

ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE SUR LE PROJET A45

SAUVEGARDE DES COTEAUX DU LYONNAIS

Association Intercommunale Loi de 1901 - Préfecture du Rhône : 7 mars 1990 - n° 069 10 27 770
adresse : Centre d'Animation - 11 avenue Emile Evellier - 69290 GREZIEU LA VARENNE



Contribution citoyenne à l'enquête publique à l'attention du Commissaire-Enquêteur

INTRODUCTION : le projet de l'État

L'État estime que l'A47 (Saint-Étienne / Givors) est actuellement de mauvaise qualité et que les temps de parcours y sont peu fiables.

L'État estime aussi que le réaménagement de cette autoroute existante A47 ne répond plus aux besoins de déplacement.

L'État estime que la réalisation des travaux sur cet axe A47 freinerait les échanges économiques sur une période de dix ans et pénaliserait l'agglomération stéphanoise.

En conséquence, l'État confirme la nécessité d'une nouvelle liaison routière à forte capacité entre Saint-Étienne et Lyon, ayant pour objectif de fluidifier le trafic entre ces deux agglomérations et de diminuer le temps de trajet.

Mais nous allons démontrer que cet objectif peut être atteint sans l'A45.

A. Pour fluidifier, sécuriser et fiabiliser le trafic routier entre Saint-Étienne et Lyon, l'utilité publique de l'A45 n'est pas démontrée

1. Il est possible de fluidifier, sécuriser et fiabiliser l'A47 immédiatement sans construire l'A45.

En effet, la DDE de la Loire a conduit une étude en ce sens et a chiffré à 240 millions d'euros les travaux nécessaires. Le coût en est donc très faible par rapport au budget prévisionnel de l'A45. De surcroît, ce serait possible avant 2009.

S'il est vrai qu'environ 62 000 véhicules / jour (comptages des services de l'État en 2003) transitent entre Saint-Étienne, Saint-Chamond, Rive-de-Gier ou Givors, il est indéniable aussi que ce flux correspond à 75% des déplacements locaux puisque les départs et les destinations se situent entre Saint-Étienne et la Vallée du Gier : selon les prévisions, 50 à 67 000 véhicules resteront donc sur l'A47, même si l'A45 était réalisée, l'autre partie pouvant changer de moyen de transport et utiliser le ferroviaire, diminuant ainsi d'autant le trafic sur cet axe autoroutier.

Techniquement, on sait – depuis le passage de la Coupe du Monde de football à Saint-Étienne en 1998 et la transformation, à cette occasion, du tronçon de Saint-Étienne à Saint-Chamond à 2 fois 3 voies – qu'il est possible de réaménager l'A47 sous circulation sans freiner les échanges économiques entre les deux agglomérations. Cette opération n'avait-elle pourtant pas été déclarée impossible auparavant ? Et faudrait-il vraiment 10 ans pour réaliser ce réaménagement entre Saint-Chamond et Givors, ce qui reviendrait à un rendement ridicule de 2,5 km de travaux par an ?

En ramenant la vitesse de 110 à 90 km/h aux heures de pointe sur l'A47, à l'exemple des périphériques parisiens, son débit pourrait être multiplié par 1,5.

Avec une signalétique modernisée et plus dynamique sur l'A47, avec une interdiction de doubler pour les poids lourds aux heures de pointe, avec la création de véritables bandes d'urgence et avec une amélioration des entrées et des sorties d'autoroute, la fluidité du trafic serait nettement améliorée sur cet axe entre Saint-Chamond et Givors.

2. Il faut développer le mode de transport ferroviaire.

A. Complémentairement, la mise en place d'un véritable RER entre Firminy, Saint-Étienne et Lyon, avec prolongement vers l'aéroport Saint-Exupéry (dans le cadre du contournement ferroviaire de Lyon), est indispensable et permettrait d'augmenter la capacité de transport de cette ligne ferroviaire, associée aux avantages écologiques et énergétiques d'une ligne électrifiée, et, par effet de transfert, de diminuer d'autant le trafic journalier sur l'A47. Le TER actuel transporte près de 15 000 passagers/jour entre Saint-Étienne et Lyon et le nombre d'utilisateurs ne cesse d'augmenter d'année en année alors qu'en 1993 les services de l'État déclaraient que le seuil des 13 000 passagers ne pourrait en aucun cas être dépassé. Les études et l'expérience (50 000 voyageurs / heure / sens sur une seule ligne de RER parisien) démontrent pourtant que l'on pourrait sans difficulté faire circuler plus de 100 000 voyageurs par jour sur une telle voie ferrée Saint-Étienne/Lyon (qui date de 1850 !) en supprimant le cisaillement de Givors (24 M€), en augmentant les fréquences et la capacité des trains, ce qui est bien plus que la capacité de l'A45 (et à moindre coût). Infiniment moins accidentogène, moins polluant et plus rapide (parcours inférieur à 40 minutes de centre à centre à toute heure et quelle que soit la météo), ce RER permettrait aux deux agglomérations, lyonnaise et stéphanoise, d'être réellement conformes au développement durable (facteur 4 : - 3% de CO₂/an) dont on nous parle sans cesse tout en faisant, en France, le contraire (transports routiers : augmentation + 2% / an !!). Même s'il nécessite un réaménagement des gares (avec parkings conséquents !), des coordinations tarifaires et horaires (en France, la plupart des Autorités Organisatrices des Transports s'ignorent pour la qualité de service), des TAD (Transports à la demande), un système "Vélov", etc., ce moyen

de transport en correspondance avec TGV, métros, tramways, bus, resterait beaucoup moins cher que l'autoroute A45 projetée, même en intégrant le matériel spécifique au ferroutage.

