

Jean Sivardière
Président de la FNAUT
Membre du Conseil National des Transports

Paris, le 26 décembre 2006

M. le Président
Commission d'enquête publique sur l'A45
Préfecture de la Loire

Objet : enquête publique sur l'A45

Monsieur le Président,

Une politique rationnelle des transports doit poursuivre les objectifs suivants :

- réduire la congestion et l'insécurité routières ;
- réduire les nuisances locales, bruit et pollution de l'air, et contribuer ainsi à l'amélioration du cadre de vie et de la santé publique, en particulier dans les zones urbaines ;
- freiner l'étalement urbain ;
- respecter les milieux ruraux et naturels, en particulier au voisinage des agglomérations ;
- permettre des économies de pétrole ;
- contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

1. Pour rétablir la fluidité du trafic entre les deux agglomérations de Lyon et Saint Etienne et améliorer sa sécurité, une deuxième autoroute est une solution techniquement inadaptée.

- D'une manière générale, on sait depuis longtemps que l'offre crée la demande : tout accroissement de capacité routière génère des besoins nouveaux de déplacements, donc des trafics nouveaux. Chaque projet routier entraîne d'autres, plus on en fait plus il faut en faire : ce cercle vicieux est bien connu.

- Dans le cas particulier de la liaison Lyon-Saint Etienne, on peut, comme l'a démontré la DDE de la Loire, fluidifier et sécuriser le trafic sur l'A47 sans construire l'A45, pour un coût bien moindre et dans des délais bien plus courts.

Une réduction de la vitesse maximale autorisée de 110 à 90 km/h aux heures de pointe, selon le principe des « autoroutes apaisées » (qui va être prochainement appliqué dans l'agglomération grenobloise), accompagnée d'une interdiction de doubler pour les camions, permettrait immédiatement, et pour un coût pratiquement nul (modification de la signalétique), d'améliorer la sécurité et d'augmenter fortement le débit. Des mesures de ce type viennent d'ailleurs d'être préconisées, à la suite du débat public « VRAL », par le ministre des Transports lui-même pour fluidifier le trafic sur les autoroutes A7 et A9 en voie de saturation et éviter, avec d'autres mesures, leur élargissement.

Par ailleurs le gros du trafic (environ 75%) observé sur l'A47 entre Saint Etienne et Givors est un trafic local qui ne se reporterait pas sur l'A45.

Enfin une part importante du trafic routier pourrait se reporter sur le train si on poursuivait les efforts, qui ont rencontré un grand succès, de développement de la liaison TER Saint Etienne-Lyon en créant un véritable RER entre Firminy et Lyon.

Il est possible en effet d'améliorer l'attractivité de la ligne en augmentant la capacité des trains et leur fréquence de passage, et en supprimant le cisaillement très pénalisant de Givors. La durée du trajet Saint Etienne-Lyon Perrache peut être ramenée de 50 à 40 minutes.

On peut également rouvrir la gare de Givors-canal pour donner accès à celle de la Part Dieu, et remettre en service la voie Givors-Brignais qui débouche sur le réseau ferré de l'Ouest lyonnais qui doit être modernisé d'ici 2010, afin de diversifier les accès ferroviaires à l'agglomération lyonnaise.

Ainsi le réaménagement de l'A47 et le renforcement simultané de la liaison ferroviaire Saint Etienne-Lyon constituent une solution plus efficace (plus rapide, plus sûre et moins coûteuse) pour les voyageurs, et moins coûteuse pour la collectivité, que la construction de l'autoroute A45, d'autant que le temps de parcours entre Saint Etienne et Lyon est manifestement très sous-estimé, puisque le trafic en provenance de Saint Etienne déboucherait sur des accès routiers déjà très encombrés. A l'inverse, la construction de l'A45 dérentabiliserait les investissements réalisés sur la liaison ferroviaire et bloquerait son développement.

2. La construction de l'A45 aurait de graves conséquences sur l'environnement local, l'aménagement du territoire et les équilibres écologiques globaux.

- D'une manière générale, l'espace disponible pour de nouvelles infrastructures de transport est de plus en plus rare, et les infrastructures nouvelles sont inévitablement de plus en plus coûteuses et agressives pour l'environnement urbain, périurbain ou rural. Or il est particulièrement important de préserver des zones naturelles au voisinage des grandes villes pour l'agriculture et les loisirs de proximité.

D'autre part, en induisant du trafic, toute nouvelle infrastructure routière contribue à l'augmentation des nuisances locales, de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est évidemment pas en renforçant le maillage autoroutier de notre pays qu'on parviendra à réduire d'un facteur 4 ces émissions d'ici 2050, comme l'exige le plan climat publié par le gouvernement Raffarin, ou à limiter le déficit de la balance commerciale de notre pays dû à la montée du prix du pétrole.

- L'effet de l'A45 sur l'aménagement du territoire serait doublement néfaste. D'une part cette autoroute contribuerait à l'aspiration (économique ou culturelle) de Saint Etienne par Lyon, un phénomène classique observé quand les relations entre une ville moyenne et une grande agglomération sont brutalement facilitées. D'autre part l'ouverture de l'A45 renforcerait l'étalement diffus de l'agglomération lyonnaise, gros consommateur d'espace, exigeant de coûteux réseaux de distribution et générateur de trafic automobile.

- Construire l'A45 renforcerait donc la pression automobile sur l'agglomération lyonnaise au moment où les élus de cette agglomération cherchent au contraire à contenir cette pression en développant les transports collectifs : l'incohérence est évidente.

En conclusion, la FNAUT considère que le projet d'autoroute A45 ne répond à aucun de ces objectifs de « développement durable » affichés officiellement par l'Etat, et qu'il doit être abandonné au bénéfice des solutions bien moins coûteuses et plus rationnelles évoquées ci-dessus. En une période où l'argent public se raréfie et où notre pays est lourdement endetté, il faut concentrer l'effort financier sur les infrastructures de transport de grande capacité et économes en pétrole (dont le prix peut exploser dans un avenir proche), donc privilégier le rail et limiter les travaux routiers au strict minimum.

Vous remerciant de votre attention, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à mes sentiments respectueux.

Jean Sivardière

PS. Je vous invite à consulter les documents joints à cette lettre, qui explicitent les arguments de la FNAUT contre le développement des infrastructures routières :

- cahier d'acteur de la FNAUT relatif au projet d'autoroute A51 ;
- cahier d'acteur de la FNAUT relatif au débat « VRAL » ;
- note de la FNAUT sur la politique générale des transports (septembre 2006) ;
- numéro 150 du bulletin mensuel de la FNAUT.

Ces arguments se retrouvent dans la recommandation n°8 du rapport « groupe facteur 4 », dont j'ai fait partie, et qui a été présenté au gouvernement le 8 octobre 2006.