

COMMUNE DE SAINT-JEAN-DE-TOUSLAS

Remarques à prendre en compte dans l'enquête publique préalable à :

- La déclaration d'utilité publique des travaux de construction de l'A45 entre Saint-Étienne et Lyon.
- La mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes concernées, notamment Saint-Jean-de-Touslas.

PREAMBULE :

La commune de Saint-Jean-de-Touslas, située sur le tracé du projet autoroutier A45 a toujours marqué son opposition à ce projet, par l'intermédiaire de son comité de sauvegarde et par la position ferme de sa municipalité. (Délibération N° 060 du 4 décembre 2006)

Bien que reconnaissant le problème de déplacements routiers existant entre Saint-Étienne et Lyon, nous avons toujours considéré que ce projet A45 n'apporterait pas de solution à moyen et long terme à ces problèmes, et qu'en revanche, d'autres alternatives existaient et existent encore et auraient mérité une meilleure anticipation dans leur mise œuvre, il y a quelques années.

Les remarques suivantes émanent de la municipalité et de toute sa population qui ont travaillé de concert au sein d'une commission municipale élargie dans laquelle étaient représentés des membres de :

- La municipalité
- Du Comité de Sauvegarde de la commune
- De la communauté agricole
- De l'association de marcheurs les Renards
- Des Amis du Vieux Saint-Jean (association de sauvegarde du patrimoine)
- La Société de Chasse.

Ces remarques se veulent constructives pour l'avenir, et, soucieuses de la préservation de notre environnement. Nous vous les présentons hiérarchisées selon plusieurs niveaux :

SOMMAIRE

I. REMARQUES D'ORDRE GENERAL D'OPPOSITION AU PROJET ALORS QUE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES EXISTENT :	2
II. REMARQUES D'ORDRE TERRITORIAL POUR NOTRE COMMUNE QUI EST SACRIFIEE AU NOM DU TOUT ROUTIER	6
III. REMARQUES SPECIFIQUES PORTANT SUR LA ZONE DE RESERVE DES 300 METRES DU TRACE DU PROJET A45 :	8
IV. REMARQUES RELATIVES A LA BANDE RESTANTE ENTRE A45 ET D342 :	9
V. REMARQUES RELATIVES A L'IMPACT DU PROJET SUR LE CENTRE-BOURG RENDU MITOYEN DE L'AUTOROUTE PAR LE PROJET :	10
CONCLUSION	11

I. Remarques d'ordre général d'opposition au projet alors que des solutions alternatives existent :

1. Le projet A45 est contraire aux Accords de Kyoto signés par la France, qui stipulent que les gaz à effet de serre doivent être divisés par 4 d'ici l'an 2050.

L'augmentation annuelle des transports de 3% est incompatible avec la prescription de réduire de 3% la production annuelle des GES (Gaz à Effet de Serre) pour atteindre les objectifs du protocole de Kyoto. L'intérêt général, l'avenir de nos enfants et celui de la planète tout entière sont ici en jeu : c'est pourquoi nous sommes opposés à l'A45.

2. Le projet A45 a été jugé irréalisable et beaucoup trop cher par l'audit technique et financier commandé par le gouvernement RAFFARIN en 2003. En effet, à hauteur de 1,8 milliard d'euros, ce projet a été déclaré non-rentable et difficilement concédable à une société autoroutière : les collectivités territoriales devraient alors financer les travaux avec l'argent du contribuable. Michel MERCIER, Président du Conseil Général du Rhône, a dit très justement à plusieurs reprises que le Département du Rhône n'avait pas un euro à consacrer à ce projet. Le lobbying opéré au profit de quelques industriels cherche à faire payer cette infrastructure inutile et dangereuse aux citoyens doublement pénalisés : par leurs impôts en tant que contribuables et par les péages en tant qu'usagers. C'est pourquoi nous sommes opposés à l'A45.

