

SAUVEGARDE DES COTEAUX DU LYONNAIS

Le 11 juillet 2003

SCL Intercommunale
Association Loi de 1901
Déclarée le 7 mars 1990 – n° 069 10 27 770
Centre d'Animation – Espace Joël Chotard
69290 GREZIEU LA VARENNE

**à Monsieur Michel BESSE
Préfet de la Région Rhône-Alpes
Préfet du Rhône
106, rue Pierre Corneille
69003 LYON**

**Objet : consultation concernant l'A 45 sur le choix d'une solution de tracé.
(lettre recommandée avec accusé de réception)**

Monsieur le Préfet,

Notre association a eu l'occasion à plusieurs reprises de vous faire connaître oralement ou par écrit sa position au sujet de l'A 45. Présente le 15 novembre 1993 à Saint-Etienne lors du débat « Bianco », elle avait déjà dénoncé les arguments des services de l'Etat (D.R.E. et C.E.T.E. de Lyon) qui refusaient de répondre aux alternatives proposées et les discréditaient avec l'appui de Monsieur Paul BERNARD, Préfet de Région (« à la fois juge et partie » selon l'expression de Dominique DRON de la Cellule de Prospective du Ministère de l'Environnement !). Après l'exposé de notre position au cours du « débat », notre avis transmis par courrier en date du 10 décembre 1993 avait été conforté par celui du Directeur Régional de l'Environnement qui avançait (dans sa lettre au Préfet du 11 février 1994) que l'autoroute projetée n'était pas a priori susceptible de développer l'économie stéphanoise, comme voudraient le faire croire des milieux économiques et politiques de Saint-Etienne. Nous considérons pour notre part que ce débat « Bianco » a été un débat tronqué. Le Directeur Régional de l'Environnement a d'ailleurs regretté de n'avoir pas été associé à l'élaboration du document préparatoire.

La S.C.L. a toujours dit qu'il y a mieux à faire aujourd'hui qu'une nouvelle autoroute entre Lyon et Saint-Etienne et elle ne choisira pas tel tracé plutôt qu'un autre car elle ne veut pas choisir entre la peste et le choléra.

La Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais pense que la faune, la flore, les paysages admirables et le relief exceptionnel du Plateau Mornantais avec leurs vergers, leurs cultures maraîchères, leurs élevages et leurs vignobles en A.O.C., (qui constituent un véritable poumon vert au bénéfice de toute l'agglomération lyonnaise) ne sont pas compatibles avec la réalisation d'un tel projet aussi déstructurant qu'inutile. Dans « A 45 : une nouvelle autoroute entre Saint-Etienne et Lyon (lettre n° 5 / juillet 2003) », le « biotope » des Landes de Montagny n'est même pas mentionné comme s'il avait été sciemment occulté.

De plus, dans le « Dossier de consultation sur le choix d'une solution de tracé au sein du fuseau du kilomètre », l'arrêté de biotope n'apparaît également qu'une seule fois (page 72 du dossier) : «Elle (la variante 1) contourne la zone d'activité des Platières tout en évitant de toucher le périmètre de l'arrêté de biotope. Et plus loin : « Vis à vis du milieu naturel représenté par les landes de Montagny (au sens large), et le périmètre d'étude, plus la variante est éloignée, plus elle est satisfaisante. En matière de cadre de vie, en l'état actuel des études, les variantes 2 et 3, moins favorables en terme d'impact sonore, semblent devoir permettre des protections plus efficaces. »

Il est évident ici que l'arrêté préfectoral pour le biotope des Landes de Montagny (juin 1993) et le projet d'A 45 (novembre 1993) ont été réalisés de telle manière que le premier ne gêne pas la réalisation du second : la S.C.L. juge scandaleux que le périmètre de protection de cet arrêté de biotope ait été délimité, non pas en raison de la surface à protéger réellement (car ce périmètre aurait dû toucher normalement la R.D.42), mais en fonction du passage de l'autoroute A 45.