B. Pour désengorger le nœud givordin, il conviendrait aussi de rouvrir la gare de Givors-Canal pour les voyageurs se dirigeant sur la Part-Dieu (car les usagers des communes environnantes en partance pour la Part-Dieu arrivent à la gare de Givors-Ville en voiture faute d'arrêt de trains à Givors-Canal pour la destination Part-Dieu). La fluidité du trafic routier s'en trouverait améliorée dans ce secteur et participerait à rendre inutile l'A45 projetée.

C. Pour alléger la circulation routière dans l'agglomération givordine, il convient de remettre en service la voie ferrée entre Givors et Brignais pour rejoindre le réseau de l'Ouest Lyonnais via Tassin.

Il est prévu (enquête publique réalisée en juin-juillet 2006) une nette modernisation des transports ferroviaires dans l'Ouest Lyonnais en 2009-2010 qui inclut la remise à double voie entre Lyon-Saint-Paul et Tassin, l'électrification des 3 lignes vers Sain Bel, Brignais et Lozanne et l'exploitation en tram-trains. Il conviendrait que cette modernisation soit poussée de Brignais à Givors puisque la ligne existe déjà (depuis 1910 !) mais elle reste inexploitée. Cette mesure permettrait à de nombreux Givordins ou d'habitants des communes voisines d'utiliser le train au lieu de leurs voitures, allégerait d'autant l'A47 et contribuerait à rendre inutile l'A45 projetée.

En conclusion, le potentiel de développement du TER actuel reste très important. La forte augmentation de la fréquentation des TER dans la région Rhône-Alpes ces dernières années (9% en 2005, 10% de janvier à avril 2006 !!) prouve que l'hypothèse est réaliste et devrait encourager les pouvoirs publics (qui répondent malheureusement aujourd'hui plus au lobby routier qu'à la sauvegarde de la planète) à (re)développer ce type de transport.

3. Le cumul des deux solutions (réaménagement de l'A47 et création d'un véritable RER) résoudrait donc, bien au-delà de 2020, le problème actuel posé par l'encombrement du trafic sur l'A47 entre les deux villes, sans avoir recours à la création de l'A45. En effet, le transfert des déplacements sur le ferroviaire ramènerait le flux résiduel sur l'A47 à environ 50 000 véhicules/jour, soit un volume nettement inférieur à ce qu'il est actuellement.

4. De plus, le temps de parcours entre Saint-Étienne et Lyon, ramené à 30 minutes par le projet de l'A45, ne prend pas en compte les difficultés à l'arrivée sur Lyon : l'État et les 3 CCI (Le Puy / Yssingeaux, Saint-Étienne / Montbrison, Lyon) nous trompent d'ailleurs en parlant de temps de parcours de 30 minutes entre Saint-Étienne et Lyon puisque le projet A45 concerne La Fouillouse – Brignais / Les Sept Chemins. En effet, le flux de l'A45 viendrait se greffer sur celui de l'A450, déjà saturée aux heures de pointe par la circulation pendulaire, malgré l'élargissement de l'A450 déjà réalisé, et se rajouter aux engorgements de la pénétration dans l'agglomération lyonnaise au niveau de Pierre-Bénite Sud. Ce que reconnaît 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*". Ce temps annoncé de 30 min est donc complètement irréaliste et serait en réalité pire que le temps de parcours actuel puisque le flux de l'A45 viendrait allonger le bouchon déjà présent, pire surtout pour les Stéphanois qui auraient à se rendre dans l'Est de l'agglomération lyonnaise. L'honnêteté est de comparer le temps de trajet de centre-ville à

centre-ville : dans ce cas, on constate que le temps de parcours Lyon-Centre / Saint-Etienne-Centre est bien supérieur à une heure par l'autoroute A45 alors qu'il n'est que de 50 minutes aujourd'hui par le train et qu'il peut être réduit à moins de 40 minutes bien avant 2020 si les pouvoirs publics français accordent vraiment, à l'instar de leurs homologues suisses, la priorité au ferroviaire ! A noter le temps gagné également par les utilisateurs du train qui, en plus d'une économie de temps sur le trajet par rapport à la voiture, peuvent pendant le temps du parcours lire, téléphoner ou travailler sur un PC portable. La solution ferroviaire, d'une manière évidente, est donc, à tous points de vue, rentable sur le plan économique.

Pour toutes ces raisons précédemment énoncées, l'A45 est inutile pour améliorer le trafic entre Saint-Étienne et Lyon. Pour parvenir à cet objectif, il faut fluidifier et fiabiliser l'A47 et, parallèlement, transformer la ligne ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon en un véritable RER.

L'A45 est donc contraire à l'utilité publique

B. Pour l'économie locale, l'utilité publique de l'A45 n'est pas démontrée

L'affirmation de certains décideurs politiques locaux et des trois CCI selon laquelle le projet de l'A45 a pour objectif de désenclaver l'économie stéphanoise en favorisant les échanges avec l'agglomération lyonnaise peut être facilement contestée.

En effet, le projet A45 est dénoncé par la Cour des Comptes, par le rapport DRON de 1995 et par les spécialistes de l'économie des transports : lorsque deux agglomérations sont reliées par des voies autoroutières, c'est toujours la plus importante (en l'occurrence Lyon) qui en bénéficie sur le plan économique au détriment de la plus faible (en l'occurrence Saint-Étienne). Avec l'A45, les entreprises et les emplois locaux s'envoleraient donc encore plus vite de Saint-Étienne pour rejoindre l'agglomération lyonnaise. Les Stéphanois seraient encore plus sanctionnés. La ville de Valence en est un exemple flagrant puisque, 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), elle a cependant le taux de chômage le plus fort de la Région Rhône-Alpes.

