

Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais (SCL intercommunale)

Centre d'Animation – 11 Avenue Emile Evellier – 69290 Grézieu la Varenne

site : <http://www.scl-rhone.org> mél : infosclinter@gmail.com

Sauvegarde des Coteaux du Jarez (SCJ)

Mairie de La Cula – 42800 Genilac

Site : <http://scjarez.free.fr> mél : julialourd@aol.com

Sauvegarde du Pays Rhône-Gier (SRG)

Mairie de Condrieu – 69420 Condrieu

mél : herve.cuilleron@wanadoo.fr

Le 9 mars 2016

Objet : projet autoroutier A45

Monsieur le Conseiller Régional,

Parmi les orientations budgétaires 2016 de la nouvelle région Auvergne–Rhône-Alpes figure la construction de l'autoroute A45.

Officiellement titré Saint-Étienne-Lyon, ce projet – déclaré d'utilité publique en 2008 et impossible à modifier – concerne la liaison La Fouillouse (A 72)-Brignais (A 450). L'arrivée de l'A 45 sur l'A 450 au Sud-Ouest de Lyon est l'un des inconvénients majeurs de cette autoroute qui, compte tenu des encombrements quotidiens aux heures de pointe, ne peut *permettre de relier dans de meilleures conditions Saint-Étienne à Lyon*.

Ce choix que nous contestons augmente la part modale routière et est contraire aux engagements de la France : accords de Kyoto, Grenelle de l'Environnement et COP 21.

La région veut faire des économies, son Président s'y engage et c'est très bien, alors pourquoi vouloir construire une autoroute en parallèle de l'A47 !

En ce qui concerne l'activité agricole, il convient de ne pas artificialiser des centaines d'hectares dont les producteurs locaux ont impérativement besoin pour travailler dans de bonnes conditions et répondre à la demande croissante des consommateurs des agglomérations de Saint-Étienne et de Lyon de plus en plus attentifs à la qualité de leur nourriture.

Sur le plan financier, le principe de la subvention d'équilibre versée au concessionnaire privé est inacceptable quels que soient le volume et l'origine des fonds publics mobilisés (845 millions d'€uros !).

Chaque région française devient autorité organisatrice des transports dès le 1^{er} janvier 2017 et se doit de donner priorité aux déplacements les plus économes et aux moindres impacts environnementaux.

Pour mémoire, l'assemblée départementale du Rhône, présidée par Monsieur Christophe Guilloteau, a voté à l'unanimité, le 17 juillet 2015, une délibération d'opposition au financement de l'A45 et à sa réalisation en s'appuyant sur des arguments et alternatives crédibles.

En annexe à ce courrier vous trouverez davantage de précisions vous permettant de mieux connaître le projet autoroutier A 45 et les solutions de remplacement que nous préconisons.

Nous vous remercions de votre attention et sommes à votre disposition pour vous fournir tout complément utile.

Pour les trois associations SCL, SCJ, SRG
Noël Collomb, Secrétaire Général SCL,



Annoncée officiellement en 1993, l'A 45 a fait l'objet d'une enquête publique pendant l'hiver 2006-2007, puis a été déclarée d'utilité publique le 16 juillet 2008 par Monsieur Fillon, Premier Ministre. L'appel d'offres a été lancé en 2012 et le concessionnaire pressenti attend la validation d'une subvention d'équilibre de 845 millions d'euros, partagée entre l'État et les collectivités territoriales, sur un montant officiel de 1,2 milliard d'euros (chiffre de 2008).

Il est évident que ces chiffres ont été sous-estimés puisque, dès février 2003, l'audit technique et financier sur les grandes infrastructures de transports du territoire français, commandé par le gouvernement Raffarin, stipulait à propos de l'A45 : « *L'importance de son coût (1,3 milliard d'euros) la rend toutefois non-concédable : la subvention d'équilibre qu'il conviendrait de verser au concessionnaire peut en effet être estimée en première approche à 90% du coût de construction hors taxes.* »

- Quel crédit apporter à un coût de construction évalué à 1,2 milliard en 2016 alors qu'il était déjà de 1,3 milliard en 2003 ? Si elle devait avoir lieu, la construction de l'A45 correspondrait à des hausses inéluctables vu que le prix des matériaux et de celui du travail n'ont pas subi de baisses depuis 13 ans, bien au contraire !

