MG/DEA Septembre 2010

ILS n'ont pas voulu d'une route sans maisons expropriées, sans péages et sans bouchons …
Les Dardillois auront une autoroute, les expropriations et la circulation évasive, et les automobilistes des péages ou des bouchons. Qui sont les nuls ?
Lire en détail la chronique d'un échec annoncé.

UN REPIT INESPERE

Le Ministre avait jusqu'au 18 juillet 2009 pour signer la Déclaration d'Utilité Publique la liaison de l'A89 La Tour de Salvagny – Dardilly – Limonest (A6).
Il ne l'a pas fait.
Le 21 juillet DEA annonçait par mail à ses adhérents la bonne nouvelle : pas de DUP = pas d'autoroute = pas d'expropriations aux Longes (à court terme).

DEA PROPOSE LA CONTRE-ATTAQUE

DEA a aussitôt invité les collectivités territoriales à profiter de ce répit pour contre-attaquer en demandant à l'Etat de finir l'autoroute au nord (tracé de 1997) pour le transit et de réaliser une route express au sud pour le trafic local pendulaire amené par l'A89 dès 2013.
DEA mettait à disposition ses études très abouties pour cette route express avec une liaison RN489 – A6 directe évitant le point noir de Maison Carrée (dossiers de décembre 2007 et janvier 2008). Cette solution permettait à la fois d'éviter les expropriations aux Longes et la circulation évasive à travers Dardilly.
DEA offrait ainsi aux élus, dans le cadre d'une concertation, ses idées et ses connaissances des techniques routières et des procédures.
Le 29 août DEA diffusait à ses adhérents, toujours par mail, des extraits du rapport du Conseil d'Etat en date du 7 juillet, très favorables au projet de liaison autoroutière A89 – A6 . On en déduisait que la DUP n'avait pas achoppé sur le fond, mais uniquement sur un probable vice de forme (peut-être celui dénoncé par DEA lors de l'enquête publique *), ce qui facilitait une relance du même projet.
Pendant tout l'été nos élus (et Alcaly) sont restés cois, allant jusqu'à mettre en doute les informations de DEA …

PREMIER AVERTISSEMENT DU PREFET

En septembre le Préfet s'exprime dans les colonnes du Progrès, évoquant des variantes de tracés nord pour l'A89 (origine Alcaly et ADEL) nécessitant des délais d'études…
DEA réagit aussitôt à des manœuvres dilatoires qui ramèneraient inexorablement l'A89 à Dardilly, exhortant les élus de proximité à s'unir avant la fin 2009 pour réclamer d'une même voix le tracé de 1997.

Pour toute réponse le silence: l'attentisme est de mise.
DEA réclame un débat public qui n'aura pas lieu. Seul le Conseiller Général du canton, Eric Poncet, s'intéresse de près aux propositions de DEA et les soutient.

LE MINISTRE LANCE UN APPEL A IDEES

En octobre le Ministre lui même s'inquiète auprès du Grand Lyon de la saturation prévisible de la RN489 et de la RN6 en 2013, avec la mise en service de l'A89, et demande de préparer différents scénarios permettant d'envisager une solution acceptable à ce problème. A noter qu'il n'était pas question d'autoroute et que la proposition de DEA à ce sujet était un scénario très recevable… à condition d'être présenté au préfet.
A notre connaissance aucune proposition n'a été faite, pas plus par le Grand Lyon que par les élus de proximité.
Début décembre 2009, DEA émet un dossier de synthèse de ses études concernant la terminaison de l'A89 et l'aménagement de la RN489 avec son raccordement à l'A6.

L'ETAT PROPOSE DES ROUTES

Mi-décembre 2009 l'Etat reprend l'initiative en proposant divers aménagements routiers dont la mise à 2x2voies de la RN489 traitée en route express … sans débouché sur l'A6 !
Au cours d'une réunion de présentation des divers projets au Conseil Général le 18 décembre, Eric Poncet apporte sa contribution au débat en faisant siennes les deux propositions de DEA pour finir l'A89 au nord et prolonger la RN489 afin d'éviter Maison Carrée au sud, ceci en complément des projets de l'Etat jugés pertinents dans leur ensemble.
SOUTIEN ACQUIS DU CONSEILLER GENERAL ET DU DEPUTE
En janvier 2010, en présence d'Eric Poncet, DEA a un long entretien avec le Député de la circonscription, Patrice Verchère qui connaissait et approuvait déjà les propositions de DEA. Le but était de lui demander de soutenir ces propositions en haut lieu (Préfet, Ministre), ce à quoi il s'est engagé … à condition que les 5 Maires concernés affirment eux aussi leur volonté de les voir retenues.