D'autre part, le Conseil Général des Ponts et Chaussées a démontré (rapport Brua) qu'aucun lien automatique ne peut être établi entre la vitalité économique d'un territoire et la qualité de sa desserte autoroutière.

A son tour, la Cour des Comptes, en 2000, a fait la même démonstration, exemples à l'appui. La bonne desserte autoroutière d'Avallon ou de Brioude n'a pas empêché leur lent déclin économique. Inversement, la desserte médiocre de Ganges-le-Vigan n'y a pas entravé l'implantation de nouvelles industries ou à Cholet le développement d'un tissu industriel ancien. 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. A 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 sur la Politique Autoroutière Française, résumé mis à jour le 10 février 2005, chapitre 3 : l'impact économique et environnemental, section 3 : l'impact économique).

Les études existantes montrent que la création de bons accès autoroutiers n'évite pas le déclin économique car ceux-ci ne créent ni les matières premières, ni les sources d'énergie, ni la main d'œuvre qualifiée, ni l'environnement scientifique et technique que recherchent la plupart des entreprises.

Il y a des autoroutes sans développement et du développement sans autoroutes. *"La desserte routière ne constitue pas le critère déterminant de localisation des entreprises : l'infrastructure autoroutière n'intervient qu'en quatrième ou cinquième position parmi les critères de localisation cités par les entreprises après la présence de main-d'œuvre qualifiée, la nature du tissu économique, la proximité d'un centre urbain et les facilités d'installation liées aux mesures incitatives offertes par les acteurs publics."* (rapport de la Cour des Comptes sur la Politique Autoroutière Française, résumé mis à jour le 10 février 2005, chapitre 3 : l'impact économique et environnemental, section 3 : l'impact économique). François PLASSARD, économiste au CNRS en 1993, disait déjà à cette époque que *"les déclarations sur les bienfaits des autoroutes ne reposent sur aucun fondement scientifique et relèvent de l'incantation"*.

C'est le contraire de l'objectif recherché qui risque de se produire. Ainsi, la création de l'A47 n'a pas empêché le dépérissement économique de la région stéphanoise. Au contraire, l'A47 a favorisé l'exode de main d'œuvre vers l'agglomération lyonnaise, ce qui explique qu'actuellement 74% du trafic de cette voie rapide est constitué par du déplacement pendulaire, le matin pour aller travailler vers Lyon, le soir pour rentrer vers Saint-Étienne.

Le projet A45 serait une catastrophe économique et agricole pour les zones traversées.

Tout le monde s'accorde aujourd'hui pour affirmer qu'un kilomètre d'autoroute absorbe un territoire d'environ 10 ha : c'est donc plus de 400 hectares qui seraient enlevés à des zones fruitières, maraîchères ou viticoles (cru des Coteaux du Lyonnais en Appellation d'Origine Contrôlée).

A ces 400 hectares, il faut ajouter les zones qui longent les côtés de l'axe autoroutier qui seront polluées et qui deviendront impropres à la production agricole pour les AOC, l'agriculture raisonnée, l'agriculture biologique ou pour les productions fruitières ou maraîchères destinées à la fabrication de petits pots pour bébés.

Ainsi, pour satisfaire des intérêts industriels à courte vue, l'agriculture de toute une région - qui est florissante et qui mérite d'exister et d'être soutenue - serait sinistrée sur une bande de plusieurs kilomètres de largeur à cause de la pollution générée par les gaz d'échappement.

Le projet de l'A45 crée donc une illusion économique.

Plus gravement, l'agglomération lyonnaise risque d'aspirer encore plus les emplois et les entreprises du bassin stéphanois.

La tendance actuelle, qui fait apparaître Lyon comme un lieu de travail et Saint-Étienne comme un lieu de résidence, tendrait à se renforcer, ce qui est une grave erreur d'aménagement du territoire.

Pour l'économie locale, l'A45 est donc dangereuse et contraire à l'utilité publique.

C. Pour l'environnement, l'A45 est contraire à l'utilité publique

Situé au-dessus de la vallée du Rhône, aux pieds des Monts du Lyonnais et à seulement 20 kilomètres de Lyon, ce plateau granitique concentre une diversité floristique et faunistique unique dans le département du Rhône sur les communes de Taluyers, Chassagny, Montagny, Saint-Laurent-d'Agnay, Saint-Andéol-le-Château et Mornant.

Cela s'explique par la juxtaposition de milieux humides, secs, boisés, cultivés et fournis de réseaux de haies assez denses maintenus par la main de l'homme. Ces conditions permettent de conserver un équilibre exemplaire entre l'activité humaine et le maintien d'un milieu naturel remarquable.

Les points forts du Plateau Mornantais sont reconnus :

