblige à d'autres dépenses non incluses

Entre le projet A45 soumis à enquête et la RN 88 il y a le COSE dont la réalisation est intimement liée à celle de l'A45. l'enquête publique elle même nous dit que les 2 projets sont liés.

De même l'arrivée sur Lyon de 100 000 véhicules/jour sur l'A450 (enquête publique page 62, § C.1.a), avec « **un certain niveau de congestion aux heures de pointe** », est inenvisageable sans COL ni TOP.

Au § F.3 "Les perspectives d'évolution", l'enquête publique nous dit :

« **Trafics futurs à l'heure de pointe du soir : forte croissance de trafic sur l'A450 et l'A47, mais le COL et le TOP permettent de capter une partie des croissances de trafic sur les autres voies.** »

Tout cela montre bien que ce projet fait partie d'un maillage autoroutier objet de l'enquête publique sur la DTA et dont les conclusions motivées de la commission d'enquête sont ci-dessous:

http://www.rhone.equipement.gouv.fr/urbanisme/DTA/projet_dta_aml/rapport_enquete_pub_dta_aml.pdf

On peut y lire entre autres: (début de citations)

« Il n'y a pas eu de débat public pour l'ensemble de la D.T.A., mais seulement sur les contournements autoroutiers et ferroviaires. »

« Pour certains projets, l'expression de réticences, et même d'opposition, est ancienne. Le fait que la D.T.A. maintienne ces réalisations dans le projet est interprété probablement comme un manque de concertation. »

« Proposé sous cette forme, le projet de la D.T.A. paraît imposer une solution unique sans que la justification de celle-ci apparaisse. »

« la majorité de ces observations exprimait son désaccord avec le projet de la D.T.A. »

« Les personnes publiques associées sont pour 11 d'entre elles défavorables au projet, 3 s'abstiennent, 5 prennent acte du projet, 30 sont favorables mais assortissent leur accord de réserves, 7 émettent des réserves sans qualification de leur avis. »

« Ce projet est un projet ambitieux, mais complexe dans ces implications, qui entraîne des réticences de la part de ceux qui sont directement concernés, soit à cause de leur implantation géographique, soit parce que les difficultés quotidiennes rencontrées dans leur vie ne sont pas résolues par la D.T.A. »

« L'A 45 se raccordant à la voie A 45 revient, de fait, à réaliser une pénétrante dans un secteur déjà surchargé et qui aboutit dans une zone classée SEVEZO : ce qui n'est pas cohérent avec les intentions énoncées dans la D.T.A. et dans le P.D.U. »

« L'incitation au développement de l'usage des transports collectifs semble trop modérée. »

« Il n'y a pas le signal fort montrant une réelle volonté de changement. »

« Les moyens financiers n'étant pas infinis, la réalisation en priorité d'un réseau routier concurrence les bonnes intentions de développement de moyens alternatifs de transport. »

« L'absence de réelle incitation à l'utilisation du réseau ferré ... ne paraît pas propice à un changement des habitudes. »

« L'incitation à l'amélioration des transports collectifs doit être soutenue et l'élargissement du territoire relevant d'une compétence unique en matière de transport devrait permettre une meilleure coordination des actions dans la perspective d'une continuité de qualité des transports collectifs. »

« L'amélioration des transports régionaux doit être soutenue, notamment pour les liaisons Saint Etienne / Lyon... »

« La création de parkings sécurisés faciliterait la commodité d'utilisation des transports ferroviaires et contribuerait à leur utilisation. »

« Si les transports régionaux sont bien sous la responsabilité de la Région, la réalisation par l'Etat des voies autoroutières nouvelles, doublant les liaisons ferrées existantes, concurrence les efforts de la région visant à améliorer les services sur les TER. »

« Pour une programmation macro, la D.T.A. pourrait :

► montrer davantage sa volonté de voir se réaliser d'abord les équipements destinés aux transports alternatifs,

► accompagner la remise en service des voies Lyon/Trévoux, d'un service Saint Etienne / Saint-Exupéry,...avant d'envisager les équipements routiers.

