

A 45 : LE MUTISME DE L'ÉTAT

Pourquoi le Département et Saint-Etienne Métropole n'ont pas d'informations sur les réponses à l'appel d'offres déposé fin septembre et pouvant impacter leurs finances ? Celles de l'État aussi. La « clé » du problème ? L'été dernier, la déclaration d'utilité publique, prise pour douze ans, a déjà dépassé la moitié de sa durée de validité.

Ecotaxe envoyée sur le bas-côté, coupes budgétaires de l'État et baisses passées, présentes et à venir des dotations aux collectivités posent légitimement la question du financement public de l'A 45. Public parce que l'État a toujours avancé que le projet, au regard du relief et de la fréquentation attendue, réclamerait au moins 700 M€ de subventions d'équilibre sur les 1,2 Md€ que coûteront ses 48 km.

Longtemps motif de report de l'appel d'offres, l'obstacle de la répartition des 700 M€ a été très théoriquement éliminé quand le Département et Saint-Etienne Métropole se sont engagés en 2011 à fournir 350 M€, l'État assurant les 50 % restants. Depuis, l'appel d'offres qui doit déterminer selon la réponse des entreprises la nécessité ou non de cette subvention mais aussi le montant du péage (lire encadré), a été lancé. Deux réponses ont été transmises fin septembre. L'État est censé les examiner en ce moment même.

Mais à la date du 19 novembre, Saint-Etienne Métropole et le conseil général de la Loire attendaient toujours un retour malgré deux courriers communs adressés début septembre, puis début novembre, au nouveau secrétaire d'État aux Transports. Celui-ci n'a même pas pris la peine de donner une réponse formelle... C'est ce que le président du conseil général Bernard Bonne - qui depuis octobre 2012, sans même compter les réunions techniques, en



© ANGEL SANHUEZA

L'A 47 restera-t-elle la seule liaison autoroutière avec Lyon ?

est à quinze courriers et interpellations directes à l'État ! - a répondu lors de l'assemblée départementale sur les orientations budgétaires à l'opposant socialiste Bernard Jayol. Ce dernier ayant demandé si le conseil général serait en mesure d'honorer sa promesse. Bernard Bonne a conclu qu'« il est inutile d'en parler pour 2015 car malheureusement, nous n'en sommes pas là ». Toujours pas là malgré l'approbation nette et publique du dossier par deux présidents successifs en visite dans la Loire : Sarkozy en 2011, Hollande en 2012.

PLUS QUE SIX ANS DE DUP

Confiance piégée ? « De l'aveu de dirigeants de sociétés autoroutières », conseil général, CCI sud Loire et agglomération stéphanoise avaient dit à plusieurs reprises que la subvention d'équilibre ne serait de toute façon pas nécessaire. « C'est une hypothèse qu'il ne faut pas encore écarter, estime, lui, Gaël Perdriau, nouveau président de Saint-Etienne Métropole. J'étais favorable à l'accord passé en 2011 par mon pré-

aimerions déjà avoir les offres transmises pour en discuter... »

Il ne reste plus que six ans de validité à la DUP (Déclaration d'utilité publique, datant de 2008). Si en 2020 les travaux sont engagés, il ne devrait pas être compliqué d'obtenir de la part du Conseil d'État, qui doit trancher dans un tel cas comme le veut la procédure, l'autorisation de proroger la DUP. Une demande que doit déposer et motiver... le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (dont relève actuellement le secrétariat d'État aux Transports) au moins six mois avant la fin de la DUP afin d'éviter de reprendre la procédure à zéro, l'enquête publique notamment. Si les travaux, eux, n'avaient pas encore démarré à cette date, l'argumentation se devrait d'être beaucoup plus détaillée. A moins que le ministère ne constate alors l'infaisabilité du projet. Par exemple pour raisons financières. « Si le projet était abandonné, il faudrait aussi compter les poursuites potentielles des entreprises ayant dépensé de grandes sommes en études pour rien », soulignait, début novembre, le député stéphanois et vice-président du conseil régional, Jean-Louis Gagnaire.

■ Xavier Alix

Quel péage ?