OPPOSITION DES MAIRES

Cherchant à débloquer la situation, en février DEA rencontre successivement les Maire de Dardilly, Limonest et Lissieu pour tenter de les convaincre de réagir en faisant des propositions au Préfet sur les bases de celles de DEA (ou d'autres également faisables). De ces réunions il est ressorti en résumé que nos élus locaux étaient favorables à boucler l'A89 au nord, mais opposés à une route express au sud qui éviterait Maison Carrée, en référence au PDU (à qui on doit déjà les péages dans la version autoroutière) pour Michèle Vullien, parce que la route traverserait 200 m de taillis dans sa commune pour Max Vincent, et parce qu'il est opposé à tout pour Jean-Louis Schuk ! Les Maires de La Tour de Salvagny et de Dommartin dont les communes sont peu ou pas impactées n'ont pas été recontactés.

SECOND AVERTISSEMENT DU PREFET

En mars le Préfet convoque les élus pour leur rappeler les projets routiers de l'Etat, donnant quelques précisions mineures. C'était la dernière occasion offerte à nos élus pour s'exprimer en approuvant d'une seule voix toute la partie valable des aménagements routiers proposés et en demandant fermement d'éviter le passage par la RN6. Au lieu de cela ils ont écouté la messe en silence malgré la menace à peine voilée d'un retour de l'A89.

SOUTIEN DU DEPARTEMENT ET DU GRAND LYON SABOTE
En avril, avec Eric Poncet, DEA rencontre le Vice-Président du Conseil Général et du Grand Lyon en charge infrastructures routières, Jean-Luc da Passano. A cette réunion demandée par DEA se sont invités trois représentants de la Mairie. Le but de l'entretien était de présenter dans le détail à Jean-Luc da Passano les études de DEA pour l'aménagement en route express de la Liaison A89 – A6 afin d'avoir son avis et son soutien. Avis favorable et soutien en vue jusqu'à l'intervention du Conseiller municipal et Vice-Président d'Alcaly Jacques Gallay menaçant de tous les recours possible un éventuel raccordement de la RN489 à l'A6 sans passer par Maison Carrée. On comprend que ce sabotage ait refroidi Jean-Luc da Passano pour la suite à donner …

L'AUTOROUTE POUR LES NULS
La démocratie est un échange entre la base et le sommet des institutions via les élus et les représentants de l'Etat. Quand la base se complait dans une cacophonie pleurnicharde uniquement protestataire plutôt que de dire clairement ce qu'elle voudrait, il ne faut pas s'étonner que des décisions viennent d'en haut, même si elles sont contestables. C'est d'ailleurs en substance ce qu'écrit le Préfet Jacques Gérault dans son courrier du 8 juillet 2010 aux élus, annonçant en conséquence le retour de l'autoroute A89 – A6 via Dardilly.
La fenêtre qui s'était ouverte le 21 juillet 2009 s'est refermée ainsi moins d'un an après.

CHRONIQUE D'UN ECHEC ANNONCE
Toutes les propositions de DEA et les incitations à les promouvoir en profitant du répit octroyé se sont heurtées à des élus de proximité incapables d'analyser le présent et de prévoir l'avenir.
Les adhérents de DEA, en lisant Les NOUVELLES, ont pu suivre pendant un an les péripéties de ce lamentable feuilleton. Dans le numéro d'octobre 2009, DEA écrivait « si d'ici fin 2009 une décision ferme n'est pas prise (par les élus locaux) … l'A89 reviendra inexorablement à Dardilly … »
Le succès n'était certes pas garanti, mais qui ne tente rien n'a rien !
Nos Maires sont certes opposés à l'A89 au sud, mais en ordre dispersé et surtout sans être capables de proposer à l'Etat des solutions globales plus simples, propres à satisfaire aussi bien les riverains que les usagers, le trafic de transit au nord que le trafic local pendulaire au sud ...
Pourtant ces solutions existent, DEA les a étudiées très en détail et ces études ont fait l'objet de dossiers très complets remis aux Maires qui n'ont pas compris – ou voulu comprendre – leur intérêt (?) et celui des leurs administrés.
Idéologie, égoïsme, négationnisme … et bêtise ont tué l'espoir d'un moment !