On peut réellement se demander ce que vaut un système décidé par l'Etat pour la protection de la faune et de la flore quand il occulte une partie de la réalité du terrain pour ne pas entraver un projet autoroutier. Dans le dossier de consultation, le damier de la Succise, le cuivré des Marais, le crapaud sonneur à ventre jaune, le vanneau huppé, l'œdicnème criard, le courlis cendré, le busard cendré, la Chevêche d'Athéna et l'engoulevent d'Europe sont mentionnés voire parfois photographiés joliment mais rien n'est dit sur les moyens de vraie protection : si, dans le dossier, la variante 1 n'est pas jugée favorable, la S.C.L. ne peut pas se contenter non plus du fait que les variantes 2 et 3 « semblent » permettre des protections plus efficaces que la variante 1. Lors de la réunion publique du jeudi 3 juillet 2003 à Mornant, les services de l'Etat, se sont contentés, devant les 600 personnes présentes, d'écouter et de sourire et n'ont apporté aucune réponse aux questions posées à ce sujet :

- Quelles protections pour les insectes cités plus haut contre les phares des véhicules la nuit alors que le marais de Morlin se trouve à quelques mètres du passage éventuel de l'autoroute ?
- Quelles mesures sérieuses et efficaces pour les amphibiens (autres que celle des « crapauds » dont on sait qu'elle a une efficacité fort limitée) ?
- Quelles protections pour tous les oiseaux protégés cités dans le dossier qui seront décimés lors des chocs avec les véhicules dès les premières nuits de service de l'A 45 ?

La S.C.L. démontre par ces questions restées sans réponses que l'A 45 est un mauvais projet, incompatible avec le biotope des Landes de Montagny et que l'arrêté préfectoral dont il a fait l'objet en 1993 n'est que poudre aux yeux à l'intention des habitants puisque l'inauguration de l'A 45 sonnerait le glas pour l'ensemble de la faune et de la flore « protégées ».

Lors de la réunion du 28 mai 2003 en Préfecture, Monsieur Michel THIERS, Conseiller Général du département du Rhône, après avoir souligné le manque d'écoute des élus de la part du Préfet et rappelé que l'A 45 ne lui semblait pas nécessaire sur le Plateau de Mornant, a soulevé un thème cher à la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais : la protection de l'eau. Il a souligné que les nappes de captages d'eau potable seraient menacées dans le secteur des Sept Chemins où des échangeurs avec le réseau local (C.D.42 et R.N. 86) sont prévus lors de la construction de l'A 45.

D'autre part, la colline de la Mouille, située entre les Sept Chemins et Orliénas, serait franchie en tunnel par l' A 45 : qu'advierait-il du système de canaux souterrains qui ont drainé des eaux de qualité depuis des siècles et qui ne sont même pas mentionnés dans le dossier ?

A ces questions, posées à nouveau à Mornant le 3 juillet, les responsables du C.E.T.E. et de la D.R.E. n'ont pas daigné répondre. Pourtant, l'O.N.U. a consacré l'année 2003 comme devant être l'année mondiale de l'eau douce. Alors que nous souffrons actuellement d'une longue période de sécheresse dont tous les agriculteurs subissent les effets néfastes, et alors que tout le monde s'accorde à reconnaître que l'eau est un bien de plus en plus rare qu'il faut à tout prix préserver, quelle eau allons-nous laisser à nos enfants si, partout en France, on agit comme ici d'une manière aussi désinvolte. L'A 45 est aussi un projet destructeur dans ce domaine.

Un autre problème non soulevé dans le dossier de consultation se pose : celui de l'impact environnemental réel lorsque le maillage autoroutier de l'Ouest Lyonnais sera terminé (à imaginer qu'il le soit hélas un jour !). A une question posée par un Conseiller Municipal de Saint-Andéol-le-Château concernant l'impact environnemental que subirait sa commune le jour où C.O.L. et A 45 seraient en service, Monsieur Alain FEUGIER, prenant la parole le 3 juillet 2003 à Mornant au titre de secrétaire d'ALCALY, a répondu, devant le mutisme des services préfectoraux, que lui-même était toujours en attente d'un tel document et d'une telle étude en ce qui concerne l'A 89 pour la Commune de La-Tour-de-Salvagny dont il est Premier Maire-Adjoint ; et qu'il semblerait bien que le Plateau de Mornant n'ait pas plus de chance d'avoir cette étude d'impact que la Commune de La-Tour-de-Salvagny. Pourquoi cette étude d'impact sérieuse prenant en compte tous les éléments concernant l'addition du C.O.L. et de l'A 45 n'a-t-elle pas été préalablement faite et présentée dans le dossier ?

