

(Lettre à remettre dans les mairies à Monsieur le Commissaire Enquêteur dans le cadre de l'enquête publique sur le projet A45 du 24 novembre 2006 au 20 janvier 2007)

Mes arguments contre l'A45 :

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 des accords de Kyoto. L'intérêt général, l'avenir de nos enfants et celui de la planète toute entière sont ici en jeu : c'est pourquoi je suis opposé à l'A45.

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 qu'il n'avait pas un euro à mettre dans 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 je suis opposé à l'A45.

Le projet A45 est contraire au Plan de Déplacements Urbains : 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 je suis opposé à l'A45.

Le flux de véhicules de l'A45 aboutirait dans l'agglomération lyonnaise au niveau de Pierre-Bénite/Feyzin dans une zone Seveso très 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. 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 élargir à nouveau cette A450 à 2 x 5 voies (!) et construire un nouveau pont sur le Rhône pour rejoindre l'A7 ? Je refuse cette éventualité et je suis opposé à l'A45.

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. En effet, lorsque deux agglomérations sont reliées par des voies autoroutières, c'est toujours la plus importante (Lyon) 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-Etienne pour rejoindre l'agglomération lyonnaise. Les Stéphanois seraient encore plus sanctionnés. 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 chemins de fer (dont le TGV), a le taux de chômage le plus fort de la Région Rhône-Alpes. C'est pourquoi je suis opposé à l'A45.

Le projet A45 serait une catastrophe économique, agricole et environnementale pour les zones traversées : en effet, l'Etat nous trompe lorsqu'il affirme que l'emprise de l'A45 est de 37 m (il ne compte que les voies et les bandes d'urgence et il oublie les abords, les stations-service, les aires de repos pour les énormes poids lourds). Tout le monde sait aujourd'hui qu'un kilomètre d'autoroute correspond à un territoire d'environ 10 ha : c'est donc plus de 400 hectares 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 largeur à cause de la pollution propagée par les gaz d'échappement. C'est également pour cela que je suis opposé à l'A45.

Le projet A45 serait obsolète dès sa mise en service à cause du prix du carburant. En effet, le baril, hier à 30 dollars, aujourd'hui à plus de 70 dollars, atteindra 150 dollars (des spécialistes disent même 300 dollars !) dans quelques années compte tenu des besoins des pays 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 je suis opposé 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'elle ne l'est aujourd'hui** : à quoi bon alors réaliser une A45 si l'A47 reste aussi saturée ? L'Etat devra-t-il à nouveau réaliser une A45 Bis à quelques kilomètres de l'A45 nouvellement créée ? C'est pour cela que je suis opposé à l'A45.

Mes arguments pour des alternatives au projet A45 :

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-Etienne 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. Je suis favorable à la réhabilitation de l'A47 pour un coût prévu de 240 millions d'euros bien moins cher que l'A45.

Complémentairement, la mise en place d'un véritable RER entre Firminy-Saint-Etienne et Lyon avec prolongation vers l'Aéroport Saint-Exupéry est 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 que l'on nous rabâche tout en faisant le contraire. Même s'il nécessite un réaménagement des gares (avec parkings conséquents !) 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 Part-Dieu ainsi que la voie ferrée entre Givors et Brignais pour rejoindre le réseau de l'ouest lyonnais via Tassin : je suis favorable à la solution des transports ferroviaires entre Saint-Etienne 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 (comme elle existe en Allemagne ou en Suisse) qui irait à la promotion des autres modes de transports moins polluants

Je suis dans la logique du développement durable. Des solutions existent, elles devront tôt ou tard être adoptées dans l'intérêt de tous les habitants, mieux vaudrait tôt que tard. Sinon nous irons droit dans le mur et nous entraînerons la planète avec nous.

Personnes adultes dans le foyer opposées à l'A45 :

NOM Prénom : Signature :
Adresse complète :

Date (entre le 24 novembre 2006 et le 20 janvier 2007) :