3. Le projet A45 est contraire au Plan de Déplacement Urbain (PDU) : cette autoroute serait une pénétrante qui apporterait encore plus de véhicules et participerait à un engorgement encore plus grave dans l'agglomération lyonnaise. Ce PDU a été adopté dans l'intérêt commun des habitants en 1997. C'est pourquoi nous sommes opposés à l'A45.

4. Le flux de véhicules de l'A45 aboutirait dans l'agglomération lyonnaise au niveau de Pierre Bénite/Fézin en pleine zone, très dangereuse, classée Seveso. Les textes officiels (PLU de la Communauté Urbaine de Lyon) interdisent dans les zones Seveso de type Z1 et Z2 la création de nouveaux axes de communication routière et ferroviaire et ordonnent de soustraire la population aux risques. Cette zone est pourtant déjà engorgée chaque matin et chaque soir par la circulation pendulaire malgré les travaux qui ont été réalisés pour l'élargissement de l'A450 : faudrait-il alors à nouveau élargir cette A450 à 2x5 voies (!) et construire un nouveau pont sur le Rhône pour rejoindre l'A7 ? Nous refusons cette éventualité et sommes ainsi opposés à l'A45.

5. Le projet A45 est dénoncé par la Cour de Comptes, par le rapport DRON de 1995 et par les spécialistes de l'économie des transports. En effet, lorsque deux agglomérations sont reliées par des voies autoroutières, c'est toujours la plus importante (Lyon dans le cas présent) qui en bénéficie sur le plan économique au détriment de la plus faible. Avec l'A45, les entreprises et les emplois locaux s'envoleraient donc encore plus vite de Saint-Étienne pour rejoindre l'agglomération lyonnaise, sanctionnant ainsi encore un peu plus les Stéphanois. La ville de Valence pourtant desservie par l'A7, la N7, la N86 toute proche, la voie d'eau Rhône-Saône et 3 lignes de chemin de fer (dont le TGV) a le taux de chômage le plus élevé de la Région Rhône-Alpes. C'est pourquoi nous sommes opposés à l'A45.

6. Le projet A45 serait une catastrophe économique, agricole et environnementale pour les zones traversées : en effet, l'Etat n'est pas correct lorsqu'il affirme que l'emprise de l'A45 est de 37 mètres. Il ne compte que les voies et bandes d'arrêt d'urgence et oublie les abords à savoir les stations services, les aires de repos démesurées pour accueillir toujours plus de poids lourds. Il est aujourd'hui admis qu'un kilomètre d'autoroute correspond à un espace d'environ 10 ha : c'est donc plus de 400 ha qui seront enlevés à des zones fruitières, maraîchères, viticoles ou naturelles protégées. Pour satisfaire des intérêts industriels à courte vue, l'agriculture de toute une région qui mérite d'exister et d'être soutenue serait même sinistrée sur une bande de plusieurs kilomètres de large à cause de la pollution dégagée par les gaz d'échappement. C'est également pour cela que nous sommes opposés à l'A45.

7. Le projet A45 serait obsolète dès sa mise en service à cause du prix du carburant. En effet, le baril hier à 30 \$, aujourd'hui à plus de 70 \$, atteindra les 150 \$ dans quelques années compte tenu des besoins des pays dits émergents (Chine et Inde notamment), et du pic de production du pétrole qui se situe autour de 2010. Comme aucun carburant de substitution ne sera moins cher que le pétrole, le transport des personnes et des marchandises par voie routière deviendra un luxe. Pour cela aussi nous sommes opposés à l'A45. En imaginant que le paragraphe précédent ne se réalise pas, avec les chiffres de l'Etat on peut démontrer que trois ans après la réalisation de l'A45, l'A47 existante (Givors-Saint-Etienne) serait aussi saturée qu'aujourd'hui : à quoi bon réaliser une A45 si l'A47 reste aussi saturée ? L'Etat devra-t-il à nouveau réaliser une A45bis à quelques kilomètres de l'A45 nouvellement créée ? C'est pour cela que nous sommes opposés à l'A45.