MORALITE
NE PAS DIRE CE QU'ON VEUT (OU DIRE QU'ON NE VEUT RIEN, CE QUI EST ENCORE PLUS ABSURDE) EST LE MEILLEUR MOYEN D'AVOIR CE QU'ON NE VEUT PAS !
Les Maires n'ont pas voulu d'une route sans maisons expropriées, sans péages et sans bouchons … Les Dardillois auront une autoroute, les expropriations et la circulation évasive, et les automobilistes des péages ou des bouchons.

QUESTION SANS REPONSE
En 2007, lors de l'Enquête Publique, tout le monde s'accordait pour demander le bouclage de

l'A89 au nord afin d'éviter au trafic en transit de pénétrer dans l'agglomération et cette demande a été reprise dans la conclusion de la commission d'enquête.
Le 7 juillet 2009, le Conseil d'Etat dans son rapport justifiait la liaison sud comme étant la seule solution possible pour répondre à l'engagement de l'Etat de réaliser la continuité autoroutière jusqu'à l'A6 dans des délais compatibles avec l'arrivée de l'A89. Le 21 juillet, l'absence de DUP pour la liaison sud rendait caduc cet argument et remettait à égalité temporelle les liaisons nord et sud.
Avec la DUP prononcée pour le tronçon Les Chères – Quincieux, toutes les raisons étaient réunies pour réclamer à l'unisson le chaînon manquant entre Châtillon et Les Chères en mettant en avant tous ses avantages : fonctionnalité (liaison transit directe), environnement (tunnel), financement (concession à péage)…
Il ne semble pas que les élus aient saisi la chance offerte : les propositions de variantes de tracé du mois de septembre 2009 ont agacé le Préfet et par la suite aucun recentrage n'a été clairement effectué sous forme d'une demande unitaire, forte et argumentée en faveur du tracé de 1997.
Toujours est-il qu'à ce jour l'Etat n' a pas retenu de finir l'A89 au nord, et cela contre toute logique et sans jamais en donner la raison, préférant relancer le tracé sud malgré ses difficultés et ses incohérences.
La question de savoir pourquoi reste donc posée.

CALENDRIER PREVISIONNEL
Avec la commande de l'Etat du mois de juillet 2010, la suite pourrait se dérouler comme suit :

- Septembre 2010 : Arrêté Préfectoral définissant le périmètre d'étude
- Fin 2010 : APS de la DRE et du CETE (APS de 2007 actualisé)
- 1er trimestre 2011 : dossier EP actualisé
- 2ème trimestre 2011 : Enquête Publique
- Décembre 2012 : date limite pour la DUP
- Juillet 2012 : DUP possible
- Septembre 2012 : commande au concessionnaire (APRR)
- Fin 2012 : mise en service de l'A89 à La Tour de Salvagny (pour mémoire)
- Juin 2013 : APD du concessionnaire
- 2ème semestre 2013 : expropriations et travaux préliminaires
- 2014 à 2016 : travaux
- début 2017 : mise en service

Ce calendrier est une hypothèse DEA. Le calendrier officiel devrait être émis prochainement par la Préfecture.

REMERCIEMENTS
A Eric Poncet et Patrice Verchère pour avoir compris la pertinence et l'opportunité des

propositions de DEA.
A Jean-Luc da Passano pour son écoute attentive.

* Possibilité de vice de forme.

- *Dans le registre d’enquête publique DEA dénonçait la une présentation fallacieuse du dossier d’enquête : les ouvrages en projet, en particulier les deux échangeurs A89/RN6 et A89/A6, y étaient décrits en premier lieu, avec leurs impacts, et il en était déduit des capacités de trafics … en fait disproportionnés avec les trafics objectivement prévisibles. Autrement dit alors que normalement les moyens doivent répondre à des besoins, ici des moyens étaient proposés a priori, offrant des possibilités sans aucun rapport avec les besoins prévisibles.*
- *Cette incohérence entre les besoins réels et les moyens projetés étaient démontrés dans le dossier DEA « Etude de trafics, les bons chiffres » de janvier 2008 annexé au registre d’enquête et particulièrement remarqué par la Commission qui, dans son rapport, en recommandait même une lecture attentive.*