Sauvegarde des Coteaux du Jarez

Mairie de La Cula – 42800 GENILAC
scjarez@orange.fr

Bulletin d'information – Mars 2016

Je voudrais bien, mais j'peux point !

Au moment où vous lirez ces lignes,
Saint-Etienne-Métropole
cherche désespérément un financement
pour réaliser l'A45.
L'agglo sent confusément
qu'elle risque bien d'être la seule collectivité
susceptible de payer.

C'est pas facile d'avoir du style,
quand on est borné !
En décembre, et en catastrophe,
les présidents de SEM
et du Conseil départemental
ont voulu faire accroire, à nouveau,
à leur assemblée qu'ils n'auront pas à payer.

L'État les a ramenés sur terre
leur rappelant qu'ils doivent s'engager
clairement
à payer 211 millions d'euros chacun.

Les maires ont donc
une très mauvaise impression :
n'étant pas dupes de la manœuvre,
ils posent légitimement des questions.

Personne ne gagne à ce jeu de dupes
et de bornés et certainement pas le citoyen
pris en otage car, pendant ce temps,
rien n'est fait pour faciliter les déplacements
dans la vallée du Gier.

Bernard Bonne et Gaël Perdriau
ne perdraient pas la face à reconnaître
que ce dossier est à considérer
à l'aune des éléments d'aujourd'hui
et qu'il est temps d'avancer
dans la mise en œuvre de solutions
modernes et innovantes
qui permettront des déplacements fluides
dans la vallée du Gier.

Julia Lourd,
co-présidente de la SCJ

Avis de maires

Conseil de communauté de Rive-de-Gier
(jeudi 10 décembre 2015)

Intervention du Dr Yves MORAND

maire de l'Étrat

L'A45 : une agression intolérable et irresponsable à la santé publique.

Tous les arguments, démentant l'intérêt économique de cette infrastructure « doublonnant » l'A47 actuelle, dénonçant les agressions environnementales inacceptables de La Fouillouse aux Coteaux du Jarez, s'inquiétant de l'immense dette publique laissée en héritage aux générations futures, ont été brillamment exposés.

Evidemment, j'y souscris totalement.

Médecin depuis plus de 40 ans, toujours en activité, maire d'une commune sacrifiée par ce projet insensé depuis quatre mandats, je voudrais livrer à la réflexion de nos décideurs politiques quelques éléments de santé publique, liste non exhaustive.

De nombreux travaux depuis 2005 ont démontré l'impact catastrophique de la pollution du trafic routier sur les pathologies allergiques et respiratoires des riverains.

Un ouvrage scientifique consultable par toutes et tous, fruit d'un long travail de recherche par l'INSERM UPMC 407, hôpital de Villejuif, sous la direction du Dr Isabella ANNESI-MAESANO démontre, en étudiant les données épidémiologiques de six villes, l'effrayant risque allergique et respiratoire infantile dû à la pollution du trafic routier (Pollution atmosphérique et santé respiratoire infantile – Édition PAF). 9 615 enfants ont subi un bilan médical après 3 ans d'exposition dans un rayon de 4 km ou moins d'un trafic routier supérieur ou égal à 4 000 véhicules/jour.

Les données de ces bilans médicaux interpellent de façon dramatique les décideurs politiques.

Après 12 mois d'exposition, 8,8 fois plus d'asthme à l'effort chez des enfants de moins de 10 ans, 12 fois plus d'eczéma et surtout 20 fois plus d'insuffisance respiratoire à vie.

D'autres études débouchent sur des conclusions comparables en ce qui concernent les maladies hématologiques, l'insuffisance respiratoire de l'adulte.

Pour être simple, à plus de 4 000 véhicules/jour, la santé, l'espérance de vie des riverains sur une bande de 8 km sont gravement impactées.

C'est bien sûr le cas actuellement des riverains de l'A47 de la vallée du Gier.