8. Pour sortir de l'agglomération stéphanoise pour se rendre à Lyon, il conviendra de s'éloigner par le nord en zone essentiellement urbaine pour revenir sur ses pas, ce qui est contre nature et sera dissuasif pour les habitants du centre, de l'est et du sud de la ville qui continueront à emprunter l'A47 rendant ainsi l'A45 sans intérêt pour la majorité de la population stéphanoise. Pour cela aussi nous sommes opposés à l'A45.

9. L'impact sur tout le plateau mornantais (Zone soi-disant protégée par la DTA...) aura des conséquences catastrophiques :

- Le passage sur le plateau mornantais coupe des villages en deux, tels Saint-Jean-de-Touslas et Saint-Maurice-sur-Dargoire, ce qui cause un préjudice intolérable pour toute une population.
- Le tracé sur le plateau mornantais crée une zone de « no man's land » entre l'autoroute et la D342, rendant les terrains impropres à toutes activités, dont l'agriculture.
- De ce fait, les effets sur l'impact environnemental et agricole sont notoirement sous-estimés.
- Le passage en tunnel à Orliénas se fait à un endroit dénommé « La Mouille », dénomination qui traduit la fragilité de la colline en question.
- Le passage en talus et non pas en viaduc à Orliénas au sortir du tunnel et au droit de la D36 va constituer un mur au travers de la vallée et constituer un véritable barrage artificiel.
- La réalisation d'une sortie au niveau du barreau de Saint-Maurice-sur-Dargoire va favoriser une aspiration démographique pour les Monts du Lyonnais et contribuera à la surcharge de la D2 qui traverse les villages du pays mornantais, territoire objet de prescriptions particulières dans la Directive Territoriale d'Aménagement.
- De ce fait on encourage une fois de plus les déplacements pendulaires au niveau d'un territoire, que l'Etat n'a pas intégrés dans la DTA.

Pour toutes ces raisons plus locales, nous sommes opposés à l'A45.

10. Le projet aura également des conséquences prévisibles sur le patrimoine local :

Patrimoine archéologique :

Le tracé suivra globalement l'aqueduc romain du Gier qui est un des plus importants vestiges de ce type en France et même en Europe. Dans la vallée du Bozançon à Saint-Maurice-sur-Dargoire, il aura pour effet de faire disparaître plusieurs ponts et vestiges remarquables de ce monument. À Taluyers, il passera sur le site d'anciennes tuileries.

Patrimoine paysager :

Il n'est pas nécessaire de commenter plus les effets néfastes d'une autoroute sur tous les paysages traversés. Nous voudrions seulement mettre en évidence certains points particuliers :

- Un pont dans la vallée du Bozançon
- Un tracé s'insérant dans les collines au-dessous de Saint-Didier-sous-Riverie
- Une coupure du plateau mornantais visible de tous les lieux du versant des Monts du Lyonnais
- Un passage de la vallée du Garon au plateau vers Taluyers

Que vont devenir tous les terrains situés entre l'A45 et la D342 ?

Beaucoup d'exemples en France font craindre une litanie de bâtiments industriels sans homogénéité ni développement organisé.

Patrimoine naturel :

La probable disparition des ENS (Taluyers, Montagny, Saint-Andéol, Saint-Maurice) qui comme leur nom l'indique sont des espaces sensibles qui ne survivront pas à cette implantation.

Coupure et grande perturbation de l'écosystème particulier et reconnu des landes de Montagny.

Perturbation forte de l'écologie et des déplacements des animaux entre les collines et le plateau.

Notons également l'absence d'évaluation des conséquences sur la nappe phréatique de la vallée du Garon.

Patrimoine humain et touristique :

Disparition ou au moins une forte aliénation des chemins de liaison piétonne entre les villages.

Coupure artificielle entre les montagnes et le plateau qui aura pour effet probable d'isoler les communes au sud du tracé.

Pour cela aussi nous sommes opposés à l'A45.

11. Pourtant au sein d'ALCALY, auprès des autorités, des administrations, en réunions publiques, nous avons maintes fois démontré que des ALTERNATIVES sont possibles.

