

**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE**

Du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015

DEPARTEMENT DU RHÔNE

Communes de Joux et Les Sauvages

LIAISON RD 121 / GIRATOIRE DE JOUX

RAPPORT ET CONCLUSIONS

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 6 Février 2015

**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE**

Du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015

DEPARTEMENT DU RHÔNE

Communes de Joux et Les Sauvages

LIAISON RD 121 / GIRATOIRE DE JOUX

RAPPORT

(Quatre vingts pages)

SOMMAIRE

1 GENERALITES

1.1 Préambule	Page 3
1.2 Objet de l'enquête	Page 3
1.3 Cadre juridique	Page 3
1.4 Nature et caractéristiques du projet	Page 4
1.5 Composition du dossier	Page 5

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur	Page 6
2.2 Modalités de l'enquête	Page 6
2.3 Information du public	Page 6
2.4 Climat de l'enquête	Page 7
2.5 Clôture de l'enquête	Page 8
2.6 Procès Verbal de Synthèse	Page 8
2.7 Relation comptable des observations	Page 8
2.8 Relation comptable des pétitions	Page 8

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

3.1 Analyse par thèmes	Page 10
3.1.1 Traversée du bourg de Les Sauvages	Page 10
3.1.2 Dangerosité du projet	Page 14
3.1.3 Coût et dépense de l'argent public	Page 17
3.1.4 Itinéraires alternatifs	Page 20
3.1.5 Gain de temps	Page 23
3.1.6 Objectifs socio-économiques	Page 26
3.1.7 Patrimoine et cadre de vie	Page 31
3.1.8 Agriculture et forêt	Page 33
3.1.9 Environnement et nature	Page 36
3.1.10 Préparation du projet	Page 38
3.1.11 Opération cohérente et indépendante	Page 40
3.1.12 Tarare	Page 42
3.1.13 Amplepuis	Page 44
3.1.14 Divers	Page 45
3.1.15 Appréciation générale du projet	Page 49
3.1.16 Contributions favorables au projet	Page 52
3.2 Analyse au cas par cas	Page 54
3.2.1 Contributions de la messagerie électronique	Page 54
3.2.2 Contributions du registre de Joux	Page 60
3.2.3 Contributions du registre de Les Sauvages	Page 66
3.3 Analyse des pétitions	Page 76
3.3.1 Analyse des pétitions défavorables	Page 76
3.3.2 Analyse des pétitions favorables	Page 76

4 ANALYSE DU MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE

Page 79

ANNEXES

- A1 Procès verbal de synthèse du Commissaire Enquêteur (auteur CE, 12/01 /2015), 12 pages
- A2 Mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage au procès verbal de synthèse du CE en date du 26/01/2015, 21 pages
- A3 Échanges de courriers avec la mairie de Les Sauvages et ACROSA
- A4 Page C 10 du dossier
- A5 Page C 7 du dossier
- A6 Page EII-4 du dossier
- A 7 Étude EGIS Septembre 2014

PIECES JOINTES

- Constat d'affichage légal
- Parutions dans les journaux d'annonces (deux)
- Certificats d'affichage (deux)
- Deux dossiers d'enquête, avec deux registres

1 GENERALITES

1.1 PREAMBULE

L'ouverture de l'autoroute A 89 (le 21 Janvier 2013) a très sensiblement modifié les conditions de circulation dans le grand Nord-Ouest de Lyon, ce qui nécessite des adaptations de la voirie existante. Dans ce large cadre, le Département du Rhône, Maître d'Ouvrage de l'opération, prévoit la réalisation d'une nouvelle liaison routière entre la Route Départementale 121 (RD121), et la RN 7 au giratoire de Joux, à proximité de l'échangeur de Tarare Ouest de l'autoroute A 89.

En respect des articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme, ce projet de liaison routière n'a pas fait l'objet d'une concertation. Mais (Page A-3, paragraphe 2.1 Le projet avant l'enquête) : « *Les différents services de l'État, des communes et de l'agglomération de Tarare ont été associés à la conception de ce projet. Leur avis ont été recueillis lors de réunions et intégrés.* »

Cette phase de réflexions et d'études a conduit à la préparation de trois dossiers d'enquêtes publiques menées simultanément :

- la présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité des POS/PLU des deux communes concernées,
- une enquête parcellaire,
- une enquête « loi sur l'eau ».

Ainsi trois enquêtes publiques ont été conduites du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015 inclus sur les deux communes concernées.