- Une faune et une flore spécifiques des milieux humides avec des espèces rares comme le papillon cuivré des marais (*Lycaena dispar*), le triton à crête (*Triturus cristatus*), ainsi que les espèces *Thersamolycaena dispar* et *Euphydryas aurinia* qui sont présentes dans le biotope des Landes de Montagny et sont toutes les deux protégées par la Convention de Berne du 19 septembre 1979 (annexe II) et la Directive 92/43/C.E.E. du Conseil des Communautés Européennes du 21 mai 1992 (Annexes II et IV). Ces deux directives interdisent strictement la perturbation et la détérioration de l'habitat et des plantes dont trois font l'objet d'une protection réglementaire : *Gratiola officinalis*, *ophioglossum vulgatum* et *orchis laxiflora*.
- Le site héberge également de nombreuses espèces d'oiseaux nicheurs remarquables. Pour certaines espèces d'oiseaux, ce lieu représente le dernier secteur du Rhône où les effectifs se maintiennent. Ainsi, et grâce aux efforts de protection d'associations naturalistes (le Groupe de Protection des Busards du Rhône, les Naturalistes Rhodaniens, le Centre Ornithologique Rhône-Alpes), le Plateau Mornantais est le lieu de nidification du dernier noyau viable de population de busards cendrés (une quinzaine de couples). D'autres espèces comme le courlis cendré (*Numenius arquata*), l'oedicnème criard (*Burhinus oedicnemus*), le vanneau huppé (*Vanellus vanellus*), la huppe fasciée (*Upupa epops*) viennent s'y reproduire.
Des oiseaux nocturnes devenus rares y trouvent encore refuge comme la chouette chevêche d'Athéna (*Athene noctua*), le hibou moyen duc (*Asio otus*), le hibou petit-duc scops (*Otus scops*), l'engoulevent d'Europe (*Caprimulgus europaeus*) mais aussi le magnifique Hibou grand-duc (*Bubo bubo*).
Plus extraordinaire encore est la première donnée dans le Rhône d'un coucou geai (*Clamator glandarius*) juvénile, espèce habituellement méditerranéenne, découverte sur la commune de Saint-Andéol-le-Château le 13 juin 2002.
- Par sa richesse, le plateau est un haut lieu d'activités scientifiques et pédagogiques tel que le sentier des busards sur la commune de Saint-Andéol-le-Château où de nombreuses animations sur le thème de la biodiversité sont menées par les diverses associations de protection de la nature. Des sorties de découvertes des oiseaux sont organisées aussi à Taluyers et ouvertes à tous.

Les Landes de Montagny. Cette richesse est attestée par la présence de 5 zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), ainsi que de la zone d'arrêté de biotope sur les Landes de Montagny (arrêté préfectoral datant de juin 1993). Le projet d'A45 menace aussi directement une station d'orchidées (*Orchis laxiflora*), d'anémones rares (*Pulsatilla rubra*) ainsi que plusieurs couples de busards cendrés (*Circus pygargus*).

Il menace également, du fait du dérangement, de l'urbanisation inévitable (quelles que soient les promesses), de la destruction des milieux, des collisions, toute l'avifaune emblématique du Plateau Mornantais. A titre d'exemple, la majorité des sites de nidification des busards cendrés, sont très proches du tracé envisagé. Les populations de certains rapaces nocturnes ne survivraient pas aux

collisions générées par le trafic autoroutier. Cette richesse unique dans tout le département, et dont les habitants tirent une certaine fierté, ne doit pas être sacrifiée au profit d'un projet dont l'utilité n'est pas démontrée surtout quand des solutions alternatives existent.

Il n'y a, nulle part ailleurs, si près de Lyon, un lieu aussi riche et aussi fragile : il serait indigne de ne pas le transmettre aux générations futures.

Si l'autoroute A45 était un jour réalisée, elle réduirait à néant, sur le Plateau Mornantais, l'équilibre exemplaire qui existe encore aujourd'hui entre l'activité humaine et un milieu naturel remarquable. Elle détruirait ce milieu varié de landes humides ou sèches, de bocages, de prairies pâturées ou fauchées et de terres labourées, qui abrite une flore et une faune diversifiées uniques dans le département du Rhône. Toute cette flore ne résisterait ni à l'urbanisation (conséquence de l'A45, malgré les promesses) ni à la pollution des sols. Toute cette faune ne résisterait ni aux chocs contre les véhicules ni à la pollution de l'air ni au bruit.

Pour l'environnement, l'A45 est donc une catastrophe écologique : c'est pourquoi elle est contraire à l'utilité publique.

D. Pour les contribuables, l'A45 est contraire à l'utilité publique

Des décideurs économiques locaux affirment que l'A45 ne coûterait rien aux contribuables, contrairement aux travaux d'aménagement de l'A47. L'État estime les financements publics nécessaires au réaménagement de l'A47 à 700 M€, supérieurs à la subvention d'équilibre de l'A45 qui serait de 600 M€.

Cela relève de la supercherie.

1 - Le montage financier de la requalification de l'A47 présenté par l'État (700 M€) nécessite plusieurs remarques.

Il englobe en effet :

- la réalisation d'un contournement Ouest de Saint-Étienne, pour un montant de 120 M€. Or, ce projet de voie nouvelle est indépendant de l'A47 ; il est prévu qu'il soit un prolongement de l'A45.
- la rénovation du tronçon Saint-Étienne / Saint-Chamond, pour un montant de 30 M€. Mais cette rénovation a déjà été réalisée.
- la traversée de Givors pour 160 M€. Or, la réhabilitation de la traversée de Givors est déjà inscrite au contrat de plan État-Région en cours. Celle-ci est indispensable pour supprimer le point noir qui persisterait même avec l'A45.
- le réaménagement de l'A7 entre Givors et Lyon, pour un montant de 150 m€. Or, celui-ci est un projet complémentaire mais indépendant de la requalification de l'A47 car il s'inscrit dans une problématique plus large du trafic routier sur la vallée du Rhône. La requalification de l'A47 entre Saint-Chamond et Givors ne coûterait donc, en réalité, que 240 M€¹, et non 700 M€ comme l'annonce l'État.