La S.C.L. a dit et répété que l'A 45 est contraire au Plan de Déplacements Urbains et au Plan Régional pour la Qualité de l'Air puisqu'elle augmenterait le nombre de véhicules pénétrant dans l'agglomération lyonnaise par le Couloir de la Chimie déjà si dangereux. Ceci n'avait d'ailleurs pas échappé au Directeur Régional de l'Environnement en 1994 : « Sur les deux agglomérations, l'induction du trafic engendré par une nouvelle autoroute risque d'accroître les problèmes de congestion interne. » L'A 45 n'est donc pas non plus un bon projet pour le P.D.U et le P.R.Q.A.

La S.C.L. a souvent cité les rapports des experts de l'économie des transports qui s'accordent tous à dire que lorsque deux agglomérations de tailles différentes sont reliées par une voie autoroutière, c'est toujours la plus grosse (en l'occurrence Lyon) qui en profite au détriment de l'autre (en l'occurrence Saint-Etienne). Cette idée émise clairement par Monsieur Alain BONNAFOUS, alors Directeur du Laboratoire d'Economie des Transports, a été reprise par le Directeur Régional de l'Environnement : « Par ailleurs, concernant le contexte économique, chacun s'accorde à reconnaître qu'une infrastructure autoroutière n'induit pas systématiquement une croissance économique. Certains économistes jugent même que l'arrivée d'une infrastructure entre deux pôles présentant un déséquilibre évident risque, en l'absence de mesures d'accompagnement fortes, d'accroître celui-ci. » Déclarant que « en matière de développement économique, le document présenté est par trop caricatural », le Directeur de la DIREN conclut qu'il y a lieu de peser les risques de dysfonctionnement induit au niveau environnemental, social et économique. » (cf. texte complet en annexe).

A ce projet d'A 45, destructeur d'un certain cadre rural dans les Coteaux du Jarez et sur le Plateau de Mornant, la S.C.L., depuis dix ans, a souvent avancé deux alternatives fortes, crédibles et beaucoup moins coûteuses que ce que prévoient les études actuelles.

Ces alternatives, encore présentes aujourd'hui dans les positions des opposants à l'A 45, qu'ils soient élus parlementaires (comme Monsieur Georges FENECH) et communaux (comme tous les conseils municipaux du Plateau Mornantais et la CO.PA.MO.) ou associations (comme ALCALY, Sauvegarde des Coteaux du Jarez...), rejoignent clairement les idées exprimées par Monsieur Michel MERCIER, Président du Conseil Général du Rhône (cf. article du 12 mai 2003 en annexe) :

1/ Poursuivre et accélérer l'amélioration des dessertes ferroviaires par le Stelyrail entre Saint-Etienne et Lyon pour inciter les automobilistes à laisser leurs véhicules au profit du train. Les chiffres d'utilisation du rail montrent que nous avons raison et que la population est en attente d'efforts supplémentaires de la part des pouvoirs publics dans ce sens-là.

Dans l'analyse présentée lors de la réunion du 28 mai 2003 en Préfecture, les services de l'Etat considèrent que l'A 45 enlèverait 10 à 15 000 véhicules à l'A 47 : or, alors qu'en 1993, s'appuyant sur les déclarations de la société METRAM, on opposait à une rénovation en profondeur du réseau ferré, son coût et une « soi disant » inefficacité quant à la réduction du flux des véhicules sur l'A 47, Monsieur FIEHRER, Directeur Régional de la SNCF, jugeait ce report modal trop faible et demandait à le vérifier (page 63 du rapport global de mars 1994 sur le Débat) et opposait à cet argument réducteur la possibilité de faire passer sur cette ligne Saint-Etienne/Lyon de 11 000 actuellement le nombre de passagers transportés quotidiennement à plus de 30 000 ! Ces chiffres démontrent bien que l'A 45 pourrait donc ainsi être économisée !

Aujourd'hui, des améliorations du service SNCF ont montré la réalité de ces projections et de nouvelles améliorations, réclamées par beaucoup (cadencement renforcé, matériel performant, gares avec parkings de dissuasion, traversée du Rhône...) sont susceptibles d'amplifier cette croissance et d'aller, comme le demande le Président MERCIER, vers un « véritable R.E.R. » entre Saint-Etienne et Lyon, desservant non seulement la Part-Dieu, mais aussi l'aéroport Saint-Exupéry, répondant ainsi à la demande justifiée des milieux économiques stéphanois.

2/ Poursuivre l'aménagement et la sécurisation de l'A 47 entre Saint-Chamond et Givors (élargissement avec bandes d'arrêt d'urgence, amélioration de la signalétique, facilités d'accès pour les riverains, protection sonore et enfouissement de la chaussée sous Givors comme le demande instamment le Maire, Monsieur Martial PASSI), mesures auxquelles il convient d'ajouter une politique volontariste de respect des limitations de vitesse pour les véhicules particuliers mais aussi pour les poids lourds !