Le projet A45 pourrait avantageusement être remplacé par une série de travaux sur l'A47 existante entre Givors et Saint-Chamond comme cela a déjà été fait en amont de Saint-Chamond sous circulation lorsque Saint-Étienne a été retenue pour les matches de la Coupe du Monde de Football en 1998. 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 de 240 millions d'euros, bien moins cher que l'A45. L'investissement colossal nécessaire pour la réalisation de cette infrastructure serait mieux employé dans les solutions à apporter sans délai aux problèmes de sécurité sur l'A47, à la réorganisation de la zone des Sept Chemins, à l'arrivée non réfléchie de l'autoroute à Pierre Bénite en zone « Seveso », à la grande difficulté de franchissement du Rhône et au développement de l'offre ferroviaire, de type RER entre les deux entités de cette aire urbaine.

En effet, la mise en place d'un véritable RER entre Firminy-Saint-Etienne-Lyon avec prolongation vers l'aéroport de Saint-Exupéry semble indispensable. Les études démontrent que l'on pourrait sans difficulté 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). Ce moyen de transport par RER serait infiniment moins accidentogène, plus rapide, moins polluant et permettrait aux deux agglomérations d'être conformes au développement durable, enjeu reconnu comme majeur aujourd'hui bien que l'on fasse tout le contraire... Même s'il nécessite un réaménagement des gares (avec parkings en conséquence !) ce moyen de transport resterait moins cher que l'autoroute. Pour désengorger le nœud givordin, il conviendrait aussi de rouvrir la gare de Givors-Canal pour les voyageurs se dirigeant sur Lyon-Part-Dieu ainsi que la voie ferrée entre Givors et Brignais pour rejoindre le réseau de l'ouest lyonnais via Tassin : nous sommes favorables à la solution du transport ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon et à la mise en place sur le plan national (voire européen) d'une taxe pour les poids lourds compte tenu de leur gabarit et de la distance parcourue (système existant déjà en Allemagne et en Suisse) qui irait à la promotion des autres modes de transports moins polluant.

La nécessité d'améliorer les communications entre les agglomérations stéphanoise et lyonnaise est une priorité surtout sur le plan de la sécurité et que de ce fait l'urgence consiste à la mise en sécurité de l'A47 et à sa requalification.

Le passage dans la ville de Givors doit être en priorité réaménagé.

Toutes ces réflexions autour de mesures alternatives sont à inscrire dans un plan global de développement des transports en commun, des transports de marchandises (ferroutage) et des modes de transport doux (fluvial).

Par ailleurs inscrire cette nouvelle infrastructure dans un territoire dit « protégé » est une véritable aberration ! Du béton, du bitume, de la pollution dans un « poumon vert », sans compter que ces projets portent également atteinte aux espaces naturels et à l'agriculture (biologique, AOC, vergers...) qui constitue une des richesses du secteur.

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

C'est pourquoi, en fonction de ce qui précède et de tous les autres éléments relatifs à l'environnement et au développement durable maintes fois évoqués, notamment au sein de l'association ALCALY à laquelle adhère la commune de Saint-Jean-de-Touslas, le Conseil Municipal et la commission extra municipale disent :

- **Solennellement son opposition au projet A45**
- **Qu'il ne relève pas, en l'état des documents présentés de l'utilité publique**
- **Le déclare inopportun et inapproprié**
- **Le déclare en contradiction totale avec les réflexions menées par la commune et les autres communes qui élaborent le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest Lyonnais,**
- **Le juge enfin et surtout dangereux pour le devenir du Pays Mornantais, pour l'environnement et pour les habitants de notre territoire.**

II. Remarques d'ordre territorial pour notre commune qui est sacrifiée au nom du tout routier

La commune de Saint-Jean-de-Touslas est directement sinistrée par le projet A45 qui la coupe en deux. Sans compter que la commune subit déjà les nuisances d'une portion de l'A47. Encore une fois nous marquons notre opposition à ce projet pour le village de Saint-Jean-de-Touslas qui est, à nos yeux, sacrifié.