► inciter la création d'une entité unique chargée d'organiser l'ensemble des transports de la RUL. »

« Création de fait d'une nouvelle pénétrante, par le biais de l'A45, dans une zone déjà chargée, »

« Réalisation d'une voie nouvelle, doublant une voie ferrée existante (A 45), avec le risque d'une migration pendulaire accrue vers Lyon au détriment de Saint Etienne, »

« Le risque à moyen terme de la création de diffuseurs nouveaux avec une urbanisation galopante entre le COL et l'agglomération existante, supprimant un espace vert indispensable à l'agglomération lyonnaise. »

(fin des citations)

- 6) Non prise en compte de l'ozone

La ministre du MEDD a déclaré :

« *L'ozone sera probablement déterminant dans l'évolution future de la qualité de l'air en France.* »

Ci-dessous un extrait du rapport présenté par Jean-félix Bernard, Président du Conseil National de l'Air, en décembre 2001 :

Titre du rapport :

L'évaluation de la mise en œuvre de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Chapitre 1, section1, §B –L'impact de la pollution atmosphérique sur les écosystèmes :

« ...Les études montrent qu'au delà des symptômes visibles détectés à la suite des épisodes de pollution, les principaux processus physiologiques de la plante sont altérés et la productivité des cultures agricoles peut être significativement réduite.

Les effets les plus spectaculaires sont les tâches nécrotiques réparties à la surface des feuilles de certaines plantes. Les phénomènes sont à l'origine de nombreuses études pour le suivi de la pollution à l'aide de bio-indicateurs.

Le dernier rapport des Nations Unies sur le changement climatique (IPCC) présenté à la conférence de Shangaï en début d'année a montré qu'en 2100, les niveaux de fond de concentration en ozone troposphérique dans l'air pourraient tripler selon le rythme suivant : 25ppb estimés aujourd'hui, 60ppb en 2060, et 70ppb en 2100. Ce rapport affirme même qu'une concentration moyenne de 80ppb serait impossible à respecter dans la plupart des zones habitées.

Au delà de 30ppb, les concentrations en ozone troposphérique vont causer des dommages aux arbres, et faire baisser le rendement des récoltes, selon l'agence européenne de l'environnement.

Même à des concentrations moindres, l'ozone troposphérique agit directement sur l'environnement global : l'ozone agit en effet comme un gaz à effet de serre, et contribue à accélérer le réchauffement global de la planète : les effets sur la végétation pourraient être si étendus qu'ils pourraient altérer la réflectivité globale de la terre, au moins pour l'hémisphère nord, et affecter directement les cycles hydrologiques....»

Nota : 1ppb = une Partie par billion = $2\mu\text{gr}/\text{m}^3 = 2$ micro grammes par mètre cube.

: (Document disponible sur le site www.environnement.gouv.fr/actua/com2002/fevrier/19-rapport-jfb.htm)

Note de DARLY, avril 2002 :

Dans son bilan sur l'année 2000 le COPARLY donne, pour la station rurale de Dième située dans le Haut-Beaujolais, des moyennes mensuelles évoluant entre 44 et $84\mu\text{gr}/\text{m}^3$, soit entre 22ppb et 42ppb. Des maxima horaires supérieurs à $240\mu\text{gr}/\text{m}^3$, soit 120ppb y ont été enregistrés en juin et juillet 2001.

Note de DARLY, avril 2004 :

Dans son bilan sur l'année 2003 le COPARLY donne, pour la station rurale de Dième, des moyennes mensuelles évoluant entre 46 et $120\mu\text{gr}/\text{m}^3$, soit entre 23 et 60ppb. Ces moyennes mensuelles sont restées supérieures à $100\mu\text{gr}/\text{m}^3$ pendant plus d'un trimestre. Des pics horaires supérieurs à 250 et même $300\mu\text{gr}/\text{m}^3$ y ont été enregistrés.