Un décideur politique responsable, non lié par des lobbies économiques, doit tout faire pour diminuer le trafic routier déjà existant, favoriser les transports en commun, les

modes de transport doux, protéger les riverains gravement menacés à cause des lacunes de la science au moment où ont été construites ces autoroutes.

Ce n'est pas en déplaçant 10 ou15 000 véhicules dans d'autres villages que l'on viendra au secours de populations déjà touchées dans leur intégralité physique : on va simplement créer des pathologies supplémentaires dans des lieux pour le moment plus épargnés.

« On ne traite pas un malade atteint d'un cancer en lui laissant sa maladie et en l'inoculant à un autre ! »

Je lance un appel solennel à mes amis élus. Ne nous comportons pas en criminels, en reniant toutes les actions si brillantes de Saint-Étienne Métropole en faveur de l'environnement et de la transition énergétique, l'année de la COP 21.

Toutes tendances politiciennes écartées, ne soyons pas les fossoyeurs de la santé publique.

Docteur Yves MORAND

Bibliographie très importante. Quelques repères.

376 articles mondiaux :

Prevalence of asthma, allergies in Germany (Thorax 2005)
Respiratory symptoms in Aberdeen
Air pollution and asthma in children
Émission de polluants des transports routiers en France, Paris (Ademe)
Air, pollution and children pediatrics
Risk of adverse health outcomes from human pollution
Traffic related air pollution contribute to respiratory disease formation in children
Assessment of exposure to traffic pollution from epidemiology to health impact in public

Intervention de Marc CHAVANNE

maire de St-Jean-Bonnefonds

Lors du conseil de communauté de St-Étienne Métropole du mois de décembre, à Rive-de-Gier, nous avons été amenés à délibérer au sujet de l'A45.

La position que j'ai exprimée, à ce sujet, l'a été au nom des élus de la majorité municipale de la commune de St-Jean-Bonnefonds.
Notre position tient donc en 6 points :
• Nous considérons que ce projet n'est pas totalement abouti puisque l'arrivée sur l'agglomération lyonnaise aggravera les conditions de circulation déjà compliquées particulièrement au niveau du nœud A7-A450.
• Il n'est pas question pour autant de nier les difficultés de liaison entre St-Étienne et Lyon tant au niveau routier que ferroviaire.
• Nous constatons que rien n'a été véritablement fait pour les améliorer depuis plus de 40 ans, hormis les travaux réalisés lors de la coupe du Monde en 1998.

• Il est donc évidemment nécessaire d'investir pour améliorer ces liaisons.
• Nous sommes opposés à ce que 865 millions d'argent public soient consacrés au financement des 2/3 d'un projet privé pour un coût de péage de 10 euros aller et retour. Ce qui reviendra à faire payer le contribuable métropolitain 3 fois.

• D'autre part, le coût du péage ne permettra pas de transférer sur cette nouvelle voie le trafic pendulaire estimé à plus de 50 %.
Concernant St-Étienne Métropole, nous n'avons pas les moyens de régler les 211 millions que l'on nous demande.
Pour toutes ces raisons, les deux conseillers communautaires saint-jeandaires ont voté contre la délibération proposée.

Marc CHAVANNE

Propos du maire de St-Martin-la-Plaine

Lors du Conseil communautaire de décembre dernier, le dossier de l'autoroute A45 a occupé une grande partie des débats.
Saint-Étienne Métropole doit-elle financer un quart de cet équipement (211 M €) ? Les deux représentants de St-Martin-la-Plaine ont voté contre.

Depuis l'origine du projet, les Conseils municipaux successifs ont toujours eu une position que je qualifierais de constructive.

Il y a des avis très partagés sur ce sujet, reflets de la position des Saint-Martinaires. Nous avons joué la carte du dialogue, en demandant des aménagements réducteurs de nuisances, des indemnisations correctes pour les propriétaires concernés et la prise en compte de la réalité économique notamment celle des exploitations agricoles. Nous avons le sentiment de ne pas avoir été entendus.