Ce projet affecte la commune dans plusieurs domaines :

1. C'est une nuisance visuelle qui changera le patrimoine paysager de notre campagne :

- Disparition de grands arbres : chênes, peupliers...
Modification du relief notamment au niveau du hameau de la Varizelle et de la Combe d'Allier
- Disparition du petit patrimoine bâti : murs en pierres sèches très nombreux sur le tracé, loges en pierres, de levées (système d'arrosage ancien des pâtures en bordure de rivière) ainsi que de la pierre de la Dîme dans la vallée du Cognet. (pierre gravée, d'intérêt historique).

2. Affectation et détérioration de la zone naturelle (ZNIEFF) de la Combe d'Allier :

- Non seulement le relief sera modifié mais aussi la flore (la présence d'orchis à fleurs lâches espèce rare directement menacée, espaces boisés, pâtures...)

- La faune très fragile de cette petite vallée risque de disparaître à tout jamais, dont deux espèces rares et menacées : l'écrevisse à pattes blanches et le petit duc scops (présence de nids)
- L'écoulement du cours d'eau (La Combe d'Allier) déjà très problématique notamment en cas d'orages (à cause des eaux de la D342 et des eaux pluviales de la commune de Saint-Maurice-sur-Dargoire en amont) risque d'être perturbée encore davantage.
- La circulation et le passage du gibier et des amphibiens vont être terriblement affecté, au mieux modifié, au pire devenir impossible !

3. Les nuisances sonores :

Même si l'autoroute est enterrée, les nuisances sonores seront bien présentes car un projet pour 22 000 véhicules/jour sera nécessairement bruyant pour les hameaux mitoyens, surtout avec des véhicules lancés à pleine vitesse à la sortie de la descente de Bellevue ! Sans compter sur la présence attendue de nombreux poids lourds dans un contexte de « tout camion ». Aussi, à la lecture de ces données, l'atténuation du bruit prévue dans l'enquête publique au niveau des hameaux de Bellevue, La Varizelle et Fontblanche n'est pas satisfaisante.

4. La pollution, conséquence inévitable de ce trafic, sera elle aussi bien réelle :

Une telle circulation engendrera des gaz d'échappement, des retombées de poussières et de métaux lourds. Quelles seront les conséquences sur l'environnement, sur les hommes, l'agriculture ? Personne ne semble capable de l'évaluer honnêtement !

5. L'agriculture de notre commune sera profondément affectée par ce projet :

- 30 hectares de très bonnes terres agricoles, sans compter les dessertes futures, vont être soustraits à l'agriculture, perte à laquelle il conviendra d'ajouter le morcellement de nombreuses parcelles. Il s'agit de terres labourables au lieu dit Fontblanche et de prairies humides de qualité au lieu dit La Serve, ainsi que des pâtures de vallons dans la Combe d'Allier.
- Qu'advient-il de la qualité des produits agricoles futurs ?
- Les agriculteurs riverains du projet pratiquent une agriculture biologique... quel avenir ce projet autoroutier réserve pour ce type de production exigeant ? Comment en présence de telles sources de pollution respecter les normes AB ? Le projet ne précise pas les compensations prévues (si elles ont été prévues...) au titre du préjudice que subiront les agriculteurs dans la pratique de leurs activités.
- Notons également qu'une pression foncière s'exercera inexorablement autour de l'emprise de l'A45, une fois le projet terminé.
- Aussi nous posons clairement la question du devenir de ces terrains agricoles menacés et nous montrons inquiets pour l'avenir même de l'agriculture de notre village.

6. La circulation et les déplacements :

Les habitants et les usagers vont aussi être très affectés par ce projet qui prévoit la modification des nombreux accès au plateau de Mornant et à la D342. Il existe actuellement 5 voies communales ou routes départementales qui donnent accès à la D342 :

- Route de Cloyeux
- L'Allée du Château
- La D103E reliant le bourg à la D342
- La D654 reliant le lieu dit La Serve à la D342
- La route de Palavezin concernée quant à elle par le diffuseur.