1.2 OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Joux et Les Sauvages a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le Maître de l'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

1.3 CADRE JURIDIQUE

Le texte principal est le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les dispositions juridiques applicables sont contenues dans :

= le Code de l'Environnement notamment les articles L.110-1, L.122-1 et suivants (étude d'impact), L.123-1 et suivants et R123-1 (enquête publique), L.341.1, L.350-1, L.350-2 et R.350-1, L.411-1 et suivants (patrimoine biologique), L.414-4 (habitats naturels), L.571-1, L.571-9, L.571-10 (lutte contre le bruit), R.122-1 et suivants (études d'impact et projets d'aménagement),

=le Code de l'urbanisme notamment L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 (mise en compatibilité des documents d'urbanisme), L.521-1 et suivants (archéologie préventive),
= le Code de l'expropriation notamment les articles L.11-1 et R.11.1 et suivants,
= le Code du patrimoine,
= le Code forestier,
= le Code de la voirie routière et le Code de la route.

Les lois essentielles visées sont:

= loi N° 82-1153 du 30 Décembre 1982 (transports intérieurs),
= loi N° 2000-1208 du 13 Décembre 2000 (solidarité et renouvellement urbain),
= loi N° 2005-157 du 23 Février 2005 (développement des territoires ruraux),
= loi N° 2010-788 du 12 Juillet 2010 (loi Grenelle II).

Les autres textes (notamment décrets) pris en compte sont ceux relatifs à :

= l'étude d'impact et l'enquête publique,
= la protection de la nature,
= le bruit,
= la qualité de l'air,
= la police de l'eau,
= les procédures en matière d'archéologie préventive
= la sécurité des systèmes de transport et l'accessibilité.

1.4 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET

Le Commissaire Enquêteur a organisé, le 24/10/2014, une réunion de travail avec le Maître de l'Ouvrage afin que celui-ci lui présente le dossier. Suite à cette entrevue un échange de questions/réponses a eu lieu.

Les objectifs du projet sont:

--mailler le réseau routier départemental en offrant un nouvel itinéraire de liaison entre Amplepuis et l'autoroute A89,
--réduire les temps de parcours depuis Amplepuis jusqu'à l'autoroute A89,
--réduire la charge de trafic qui circule dans le centre-ville de Tarare,
--améliorer la sécurité dans les secteurs habités de Tarare,
--améliorer le confort des riverains de Tarare en réduisant notamment les nuisances inhérentes au trafic telles que les nuisances sonores et de qualité de l'air.

Le projet consiste en l'aménagement d'une liaison nouvelle entre la RD 121 et le giratoire de Joux, à proximité de l'autoroute A89. L'origine du projet, d'un linéaire de 4100 m environ, se situe à proximité d'une desserte agricole sur la RD 121 (commune de Les Sauvages) et son extrémité sur la RN7 au giratoire de Joux (commune de Joux). Il est important de noter que le projet emprunte sur une grande partie de son tracé (2600 m environ) l'itinéraire d'une ancienne voie romaine actuellement utilisée pour l'exploitation de la forêt et par les agriculteurs.

Le projet comporte, en section courante, une seule chaussée de deux voies de 3.25 m de largeur et une bande dérasée de 1 m de chaque côté, soit une largeur de plateforme de 8,50 m environ. Ce profil est élargi d'une chaussée (3,25m) au droit des deux créneaux de dépassement dont la présence est nécessitée par la forte pente du projet.

Le profil en long présente des pentes et rampes fortes, avec un maximum de 11% et une moyenne générale de 7,7% (contrairement à ce qu'indique le dossier d'enquête dans le quel figure une pente moyenne de 10,8%); sur 3200m de longueur dans la partie centrale du projet, la pente moyenne est 10% environ.

Le projet ne nécessite pas la réalisation d'ouvrages d'art; le dossier d'enquête prévoit la réalisation de boviducs mais ceux-ci ne sont pas situés sur les plans; en ouvrages annexes sont réalisés des bassins de rétention.

Le projet nécessite la réalisation de déblais importants (150 000 m³ excédentaires) avec des talus (parfois raidis) de forte pente.

Le projet ne prévoit pas de phaser les travaux.

Le coût prévisionnel général des travaux s'élève à 10 millions d'euros toutes taxes comprises, aux conditions économiques de Juillet 2014.

1.5 COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier comprend :

--- un fascicule de format A3 intitulé : « Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Joux et Les Sauvages », daté de Octobre 2014,

--- deux fascicules de format A3 (un par commune) intitulé : « dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme... »,

---l'avis de l'Autorité Administrative de l'État compétente en matière d'environnement (DREAL Rhône-Alpes) sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact,

--- les deux procès verbaux (un pour chaque commune) de la réunion d'examen conjoint de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Le CE n'a pas relevé de manque dans le dossier.

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Suite à une demande de Monsieur le Préfet enregistrée le 18/09/2014, par ordonnance N° E14000168/69 en date du 02/10/2014, Monsieur le Président du Tribunal Administratif a désigné Monsieur Gaston Martin en qualité de Commissaire Enquêteur (CE), en vue de procéder à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la liaison routière nouvelle entre la RD 121 et le giratoire de Joux sur le territoire des communes de Les Sauvages et Joux.