Nous ne pouvons accepter de payer pour un équipement qui ne nous convient pas et pour lequel le bien-fondé fait toujours débat.

Christian FAYOLLE

Intervention de Pascal GARRIDO

maire de La Talaudière

La délibération soumise au vote du Conseil de communauté de Saint-Étienne Métropole le 10 décembre 2015 était ainsi qualifiée par son président : *« Elle n'engage en aucun cas la collectivité sur une participation financière ferme et définitive à hauteur de 211 M€. C'est seulement à l'issue des négociations et des recherches d'autres participations et des meilleurs financements, si le Conseil de communauté autorise le président à cette démarche ce soir, que nous aurons un montant précis de la participation financière que pourrait apporter Saint-Étienne Métropole (SEM), si les élus le décident. »*
• Alors que la délibération a été approuvée par une majorité malgré les interventions appelant l'assemblée à ne pas s'engager dans une dépense hors de proportion et dans un projet d'un autre siècle irrespectueux de l'environnement et du développement durable, l'État a fait retirer la délibération et devra être représentée le 4 février parce qu'aucun engagement précis n'a été pris. Il faut que la collectivité accepte le paiement de 211 M€.

• Alors que • les budgets sont contraints et que SEM réduit ses dépenses de 20 % en 2016, • la COP 21 a tracé une ligne de conduite rigoureuse à l'échelle de la planète, • des alternatives existent avec le ferroviaire et la requalification de l'A47, rien ne permet de s'engager dans une dépense de 845 M€ payée par l'État, le département et SEM au risque d'endetter nos collectivités pour de nombreuses années, sans garantie d'un retour positif.

• Trop, c'est trop ! Il faut que les élus locaux abandonnent ce projet A45 qui :
– pourrait détruire plusieurs dizaines de kilomètres carrés supplémentaires de nature, de zones sensibles, de terres agricoles qui seront sacrifiées,
– coince des populations entre l'A45 et l'A47 et d'autres qui auront des murs de protection comme paysage journalier.
Même incomplète, l'étude d'impact précise que la réalisation du projet A45 augmente la consommation en carburant et les rejets de CO2, à l'échelle du domaine d'étude, de 12 %.

Pascal GARRIDO

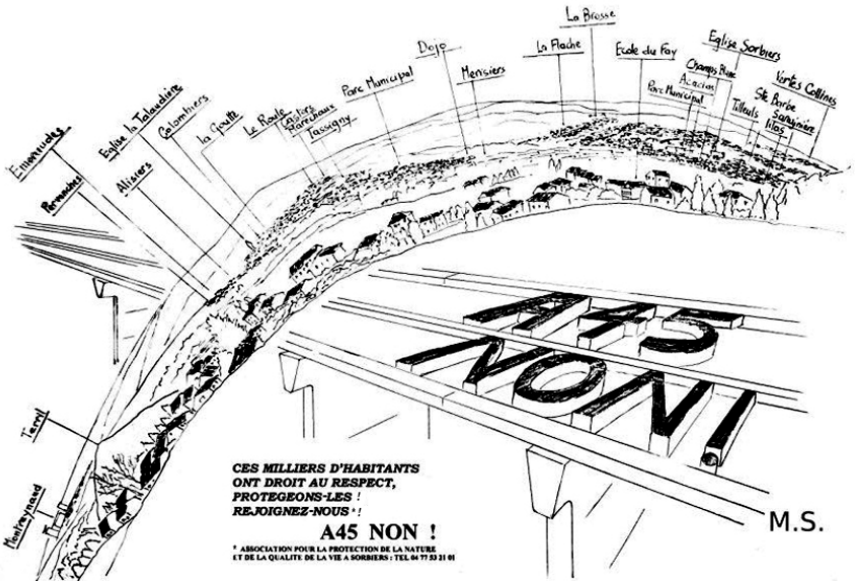
Le conseil municipal de Cellieu s'est prononcé **très majoritairement contre** le financement de l'A45 (15 voix contre, 1 voix pour, 1 abstention) dans sa séance du **vendredi 29 janvier 2016**.