2 – Montage financier de l'A45 et part du contribuable

Le projet A45 a été jugé irréalisable et beaucoup trop cher par l'audit technique et financier, de février 2003, commandé par le gouvernement Raffarin sur les grands projets d'implantation de

¹ Courrier du Conseil Général du Rhône au Préfet du Rhône, en date du 25 septembre 2006.

transport. 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 : *"L'importance de son coût (A45) la rend non concédable. La subvention qu'il conviendrait de verser au concessionnaire peut en effet être estimée en première approche à 86% de son coût de construction."*

Michel MERCIER, Président du Conseil Général du Rhône, a d'ailleurs dit très justement, à plusieurs reprises, qu'il n'avait pas un euro à mettre dans ce projet et a répondu point par point aux arguments de l'État dans son courrier au Préfet en date du 25 septembre 2006. L'Assemblée Départementale s'est aussi prononcée contre l'A45 en séance publique. La communauté urbaine du Grand Lyon refuse également de participer au financement de ce projet. Le Département de la Loire pourrait-il supporter une telle charge financière ?

La comparaison avec le coût estimé de l'amélioration de l'A47 (240 millions d'euros) est incontestablement en faveur de cette dernière, puisqu'elle coûterait près de 6 fois moins cher au contribuable que le coût estimé par l'audit technique et financier de février 2003.

3 – Le péage

Les études montrent que l'A45 ne sera pas rentable, malgré le péage. C'est pourquoi, certains décideurs poussent le cynisme jusqu'à proposer d'augmenter le trafic sur celle-ci en rendant l'A47 plus difficilement utilisable, en introduisant sur le parcours des ronds-points, des feux, et en réduisant la vitesse à 70 km/h.

Les usagers réguliers se rendant sur Lyon pour leur travail seraient ainsi fortement incités à emprunter l'A45. Ceux qui ont des revenus faibles ou moyens seraient financièrement très pénalisés par ce péage, estimé à environ 9 € : le trajet aller / retour, soit environ 180 € par mois (10% d'un salaire mensuel moyen) vient alors s'ajouter aux coûts de la voiture (0,329€/km pour un véhicule de 6CV fiscaux selon le barème de déduction fiscale de janvier 2005 : au total plus de 900 €/mois) incomparablement plus cher que le transport ferroviaire entre Lyon et Saint-Étienne (de l'ordre de 90€ / mois + 40 € lors d'un abonnement transport urbain soit 7 à 10 fois inférieur à la voiture, sans compter le parcage du véhicule, les vols et les amendes). Ce même contribuable paierait ainsi, avec le péage, deux fois pour cette infrastructure.

Les fédérations de transporteurs routiers ne sont pas hostiles au péage, à la fois parce qu'elles prétendent qu'elles le récupèrent sur les temps de transport, et parce que, de toute façon, elles l'intègrent dans le coût de leur service : c'est donc nous tous qui le payons au final. La profession accepte même le concept d'une modulation de celui-ci en fonction de la performance écologique des motorisations. Il est vrai que le coût du péage par rapport au tonnage transporté est faible. A qui profiterait donc réellement l'A45 ? Aux salariés usagers réguliers ? On constate que non. Alors, au transport routier ?

4 - Les coûts externes

Les coûts externes des transports routiers sont évalués à 10 centimes d'€ par tonne/km ou par voyageur/km. Le surplus de 20% de trafic induit par l'A45 augmenterait d'autant (environ 60M€ / an) les coûts externes à la charge de tous les citoyens, par définition !

Le contribuable local ne peut pas accepter un tel projet. C'est pénaliser les finances locales. C'est échanger une autoroute gratuite (l'A47) contre une autoroute payante (l'A45). C'est encourager l'hémorragie démographique et économique de la région stéphanoise.

De ce point de vue aussi, l'A45 est contraire à l'utilité publique.

E. Pour la santé des habitants, l'A45 est contraire à l'utilité publique

Le projet de l'A45 prévoit le départ de celle-ci sur une zone très urbanisée, constituée par les communes de La Fouillouse, L'Etrat, La-Tour-en-Jarez, La Talaudière et Sorbiers, zone qui se poursuit sur tous les Coteaux du Jarez et sur la partie des Coteaux du Lyonnais constituée par le Plateau Mornantais. Le projet évoque des protections acoustiques (qui ne seront pas réalisées en cas d'autoroute "au rabais") pour diminuer la pollution sonore, mais aucune mesure contre la pollution atmosphérique n'est annoncée. D'ailleurs, comment peut-on arrêter la diffusion des polluants gazeux et tout particulièrement la formation d'ozone ? Alors que les risques pour la santé des riverains sont importants.

1 – Les risques pour la santé

L'Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale (AFSSE)² a étudié les résultats d'études conduites par Pope sur la santé de groupes de population américains, et ceux d'une étude semblable en Europe du Nord. Ces recherches concluent à l'existence d'une relation significative entre une exposition à la pollution automobile au long court et le cancer du poumon. Toutes estiment que l'espérance de vie est réduite par cette exposition. De même, l'étude de Künzli réalisée en 2000³, portant sur la France, l'Autriche et la Suisse révèle que 6% de la mortalité totale serait imputable à la pollution atmosphérique, dont 3% due à la pollution automobile.

Plus précisément, selon la Fédération ATMO⁴, le trafic routier génère :

- des oxydes de soufre (SO₂) et des oxydes d'azote (NO et NO₂) qui irritent les voies respiratoires,
- des composés organiques volatiles dont le benzène de l'essence sans plomb, (COV) qui altèrent les voies respiratoires et ont des effets cancérigènes ;
- des métaux toxiques qui ont des effets à court et à long terme, sur le système nerveux, les fonctions hépatiques, rénales, et respiratoires ;
- des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dont les effets cancérigènes sont anciennement connus.

Plus précisément encore, les moteurs Diesel génèrent des particules fines (PM₁₀ et/ou PM_{2,5}) qui pénètrent dans l'arbre pulmonaire, provoquant irritations et altération de la respiration, et qui sont cancérigènes.

