MG/DEA Juillet 2009

A89 - PAS DE DUP

DEA à annoncé à ses adhérents dès le mardi matin 21 juillet que la DUP pour la liaison A89 – A6 n'ayant pas été prononcée, le projet serait abandonné …

A89 : le bon sens l'emporte sur le non sens

Le projet de liaison A89 – A6 La Tour de Salvagny – Dardilly – Limonest, en introduisant le trafic de transit dans l'agglomération et en imposant un péage pour le trafic local, n'avait aucun sens. Il semble acquis que l'Etat en ait enfin pris conscience en ne prononçant pas d'utilité publique ce tronçon d'autoroute particulièrement dévastateur pour le quartier des Longes à Dardilly (19 habitations et entreprises condamnées).

Article L.11-5 du Code de l'Expropriation

« L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Ce délai est majoré de six mois lorsque la DUP ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'Etat. Passé l'un ou l'autre de ces délais, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête. »
Dans le cas d'une autoroute le délai est de 18 mois.

Pas de DUP pour la liaison A89 (La Tour de Salvagny) – A6 (Limonest)

L'enquête préalable a été close le 18 janvier 2008. La date limite pour la promulgation du décret déclarant l'utilité publique était donc le 18 juillet 2009.
Tous les décrets sont publiés au Journal Officiel, le lendemain ou le surlendemain de leur promulgation, mais c'est la date du décret qui fait foi en non celle de sa publication.
Autrement dit un décret du 18 juillet aurait dû être publié le dimanche 19 ou au plus tard le mardi 21 juillet.
De l'absence de décret, donc de DUP, il doit donc être déduit que le projet est abandonné.
Rappel : une DUP se borne à autoriser le moment venu l'acquisition des biens nécessaire à la réalisation d'un projet ; elle ne valide en aucun cas un tracé des ouvrages projetés tant qu'il reste dans le périmètre d'étude prédéfini.

Dans le cas d'un nouveau tracé concernant soit l'autoroute, soit l'un des échangeurs (celui des Longes en particulier), restant dans le très large périmètre d'étude, la DUP aurait été prononcée. Ce n'est pas un projet alternatif local qui justifie l'absence de DUP, mais l'abandon de ce projet de liaison dans son ensemble.

DUP pour la liaison A6 (Les Chères) – A46 (Quincieux)

Le décret déclarant d'utilité publique cette liaison a été promulgué le 15 juillet 2009 et il a été publié au JO le 16 juillet.

Analyse

Donnant suite aux observations très majoritaires formulées lors de l'enquête publique, le rapport précisait : « la commission pense qu'un nouveau projet de liaison A89 – A6, qui pourrait être proche du projet de 1997, pourrait remplacer le projet actuel. »
DEA, ayant participé à l'élaboration du tracé nord de 1997, avait versé lors de l'enquête deux dossiers très argumentés dans ce sens.
On observe aujourd'hui que le Conseil d'Etat a pu suivre à la lettre la préconisation de la commission d'enquête en validant la liaison A6 – A46 qui s'inscrit dans le tracé de 1997. Ce tracé nord allait, rappelons-le, directement de Balbigny à Quincieux. Pour compléter cette liaison, il ne manque donc plus que le maillon Châtillon – Les Chères dont une grande partie serait en tunnel sous Balmont et Saint Jean des Vignes.
C'est peut-être ce que l'Etat a décidé de relancer. Cela expliquerait que le raccordement sud à l'A6, unanimement jugé totalement absurde, n'ait pas fait l'objet d'une DUP.
Le rapport du Conseil d'Etat du 26 juin 2009, qui n'a toujours pas été rendu public, devrait nous éclairer à ce sujet.