Association Pour la Protection de la Nature et de la Qualité de la Vie à Sorbiers

Monique SOUWEINE

présidente de l'APPNQVS (Sorbiers)

Les collectivités doivent désormais justifier la « consommation d'un espace naturel et analyser les impacts environnementaux d'infrastructures urbaines sur celui-ci. »
Hum ! Une bonne intention, non ? Mais l'enfer est pavé de bonnes intentions, et l'enfer, le voici : l'A45… " Elle " allait commencer à La Fouillouse, 4 411 habitants… On hésitait à lui trouver un sillon tant le quadrillage routier était déjà tellement dense… Puis après un fond de vallée bien encombré, voilà que, coup d'épée rageur, " Elle " envahissait La Talaudière, ou plutôt " Elle " tranchait cette ville de 6 627 habitants : des quartiers se trouvaient soudainement isolés, une zone industrielle – la plus importante de la Loire – était déjà contrainte au déménagement de plusieurs de ses entreprises…



On commençait à envisager de la dissimuler dans un tunnel construit sous la ville et d'avaler l'Onzon, en ignorant la protection du milieu aquatique, pourtant prévue par le code de l'environnement. Ah ! C'en était trop pensait la municipalité – de quel droit accepter cette autoroute urbaine ?
Après, c'était plus calme, moins visible, moins dérangeant – on changeait de commune. " Elle " allait serpenter en lisière… C'était inutile d'en parler, ça n'allait pas gêner les 8 029 habitants de Sorbiers.

Bien sûr, tout le flanc Est de la commune allait être bercé par son ronronnement incessant et bénéficier de sa pollution (3 km de chaque côté)… Mais il " la " fallait… Elle était nécessaire car l'A47 posait trop de problèmes ! Oui, il la fallait absolument malgré son coût exorbitant, ses ouvrages d'arts multiples – d'ailleurs, à Sorbiers, " Elle " allait avoir son viaduc pour traverser la vallée du Langonand avant de trouer le massif montagneux qui conduit à Chavanne ! Les bois, tout proches, allaient retentir d'un bourdonnement continu sans que l'on puisse jamais y remédier.
Alors ? Qu'en est-il de l'éthique du cadre de vie ?
« Celle-ci vise les valeurs qui, au-delà du simple respect des lois, sont partagées par les professionnels du cadre de vie soucieux d'évaluer les conséquences de leurs actes et de respecter la personne humaine dans son environnement. »

Robert Max Antoni, 2015. Ingénieur ESTPB et architecte DPLG.
Inspecteur général de l'Équipement honoraire.

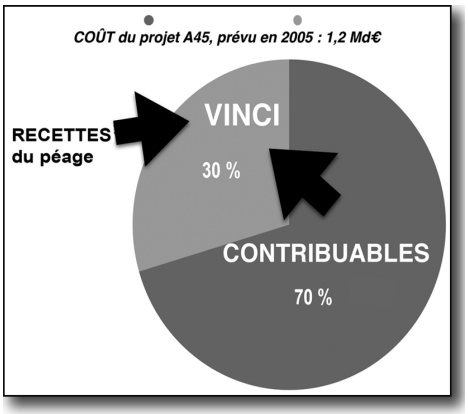
On ne peut que dire « Non » à l'A45.

Monique Souweine,
présidente de l'Association Pour la Protection de la Nature et de la Qualité de la Vie à Sorbiers
Maison des Associations – 18, rue Rambert-Faure – 42290 Sorbiers
04 77 53 21 01 – michel.souweine@free.fr

A ce jour, le dossier de l'A45 en est au stade du montage financier

Sur un budget global de 1,2 Md €, l'État subventionne le projet à hauteur de 422 millions d'euros.

