

COMMUNE DE SAINT-SORLIN

EXTRAIT

DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mille sept, le quinze janvier à vingt heures, le Conseil Municipal de la commune de SAINT-SORLIN (Rhône) dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la mairie, sous la présidence de Monsieur VERGUIN Pierre, Maire.

Présents : Mrs et Mmes VERGUIN Pierre Maire, MORRETTON Danièle, GOY Alain, BERAUD Claire, BESSON Bernard, BOISSY Anie, CHOMETON Annie, ESCOT Gérard, GOY Philippe, LOBRE Martine, PLEAU Emmanuel, et REYNARD Bruno.

Absents : BOUCHERY Pascale

Excusés : HEYBERGER Patrick

Démissionnaire : Mmes MOREL Pascale

Secrétaire de séance : Danièle MORRETTON

Procurations : Mr HEYBERGER Patrick à Mr VERGUIN Pierre

Date de convocation : 09/01/2007

Nombre de conseillers :

En exercice : 14

Présents : 12

Votants : 13

OBJET :

Compte rendu affiché le 20/01/2007

Position sur l'Enquête Publique A45

2007-04

Certifié exécutoire

Transmis à la Préfecture :

Notifié ou publié le :

Le Conseil Municipal de Saint Sorlin, dans sa séance du lundi 15 janvier 2007, réitère dans le cadre de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de projet autoroutier A45, de la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme, et d'une vraie politique nationale de développement durable, son opposition au projet A45.

A l'appui de cette décision, le Conseil Municipal constate :

1 : que cette infrastructure contribuerait à apporter un flux de véhicules supplémentaire dans l'agglomération lyonnaise en contradiction totale avec le Plan de Déplacement Urbain de la ville de Lyon.

2 : que cette infrastructure aboutirait, en zone Seveso, dans le nœud autoroutier de Pierre-Bénite, déjà largement saturé, et que le silence reste total sur les modalités de gestion de ce surcroît de circulation et de raccordement sur l'A7.

3 : que le passage sur le plateau mornantais créerait pour la plupart des communes traversées, des préjudices paysagers, sonores, écologiques et économiques irréversibles :

- notamment dans l'anéantissement des efforts réalisés par les différents territoires pour préserver nos espaces naturels sensibles, nos ZNIEFF...
- notamment dans l'impact dramatique sur l'économie fruitière, maraîchère, viticole sur une large bande de terrain soumise à la pollution,
- notamment dans la consommation de l'espace nécessaire au projet (plus de 400 ha),

4 : qu'en augmentant ainsi la capacité routière, on encouragerait les déplacements pendulaires individuels, générateurs de pollution et la formation des nœuds de circulation appelés « bouchons » qui ne manqueraient pas de se former aux jonctions et autres changements de voies. Le péage prévu à hauteur de Vourles encouragerait les automobilistes de notre secteur venant de Lyon à sortir gratuitement avant et à encombrer les voiries des communes de l'Est et de l'Ouest du plateau Mornantais..., que les automobilistes du plateau et du bassin du Gier, par l'effet dissuasif du péage, préféreraient utiliser la D 342 pour reprendre l'A 450 après le péage.

DES ALTERNATIVES EXISTENT :

5 : La nécessité est aujourd'hui d'améliorer la sécurité de l'A47 et de la requalifier : c'est une demande des riverains, des élus ; il n'y a eu aucun travaux conséquents en 30 ans : ce fut fait en amont de St Chamond avec succès en 1998. Le passage dans la ville de Givors doit être aménagé en priorité : qui de nous voudrait vivre juste au dessus de ce nœud ?

6 : Le cadencement des transports collectifs, notamment ferroviaire, doit être renforcé, les gares réhabilitées et les possibilités de stationnement hors agglomération lyonnaise développées : un véritable RER entre Lyon et St Etienne 30 à 40 fois moins polluant que l'A45, un RER passant par Mornant, ferroutages, réouverture de la ligne SNCF Givors – Brignais, augmentation de capacité de parking vers les gares...etc.

7 : L'investissement colossal nécessaire pour cette réalisation serait mieux employé en améliorant la circulation et la sécurité de l'A47 (5 à 7 fois moins cher que l'A45 : le Président du Conseil Général du Rhône l'a parfaitement démontré dans un document transmis au Préfet), et en réorganisant la zone des Sept Chemins, en développant les alternatives au « tout route » pour se déplacer, un passage à 3 voies de la RD342 avec déviation de certains hameaux...

8 : Rapprocher l'emploi de l'habitat pour éviter les déplacements pendulaires : les collectivités locales agissent, d'autres actions et aides sont possibles. Cette autoroute deviendrait très vite saturée car elle appellerait l'urbanisation, elle attirerait les stéphanois sur la grosse agglomération lyonnaise (elle appauvrirait l'agglomération de St Etienne : la preuve est faite dans d'autres agglomérations de France ou d'Europe).

Par ailleurs, le moment est venu de changer notre vision de l'aménagement du territoire par égard pour notre planète ; la dégradation de ses grands équilibres est mesurable par tous et c'est une situation inédite.

Tout le monde parle d'écologie, il faut montrer maintenant que l'on est capable d'en faire.

La France a maintenant un devoir d'exemplarité pour préserver l'avenir. Elle a le devoir d'appliquer les accords de KYOTO qu'elle a signés qui stipulent que les gaz à effet de serre doivent être divisés par 4 d'ici 2050 : cette structure est tout à fait contraire avec cet objectif...

L'Etat doit donc maintenant montrer le chemin d'une autre politique des déplacements.

Le Ministre des transports et ses services techniques doivent mettre en place les mesures et trouver les solutions innovantes, opérer les bonnes mutations et réformes structurelles pour répondre au défi écologique, y compris dans l'aménagement des déplacements sur le territoire.

Ce serait tout à leur honneur d'être différents dans leur analyse, précurseurs et imaginatifs, justement quand la situation est inédite. Des exemples existent en Europe...

Si les décideurs proposent des modes de déplacements alternatifs efficaces, les élus adapteront les tarifs, alors les concitoyens les utiliseront car ils seront pour eux plus reposants, moins coûteux, plus sécurisants et pour tous moins polluants.

Un changement de cap dans nos habitudes, dans notre consommation peut avoir un effet dynamique sur notre économie. Il correspondrait ainsi aux principes de développement durable, protecteur de l'environnement, viable économiquement et équitable socialement. Cette politique volontairement écologique, qui s'applique à toutes les parties, assurerait un vivier d'emplois.

Le Conseil Municipal de SAINT SORLIN, adhérent de l'Association ALCALY, déclare à l'UNANIMITE

- qu'il s'oppose au projet A45,
- que ce projet n'est pas d'utilité publique,
- qu'il est inopportun et irréversible dans le cadre du développement durable,
- qu'il est en contradiction avec les réflexions des communes de l'Ouest Lyonnais sur leur Schéma de Cohérence Territoriale,
- qu'il est dangereux pour le devenir de l'économie, de l'environnement et des habitants de notre territoire et pour l'avenir de nos enfants et petits enfants.

AUX JOUR, MOIS ET AN SUSDITS.

LE MAIRE
Pierre VERGUIN