

## RÉPONSE AUX OBJECTIONS CONTRE L'A45

L'A45 a été jugée irréalisable et beaucoup trop chère par l'audit technique et financier commandé par le gouvernement Raffarin au printemps 2003. En effet, à hauteur de 1,8 milliard d'euros, ce projet a été déclaré difficilement concédable à une société autoroutière : les collectivités territoriales devraient alors financer les travaux avec l'argent du contribuable.

- L'A45 n'a nullement été jugée « irréalisable et trop chère » par l'audit de 2003. Son coût est estimé à 1 Md € HT, et non 1,8 Md €. Le Comité Interministériel d'Aménagement Du Territoire (C.I.A.D.T.) du 18 12 2003 classe l'A45 parmi les projets nationaux à réaliser en priorité.

S'agissant du coût et du financement, le dernier mot appartient au constructeur : le concessionnaire, qui sera choisi en 2008. Personne n'est donc en situation de dire aujourd'hui s'il faudra un financement public, et à plus forte raison pour quel montant. Il est même tout à fait possible que le concessionnaire finance la totalité de l'A 45, sans demander d'argent public. L'A 65 (Pau / Langon), l'A 41 (St-Julien-le-Genevois / Villy-le-Peloux), le viaduc de Millau ont été construits sans financement public, c'est à dire sans appel au contribuable, mais seulement, via le péage, à l'usager. Or, leurs perspectives de trafic étaient moindres que celles de l'A45.

Sans A45, il faudra élargir l'A47, dont le financement (850 M€ à 1 Md €) sera pour le coup à l'entière charge du contribuable.

L'A45 est contraire au PDU (Plan de Déplacements Urbains) car cette autoroute serait une pénétrante dans l'agglomération lyonnaise : elle apporterait encore plus de véhicules et participerait à un engorgement encore plus grave de la circulation automobile..

L'A 45 n'est pas contraire au PDU de l'agglomération lyonnaise. Sous le nom d'A 450, elle est le seul tronçon existant de l'autoroute et sert à l'acheminement quotidien... des riverains de l'Ouest lyonnais. Et ce tronçon a été déclaré d'utilité publique en 1962 ! Si l'A 45 est contraire au PDU, il faut fermer l'A 450 !

Avec l'A 45, l'A 450 est laissée à 2x2 voies : il n'y pas d'augmentation de la capacité.

Les études montrent qu'en 2020, il y aura 210 000 véhicules au niveau de Pierre Bénite. Sur ces 210 000, seul un supplément de 5 000 véhicules apparaît avec la mise en service de l'A 45 (trafic nouveau provoqué par la nouvelle autoroute) : l'A 45 va essentiellement rééquilibrer le trafic avec l'A 47, l'A 45 soulageant l'A 47-A 7 d'une partie de son trafic (environ 20 000 véhicules/jour).

L'A45 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



pendulaire malgré les travaux qui ont été réalisés pour l'élargissement de l'A450 (dite « voie rapide » !) : 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 ?

- L'A 45 est compatible avec les prescriptions relatives aux infrastructures dans les périmètres à risques mentionnés dans les documents d'urbanisme. De plus, elle retirera environ 20 000 véhicules de l'A 7, c'est-à-dire du couloir de la chimie.

Si l'A450 est élargie, la 3<sup>e</sup> voie sera réservée aux transports collectifs. La question n'est pas tranchée.

L'arrivée à LYON est aujourd'hui difficile à l'heure de pointe à cause des échangeurs à 1 voie entre A450/RD15, A450/A7 et A7/bd Pierre SEMARD. L'amélioration du fonctionnement des échangeurs est prévue. En 2020, avec l'A45, le temps de traversée du « nœud de Pierre Bénite » sera régulé sans congestion.

En revanche, la construction d'un pont sur le Rhône en prolongement de l'A 450 serait incompatible avec le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, lequel prescrit un gel des pénétrantes.

L'A45 est dénoncée par les spécialistes de l'économie des transports qui affirment que 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.

- Il y a également des spécialistes des transports qui montrent en quoi une autoroute est un vecteur de développement (cf. l'ouvrage de Jean POULIT « le territoire des hommes », BOURIN Editeur). L'ouverture de l'A 45 sera concomitante de la fin du programme de réhabilitation de tout le tissu urbain stéphanois, l'un des premiers programmes de France pour le montant des investissements : il faut une infrastructure fiable correspondant à l'attractivité retrouvée de Saint-Etienne.

Par ailleurs, fait marquant des 15 dernières années, le niveau de population du département ne baisse plus. La Loire connaît même une inversion de tendance depuis 2004, où l'INSEE estime le nombre de ligériens à 731 895, soit +0,4% entre 1999 et 2004.

Avec l'A45, les entreprises locales et les emplois locaux s'envoleraient 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 RN7, la RN86 toute proche, a le taux de chômage le plus fort de la Région. C'est encore pour cela que je suis opposé à l'A45.

- A cause de l'A 47, 25% des chefs d'entreprise de Lyon, Saint-Etienne, le Puy renoncent à développer leur activité. A cause de l'A47, 20% des chefs d'entreprise envisagent de déménager leur activité (sondage IFOP juillet 2006). Le programme de réhabilitation de Saint Etienne a précisément pour but de rétablir l'attractivité de la ville.



L'A45 serait une catastrophe sur le plan économique, agricole et environnemental pour les zones traversées : plus de 400 hectares seront enlevés à des zones fruitières, maraîchères, viticoles ou naturelles protégées. L'agriculture de toute une région serait même sinistrée sur une bande de 8 à 10 kilomètres de largeur à cause de la pollution propagée par les gaz d'échappement.

