

AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL DE MORNANT SUR LE PROJET D'AUTOROUTE A45 SAINT-ÉTIENNE – LYON

Pour émettre un avis sur le projet d'autoroute A45, il convient de se placer à trois échelles différentes :

- L'échelle nationale : comment ce projet s'inscrit-il dans le cadre des politiques globales de notre pays ?
- L'échelle locale : quel est l'impact de ce projet sur le territoire reliant les deux agglomérations de Saint-Étienne et Lyon ?
- L'échelle municipale : Quelles seraient les conséquences de la réalisation de ce projet sur notre commune.

Un projet inadmissible pour des raisons globales :

Le projet d'autoroute A45 doit être replacé dans le contexte global des politiques nationales au niveau environnemental, économique et de transport.

Le réchauffement climatique

La quasi unanimité de la communauté scientifique internationale partage ce constat : Un réchauffement global s'installe actuellement sur notre planète, conduisant à un changement du climat de la terre et l'activité humaine de ces dernières décennies participe de façon importante à ce phénomène par une production de plus en plus importante de gaz à effets de serre. Les transports sont de loin l'activité la plus conséquente dans cette production et le transport automobile en premier lieu.

S'il se poursuit dans les conditions actuelles, ce réchauffement aura des conséquences dramatiques sur les conditions de vie sur la terre au point de mettre en jeu la survie même de l'espèce humaine. Les travaux du groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) le confirment : bien que les études aboutissent parfois à des résultats sensiblement différents qui expliquent l'amplitude de la fourchette prévisionnelle, en 2100, la température moyenne se situera entre 1,4 et 5,8 degrés centigrades au dessus du niveau de 1990.

Dans une déclaration commune sur le changement climatique, les académies des sciences d'Allemagne du Brésil, du Canada, de Chine, des Etats-Unis d'Amérique, de France, d'Inde, d'Italie, du Japon, du Royaume-Uni et de Russie adjurent toutes les nations d'entreprendre rapidement des actions pour réduire les causes du changement climatique. La mission d'information sur l'effet de serre mise en place par notre Assemblée Nationale en date du 12 avril 2006 titre : **RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE : LE FEU EST DANS LA MAISON.**

La facture énergétique

La fin du pétrole est une réalité incontournable. Dans ce domaine aussi, les experts annoncent des chiffres différents, mais ils sont unanimes pour estimer que les réserves de pétrole ne permettent pas de poursuivre le type de développement que nous connaissons depuis quelques décennies au niveau du transport routier. Des véhicules fonctionnant avec d'autres carburants commencent à se développer mais leur coût n'est compétitif que du fait du prix du pétrole qui devrait continuer d'augmenter fortement.

D'une façon générale, les autorités publiques annoncent avec vigueur leur volonté de diminuer la consommation d'énergie. Pour mettre en œuvre cette politique, elles s'appuient notamment sur l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), établissement

public à caractère industriel et commercial, placée sous la tutelle conjointe des ministères en charge de l'Ecologie et du Développement durable, de l'Industrie et de la Recherche. Voici le constat que fait l'ADEME :

"Le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie en France, ainsi que des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. La part du secteur est aujourd'hui de 29 %, contre seulement 13% en 1960 et l'on observe un quasi doublement de sa consommation depuis 1973. C'est le transport routier qui domine de manière écrasante le bilan énergétique. Il représente 81% de la consommation d'énergie, tous modes de transport confondus.

Cette hausse des consommations de carburant s'explique par :

- *la croissance continue des trafics de voyageurs et de marchandises, qui résulte non seulement d'une multiplication des déplacements et des échanges, mais également d'un allongement des distances parcourues (l'augmentation de la mobilité urbaine et périurbaine, due à l'extension des villes explique en partie l'accroissement des trafics de voyageurs).*
- *la progression des transports routiers qui ont le plus profité de l'accroissement général des trafics au détriment d'autres modes pourtant moins consommateurs et moins polluants, les transports ferroviaire ou fluvial notamment. Aujourd'hui, les transports routiers assurent par exemple 80% du trafic intérieur de marchandises et 60% des déplacements de voyageurs."*

Après avoir constaté que des efforts importants sont faits, notamment par les constructeurs automobiles pour diminuer sensiblement les consommations unitaires des véhicules, cet établissement public chargé d'accompagner la politique énergétique de notre pays précise que :