L'AFSSE a conduit une étude en 2002⁵ portant sur les décès en France liés aux particules fines : chez les sujets âgés de plus de 30 ans, en utilisant le risque relatif moyen, 11% des décès par cancer du poumon et 7% des mortalités cardio-vasculaires sont dus à l'exposition aux particules fines PM_{2,5}. *"En particulier, les données récentes (Nord américaines et Nord européennes) montrent que les niveaux de particules fines sont fortement associés à la mortalité pour diverses causes spécifiques et à un ensemble de manifestations morbides."* Les observations de groupes de population révèlent que l'exposition à long terme aux particules fines réduit significativement l'espérance de vie. L'AFSSE renforce ses conclusions en citant les résultats de l'étude de POPE conduite aux États-Unis en 2002 : chaque augmentation de 10µg/m³ des concentrations ambiantes moyennes de PM_{2,5} à long terme est associée à une augmentation minimale de 4% du risque de mortalité totale, 6% de la mortalité cardio-respiratoire et de 8% de la mortalité par cancer du poumon.

² AFSSE. Impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine. Rapport 1, décembre 2004

³ AFSSE. Impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine. Rapport 1, décembre 2004

⁴ Fédération ATMO : Réseau national des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air

⁵ AFSSE. Impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine. Rapport 1, décembre 2004

2 – La pollution à proximité des voies autoroutières

Les études menées par AIRPARIF⁶ en région parisienne sont alarmantes. A proximité du trafic autoroutier, la concentration des polluants liés au trafic routier est trois fois supérieure, en moyenne annuelle, à celle qui est enregistrée en situation de fond parisien (situation de fond parisien = moyenne servant de référence pour établir des comparaisons : elle est calculée à partir de prélèvements réguliers de polluants atmosphériques en différents points de la capitale). De même, le taux de particules fines est supérieur de 75%⁷. A 140 mètres de l'autoroute, la concentration de NO₂ (considéré comme un traceur de l'ensemble de la pollution) reste encore supérieure de 50% au vent (l'habitant est au vent lorsque le vent souffle de lui-même vers la route) et de 65% sous le vent (l'habitant est sous le vent lorsque le vent souffle de la route vers lui-même). La pollution atmosphérique liée au trafic routier est encore présente à 400m (contrairement aux réponses des trois CCI qui prétendent que *"les polluants sont strictement circonscrits à leur lieu d'émission. Ils ne se répandent pas (sic !)."* Cette concentration est aggravée si le vent est faible ou si les habitations sont sous le vent, lors de pics de circulation, et lorsque le tissu urbain est dense.

L'enterrement d'une voie rapide ne résout pas le problème de la pollution atmosphérique, comme l'a démontré AIRPARIF⁸. Une couverture du boulevard périphérique, à proximité de la Porte de Bagnolet, a un effet protecteur contre la pollution atmosphérique au-dessus de la couverture elle-même. Mais la concentration des polluants se retrouve toute refoulée aux entrées et sorties de la couverture, ainsi qu'aux cheminées d'aération. Et on ne sait pas traiter de tels volumes d'air avec de tels polluants.

3 – Exposition des communes riveraines aux risques de pollution

Tout au long de l'A45, si celle-ci se réalisait, de nombreuses communes se retrouveraient à proximité ou à moins de 400 mètres, et donc seraient exposées à une pollution intense, tout particulièrement sous le vent du Sud. Il est donc évident que l'A45 serait une atteinte à la santé des habitants de ces communes

4 – Il n'existe pas de mesures de protection

Une étude menée dans l'Ouest de la France, citée par l'AFSSE, montre qu'une gestion des risques, qui ne viserait qu'à éviter les dépassements de seuils réglementaires, n'aurait qu'un effet marginal en termes de bénéfices de santé publique.

On ne sait pas capturer les polluants émis dans l'atmosphère par la circulation automobile. Les seules mesures de protection locale, envisagées par les textes réglementaires, portent sur la diminution du trafic routier pour diminuer la production de ces polluants. La création de l'A45 aboutirait donc à l'effet contraire.

Les risques graves d'atteinte à la santé humaine liés à la pollution automobile (diminution de l'espérance de vie, cancers, altération des fonctions respiratoires, mortalité cardio-respiratoire) sont bien identifiés, particulièrement en zones urbanisées. Dans l'agglomération stéphanoise, ce projet d'A45 constitue donc une mise en danger de la vie d'autrui. Ces dangers ont d'ailleurs été pris en compte dans les Plans de Déplacements Urbains et les Plans Locaux d'Urbanisme (voir paragraphe suivant).

En conséquence, l'A45 ne peut pas être déclarée d'utilité publique.

⁶ AIRPARIF : organisme agréé par le ministère de l'environnement pour la surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France

⁷ AIRPARIF. Caractérisation de la qualité de l'air à proximité de l'autoroute A4 sur la commune de Charenton. Rapport août 2005.

⁸ AIRPARIF. Caractérisation de la qualité de l'air à proximité d'un échangeur autoroutier urbain. Rapport décembre 2004.

F. Le projet A45 est contraire aux principes d'aménagement du territoire

1 – Le projet A45 arrive sur l'agglomération lyonnaise dans une zone Seveso

Le flux de véhicules provenant de Saint-Étienne sur l'A45 arriverait dans l'agglomération lyonnaise, par l'A450, au niveau de Pierre-Bénite / Feyzin, donc dans une zone Seveso dangereuse. 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. Il serait criminel d'accentuer, par l'A45, cette zone déjà engorgée chaque matin et chaque soir par la circulation pendulaire malgré les travaux qui ont été réalisés pour l'élargissement de l'A450 (dite "voie rapide").