Note de DARLY, décembre 2006

Dans son bulletin mensuel de la qualité de l'air de Juillet 2006, le COPARLY indique une moyenne mensuelle d'ozone de $115\mu\text{gr}/\text{m}^3$, avec des maxima horaires dépassant $200\mu\text{gr}/\text{m}^3$, soit 100ppb.

Le réchauffement climatique favorise les réactions productrices d'ozone.

La Directive n°2002/3/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2002 relative à l'ozone dans l'air ambiant n'est déjà actuellement en France pas respectée, concernant les mesures à prendre en cas de dépassement de seuil.

Le dossier d'enquête publique est muet sur ce sujet.

- 7) Fluidité possible de l'A47 avec réduction de l'accidentologie

Il y a des moyens de rétablir la fluidité sur l'A47 et de diminuer fortement sa dangerosité et de réduire ainsi à néant les arguments avancés dans le document d'enquête publique.

La vitesse maximale autorisée doit être homogène sur la totalité du parcours et ramenée à un niveau à déterminer dans le cadre du PPA (Plan de Protection de l'atmosphère).

Les poids lourds doivent avoir interdiction de doubler.

Les distances entre véhicules doivent être respectées.

Des radars doivent être installés pour vérifier le respect de la vitesse maximale autorisée et le respect des distances entre véhicules.

Grâce à ces mesures, le débit de l'A47 doit être amélioré, ainsi que la certitude du temps de parcours. Cette fluidité à vitesse réduite doit faciliter la réalisation des travaux d'amélioration (en particulier des insertions des entrées dans la circulation)

Attend-t-on des morts pour prendre ces mesures ?

Veut-on ainsi justifier la nécessité de l'A45 ?

- 8) Compatibilité avec le PDU et le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère)

Le PPA envisage « **la réduction progressive de la vitesse sur le périmètre du PPA** », y compris sur les voiries à caractère autoroutier, donc y compris sur A7 dans son parcours communauté urbaine, donc jusqu'à Givors, sur RD383 (Boulevards Pierre Semard et Laurent Bonnevey) et sur A450.

« *L'étude des variations des émissions unitaires montre une croissance au delà de 80km/h pour les 2 types de motorisation (essence et diesel)* »).

A noter que le tunnel de Fourvière vient de voir sa vitesse réduite à 70 km/h.

Le PPA prévoit l'étude d'un péage. « **Il convient de rendre l'accès au centre ville moins compétitif pour l'automobile.** » A noter aussi qu'une extension des surfaces de stationnement payant associée à une augmentation des tarifs de stationnement pour les non-résidents et à une diminution du nombre de places de stationnement par mètres carrés de bureau produit un effet similaire et que ce type de mesure a déjà été inclus dans le dernier PDU.

Ceci n'est absolument pas pris en compte dans le dossier d'enquête publique et la compatibilité du projet avec ces nouvelles exigences est ignorée. Le meilleur moyen d'éviter l'afflux de voitures en ville est bien de donner la priorité aux investissements en transports collectifs.

- 9) Rééquilibrage des investissements entre Lyon et St-Etienne

L'A47 est très chargée le matin dans le sens St-Etienne Lyon et réciproquement le soir. Lyon, qui se veut métropole européenne draine à elle tous les investissements, au détriment de sa voisine St-Etienne.

Cela permet à l'enquête publique d'argumenter un rééquilibrage nécessaire justifiant le projet A45, prétendant ainsi favoriser la croissance économique de St-Etienne.

Or, il a été prouvé que c'est plutôt l'inverse qui se produit : la ville la plus petite étant défavorisée et devenant ville-dortoir, d'importantes liaisons de voiries deviennent nécessaires.