"Tous ces efforts ne sont cependant pas suffisants. En effet, les véhicules consomment moins et polluent moins, mais ..., la diminution des consommations et émissions unitaires des véhicules est compensée par l'accroissement très fort des trafics routiers. Si rien n'est fait pour infléchir la tendance, cet accroissement devrait se poursuivre au cours des prochaines décennies, ôtant toute possibilité à la France de respecter ses engagements internationaux en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de pollutions transfrontières. Quelles que soient les perspectives en matière technologique, il est donc aussi nécessaire d'agir sur les trafics urbains et interurbains pour réguler leur croissance. C'est naturellement celle des trafics routiers qu'il faut tenter d'infléchir et pour cela, deux options sont envisageables :

- *"Transporter moins", en réduisant les volumes de trafic (le nombre de déplacements, les distances parcourues, etc.).*
- *"Transporter mieux" en favorisant un report des trafics routiers vers les modes moins polluants (ferroviaire, fluvial, transports collectifs). C'est dans cette optique que se placent les actions de l'ADEME en matière de transport."*

Si nous voulons à la fois diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre, comme la France s'y est engagée pour 2050 et si nous voulons diminuer la facture énergétique, alors il ne faut pas faire l'autoroute A45.

Un projet contestable pour des raisons locales

Si l'on s'en tient au territoire concerné, à savoir les agglomérations lyonnaises et stéphanoises ainsi que l'espace entre ces deux cités, le projet d'autoroute A45 est à la fois préjudiciable au niveau de la protection de l'environnement et contestable au niveau de l'aménagement du territoire et du développement.

Un impact environnemental catastrophique

Toute nouvelle infrastructure autoroutière amène son lot de conséquences dommageables pour l'environnement : consommation d'espace, imperméabilisation du sol, effet de coupure, pollution liée au trafic engendré par la nouvelle infrastructure et à son exploitation, notamment en période hivernale, etc. Mais en plus de ces conséquences inhérentes à tout projet, A45 cumule les inconvénients du fait de sa situation géographique particulière. La future autoroute doit en effet traverser des secteurs particulièrement sensibles, qu'il s'agisse d'enjeux hydrauliques, de milieu naturel, faunistique ou floristique ou d'enjeux paysagers. Au niveau des eaux superficielles, le projet vient percuter les vallons du Pinchigneux, de la Combe Noire, du Bozançon. Il va contrarier le fonctionnement hydrologique des landes de Montagny qui font pourtant l'objet d'un arrêté de protection du biotope depuis 1993. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si le périmètre protégé par l'arrêté préfectoral s'arrête juste à la limite du fuseau retenu pour l'autoroute, car en 1993, le projet était déjà dans les placards.

Pour la même raison, il est possible d'affirmer dans l'étude d'impact (p110) que *"le projet ne concerne directement ou indirectement aucun site d'intérêt communautaire (Natura 2000)".* L'État français, qui a beaucoup tardé pour mettre en œuvre les directives européennes (la directive « Oiseaux », adoptée en 1979, et la directive « Habitats-faune-flore », adoptée en 1992) vient de terminer la liste des sites concernés. Il est évident qu'il n'allait pas répertorier des sites sur le territoire d'un projet d'autoroute en cours d'étude, le rendant ainsi pratiquement impossible aux vues des contraintes européennes qui s'appliqueraient alors ! Pourtant les milieux naturels d'intérêt communautaire ne manquent pas (voir pages 198 à 203 de l'étude d'impact), notamment au niveau du plateau de Mornant. Plusieurs ENS (Espaces Naturels Sensibles) et ZNIEFF (Zone naturelles d'intérêts faunistiques et floristiques) ont été repérés :

- Bocage de Berthoud, qui présente notamment un intérêt ornithologiques très important : 129 espèces d'oiseaux ont été identifiées, dont de nombreuses espèces protégées,
- Les Landes de Montagny,
- Les Landes et prairies de la Pyramide (plateau de St Andéol),
- Le Bezançon.

Entre ces espaces, il existe des corridors faunistiques et floristiques qui garantissent la survie de cette faune et de cette flore. On peut affirmer sans risque de se tromper que ces secteurs auraient été répertoriés Natura 2000 s'il n'y avait pas eu le projet d'A45.