Sans compter les nombreux chemins pédestres et les chemins ruraux donnant accès aux parcelles agricoles. Qu'advient-il de tous ces cheminements ? Quelles fluidités de déplacement pour les usagers avec cette emprise autoroutière faisant littéralement barrage à la périphérie de notre commune ?

7. L'écoulement des eaux de pluie et de ruissellement engendrée par le projet lui-même :

Cet écoulement posera un problème supplémentaire de gestion des eaux. Une surface supplémentaire de bitume apportera nécessairement de nouvelles eaux de ruissellement sans compter les graisses et les risques très forts de pollution en cas d'accident impliquant des véhicules de transport de matières dangereuses et nocives pour l'environnement.

III. Remarques spécifiques portant sur la zone de réserve des 300 mètres du tracé du projet A45 :

La réserve de la bande des 300 mètres affecte directement notre commune sans compter les particuliers qui ne manqueront pas de réaliser des remarques. Au plan communal, nous attirons l'attention sur différents points que nous examinerons en partant du Nord vers le Sud :

1. La route de Cloyeux qui dessert le hameau important et peuplé de la Mouchonnière (30 habitants) dessert également le hameau de Balmondon (commune de Saint-Andéol-le-Château) et rejoint Saint Romain en Gier. Qu'advient-il de cet axe structurant et quotidiennement fréquenté ?

2. L'habitation de M. et Mme HERVIER se trouve sur le tracé de l'A45. Qu'advient-il de cette bâtisse ? Quelles solutions acceptables de relogement seront proposées ?

3. L'allée du Château est une voie privée qui dessert un nombre important de parcelles agricoles. Comment les agriculteurs pourront-ils accéder à leur exploitation dans le futur avec cette emprise autoroutière destructurante pour leurs déplacements ?

4. La parcelle N° 455 propriété de la commune de Saint-Jean-de-Touslas abrite les lagunes d'assainissement du hameau de Bellevue. Cet équipement assez récent (1993) réalisé et financé par les quatre communes se partageant le hameau de Bellevue (Saint-Jean-de-Touslas, Saint-Andéol-le-Château, Saint-Maurice-sur-Dargoire et Mornant) et la Communauté de Communes du Pays Mornantais (COPAMO), donne une entière satisfaction quant au traitement des eaux usées de ce hameau. Le projet A45 prévoit la destruction de cette lagune, mais ne propose aucune alternative pour l'assainissement de ce hameau important (110 habitants).

5. Le chemin rural de la Maissonette dessert toutes les parcelles agricoles de la zone. Or il disparaît avec l'A45.... Quelles solutions sont prévues pour la desserte de cette zone ?

6. Que deviendront les chemins agricoles, pédestres et VTT du Cognet et de la Combe d'Allier situés sur le tracé de l'A45 ? Comment s'effectuera alors la liaison très fréquentée avec le hameau de la Varizelle ?

7. La D103E et l'accès du bourg à la D342 se trouvent également sur le tracé. Nous nous inquiétons des solutions envisagées par les acteurs du projet, autour de ces axes structurants drainant les flux sortants et entrants vers le centre bourg et le reste de la commune, ainsi que vers les communes de Saint-Romain-en-Gier et Givors.

8. Le hameau de Fontblanche va d'après le projet se retrouver enclavé entre l'A45 et la D342. Les nuisances que subiront les familles résidentes (4 foyers actuellement) ont-elles été réellement prises en compte ? Veuillez noter qu'il est inacceptable que ces personnes subissent doublement ce projet autoroutier : dans ces nuisances sonores (ce hameau se situe au plus proche de la bande roulante) mais aussi dans la dépréciation inévitable, qu'il engendrera, de leur patrimoine condamné à aucun devenir.

9. Toujours au lieu dit Fontblanche l'écoulement des eaux à l'équilibre très fragile, notamment en période de pluie, engendre fréquemment des inondations. Le projet A45 en faisant barrage au bon écoulement des eaux ne pourra qu'aggraver ce problème déjà délicat.

