



COORDINATION DES OPPOSANT.E.S À L'A45

L'A45, ce n'est pas fini !

A ce jour, le dossier de l'A45, cette deuxième autoroute parallèle à l'autoroute existante entre Brignais (Rhône) et La Fouillouse (Loire), est toujours sur la table de la Ministre des Transports et du Ministre de la Transition écologique. Il suffirait d'une signature de leur part pour que les bulldozers de Vinci arrivent sur site. Si le gouvernement dit vouloir donner sa priorité à l'entretien des réseaux existants et aux mobilités propres, nous n'avons aucune garantie que l'A45 sera bien abandonnée. « En finir avec l'addiction aux grands projets » affirme Elisabeth Borne : l'intention est louable, reste à la concrétiser avec l'abandon de l'A45. Les premiers arbitrages budgétaires rendus publics ne permettent pas de savoir si la future Loi mobilités, désormais reportée au premier semestre 2019, va bien écarter, temporairement ou définitivement, l'A45. Les expulsions violentes et les travaux de déboisement menés près de Strasbourg pour la construction du Grand contournement ouest (GCO) par Vinci, alors que tous les recours ne sont pas épuisés, nous incitent à la plus grande prudence. D'autant plus que, de leur côté, Messieurs Wauquiez, Perdriau, Vincent, Ziegler et les lobbys économiques continuent à faire pression sur le gouvernement, préférant s'enfermer dans une impasse plutôt que travailler à une alternative compatible avec les grands enjeux de ce début de siècle.

Un plan B plutôt que l'A45 ?

Oui, mais pas n'importe lequel et pas dans le dos des populations !

Que le préfet commence à parler d'un plan B est néanmoins une bonne nouvelle : il faut se féliciter que les autorités reconnaissent enfin qu'il existe des scénarios alternatifs, contrairement à ce qu'affirment, en dépit du bon sens, les partisans de l'A45 dont la stratégie est ébranlée. Depuis des années, les opposants à l'A45, dans leur diversité, expliquent, études et exemples à l'appui, que l'A45, inutile et destructrice, ne résoudrait aucun des problèmes de transport actuels : au mieux, les embouteillages seraient déplacés de quelques kilomètres, sans gain de temps – mais avec perte d'argent – pour les usagers. Prospérité économique et emplois ne seraient pas non plus au rendez-vous : l'expérience de projets récents montre le contraire. Tandis que les impacts sur les territoires concernés par le tracé (pollutions, destruction de terres agricoles et de biodiversité, baisse de la qualité de vie, etc.) seraient immenses.

Evoquer un plan B et commencer à travailler à des pistes alternatives va donc dans le bon sens. Mais, là non plus, nous n'avons aucune garantie sur le contenu de ce plan B : il n'est pas question de substituer à l'A45 un scénario alternatif décidé dans le dos des populations, où il s'agirait uniquement de construire de nouvelles infrastructures autoroutières détruisant des terres agricoles et la biodiversité, sans résoudre les problèmes de transport actuels. Le plan B ne peut se réduire à rénover l'A47, construire de nouveaux ponts et développer le réseau ferroviaire. Le problème est à ce jour mal posé : il ne s'agit pas de remplacer l'A45 par de nouvelles infrastructures, qui conduiraient à mettre plus de voitures et de camions sur les routes, mais bien de réfléchir à un projet de territoire fondé sur des mobilités soutenables du point de vue agricole, écologique, économique et social.

Comment procède-t-on pour réduire les besoins de mobilité quotidienne ? Pour réduire les besoins de mobilité, améliorer la qualité des transports, rapprocher les lieux de travail des lieux d'habitation ? Pour relocaliser les lieux de production et développer les consommations de produits locaux ? Pour installer de nouveaux paysans en mesure de fournir les populations en produits de qualité et respectueux de l'environnement ? Pour réduire les émissions de gaz polluants et protéger la biodiversité et les espèces menacées ? Ces défis doivent être au cœur d'un vaste débat public, seul à même de définir les contours d'un plan B qui se substituerait à l'A45. Toutes celles et tous ceux qui, habitant, vivant et/ou travaillant sur les territoires concernés, doivent avoir la possibilité de peser sur l'avenir de leurs territoires et sur les décisions qui seront prises. Le rapport Duron préconisait un vaste débat public « multimodal » sur la période 2018-2019. Ni le préfet, ni la future Loi d'orientation sur les mobilités ne sauraient trancher, à l'abri des regards, un débat qui n'a pas eu lieu.