- Quel crédit apporter à la subvention d'équilibre officiellement affichée d'un montant de 845 millions d'euros (2016) alors que, dès 2003, elle était déjà estimée à 1,170 milliard d'euros (90% de 1,3 milliard selon le rapport d'audit) !

Dans une économie libérale, pourquoi une société entièrement privée – qui encaisse les péages autoroutiers pendant des dizaines d'années – doit-elle bénéficier d'une aide publique ? Et de surcroît de 70,4 % !

Compte tenu de la subvention d'équilibre attendue des territoires consentants (422,5 millions d'euros), l'impôt supplémentaire que subirait en moyenne chaque foyer de contribuables (un foyer, selon l'INSEE, est composé de 2,1 personnes) serait de :

- Saint-Étienne Métropole : (161 250 000 euros : 390 000 habitants) x 2,1 = 868 euros !
- Loire : (161 250 000 euros : 740 000 habitants) x 2,1 = 457 euros !
- Région : (100 000 000 euros : 7 750 000 habitants) x 2,1 = 27 euros !

En conclusion, les impôts augmenteraient partout :

- un foyer stéphanois imposable paierait en moyenne 868 € + 457 € + 27 € = 1 352 euros !
- un foyer ligérien imposable paierait en moyenne 457 € + 27 € = 484 euros !
- un foyer imposable des autres départements d'Auvergne-Rhône-Alpes → 27 euros !

De nombreux foyers ne payant pas d'impôts, ces sommes seraient, pour ceux qui en sont redevables, évidemment beaucoup plus élevées qu'elles n'apparaissent dans nos calculs.

Il n'est pas raisonnable d'imposer à nos concitoyens cet impôt supplémentaire à une époque où beaucoup de Français sont en grandes difficultés et où l'État et les collectivités locales sont particulièrement endettés et prônent, à juste titre, des économies à tous les niveaux.

Lors du Grenelle de l'Environnement, une politique des transports performante devait être mise en place, on devait restreindre la place de la voiture ; nos dirigeants affirmaient que l'on ne réaliserait plus de projets autoroutiers en doublon d'une autoroute existante (en l'occurrence l'A45 //l'A47).

C'est pourquoi, nos associations préconisent des alternatives qui permettent de se passer d'un tel projet A45 : elles seraient beaucoup moins coûteuses, moins polluantes, plus conformes aux prescriptions du Grenelle de l'Environnement et de la toute récente COP 21 et aux engagements de la France de diviser par 4 ses émissions de Gaz à Effet de Serre d'ici 2050 (accords de Kyoto) :

1. améliorer la liaison ferroviaire Le Puy - Saint-Etienne - Lyon. Aujourd'hui, entre Lyon et Saint-Étienne, 20 000 voyageurs/jour utilisent le train. D'après des experts, ce nombre peut être porté facilement à 60 000 voyageurs/jour en allongeant les rames aux heures de pointe, ce qui permettrait de se passer du projet de l'A45, de diminuer la pollution et d'assurer une meilleure sécurité par rapport à la route.

2. mettre aux normes l'A47 existante entre Givors et Saint-Chamond pour moins de 300 millions d'euros (à comparer avec le 1,2 milliard d'euros prévus pour l'A45) :

- installation de bandes d'arrêt d'urgence,
- allongement des entrées et des sorties de l'autoroute,
- mise en place de murs anti-bruit pour la protection des riverains.

3. mettre en place un tramway pour desservir les communes de la Vallée du Gier entre Saint-Étienne et Givors pour diminuer le cabotage pratiqué par de nombreux usagers de l'autoroute existante (A47).