Perspectives

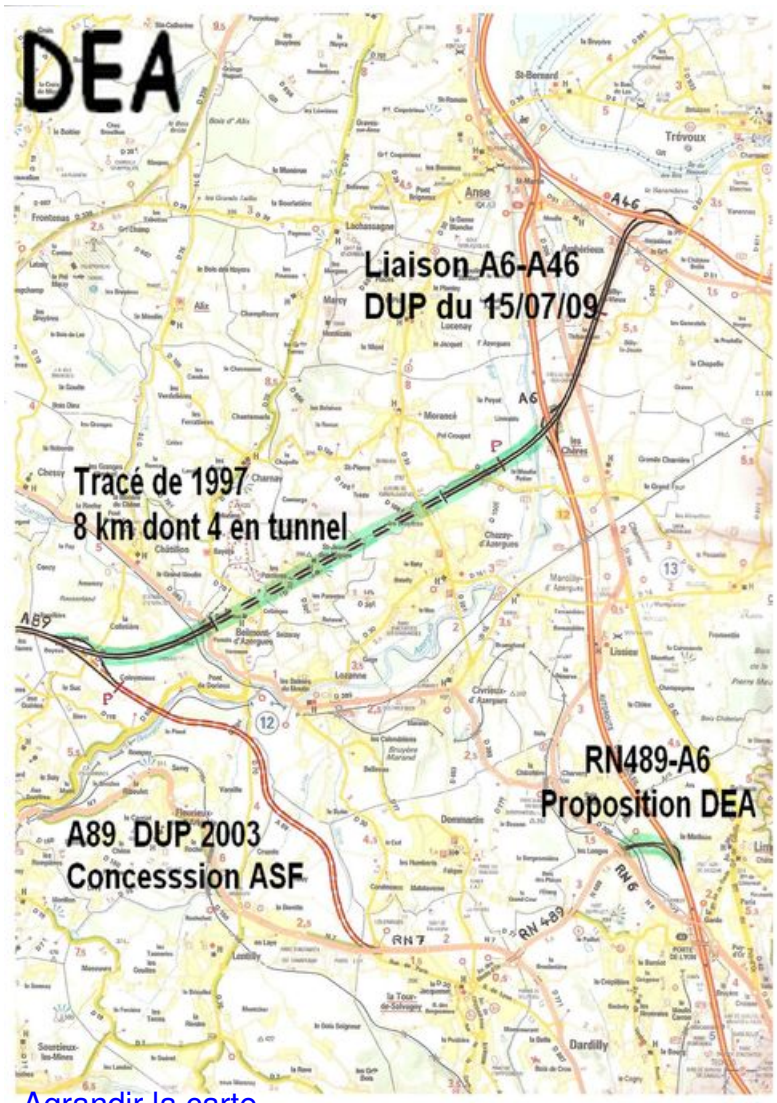
Début 2013, l'A89 amènera à l'entrée de La Tour de Salvagny 15000 à 25000 véhicules/jour supplémentaires.
Pour rejoindre l'A6 ou en revenir ce trafic, local et transit mélangés, sera confronté aux bouchons sur la RN489, la RN6 et l'A6. D'où un trafic évasif à travers Dardilly très, très important…
Si le contournement nord de l'agglomération est relancé à partir de l'APS qui a reçu un avis favorable lors de l'enquête publique de 1997, le déroulement des procédures peut aller assez vite pour aboutir à une mise en service en 2016. Pour cela il faut une volonté politique…
Il y aura alors 20000 v/j du trafic de transit qui ne viendront plus à Dardilly. Restera le trafic local qu'un raccordement de la RN489 à l'A6 permettrait d'écouler sans bouchon en contournant Maison Carrée. Mais ceci est une autre histoire…
Le principal c'est quand même que l'A89 n'aboutisse pas à la porte de Lyon. C'est une victoire des propositions constructives sur des oppositions systématiques et stériles. L'erreur est qu'une autoroute arrive à La Tour de Salvagny, ce qui aurait sans doute été évité si en son temps un retour au tracé nord de 1997 avait été réclamé !

Objectifs de DEA

Le combat mené par **DEA** depuis maintenant 10 ans pour un retour au tracé nord approuvé en 1997 dans l'intérêt général va être poursuivi par tous les moyens possibles. Cet objectif est maintenant à notre portée avec l'analyse des faits récents :

- Si la DUP n'a pas été prononcée à cause d'un vice de forme, comme le laisse entendre certaines sources, toute les procédures pour le même projet sont à reprendre à zéro, d'où l'impossibilité d'une mise en service avant 2015/2016. Or l'argument avancé par le ministère pour préférer le tracé sud au tracé nord était une livraison fin 2012.
- Si la DUP n'a pas été prononcée en raison d'une reconnaissance de l'absurdité du tracé sud face à la fonctionnalité et à l'aspect consensuel du tracé nord (ce que laisse à penser la DUP pour le barreau A6 – A46), le déroulement des procédures et des travaux ne sera pas plus long que pour un nouveau tracé sud qui rencontrerait toujours une opposition virulente.

Le premier objectif de **DEA** est donc de maintenir, voire de renforcer la pression pour que le trafic en transit puisse contourner l'agglomération au plus court.
Mais **DEA** pense aussi au trafic local, en particulier pour tous les résidents du nord-ouest du département travaillant à Lyon ou dans sa banlieue et qui sont journellement confrontés aux bouchons à Dardilly, que ce soit sur la RN6, l'A6 ou la RN489 générant pertes de temps, accidents, surconsommation de carburant, nuisances, pollutions, CO2 … et engorgement de la voirie secondaire avec un trafic évasif.
Pour y remédier, il faudrait prolonger la RN489 et la raccorder à l'A6 en direction de Lyon comme **DEA** l'a étudié et proposé depuis des années avec un tracé et des ouvrages sans impact négatif sur l'environnement humain ou naturel.
Ceci est le second objectif que poursuivra **DEA** parallèlement au premier car il y a des réalités qu'il faut bien prendre en compte…



Agrandir la carte.