La coordination des opposant.e.s entend y contribuer lors du grand rassemblement qu'elle organise le 22 septembre à la Talaudière (Loire).

Contact : contact.a45@ntymail.com @NopasarA45 www.nonA45.fr

Quelles alternatives à l'A45 ?

(quelques propositions pour ouvrir le débat)

Propositions	Avantages	Inconvénients	Votre avis !
<p>Améliorer les infrastructures existantes</p> <p>1) rénover l'A47 : requalification, sécurisation, etc 2) améliorer les arrivées sur Saint-Etienne 3) Développement de l'offre ferroviaire TER 4) Réouverture de lignes ferroviaires (Givors-Brignais) et/ou de gares fermées (vallée du Gier)</p>	<p>Travailler sur l'existant, plutôt qu'annexer et détruire de nouvelles terres agricoles ou naturelles</p> <p>Mesures qui peuvent être prises rapidement et constituer une amélioration réelle du quotidien</p>	<p>Ne règle pas nécessairement les problèmes de fond : sans agir sur les « besoins » de mobilités, il y a un fort risque de saturation à brève échéance</p> <p>Propositions parfois perçues comme insuffisantes de par leur ampleur, pas adaptées aux besoins du quotidien de ceux qui supportent les difficultés</p>	
<p>Nouvelles Infrastructures routières</p> <p>1) Doublement du pont de Givors 2) Passage à 3X3 voies sur l'A47 3) Nouvelles voies de connexion A7-A47 4) Doublement de certaines routes départementales (D342, etc)</p>	<p>Donne l'impression de répondre à l'urgence : face au trafic et aux bouchons, on élargit et construit de nouvelles infrastructures.</p>	<p>Ne tient pas compte du paradoxe observé : agrandir les infrastructures routières conduit généralement à une augmentation du trafic et à leur saturation (trafic induit). Destructions de terres agricoles et biodiversité + crise climatique</p>	
<p>Développer les alternatives à la voiture et aux camions</p> <p>1) Favoriser l'intermodalité entre transports locaux et TER 2) Appuyer les transports en commun : bus, tram-trains, transport par câble, etc 3) Soutenir les modes doux (vélo, marche, : cyclisme, marche 4) Développer le covoiturage 5) Au niveau national, plan de réduction des transports en camion</p>	<p>Propositions qui ne sont pas nécessairement coûteuses</p> <p>Impacts limités sur la biodiversité, les terres agricoles et le climat</p> <p>Permet d'entamer et d'encourager la transition et la transformation progressive des modes de transports individuels et collectifs</p>	<p>Travail de moyen et long terme, qui ne répond pas nécessairement aux besoins de court-terme de ceux qui vivent les difficultés aujourd'hui : propositions qui peuvent apparaître pas assez ambitieuses et inadaptées.</p> <p>Nécessite un accompagnement politique fort pour encourager ces modifications profondes de comportements.</p>	
<p>Réduire les besoins de mobilités</p> <p>1) Relocaliser les activités 2) Rapprocher les lieux de travail des lieux d'habitation 3) Ralentir nos modes de vie</p>	<p>Travail de fond, visant à s'attaquer aux racines du problème : ne plus avoir besoin d'aller toujours plus loin, toujours plus vite.</p> <p>Tient compte des limites de la planète</p>	<p>Travail de long terme, ne règle pas nécessairement les enjeux de court terme et n'améliore pas la situation quotidienne de ceux qui supportent les difficultés de transport</p>	