

L'A45 en général

- **Coût : 1,2 milliard** d'euros annoncés (mais au moins 1,6 milliard) se répartissant entre les collectivités territoriales et l'Etat (±900 millions), et VINCI (±300 millions).
➔ projet privé financé à 75% par de l'argent public.
- **Surface** : destruction de ± **500 hectares** de terres maraichères, agricoles, viticoles, fruitières, urbaines et de zones naturelles protégées qui abritent une biodiversité importante).
- **Pollution** : **30%** d'émission de gaz à effet de serre en plus, avec en conséquence une intensification des pics de pollution et des problèmes respiratoires. L'A45 ne remplace pas l'A47 mais y ajoute son trafic.
Le projet menace également des zones de pompage d'eau potable approvisionnant 100.000 personnes.
- **Temps** : 10 minutes de gain de temps annoncées, qui seront perdues dans les bouchons à l'entrée des agglomérations (La Fouillouse et Brignais).
- Le projet concerne **25 communes** et plus de **5.000 habitants** (2.800 annoncés).

A45 = projet ruineux, polluant et inutile.
A45 = argent public pour profits privés.

L'A45 à Saint-Etienne

- **Engorgements routiers et bouchons** à La Fouillouse, lieu d'arrivée de l'A45 à Saint-Etienne
- **Impacts économiques** : affaiblissement de l'économie stéphanoise par :
 - Le départ des habitants, entreprises, emplois,... vers Lyon, devenue ville attractive. Saint-Etienne deviendrait une ville dortoir.
 - L'augmentation de l'endettement de la ville de Saint-Etienne (± 350.000.000 d'euros en 2015, à savoir ± 2.000 euros par habitant) et de la durée de remboursement de la dette (10 ans en 2015).
 - L'augmentation probable des impôts, du prix de certains services publics,...
- **Difficultés** (et risque de disparition) pour les petits producteurs des environs qui approvisionnent la ville en fruits, légumes, produits laitiers,... et participent à cette chance que nous avons de pouvoir choisir une alimentation locale et de qualité.

A45 = autoroute payée quatre fois par le contribuable stéphanois (Etat, Région, Ville, péage) et menaçant l'économie de la ville.

Pour en savoir plus

Assemblée de lutte contre l'A45 : réunion mensuelle à Saint-Etienne. Pour plus d'informations sur l'A45 et le lieu des réunions, consultez Numéro Zéro : <https://lenerozero.lautre.net/>

Sauvegarde des coteaux du Jarez : <http://scjarez.free.fr/>

Sauvegarde des coteaux du Lyonnais : <http://www.scl-rhone.org/>

Coordination Loire et Rhône Non A 45 : réunion tous les 2èmes mercredis des mois impairs : <http://www.non-a45.org>

Quelques alternatives

- Améliorer l'A47 : rénovation de certaines sections, requalification de la traversée de Givors, isolation phonique, création de bandes d'arrêt d'urgence...
- Développer les transports collectifs : train et RER, covoiturage, lignes de bus,...

L'A45 n'est pas un projet isolé

Il existe en Région Auvergne-Rhône-Alpes d'autres projets inutiles imposés. La zone commerciale STEEL à Saint-Etienne (Pont de l'âne-Monthieu) qui prévoit 70.000 mètres carrés de commerces et 2.150 places de parking. Elle aura notamment pour conséquence l'aggravation de la désertification du centre-ville par les petits commerces. De plus, les emplois créés dans la zone ne compenseront pas ceux perdus au centre-ville.

La carrière Delmonico-Dorel à Saint-Julien-Molin-Molette, dont l'augmentation de production suite à son extension spatiale et temporelle fournira l'empierrement nécessaire à la construction de la A45. Elle menace également la santé (poussière d'uranium et de thorium) et la sécurité (passage de camions) des habitants de ce village du Pilat.

La construction de la prison de Saint-Bonnet-les-Oules (550 places) qui remplacera celle de la Talaudière, et dont la propriété, le fonctionnement et les bénéfices seront aux mains de groupes privés.

Mais encore : le Center Park de Roybon, la ligne TGV Lyon-Turin,...

VINCI, partenaire privé de la construction de la A45 et leader mondial du BTP, est impliqué en France dans d'autres grands projets inutiles imposés (GPII) résultant de partenariat-public-privé¹ (PPP).