Cette requalification est indispensable eu égard à l'ancienneté de l'A 47, et elle a été déjà réalisée entre Saint-Etienne et Saint-Chamond à l'époque d'une certaine coupe du monde de football en 1998 : comme le dit le Président du Conseil Général du Rhône dans un article du Progrès, les responsables de l'aménagement du territoire ne seraient-ils pas capables d'aménager la Vallée du Gier alors qu'ils l'ont été pour certaines vallées alpines autrement plus difficiles techniquement ?

De nombreuses voix s'élèvent aujourd'hui pour dire que c'est réalisable sur le tronçon entre Saint-Chamond et Givors, même si c'est techniquement plus difficile.

Cette double alternative nous paraît être la seule solution conforme à un développement durable.

En reprenant les termes de l'audit technique et financier sur les schémas de services publics (de février 2003) et leurs annexes concernant le projet de l'A 45, la mission mise en place par le Premier Ministre indique que le coût envisagé conduit à s'interroger et à remettre en cause les études de rentabilité et à envisager un phasage par l'élargissement à 3 voies de l'actuelle A 47, ce qui paraît, aux yeux des auditeurs, prioritaire à la réalisation éventuelle de l'A 45, peu probable avant 2020. La S.C.L. qui lutte contre un projet d'A 45 même au prix fort de 1,8 milliard d'euros n'acceptera pas non plus une A 45 au rabais (1,2 milliard d'euros).

Lors des Assises Territoriales de l'Environnement qui se sont tenues à Lyon le 14 février 2003 en vue de l'élaboration de la Charte de l'Environnement à inscrire dans la Constitution Française, le rapport de l'Atelier n°1 animé par Monsieur Yves CROZET ne stipule-t-il pas qu' « il faut arrêter pendant 20 ans tout nouveau projet autoroutier, notamment en région Rhône-Alpes, pour conforter en priorité le rail... » ?

La S.C.L. est surprise de voir ce dossier de l'A 45 ressurgir juste après que l'audit financier et technique demandé par le gouvernement ait émis d'énormes réserves sur la possibilité de concéder un tel ouvrage compte tenu de son coût exorbitant.

La surprise est d'autant plus grande que ce rapport d'audit est arrivé juste au moment où un débat était en cours à l'Assemblée Nationale et au Sénat (les 20 mai et 3 juin 2003) sur les grandes infrastructures de transport à l'échelon national et que le gouvernement de la République n'a pas annoncé encore son choix définitif sur les projets à retenir.

Toutes les communes du Plateau de Mornant, y compris celles qui ne sont pas à l'intérieur du fuseau du kilomètre, ont manifesté leur opposition au projet par leur appartenance à ALCALY (l'A 45 et le COL sont mentionnés dans le cahier des charges de ces deux projets comme étant des infrastructures indissociables).

Des panneaux placés aux entrées des villages mentionnent leur opposition au COL et à l'A 45.

Plus récemment, vous avez été le destinataire de courriers, de motions ou de délibérations de la part des élus des Communes et Communautés de Communes contestant les objectifs affichés par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise qui intègre la réalisation de l'A 45, du COL et de l'A 89.

Pour sa part, la S.C.L. reçoit des courriers des Maires l'encourageant dans sa démarche, conscients que l'équilibre naturel et économique de leur territoire dépend de ce que NOUS réussirons à ne pas tolérer.

Pour toutes ces raisons, notre association ne peut qu'être en désaccord le plus complet avec la poursuite des études concernant l'A 45, et plus généralement sur l'ensemble des infrastructures autoroutières en projet actuellement dans l'agglomération lyonnaise. Conforme à son engagement statutaire de protéger l'Ouest Lyonnais, et par conséquent de refuser ce projet, la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais réaffirme sa volonté de lutter contre la réalisation de l'A 45.

En espérant que cette position sera portée au niveau des décideurs conformément aux règles démocratiques, nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, au nom de la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais, en l'expression de notre respectueuse considération.

Noël COLLOMB, Co-Président

Maurice FISCH, Co-Président

Camille MORDELET, Secrétaire Général

Pièces jointes :

- Contribution de la SCL et de la FENOL du 10 décembre 1993
- Lettre du Directeur Régional de l'Environnement du 11 février 1994
- Articles du Progrès des 12 mai et 8 juillet 2003