Une orientation concertée des investissements et une volonté de partage équilibré des développements économiques doivent viser à rétablir l'équilibre. **Il ne s'agit plus de concurrence, mais de coopération.**

- 10) Desserte de l'aéroport Saint-Exupéry et des A42 & A43 vers Genève, Chambéry et Grenoble

Ces dessertes se font actuellement par l'A46 sud qui est dans le prolongement de l'A47.

La reconversion en boulevard urbain de l'A47, obligerait à emprunter, venant de St-Etienne ou de la RN88, l'A45, puis, soit le pont de Pierre-Bénite vers le périphérique RD383 si le barreau d'Irigny n'est pas réalisé, ou ce barreau et le BUS (Boulevard Urbain Sud) dans le cas contraire.

Alors que l'A46 a été créée pour éloigner la circulation de la zone urbaine, ce rapprochement obligé serait une absurdité, d'autant plus qu'on ramène en pleine zone SEVESO une circulation qui n'a rien à y faire.

Par ailleurs, cela concentrerait encore un peu plus la pollution sur la ville.

- 11) Politique du logement

La principale alternative à l'A45 consiste en une politique d'accès au logement différente et prioritaire, avec une offre telle que les coûts de l'immobilier baissent et que les déplacements soient facilités:

- Densification urbaine, avec récupération des zones de friches urbaines.
- Développement de l'urbanisme en "grappes" à proximité des gares et stations de Transports Collectifs.
- Augmentation de l'offre de logements par un rythme intensif de constructions neuves.
- Facilitation des échanges de logement.
- Développement de la politique de logements sociaux.

Cette politique, s'ajoutant à l'augmentation du coût des déplacements, faciliterait le rapprochement habitat lieu de travail.

Or, le simple tronçon d'A450 a créé un phénomène inverse : dispersion d'habitat diffus "en tâche d'huile" dans toute la périphérie desservie, ce qui a entraîné en retour une saturation de l'A450 aux heures de pointe.

L'A45 entraînerait automatiquement un développement de ce phénomène, ce qui serait une catastrophe.

A noter que la politique du logement est différente en Allemagne et en France :

- En France, on peut construire partout sauf là où c'est interdit.
- En Allemagne, on ne peut construire nulle part, sauf là où c'est autorisé.

CONCLUSION :

A la lecture de cette enquête, on constate :

- Un parti-pris évident de minimiser le coût de l'A45 en négligeant de chiffrer et de prendre en compte les coûts importants des aménagements complémentaires obligatoires coté A450.
- Un parti-pris évident de charger les coûts de réhabilitation de l'A47 en y ajoutant tous les aménagements complémentaires jugés obligatoires.
- Une volonté manifeste de plomber les coûts d'aménagements du réseau ferroviaire en y incluant, par exemple le coût d'un tunnel sous Lyon pour pouvoir démontrer la non-compétitivité financière de la modernisation du réseau ferroviaire.
- Une sous-estimation flagrante (dénigrement volontaire ou totale méconnaissance du sujet ?) des possibilités du réseau ferroviaire.
- L'absence de chiffrage de l'influence que peut avoir la remise en service cadencé de la voie ferrée Givors, Brignais, Gorge-de-Loup, Gare-St-Paul sur la circulation routière.
- L'absence d'étude "origine destination" justifiant le bien-fondé ou démontrant l'inadaptation du projet A45.
- L'absence d'étude prospective de la circulation en fonction d'une évolution du prix des carburants et/ou de l'instauration d'une taxe carbone.
- L'absence de prise en compte du changement climatique et de l'accroissement des concentrations d'ozone.
- L'incompatibilité des décisions du CIADT de décembre 2003 concernant les développements autoroutiers avec les exigences nouvelles du Plan Climat et de la Loi programme 2005-781.

Pour toutes ces raisons, la coordination d'associations DARLY déclare qu'un avis favorable ne peut être donné à cette enquête publique sur l'A45.

L'utilité publique de l'A45 ne doit pas être déclarée.

**Le président de DARLY
Bernard THIERRY**



Annexe 1:réponses aux objections des CCI

Annexe 2 : Alternatives durables à l'A45