Quel tarif proposeront les entreprises sur 48 km d'A 45 ? Association luttant contre, la Sauvegarde des coteaux du Jarez, qui dit tenir ses chiffres « de l'Équipement », parle de 5,28 € le trajet simple pour un véhicule léger sur la base de 35 000 vl/jour. Alors que l'État a fustigé cet automne les bénéfices monstrueux des sociétés autoroutières, la fondation Terra nova vient de publier une étude (*Les concessions autoroutières à l'heure du choc de l'offre*) qui stipule qu'une baisse de 50 % des péages ne compromettrait pas l'équilibre financier du secteur. Selon Terra nova, l'entretien d'une autoroute de base va - sans compter l'amortissement - de 3 à 4 centimes par voiture au km. Mais l'entretien de l'A 45 s'apparentera sans doute plus à l'A 43 Lyon/Chambéry, au regard du relief, qui coûte à un automobiliste 13,1 € sur 90 km. Dans la logique actuelle, un client ligérien de l'A 45 la payerait trois fois : via ses impôts locaux, nationaux et un péage.

SCL intercommunale

le 5 janvier 2015

Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais

Association loi 1901 déclarée le 7 mars 1990

Adresse : Centre d'Animation

11 avenue Emile Evellier

69290 GREZIEU LA VARENNE

www.scl-rhone.org

infoSCLinter@gmail.com

Objet : A45 (Saint-Étienne/Lyon)

à Madame Ségolène ROYAL
Ministre de l'Écologie,
du Développement durable
et de l'Énergie
Grande Arche
Tour Pascal A et B
92055 PARIS LA DÉFENSE CÉDEX

Madame la Ministre,

A l'heure où une décision capitale est sur le point d'être prise au sujet du projet autoroutier A45, nous voudrions vous rappeler un certain nombre de principes qui ont dicté notre opposition, aux côtés des associations ALCALY, SCJ (Sauvegarde des Coteaux du Jarez) et SRG (Sauvegarde du pays Rhône-Gier), à cette infrastructure depuis le lancement officiel du projet en 1993 :

- Messieurs FILLON et BORLOO, alors Ministres, avaient promis – dans le cadre officiel du Grenelle de l'Environnement – que la France ne se lancerait plus dans des projets autoroutiers en doublon d'une autoroute existante : or, l'A45 est un doublon de l'A47 actuelle entre Saint-Étienne/Saint-Chamond/Givors/A7.

Si l'A45 devait être réalisée, la parole de l'État nous semblerait bafouée.

- Tout récemment, le monde entier s'est tourné vers Lima. Et du 30 novembre au 11 décembre prochains, il se tournera vers Paris qui accueillera les représentants de 195 pays et les plus grands spécialistes du Climat pour la Conférence des Parties de la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques. Pour que la France soit « exemplaire » (sic) et ne se contente plus de belles paroles, il est urgent qu'elle diminue ses rejets polluants en changeant de politique de transports et en favorisant les modes de déplacement les plus propres.

L'autoroute A45 serait contraire à ces objectifs.

Il est urgent d'abandonner ce projet, d'autant plus que le flux automobile sur l'A47 existante est actuellement en régression sur plusieurs années et que le nombre d'usagers de la liaison ferroviaire entre Saint-Étienne et Lyon, en progression constante depuis 1993, a doublé en 20 ans.

- En matière de transition énergétique, l'A45 serait contraire aux objectifs de la France puisqu'elle participerait à l'augmentation des importations françaises de pétrole qui atteignent déjà 60 milliards d'€ parmi lesquels 60% correspondent aux transports dont la majeure partie est routière.

- En matière de pollution, l'A45 accentuerait les problèmes puisque déjà en France les coûts sanitaires sont de 25 milliards d'€ dont 20% causés par les transports pour la plupart routiers.

- En matière de GES, l'A45 serait une catastrophe pour la région Rhône-Alpes où les transports routiers sont responsables de la plus grande part avec 33% des émissions. Selon la DUP de l'A45, le trafic automobile induit par cette autoroute en 2035 serait de 30% en véhicules x km par rapport à une réhabilitation de l'A47 : la consommation globale en énergie serait alors doublée par rapport à 1990 (année de référence) alors que l'engagement a été pris de les diviser par 2 en 2035 pour respecter le Facteur 4 (moins 75% en 2050) que la France s'est engagée à respecter.