Saint-Étienne Métropole (SEM) et le Conseil départemental de la Loire (CD42) se sont engagés, précipitamment et imprudemment, sur un pourcentage de la subvention sans en connaître le montant.



Aujourd'hui, l'État demande à chaque assemblée de tenir son engagement et de subventionner pour 211 millions d'euros chacune ce projet.

Si ces dirigeants avaient lu les dossiers, au lieu de se contenter d'écouter les lobbies pro-A45 leur assurant que la subvention ne serait pas nécessaire, ils n'en seraient pas aujourd'hui réduits à courir après les millions d'euros à consacrer à la réalisation de cette infrastructure, aussi dispendieuse qu'inutile.

Le reste du coût de la construction de l'autoroute serait pris en charge par la société concessionnaire désignée par l'État.
Fin décembre 2015, les présidents de SEM et du CD42 se sont fait mandater par leur exécutif respectif pour continuer les négociations avec les candidats à la concession et l'État, mais les deux votes laissent apparaître une opposition au financement voire, pour une partie de celle-ci, au projet de réalisation de l'A45.

D'après Gaël Perdriau, le « tour de table » financier doit être bouclé fin avril prochain.

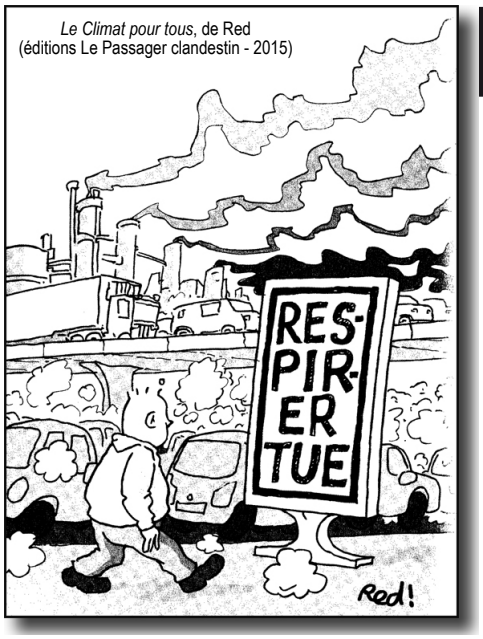
En cas de désaccord, ou de montant trop fort pour les collectivités locales, un arrêt définitif sera mis sur le tracé de l'autoroute.

Comme les budgets de SEM et du CD42 ne peuvent financer de telles sommes, leurs dirigeants actuels, Gaël Perdriau et Bernard Bonne sont à la manœuvre pour essayer de partager leur part de subvention à verser avec le Conseil régional (rappelons que le

Grand Lyon et le département du Rhône y sont opposés).
Les élections régionales ayant donné un nouvel exécutif pour la région Rhône-Alpes-Auvergne, nos deux dirigeants ligériens espèrent que cette assemblée prendra en charge une partie de la subvention leur incombant. La seule chose qui intéresse tous ces élus, c'est de faire baisser leur part respective de subvention en multipliant les contributeurs. Ils se moquent bien de l'intérêt général, pourvu qu'ils aient leur « danseuse ». Mais ce qu'ils ne disent pas, c'est que quelque soit l'échelon administratif - État, région, CD42 ou SEM - c'est toujours de l'argent public.

Ne laissons pas les élus de ces assemblées et les responsables du ministère des Transports dépenser l'argent de nos impôts pour construire cette autoroute. Ces sommes manquent déjà cruellement dans d'autres domaines plus importants tels que la santé, l'éducation, etc.
Il est donc important que vous vous mobilisiez en faisant pression sur vos représentants à Saint-Étienne Métropole, au Conseil départemental de la Loire et Conseil régional Rhône-Alpes-Auvergne, pour mettre un point final à ce délire politique d'un autre âge.
Nous regrettons que ce soit principalement le financement qui empêche la réalisation de ce projet, alors qu'il est néfaste pour l'environnement, pour le cadre de vie, pour l'agriculture locale, et qu'il participerait au dérèglement climatique, tout ceci pour de très hypothétiques avantages économiques pour la région.
Concernant le dérèglement climatique, notre pays ne peut pas accueillir la COP 21 sur ce sujet et en même temps construire des autoroutes dont on sait qu'elles accroissent le réchauffement du climat. Il faut être cohérent et abandonner cette autoroute du siècle dernier.