Et que dire du fait que le projet passe dans la vallée du Garon dont la nappe aquifère alimente 100 000 habitants en eau potable (syndicat intercommunal du Sud-Ouest Lyonnais, syndicat Millery-Mornant et Rhône-Sud). Il traverse même le périmètre de protection rapproché de l'un des puits de captage, dans lequel l'arrêté de DUP régleme très strictement l'occupation des sols et interdit toute nouvelle infrastructure routière.

Bien sûr, comme l'impose la réglementation, des mesures compensatoires sont prévues, comprenant notamment *"des actions de constitution d'un réseau d'habitats de prairies humides oligotrophes et de landes sèches, de récréation d'habitats végétaux d'intérêt patrimonial, de maintien et de conservation de l'avifaune"*. Mais il ne faut pas oublier que la protection de la biodiversité dans les milieux naturels impose des contraintes importantes pour l'activité agricole. Il est totalement illusoire de croire que les agriculteurs accepteront de se voir imposer de telles contraintes pour protéger de nouveaux espaces aménagés en compensation des espaces naturels qui auront été sacrifiés, alors que l'activité agricole, déjà soumise à une forte pression foncière dans la région, aura perdu 220 ha (étude d'impact p 296) dans l'emprise du projet ; sans parler du manque à gagner lié au fait d'exploiter des terrains situés à proximité de grands axes routiers.

Un projet contestable au niveau de l'aménagement du territoire et du développement

Bien que la lecture du dossier d'enquête publique ne permette pas de comprendre de façon simple et claire les objectifs du projet, une lecture plus fine de la partie **C1a1** de ce dossier ("Pourquoi aménager l'axe Lyon - Saint-Étienne") apporte quelques éléments d'information.

- Les handicaps de l'autoroute A47 : *"Elle supporte un fort débit de trafic, une grande variabilité de temps de parcours, et ses caractéristiques géométriques sont plutôt médiocres"*
- L'interdépendance des agglomérations : *"L'agglomération stéphanoise est depuis toujours tournée vers Lyon"*
- Les évolutions démographiques : *"les vallées industrielles de l'Ondaine, du Gier et l'agglomération Stéphanoise enregistrent une baisse de population" alors que "les secteurs du plateau de Mornant, la couronne du grand Lyon et la Plaine du Forez ont gagné des habitants"*.

Bien que non exprimées clairement les raisons du projet apparaissent donc en filigrane : il s'agit de permettre au bassin d'emplois que constitue l'agglomération lyonnaise de continuer à se développer tout en rééquilibrant les évolutions démographiques entre les deux agglomérations et en protégeant le poumon vert que constitue le plateau mornantais. Ainsi, il est espéré qu'en améliorant la capacité des infrastructures routières, la longueur des trajets domicile-travail pourra encore s'accroître sans augmentation du temps consacré à ces déplacements.

L'illusion, entretenue par les partisans du projet et notamment par la chambre d'agriculture de la Loire, d'un rééquilibrage en terme d'activité économique est totalement démentie par toutes les études qui montrent qu'en cas de déséquilibre entre deux pôles urbains, l'amélioration des liaisons bénéficie toujours au pôle le plus développé.

Si nous voulons à la fois améliorer les conditions de vie des habitants de la région et préserver l'environnement, il ne faut pas faire l'autoroute A45. Il faut consacrer l'argent ainsi économisé à la requalification de l'A47, à l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Lyon et Saint-Étienne et à la relocalisation de l'emploi.

Notons également que l'autoroute A45 serait une pénétrante de plus, qui apporterait un flot de véhicules supplémentaire dans l'agglomération lyonnaise et participerait à son engorgement, en contradiction avec les orientations du plan de déplacements urbains approuvé le 2 juin 2005. Ce flux de véhicule aboutirait dans l'agglomération lyonnaise au niveau de Pierre-Bénite/Feyzin dans une zone Seveso très dangereuse déjà engorgée chaque matin et chaque soir par la circulation

Il convient par ailleurs de noter que le coût global de l'opération est très sommairement évalué(cf. page 91). Ainsi est-il précisé page 367 : *"La précision des estimations est en rapport avec l'état des investigations, ce ne sont que des ordres de grandeur qui seront affinés lors de la mise au point du projet."* D'autres dépenses incontournables sont ignorées tel le raccordement à l'A450. Quant au coût sanitaire, il n'est même pas abordé.