- C'est l'A 47 qui est une catastrophe écologique, en premier lieu pour ses 100 000 à 300 000 riverains (contre 2 800 pour l'A 45).

L'A 47, ce sont 2 700 bouchons / an, suscitant pollution et gaspillages d'énergie. Les eaux de ruissellement se déversent directement dans le Gier, sans traitement, après avoir lessivé l'A 47 des ses huiles, hydrocarbures et autres déchets !

Sur le plan économique, les seules pertes de temps ont été évaluées à 15 milliards d'euros sur une période de trente ans, soit 15 A 45 !

L'emprise de l'A 45 est de 350 hectares, qui ne sont pas 350 hectares de terres agricoles ! Pour la Chambre d'Agriculture de la Loire, l'A 45 est une opportunité pour une meilleure structuration de la filière économique de l'arboriculture.

Les polluants des gaz d'échappement sont strictement circonscrits à leur lieu d'émission. Ils ne se répandent pas.

Enfin, le plus haut niveau de protection des riverains, de la faune, de la flore, des ressources naturelles est inscrit dans le projet A 45 : 300 pages sur les 400 du dossier d'enquête sont consacrées à cet objectif.

L'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.

- La France respecte d'ores et déjà l'engagement pris à KYOTO de stabiliser le niveau de ses émissions de CO2 au niveau de 1990. De ce point de vue, un véhicule circulant est infiniment moins polluant qu'un véhicule dont le moteur tourne au ralenti dans les embouteillages. L'A 45 constituera donc un progrès par rapport à l'A 47 (2 700 bouchons / an).

L'accord entre l'Union européenne, les constructeurs d'automobiles européens, japonais et coréens, fixe l'objectif de limiter d'ici 2008 les émissions de CO2 des voitures à 140g/km.

S'agissant des poids lourds, la norme Euro IV divise les émissions de gaz d'échappement par un facteur de 5 à 8, et les émissions de particules par 20. La norme Euro V, encore plus sévère, est en cours de mise en place.

La part de la circulation routière dans l'émission des gaz à effet de serre n'est que de 27%.

L'A45 serait obsolète dès sa mise en service à cause du prix du carburant. En effet, le baril, aujourd'hui à plus de 70 dollars, pourrait bien atteindre 150 dollars (des spécialistes disent



même 300 dollars !). Comme aucun carburant de substitution ne serait moins cher que le pétrole, le transport des personnes et des marchandises par voie routière deviendrait un luxe.

- Rien ne permet de préjuger du prix du baril et des nouvelles énergies.

En imaginant que le paragraphe précédent ne se réalise pas, les chiffres de l'Etat démontrent alors que, trois ans après la réalisation de l'A45, l'A47 serait aussi saturée qu'elle ne l'est aujourd'hui.

- Aucune étude des services de l'Etat n'affirme une telle conclusion. L'A 45 a précisément pour but de remédier à la saturation de l'A 47

L'A45 pourrait avantageusement être remplacée 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 lorsque Saint-Etienne a été retenue pour les matches de la coupe du monde de football en 1998. Ces travaux en aval de Saint-Chamond consisteraient à sécuriser l'A47, à rendre le trafic plus fluide et à réaliser impérativement des aménagements pour les riverains. Je suis favorable à l'aménagement de l'A47.

- Sans A45, l'A47 sera hors service d'ici 2020. L'alternative à l'A45 passe par un élargissement de l'A47. Celui-ci constitue une impasse technique, budgétaire, environnementale (cf dossier d'enquête).
  - Technique: destruction des traversées de Rive-de-Gier et de Givors ; travaux sous circulation, soit des années d'embouteillages ; pas de solution apportée dans ce cas à l'absence d'itinéraire alternatif entre Lyon et Saint-Etienne.
  - Budgétaire : entre 850M€ et 1 Md € HT, soit le coût de l'A 45 mais avec un financement 100% public dans ce cas, c'est-à-dire 100% contribuables ! Au rythme actuel des financements publics, les travaux s'étaleraient sur une quarantaine d'années. 40 ans d'embouteillages !
  - Environnementale : doubler l'A 47, c'est doubler les nuisances des 100 000 à 300 000 riverains.

L'A45 pourrait avantageusement être remplacé par la mise en place d'un véritable RER entre Firminy / Saint-Etienne et Lyon avec prolongation vers l'Aéroport Saint-Exupéry. Les études démontrent que l'on pourrait sans difficulté faire circuler plus de 100 000 voyageurs sur une telle voie ferrée, ce qui est bien plus que la capacité de l'A45 (et à moindre coût). Il faudrait 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.

- Il faut aujourd'hui 88 trains pour acheminer 10 700 passagers, qui se déplacent pour l'essentiel aux heures de pointe (7h00-9h00 ; 17h00– 19h00). Il en faudrait donc 880 pour en acheminer 100 000, toujours aux heures de pointe...



La question de l'acheminement de ces 100 000 personnes à partir de leur gare d'arrivée reste entière. Elle montre que la route et le fer sont complémentaires et non substituables : chaque mode a des spécificités que l'autre mode ne peut assumer.

N.B. : coût d'une nouvelle voie ferrée : 1,6 Md €. Sans aller jusque là, des aménagements sont nécessaires pour faire jouer à la ligne Lyon / Saint-Etienne sa pleine complémentarité avec l'A 45 : intégration tarifaire, cadencement toute la journée, tram-train. Le coût de ces mesures est estimé à 145 millions d'euros.

Quant à une nouvelle taxe, il faut savoir que la route finance déjà les autres modes de transport, via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France.

Vous pouvez consulter le site officiel de l'Etat sur l'A 45 : [www.a45.fr](http://www.a45.fr)