

# Projet A45 : « Le jeu en vaut-il la chandelle ? » s'interroge Lasaire

**Infrastructure.** Pierre Héritier et Jean-Marie Dugas, pilotes de l'antenne stéphanoise du Laboratoire social d'actions, d'innovations, de réflexions et d'échanges (Lasaire), considèrent que les enjeux sont ailleurs.

« Ceux qui pensent que l'A45 est absolument nécessaire ont grimpé à la cime de l'arbre. Ils n'en descendent pas, car ils ne savent plus comment faire ».

Par ces propos, Pierre Héritier, fondateur de Lasaire, place le cursus. « Nos décideurs, tous bords confondus, sont entrés dans une logique que l'A45 allait régler tous les maux du désenclavement de Loire-sud. Il faut les aider à trouver autre chose ». Pour lui, ce projet « est la conséquence de deux occasions ratées, qui auraient pu les amener à corriger la copie ».

Ces deux occasions ratées sont résumées par Jean-Marie Dugas, chef de projet Territoires et acteurs sociaux chez Lasaire : « La rénovation de l'A47, pour l'amener à une deux fois trois voies, au frais de l'État, aurait pu être faite depuis bien longtemps. L'autre occasion était de faire de cette nouvelle infrastructure A45, un axe de transport multimodal Saint-Etienne-Lyon ».

Sur le premier point, l'équipe de Lasaire considère que des solutions existent encore. « Pas mal de personnes se sont plongées sur le dossier A47. Des propositions peuvent encore être retenues, comme pour

n'en citer qu'une, mettre en place des déviations en amont de Givors pour permettre aux différents flux (Grenoble, Lyon, Marseille) de ne pas rentrer dans un même entonnoir » explique Jean-Marie Dugas.

Sur le second point, les propositions de Lasaire sur un couplage route-train de l'A45, que nous avons relayés en mai 2012, n'ont jamais rencontré d'échos. « Les élus, de tous bords, se sont arc-boutés sur la déclaration d'utilité publique (DUP) et n'ont jamais voulu entendre parler d'autre chose » constate Pierre Héritier. « Pourtant, elle constitue toujours une réponse à la saturation des différents axes existants » estime ce dernier.

## « La mort du monstre du Loch Ness »

Mais le profilage de l'A45 a franchi une nouvelle étape, avec l'annonce du montant de la participation des collectivités au financement de la construction de cette autoroute. De 211 millions pour chacune (Saint-Etienne Métropole et le conseil général). Participation qui interpelle les gens de Lasaire. « Pour nous, c'est la mort du monstre du Loch

## Maurice Vincent propose de construire l'A45 en deux étapes

La société retenue pour construire l'autoroute A 45 réclame une subvention d'équilibre de 845 millions d'euros, sur un coût total de 1,2 milliard d'euros. Cette subvention doit être partagée entre l'État et les collectivités locales (conseil départemental et St-Etienne Métropole). Pour Maurice Vincent qui soutient ce projet d'A 45, « c'est une charge très importante pour les finances locales, notamment St-Etienne Métropole qui devrait assumer une contribution de 211 millions

d'euros ». Le sénateur PS et conseiller communautaire propose de « solliciter le ministère pour un examen de la possibilité de phasage en deux tranches – Lyon/contournement de St-Chamond, puis plus tard St-Chamond/St-Etienne – qui soit conforme à la Déclaration d'utilité publique (DUP) ». Si pour Maurice Vincent cette étape reporterait le projet d'une année, elle est aussi « la seule susceptible de permettre la réalisation du projet sur une base financière gérable ».



■ Jean-Marie Dugas : « La rénovation de l'A47, pour l'amener à une deux fois trois voies, au frais de l'État, aurait pu être faite depuis bien longtemps. » Photo d'archives Richard Mouillaud

Ness. Compte tenu des montants exigés par le concessionnaire, elle ne se fera jamais, car il sera difficile de demander aux contribuables de payer deux fois (impôt plus péage). Ce qui jette un doute sur l'utilité sociale de l'A45 ». Et ce

dernier de s'interroger sur l'investissement même du concessionnaire : « Soit c'est un requin, soit il est ultra-lucide en considérant que l'A45 ne sera jamais rentable. Ce qui démontrerait que cette infrastructure n'est pas justifiée ».

Ce qui revient pour Lasaire à s'interroger sur le bien-fondé de ce projet, et de se pencher sur ce qu'il considère être les vrais enjeux pour Loire-sud : les liaisons avec l'international (lire ci-contre). ■

Jacques Perbey

## L'axe ferroviaire « Sainté/Saint-Ex » pour mettre l'avion à 45 minutes de Saint-Etienne

Pour Lasaire, l'avenir de Loire-sud passe par ses liaisons avec l'international.

Lieu d'échange entre les acteurs sociaux ancrés dans la région, Lasaire s'intéresse, à ce titre, au développement régional et à l'aménagement du territoire.

### « Une dynamique autour de projets de pointe »

Dans ce registre, il avait porté l'idée (reprise et appuyé en son temps par les politiques) d'un axe ferroviaire entre Saint-Etienne et Saint-Exupéry, en s'appuyant sur le futur Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL). « L'idée est de mettre Saint-Etienne à 45 minutes de Saint-Exupéry. L'enjeu de Loire-sud se trouve sur l'international, car son avenir se situe sur le transport de la matière grise » insiste Pierre Héritier. « Saint-Etienne a raté certains virages industriels. Mais il existe aujourd'hui une dynamique autour de projets



■ Pierre Héritier (fondateur de Lasaire) et Jean-Marie Dugas (chef de projet Territoires et Acteurs sociaux chez Lasaire). Photo Frédéric Chambert

de pointe. Nos meilleurs entrepreneurs ont intégré la mondialisation et tirent le peloton. Il leur faut Saint-Exupéry pour se déplacer dans le monde. C'est vrai pour l'inverse. Les chercheurs de tous bords ont de plus en plus besoin de se rencontrer physiquement et d'échanger » renchérit Jean-Marie Dugas.

La ligne « Sainté-Saint-Ex » est donc toute désignée pour les accompagner dans leurs déplacements. « Le projet de contournement sud du CFAL

a intégré l'option Sibellin. C'est ce qui nous permet, ici dans la Loire, de valider notre projet » souligne Pierre Héritier. Ce dernier considère, de plus, que Saint-Exupéry a vocation à devenir « un double hub », entre le fer (échanges régionaux) et les airs (vols longs courriers). « On peut même imaginer une coopération avec l'aéroport de Genève, qui est saturé, pour équilibrer les vols longs courriers » ajoute-t-il. ■

J.P.