Une telle approximation est d'autant plus préjudiciable que le but de l'enquête publique est de pouvoir apprécier le bilan "coût-avantages".

Un projet préjudiciable pour la commune de Mornant

La présente enquête porte également sur la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de Mornant. Ce n'est pas par hasard si le projet d'autoroute A45 est incompatible avec ce document dont nous approuvons la révision aujourd'hui. Le tracé du projet traverse en effet

l'extrémité Sud-Est de notre commune et concerne des secteurs classés en zone A, Na et Nb. Il passe à proximité immédiate du hameau de la Côte et de la ferme du Mornantais.

Une atteinte grave à la protection de la biodiversité faunistique et floristique.

Il s'agit de la seule partie de la commune située de l'autre côté de la route départementale 42 dans un secteur particulièrement favorable à la protection de la biodiversité. Comme l'exige la loi, le rapport de présentation de notre PLU justifie le classement d'une partie de ce territoire en zone naturelle (Na et Nb), permettant de le protéger de toute urbanisation mais aussi de toute construction agricole. La mise en compatibilité du PLU, balaie d'un coup de plume ces protections sans aucune justification et efface les espaces classés boisés qui protégeaient notamment les rives du Mornantais. Quant à la présence dans ce secteur d'un axe principal de déplacement de la grande faune, il fera probablement l'objet de l'un des huit ouvrages prévus pour le passage de ces animaux en espérant qu'ils seront plus respectueux que les humains des indications qui leur seront fournies pour se déplacer sans risque.

Quant aux habitants du hameau de la Côte (), la meilleure preuve que la situation qui leur est réservée n'est pas admissible, c'est que si leur maison n'existait pas avant l'autoroute, on leur interdirait de la construire. En effet, compte tenu des nuisances apportées par une telle infrastructure, il n'est pas toléré que de nouvelles habitations puissent s'implanter à proximité.

Une atteinte tout aussi grave à l'activité économique agricole

L'agriculture est une activité importante sur la commune de Mornant puisqu'on y trouve encore 21 exploitations agricoles. Cette activité donne du travail à 36 exploitants et une vingtaine de salariés.

Le projet aurait des conséquences graves pour l'agriculture :

1. Il condamnerait une exploitation d'élevage bovin laitier particulièrement performante puisqu'elle regroupe désormais 4 associés et emploie de plus 4 salariés assurant la transformation du lait en fromages et yaourts commercialisés dans la région. Plusieurs fois primée au salon de l'agriculture à Paris, la ferme du Mornantais ne survivrait pas à la réalisation de l'autoroute A45.
2. Il porterait un préjudice sérieux à l'ensemble des exploitations qui, sur Mornant et les communes environnantes, ont développé une agriculture de proximité, commercialisant directement leurs produits auprès de consommateurs soucieux de la traçabilité de ce qu'ils achètent. C'est en particulier le cas d'uniforme, la plus ancienne des structures de vente directe. Uniforme regroupe seize producteurs en fruits, légumes, viandes, charcuterie, jus et confitures de fruits... Près de soixante personnes vivent d'Uniforme, où les seize exploitations écoulent presque 100 % de leur production, alors que bon nombre d'entre elles auraient disparu sans ce débouché. La réalisation de l'autoroute A45 à proximité immédiate de ce point de vente entraînera la suspicion chez une clientèle citadine à la recherche de produits authentiques et naturels.
3. Ce même préjudice concernerait aussi les producteurs de fruits qui commercialisent leur récolte par l'intermédiaire de la Sicol y dont plusieurs gros clients exigent que les produits soient issus de terrains situés à plus de 250 mètres d'une voie de circulation recevant plus de 5000 véhicules jours

Si nous voulons conserver un environnement naturel de qualité et une agriculture dynamique sur Mornant, alors il ne faut pas faire l'A45.

Pour l'ensemble de ces raisons, le conseil municipal donne un avis défavorable au projet d'autoroute A45 et charge son maire de communiquer cet avis au commissaire-enquêteur.