Bernard VIRIEUX
co-président de la SCJ



Le Climat pour tous, de Red
(éditions Le Passager clandestin - 2015)

Coût de la pollution atmosphérique

Pour la France :
– 45 000 morts prématurés et des milliers de malades,
– 3 Md €/an pour la sécurité sociale,
– entre 68 et 95 Md €/an pour les coûts induits par la morbidité et la mortalité, sans compter la baisse des rendements agricoles, la diminution de la capture de CO2 par la végétation, les dégradations des bâtiments… et les coûts des pénalités pour non-respect des normes européennes **(80 à 100 M €/an)**.

Source : rapport Sénat N° 610 du 8 juillet 2015, sur le Coût économique et financier de la pollution de l'air.

20 % des Rhône-alpins habitent un territoire non conforme aux objectifs de qualité de l'air pour les **oxydes d'azote et les particules** (2008) et **49 %** de ces habitants sont soumis à des concentrations proches des valeurs limites fixées par la réglementation européenne.

27 % des habitants du milieu rural sont soumis à des concentrations d'ozone qui dépassent le seuil pour la santé humaine.

La qualité de l'air en Rhône-Alpes ne répond pas aux normes européennes : en particulier pour deux polluants qui restent problématiques : PM10 (particules fines) et NO2 (oxyde d'azote) en territoire urbain et en proximité de trafic **(dépassement récurrent pour les NO2 depuis 2005 sur Lyon, Grenoble et plusieurs zones)**.

Sources : SRCAE RA et bilan qualité de l'air Rhône-Alpes.

La plupart des communes qui seraient traversées par l'A45 sont **déjà classées « communes sensibles » !**

« La réalisation du projet A45, en comparaison de l'état de référence, augmente les émissions de l'ensemble des polluants étudiés. »

Source : étude CETE septembre 2005 A45 D2 analyse du projet représentatif : qualité de l'air (p. 28-29).

De plus, **l'ozone, dont les effets nocifs ne peuvent être ignorés, n'a pas été pris en compte** dans la pollution qui serait induite par l'exploitation de l'A45 (ce polluant dépend de la présence d'autres polluants et de conditions atmosphériques qui sont imprévisibles).
Le coût pour la collectivité des atteintes à la santé et au climat dues à l'A45 a été chiffré à **18,5 M €/an** auxquels il faut ajouter **l'impact non chiffré de l'ozone**.

Source : dossier enquête publique 2006.

Coût pour les finances publiques du réaménagement de l'A47… si l'A45 se fait

Le **réaménagement de l'A47** prévu si l'A45 est construite consiste à **supprimer les échangeurs** du Sardon et de La Grand-Croix pour les remplacer par des carrefours au niveau de l'A47 (ronds-points ou feux tricolores). La vitesse de circulation sur la section **entre Saint-Chamond et Rive-de-Gier serait alors de 20 km/h !** Et de 40 km/h dans la traversée de Givors.

Le coût serait de l'ordre de **85 M € HT** 2005
à ajouter au coût public de la subvention d'équilibre A45 **(845 M €)** et des travaux sur l'A450 (**37 M € HT** 2005**)**,
soit au total près de 1 000 M € !

Source : dossier complémentaire APS A45 – décembre 2006.

Sans A45, la **requalification de l'A47** pour un niveau de **service satisfaisant de 98 %** pour la sécurité des usagers, le niveau de service et les conditions d'exploitations (bandes d'arrêt d'urgence, bretelles d'accès, gestion du trafic) **coûterait 100 M €**.

Source : Étude d'opportunité D.I.R. – juin 2010.