A propos de la "voie rapide" Les Sept-Chemins / Pierre-Bénite, celle-ci se nommait A45 dès sa création en 1982 et figurait comme telle dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) en vigueur à l'époque dans l'agglomération lyonnaise alors que l'A45 avait disparu du SDAU de l'Ouest Lyonnais lors d'une modification en 1986. Vers les années 2000, la partie "voie rapide" de l'A45 est devenue artificiellement A 450 pour faire croire que l'A45 s'arrêtait aux Sept-Chemins près de Vourles / Brignais. Les services de l'État nous trompent donc lorsqu'ils prétendent que l'A45 s'arrête aux Sept-Chemins près de Vourles / Brignais. C'est bien l'A45 qui amènera un flot de véhicule supplémentaire jusque dans une zone Seveso dangereuse, en contradiction avec règles qui régissent le PLU de du Grand Lyon.

2 - Le projet A45 est contraire au Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise

Parce qu'elle débouche sur la Voie Rapide A45 (rebaptisée A450 entre Les Sept-Chemins et Pierre-Bénite pour les besoins du projet), cette autoroute A45 serait une pénétrante qui apporterait encore plus de véhicules et participerait à un engorgement encore plus grave dans l'agglomération lyonnaise, en contradiction avec le PDU de l'agglomération lyonnaise qui a été adopté dans l'intérêt commun des habitants en 1997. En effet, soit les véhicules pénétreront dans l'agglomération à Pierre-Bénite par le Couloir de la Chimie en direction du Nord, soit ils s'entasseront dans le Couloir Rhodanien déjà sursaturé (et le Contournement autoroutier Ouest de Lyon accentuerait ce phénomène à partir de Vienne, si celui-ci était réalisé un jour).

3 – Les Accords de Kyoto, que la France a signés, et le Plan Action Climat, mis en place par le Gouvernement, stipulent que les émissions de gaz à effet de serre doivent être divisées par 4 d'ici 2050.

Aujourd'hui, on est loin d'aller dans ce sens et toutes les études prouvent que la création d'un nouvel axe routier provoque un effet de "pompe à trafic". L'A45 n'aurait donc pas pour seul effet de transférer du trafic de l'A47. Elle susciterait un flux supplémentaire venant s'ajouter aux flux existants dans les agglomérations stéphanoise et lyonnaise.

Prévisions de Trafic Moyen par Jour sur une Année (TMJA) pour 2020 :

- A47 sans A45 : 76 000 véhicules
- A47 avec A45 : 60 000 véhicules,
- A45 : 32 000 véhicules (soit un surplus "grâce à l'A45" de 20% !!). Elle augmenterait la production de gaz à effet de serre, contrairement aux engagements de la France.

En France, la poursuite de l'augmentation annuelle des transports routiers de 2 à 3% est incompatible avec la prescription de réduire de 3% par an (facteur 4) la production annuelle des GES (gaz à effet de serre) pour atteindre les objectifs des accords de Kyoto. Les émissions de GES des transports seuls dépassent déjà de 40% le niveau limite global admissible en 2050 !!. L'intérêt général, l'avenir de nos enfants et celui de la planète tout entière sont ici en jeu.

Pour diminuer la production des gaz à effet de serre entre les deux agglomérations, et diminuer parallèlement le flux routier sur l'A47, il est donc nécessaire d'améliorer la liaison ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon et d'abandonner le projet A45 (à trafic global identique, voyageurs + fret, le ferroviaire électrique français émet 150 fois moins de GES que le routier !!).

4 – Aménagement de l'espace travail / domicile

Comme il a été dit précédemment (chap. B, pages 4 et 5 du présent document), "*la desserte routière ne constitue pas le critère déterminant de localisation des entreprises*". Au contraire, "*l'augmentation des facilités de déplacement intensifie la concurrence*". Les collectivités territoriales et les décideurs économiques locaux devraient donc porter leurs efforts sur les autres critères qui favorisent l'implantation des entreprises.

En effet, les flux de circulation et donc les encombrements routiers diminueraient si les lieux de travail étaient plus proches des domiciles. Il ne s'agit pas de revenir à une situation du siècle passé mais de freiner, voire de rompre, une évolution économique qui multiplie les déplacements et qui sera de toute façon ingérable à long terme.

Aujourd'hui, il est à prévoir une nette augmentation des coûts de déplacement pour les individus et les marchandises du fait ...

- ... du renchérissement du prix du carburant depuis quelques années
- ... de la nécessité d'inclure les coûts externes (en France, ces coûts externes sont plus de 5 fois supérieurs pour le routier par rapport au ferroviaire).
- ... de la poursuite de cette évolution à la hausse pour les années à venir.

Tous les spécialistes prévoient le pic de production du pétrole vers 2010-2012, ce qui porterait son prix au-delà de 150 dollars le baril. Il est donc déterminant de réduire les déplacements et de maintenir les entreprises à Saint-Étienne au cœur du bassin d'emploi. Comme il a été dit plus haut, l'A45 viendrait en contradiction avec cet objectif car les entreprises stéphanoises seraient aspirées par l'agglomération lyonnaise.

Si l'on a pour objectif d'aménager plus favorablement le territoire pour l'agglomération stéphanoise, le projet d'A45 est contraire à l'utilité publique.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Le projet d'A45 ne peut être déclaré d'utilité publique ni pour le département de la Loire ni pour l'agglomération stéphanoise ni pour le département du Rhône ni pour l'agglomération lyonnaise ni pour le Plateau Mornantais. Il serait au contraire très néfaste.