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes est un projet en cours depuis une quarantaine d'années, qui rencontre une forte opposition des habitants et autres citoyens dont certains occupent la zone, la ZAD (Zone à Défendre), et dont le coût est estimé à 561 millions d'euros payés à 56% par VINCI qui se remboursera avec l'exploitation de l'aéroport.

Le grand contournement ouest de Strasbourg (GCOS) est un projet en cours (études et procédures administratives) dont la conception, le financement, la construction, l'entretien, l'exploitation et la maintenance sont accordés à ARCOS (filiale de VINCI). Mise en service prévue : 2020.

Le stade multifonction (sports, concerts, grands événements) Allianz Riviera à Nice, opérationnel depuis 2013, construit et exploité par VINCI et ses filiales en vue de l'Euro 2016, coûtant 400 millions d'euros à la ville (répartis sur 30 ans) au lieu des 225 initialement prévus.

La ligne LGV Tours-Bordeaux, dont la mise en service de 16 aller-retour quotidiens est prévue en juillet 2017, appartient à Lisea (filiale de VINCI). La SNCF elle, prévoit des pertes de 150 à 200 millions d'euros par an.

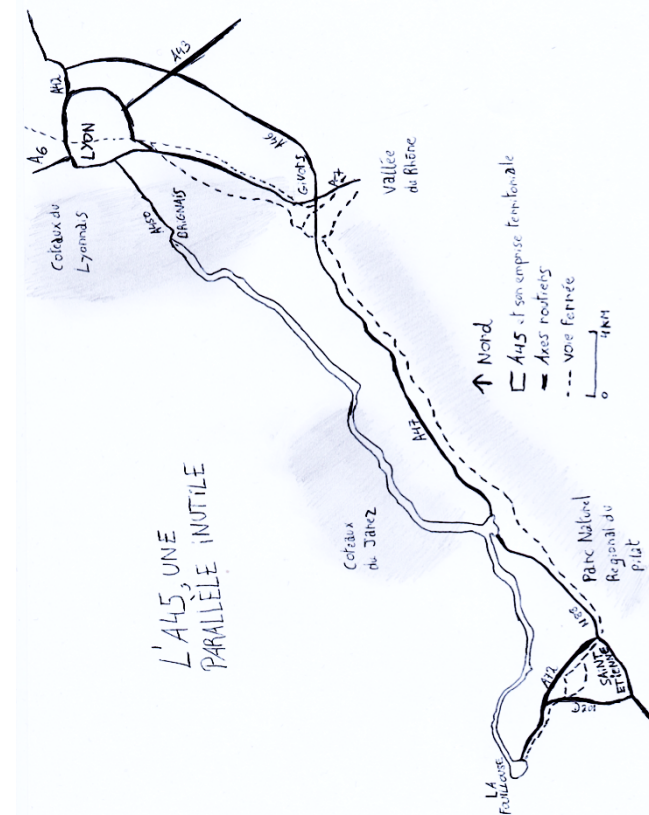
VINCI et ses filiales gèrent également en France 4.300 km d'autoroutes, 650 parkings, des stades, des aéroports, des hôpitaux, et des lignes ferroviaires à grande vitesse. Ces gestions, auxquelles s'ajoutent des actions de spéculation immobilière et foncière, lui ont rapporté un profit net de 2,05 milliards d'euros en 2015. Cette même année, les autoroutes françaises affichaient un taux de rentabilité de près de 25% pour VINCI, rentabilité permise notamment par la diminution des effectifs salariés du groupe (20.000 en 2006, 13.000 en 2015).

A45 = projet qui s'inscrit dans le développement dévastateur des multinationales et de leur empire capitaliste. Nous disons NON à leur emprise, NON à leur menace sur les biens communs et sur ce qui fait sens pour la communauté humaine, NON à leurs profits qui menacent nos vies.

¹ Afin de financer et de gérer un équipement ou un service public, une autorité publique fait appel à un partenaire privé (une multinationale), quand celui-ci n'a pas tout bonnement fait pression sur les autorités publiques pour développer son projet, habillé en PPP. Les contribuables deviennent alors des clients, et les autorités publiques sont locataires de l'équipement construit.

A Saint-Etienne, nous disons NON à l'autoroute A45

La Fouillouse/Brignais



A45 = 48 km de bitume, 4 tunnels, 11 viaducs et 5 échangeurs