10. L'ancienne route Lyon-Saint Etienne (limitrophe avec Saint-Maurice-sur-Dargoire) dessert toute la plaine et les parcelles agricoles. Notez que son accès à partir de Fontblanche doit impérativement être préservé.

11. La D654 va être coupée par le projet. De même les accès à la D342 et à la commune de Saint-Maurice-sur-Dargoire vont être affectés. Quelles solutions sont envisagées afin de garantir la fluidité des déplacements locaux ?

12. La route de la Serve (limitrophe avec Saint-Maurice-sur-Dargoire) desservant le hameau de Palavezin ainsi que de nombreuses parcelles agricoles seront entravées par le projet A45. Quel est le devenir proposé par les acteurs du projet pour cette route très fréquentée ?

IV. Remarques relatives à la bande restante entre A45 et D342 :

Entre la D342 et le projet A45, du hameau de Bellevue au hameau de Fontblanche il va subsister d'après le projet une bande de terre de 100 à 200 mètres de large environ. Quel avenir peut-être honnêtement envisagé pour une telle bande résiduelle qui néanmoins abrite en son sein, sur 700 mètres de long, 3 hameaux peuplés et une exploitation agricole. La commune s'inquiète de l'évolution de cette zone, de ces hameaux dont le quotidien va être bouleversé et la qualité de vie anéantie.

1. Le hameau de Bellevue, partagé entre 4 communes se situe pour la partie de Saint-Jean-de-Touslas en prise directe avec le projet A45. Quelles mesures de protection efficaces contre les nuisances sonores sont envisagées ? De plus nous pointons le fait que ce hameau est déjà « sinistré » par l'importance du trafic sur la D342 qui le verra encore s'accroître par les flux supplémentaires qu'engendrera le diffuseur du Grand Buisson.

2. Le hameau de la Varizelle sera certainement le plus affecté par le projet en raison du tracé de l'A45, à cette hauteur, prévu à flanc de coteaux, en léger retrait derrière le hameau. Une fois encore, comment seront traitées les nuisances sonores ?

3. De plus dans ce même hameau réside un exploitant agricole pratiquant l'Agriculture Biologique. Le préjudice de la perte des parcelles dont il se verra exproprié, mis à part, comment imaginer raisonnablement réaliser une production biologique dans un tel environnement de pollution avérée. Il est hypocrite de nier ce non-sens complet. Encore une

fois quelles solutions acceptables (si elles existent) proposent les acteurs du projet face à cette évidence simple et dramatique : ces jeunes exploitants ne seront plus en mesure de respecter les normes strictes de distance (500 mètres au minimum d'une autoroute) qui leur sont imposées dans le cahier des charges relatif à l'Agriculture Biologique. Il s'agit de la survie économique même de cette exploitation qui est en jeu ! En effet, ces jeunes agriculteurs voient leur avenir obstrué et il est désolant de constater que tant d'efforts mis en œuvre par la collectivité, destinés à faciliter l'installation de jeunes agriculteurs comme le développement de l'Agriculture Biologique plus respectueuse de l'environnement soient anéantis.

4. Plus globalement pour cette zone découpée par le projet A45, quel peut être l'avenir agricole avec des parcelles qui seront toutes amputées, sans compter que les accès aux parcelles ne seront pas garantis et ne se feront qu'au prix de longs détours. Comment peut-on envisager raisonnablement un développement agricole dans cette zone ? N'est-ce pas plutôt la friche qui guette ces parcelles avec la mise en œuvre de ce projet ?

5. Enfin, inévitablement, à l'avenir cette zone arrachée, isolée du reste de la commune, sera soumise à une pression foncière insoutenable, et, à plus ou moins long terme c'est la destination de cette zone qui sera modifiée : un véritable « no man's land » à vocation pseudo industrielle à l'instar des nombreux espaces sacrifiés aux abords d'autres autoroutes, risque d'apparaître.