- Il n'améliorerait pas la fluidité de l'A47 puisque 3 à 5 ans après la création de l'A45, l'A47 retrouverait son trafic habituel en raison de la croissance du trafic routier prévue dans toutes les hypothèses d'études de l'A45. La fluidité du trafic dans la Vallée du Gier et vers Lyon peut être améliorée, quantitativement et qualitativement, en requalifiant l'A47 et en transformant le TER en véritable RER. De ce point de vue, l'A45 est inutile.
- Le projet de l'A45 repose sur une illusion économique dénoncée par plusieurs études officielles. Cette nouvelle autoroute risquerait, au contraire de ce que souhaitent certains élus politiques, d'attiser la concurrence entre Saint-Étienne et Lyon, au profit de celle-ci qui aspirerait encore plus les entreprises et les emplois du bassin stéphanois. De ce point de vue, l'A45 est contraire aux intérêts économiques ligériens.
- Le projet A45 met en difficulté une activité agricole florissante dans les Coteaux du Jarez et sur le Plateau Mornantais et est contraire à la protection du patrimoine naturel (ZNIEFF et biotope des Landes de Montagny).
- Financièrement, la construction de l'A45 repose sur une supercherie budgétaire. En réalité, elle serait 6 fois plus coûteuse au contribuable que la requalification de l'A47. Le projet pénalise donc les finances des collectivités territoriales. A ce coût, s'ajouterait le péage qui amputerait fortement le revenu des salariés contraints actuellement d'emprunter journalièrement la route pour se rendre au travail dans la région lyonnaise. De ce point de vue aussi, l'A45 est contraire aux intérêts des habitants.
- Le projet de l'A45 crée une atteinte sérieuse à la santé des habitants des communes traversées. Les études officielles existantes, portant sur la pollution automobile en milieu urbain, dénoncent un risque réel qui ne peut pas être ignoré par les pouvoirs publics. L'ignorer constituerait une mise en danger de la vie d'autrui. De ce fait, l'A45 ne peut pas être déclarée d'utilité publique.
- Dans le cadre de l'aménagement du territoire, le projet d'A45 est contraire aux engagements de la France avec les accords de Kyoto et avec la loi programme du 13 juillet 2005 et se heurte aux règles qui régissent les zones Seveso (arrivée des flux sur Pierre-Bénite Sud) et les PDU. Pour rapprocher l'emploi du domicile, les pouvoirs publics devraient porter leurs efforts sur d'autres facteurs énoncés par la Cour des Comptes en 2000.

De ce point de vue encore, l'A45 est contraire à l'intérêt public des Stéphanois, des Lyonnais et de tous les habitants des communes situées entre les deux agglomérations.

De plus, après l'enquête publique, réalisée du 1^{er} mars au 15 avril 2005 et du 30 mai au 13 juillet 2005, concernant la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise, le rapport de la Commission d'Enquête note à propos de l'A45 : "Réserves au vu des réticences de la population concernée, des élus locaux, de la position du Conseil général du Rhône, notant d'autre part un manque de cohérence de certaines réalisations avec l'énoncé des principes (dont il faut souligner la qualité) :

- *création de fait d'une nouvelle pénétrante par le biais de l'A450 dans une zone déjà chargée.*
- *réalisation d'une voie nouvelle (A45) doublant une voie ferrée existante avec le risque d'une migration pendulaire accrue vers Lyon au détriment de Saint-Étienne." ...*

Et plus loin, dans le préambule de ses conclusions, la même Commission d'Enquête affirme : "*Les réserves : elles concernent essentiellement les infrastructures autoroutières... L'autoroute A45 : il faut également en différer le projet. Le Président du Conseil Général du Rhône et celui de la Communauté Urbaine de Lyon accordant désormais la préférence à la requalification de l'autoroute A47 déjà largement engagée. Motivation : il y a en effet là aussi beaucoup trop d'oppositions. De surcroît, cela réduirait à néant tous les efforts entrepris par les collectivités locales, RFF et la SNCF pour améliorer la qualité du service ferroviaire sur la ligne Lyon - Saint-Étienne et inciter les populations à utiliser les chemins de fer. Un doublon à l'A47 amènerait davantage de véhicules routiers à pénétrer dans l'agglomération lyonnaise dans un secteur déjà saturé (La Mulatière), ce qui est en contradiction avec le PDU lyonnais qui stipule au contraire de ne pas en favoriser l'entrée...*" On peut se demander à quoi sert une enquête publique si les recommandations insistantes de la Commission d'Enquête ne sont pas prises en compte.

Enfin, le Conseil Économique et Social dans "Une nouvelle dynamique pour le transport intermodal" (Les Editions des Journaux Officiels) publie le rapport présenté le 11 octobre 2006 dans lequel le rapporteur, M. Christian ROSE, affirme (page 6) à propos du Livre Blanc sur les Transports de la Commission Européenne de 2001 : "*Ce Livre blanc...a mis en avant les risques que faisait peser la croissance attendue des transports routiers sur le développement durable : menaces de congestion des infrastructures, atteintes à l'environnement par la production de gaz à effet de serre, insécurité routière. Face à ces menaces, le document de la Commission Européenne répond par la promotion d'un rééquilibrage modal au profit des modes de transport plus respectueux de l'environnement et prône le découplage de la croissance des transports et de la croissance économique*".

Pour toutes ces raisons, l'utilité publique de l'A45 ne doit pas être déclarée.

Pièce jointe à ce dossier : CD de la réunion publique SCL du 18/12/2006 à Saint-Laurent-d'Agny sur le thème "Comparaison A45 / A47 - Solutions alternatives"

Grézieu-la-Varenne, le 4 janvier 2007

Noël COLLOMB
Co-Président

Maurice FISCH
Co-Président

Camille MORDELET
Secrétaire Général