4. construire une ligne de transport par câble entre le Plateau Mornantais et la gare de Givors-Ville pour inciter les automobilistes venant des Coteaux et des Monts du Lyonnais à laisser leurs véhicules sur une aire de stationnement du CD342 près de Mornant afin de soulager les bouchons bi-quotidiens entre Brignais et Pierre-Bénite.

Il est à noter que les informations officielles indiquent que le flux automobile sur l'A47 existante est en régression depuis plusieurs années grâce au covoiturage et à l'essor du transport ferroviaire.

Les études, incluses dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique, montrent que si l'A45 était réalisée, les flux de circulation induits augmenteraient la pollution de 30%.

L'analyse du même dossier met en évidence que l'A45 délésterait l'A47 de 30% de son trafic mais que le trafic induit (en véh. x km) sur l'aire impactée par l'A45 serait, en 2035, de 27%. Ce trafic induit serait notamment généré par le retour de 40% des voyageurs/TER sur l'A45 (« l'instinct voiture ») et le « réinvestissement » du gain de temps pour aller plus loin et plus souvent (loi de Zahavi). Ainsi, les Gaz à Effet de Serre seraient doublés par rapport à 2004. Cela est donc en totale opposition avec le « Facteur 4 » exigé pour 2050 impliquant donc, au contraire, une division par deux pour 2035, par rapport à 1990 (année de référence) !

D'autre part, la Déclaration d'Utilité Publique de 2008 fixe définitivement le tracé de l'A45 entre La Fouillouse (au Nord de Saint-Étienne) et Brignais (à l'entrée de l'A450, au Sud-Ouest de Lyon) où chaque jour des bouchons interminables se forment sur 10 km : comment imaginer faire arriver plusieurs dizaines de milliers de véhicules supplémentaires ? Il n'est pas possible de modifier le tracé, le concessionnaire doit obligatoirement exécuter les prescriptions de la DUP. L'A45 serait alors une pénétrante, contraire au Plan des Déplacements Urbains, qui traverserait une zone Seveso pour se déverser dans le couloir de la chimie à la hauteur de Pierre-Bénite.

5. mais avant tout, il serait indispensable de développer l'emploi dans la métropole stéphanoise pour diminuer les déplacements pendulaires qui génèrent fatigue et perte de temps. Alors que le dossier de l'État stipule que l'A45 faciliterait la ré-industrialisation du bassin stéphanois, les experts en économie des transports disent le contraire : lorsque deux villes sont reliées par une grande infrastructure autoroutière, c'est toujours la plus importante (Lyon) qui en bénéficie au détriment de l'autre (Saint-Étienne). Par conséquent, on pourrait assister à une délocalisation des entreprises stéphanoises (et auvergnates) en direction de l'agglomération lyonnaise et à une perte supplémentaire d'emplois dans le secteur de Saint-Étienne.

Il convient d'ajouter que, si l'A45 était réalisée, ce seraient plus de 500 ha de terres agricoles et d'espaces naturels qui disparaîtraient au moment où bon nombre d'agriculteurs sont en difficulté et où la terre est un patrimoine commun destiné, non pas à être artificialisé, mais à nourrir les populations stéphanoise et lyonnaise grâce à des productions locales destinées à des circuits courts de distribution. Si l'industrie stéphanoise mérite d'être soutenue, l'agriculture, l'arboriculture, la viticulture et le maraîchage dans les Coteaux du Lyonnais et du Jarez le méritent tout autant et ne doivent pas subir les dommages d'un projet contesté.

Nous espérons vous avoir apporté suffisamment d'informations qui vous permettront d'avoir une idée plus précise sur les dangers que fait peser sur toute la région Auvergne-Rhône-Alpes le projet de l'A45.

Nous restons à votre écoute attentive et nous vous remercions de prendre en considération notre contribution.

Pour les trois associations SCL, SCJ, SRG
Noël Collomb, Secrétaire Général SCL,



Contacts

- Courrier postal : Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais 11 avenue Emile Evellier 69290 Grézieu la Varenne
- Mél : infosclinter@gmail.com