- L'A45, à son débouché sur l'A450, déjà saturée quotidiennement aux heures de pointe par plus de 10 km de ralentissements et de bouchons, rendrait la situation encore plus insupportable entre Brignais et Pierre-Bénite.

- L'offre voiture grandissant, l'A45 serait responsable d'une diminution de la fréquentation ferroviaire de 40% (prévue dans la DUP) alors que les objectifs affichés sont de privilégier le rail au détriment des véhicules particuliers. D'autre part, les temps de parcours de centre à centre (Lyon/Saint-Étienne) en train sont bien inférieurs et ils peuvent être mieux occupés. Le train est dix fois moins cher que la voiture pour les trajets quotidiens. La capacité en places par heure et par jour de la ligne SNCF actuelle pourrait – en optimisant les véhicules (les nouvelles rames vont augmenter la capacité de 30% !), la signalisation et l'exploitation – atteindre voire dépasser la capacité prévue de l'A45 (à condition de ne pas réaliser cette autoroute).
- L'A45 serait catastrophique pour l'environnement et l'économie régionale :
 - plus de 500 ha de terres agricoles (arboriculture, viticulture, maraîchage) et d'espaces naturels détruits ou impactés, en particulier la zone de biotope des Landes de Montagny qui, depuis juin 1993, fait l'objet d'un arrêté préfectoral pour la protection de la faune et de la flore exceptionnelles ;
 - lorsque deux centres urbains sont reliés par une autoroute, c'est toujours le plus important qui en bénéficie au détriment de l'autre : de même que la création de l'A47 en 1970 a entraîné la désertification industrielle de la Vallée du Gier, l'A45 entraînera la délocalisation de nombreuses entreprises stéphanoises vers la métropole lyonnaise, contrairement au but affiché.
- Sur le plan financier, l'A45, dont on sait aujourd'hui que son coût (officiellement 1,2 milliard d'€) se situerait en réalité entre 1,5 et 2 milliards d'€, serait une catastrophe :
 - la subvention d'équilibre nécessaire avoisinant 1 milliard d'€ serait insurmontable pour les collectivités territoriales déjà fortement endettées alors qu'elles s'attendent à voir diminuer les dotations de l'État ;
 - l'État, par ailleurs engagé à diminuer la dette de notre pays, peut-il se permettre de l'alourdir pour les générations futures par cette subvention ?
 - la demande d'intervention de la France auprès de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) pour obtenir 300 millions d'€ (eux-mêmes à rembourser plus tard par le concessionnaire) a été faite avec de faux arguments basés sur le temps de parcours sur l'A45 (Saint-Étienne-Lyon) : les 35 minutes annoncées sont en fait la durée du parcours entre La Fouillouse et Brignais alors que du centre de Saint-Étienne au centre de Lyon, il convient d'ajouter à ces 35 minutes en moyenne une heure aux heures de pointe ;
 - sur la base très minimaliste d'une subvention d'équilibre de 350 millions d'€, correspondant à la participation du département de la Loire et de Saint-Étienne Métropole, chaque foyer stéphanois (2,1 personnes) devrait payer en moyenne 1 550 € en impôts, sans compter les remboursements d'emprunts ;
 - de plus, la clause de déchéance s'ajouterait à l'endettement pour les générations futures.

Vous avez exprimé votre opposition au projet de l'A381 entre la Charente-Maritime et la Vendée. Vos propres arguments contre l'A381 peuvent être utilisés contre l'A45 entre la Loire et le Rhône et seraient alors considérés comme un véritable courage politique, dans le sens de l'intérêt général.

Pour toutes ces raisons, nous agissons pour l'abandon complet et définitif de l'A45 et la réhabilitation de l'A47 entre Saint-Chamond et sa jonction avec l'A7 pour un montant qui a été estimé à moins de 400 millions d'€ et nous avons l'honneur de solliciter un rendez-vous auprès de vous afin de pouvoir présenter nos arguments de manière plus approfondie.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de nos respectueux sentiments.

Noël COLLOMB,
Co-Président

Maurice FISCH,
Co-Président