V. Remarques relatives à l'impact du projet sur le centre-bourg rendu mitoyen de l'autoroute par le projet :

Le centre bourg (église, mairie et école) de notre petit village va se retrouver de 300 à 400 mètres environ de la bande de roulement. La zone artisanale et le lotissement de la Cadière seront en contact direct avec le projet autoroutier. Ainsi notre village est affecté dans son existence même, le projet A45 lui « greffant » un « parasite » conduisant à bouleverser son espace et la vie de ce territoire : l'environnement, la beauté et la tranquillité du site, le calme d'une citée à la campagne, les modes de circulation... c'est donc bien l'ensemble des conditions de vie de tous les habitants qui sera affecté.

1. Le lotissement de la Cadière et les maisons de la façade nord du village :

Ces ensembles très proches du projet seront là encore affectés par des nuisances sonores inévitables, sans compter les nuisances visuelles émanant d'une telle infrastructure, notamment pour le hameau de la Grange. Que dire à tous ces nouveaux habitants venus chercher le calme et le repos à la campagne ?

2. La proximité du bourg et de l'A45 repose le problème des retombées de poussières, et des pollutions diverses, liées à un trafic intense. Quelles seront les conséquences à moyen et long terme sur la santé des habitants ?

3. Les habitudes de vie des habitants vont être affectées dans un premier temps par les nuisances provoquées par les travaux puis dans un deuxième temps par les modifications de circulation induites par le projet et les voiries connexes. Les loisirs et notamment les randonnées pédestres ou à VTT seront perturbés puisqu'un secteur entier de notre patrimoine paysagé est voué à être supprimé par ce projet.

4. Le tourisme vert et l'attrait des gîtes ruraux (La Mouchonnière) vont être également aux aussi fortement dépréciés.

5. Le développement futur induit par ce projet est très inquiétant au regard de ce que l'on observe le long des autoroutes existantes et notamment à proximité des diffuseurs : émergence de zones d'activités, de zones hôtelières... qui modifieront complètement la morphologie de ce secteur dont l'avenir des activités agricoles sera compromis par le développement des infrastructures et des activités liées à ce projet A45.

6. De plus, la demande de mise en compatibilité des PLU semble incohérente : en effet si les documents d'urbanisme interdisent toute construction en zone ND, cette interdiction serait levée sans problèmes ni atermoiements pour les zones indicées A45 !!! Notons également que ce projet est en contradiction totale avec les prescriptions du SCOT en cours d'élaboration. Quelle cohérence, quelle crédibilité veut-on espérer conférer à ces textes législatifs censés améliorer la gestion des territoires dans l'optique d'un développement durable, en les contournant pour construire une autoroute ?

CONCLUSION

La commune de Saint-Jean-de-Touslas apparaît ainsi très concernée par ce projet A45 qui coupe notre territoire en deux et crée une « barrière » entre notre commune et le plateau mornantais et notre communauté de communes. Ce projet et ses conséquences précipiteront la mort des petites communes du plateau ou au moins de leur caractère rural et agricole. Ces mêmes communes rurales qui contribuent à la richesse même de notre pays.

Pour toutes ces raisons, d'ordre général, ou liées au territoire de Saint-Jean-de-Touslas, les difficultés de toutes natures engendrées par ce projet clairement incohérent avec les objectifs de développement durable, mises en évidence dans ce rapport, et à la vue des alternatives qui existent et qui auraient mérité d'être mises en œuvre depuis longtemps, la municipalité de Saint-Jean-de-Touslas, la commission qui a travaillé et produit ce rapport, renouvellent leur opposition ferme au projet de construction d'une nouvelle autoroute entre Lyon et Saint-Étienne.

La municipalité,

Gabriel VILLARD, Maire,

Denis BOIRON, adjoint,

Evelyne PEILLON

Jean-Louis ROUSSIER,

Simone GARCIA

Adrien SPOOK

Le Comité de Sauvegarde,

Christian SOULIER,

Pierre MURIGNEUX

Les Renards,

José JIMENEZ,

Les Amis du Vieux Saint-Jean,

Jean-Marie DAMIEN,

Société de Chasse,

Raymond BOUCHUT

Les agriculteurs,

Bruno CHATAGNON,

Michel VILLARD