Concomitamment à cette désignation Monsieur Jacques Eydoux a été désigné en qualité de Commissaire Enquêteur Suppléant pour la présente enquête.

2.2 MODALITES DE L'ENQUETE

Les modalités de l'enquête ont été fixées par échanges de courriels.

L'arrêté d'organisation de l'enquête (N° E-2014-551) en date du 30/10/2014, prévoit notamment:

- une durée d'enquête de 37 jours, du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015 inclus,
- six permanences, aux dates , heures et lieux suivants :
 - le 2 Décembre 2014 de 14h à 17h, en mairie de Joux,
 - le 8 Décembre 2014 de 9h à 12h, en mairie de Les Sauvages,
 - le 19 Décembre 2014 de 9h à 12h, en mairie de Les Sauvages,
 - le 19 Décembre 2014 de 14h à 17h, en mairie de Joux,
 - le 22 Décembre 2014 de 14h à 17h, en mairie de Joux,
 - le 6 Janvier 2015 de 9h à 12h, en mairie de Les Sauvages.

--- un délai de un mois pour la remise du rapport et des conclusions du Commissaire Enquêteur.

A noter qu'à fin d'élargir, pour le public, la faculté de déposer des observations, suggestions, ou contre-propositions, le CE a ouvert une adresse électronique dédiée : epa89rd121dupparc@gmail.com

2.3 INFORMATION DU PUBLIC

Ce projet n'a pas été soumis à la procédure de la concertation préalablement à l'enquête. Le maître d'ouvrage affirme (voir page 2 ci dessus) que : « *Les différents services de l'État, des communes et de l'agglomération de Tarare ont été associés à la conception de ce projet. Leur avis ont été recueillis lors de réunions et intégrés.* ». Les élus des deux communes concernées ont

manifesté leur mécontentement vis-à-vis de cette information et ont apporté au débat des pièces qui montrent que tel n'a pas été le cas, dans la réalité, avec eux. Il en est résulté une ambiance de suspicion, qui n'a cependant pas perturbé l'enquête. Des contributions ayant abordé cette question, elle est analysée au paragraphe « Préparation du projet » de l'analyse par thèmes.

Par ailleurs les dispositions légales d'information par voie de presse et par affichage ont été respectées :

- affichage en 6 points (cf constat d'affichage joint en pièces jointes):
 - 1 panneau sur la RD 121 au droit du futur embranchement,
 - 1 panneau sur la RD 121 à proximité du futur embranchement,
 - 1 panneau sur la RN7 au giratoire de Joux,
 - 1 panneau sur la zone de parking située au bas de la voie romaine, près de la RN7,
 - 1 panneau sur la voie romaine à proximité du lieu-dit La Montagne,
 - 1 panneau sur la voie romaine à proximité de sa jonction avec la RD 121.

Après avoir demandé au Maître de l'Ouvrage de renforcer le nombre de panneaux en début d'enquête (passage de deux à six panneaux),le CE a vérifié par lui-même que l'affichage a été réalisé et maintenu pendant la durée de l'enquête.

--- parution dans deux journaux et à deux dates différentes d'un avis informant le public: Le Progrès des 07/11 et 02/12/ 2014, et Le Tout Lyon Affiches des 08/11 et 06/12/2014 (cf pièces jointes).

2.4 CLIMAT DE L'ENQUETE

En début d'enquête le CE a demandé à rencontrer les maires des deux communes concernées. Les deux entretiens ainsi obtenus ont été très fructueux et ouverts, chaque maire présentant les enjeux et conséquences de ce projet pour sa commune; à ces occasions le CE a recueilli différents documents complémentaires lui permettant de parfaire sa connaissance de l'historique du projet.

Au cours de l'enquête, le CE n'a eu à relever aucun incident; les échanges entre les visiteurs et le CE ont été courtois; aucune agressivité n'a été relevée. La participation du public a été d'un excellent niveau et de plus très active. L'ensemble du bassin de vie d'Amplepuis / Thizy s'est senti concerné et de nombreuses contributions ont été fournies par des personnes implantées en dehors des communes d'enquête, Joux et Les Sauvages.

Madame le Maire de la commune de Les Sauvages et l'association ACROSA ont formulé par écrit une demande au Commissaire Enquêteur afin d'obtenir une prolongation de l'enquête (ainsi qu'une réunion publique en ce qui concerne ACROSA). Le Commissaire Enquêteur, par écrit, a motivé son refus dans les deux cas (voir les quatre courriers en annexe A3)

A noter une très bonne collaboration des services administratifs des mairies (qu'ils en soient ici remerciés)avec cependant une difficulté : le fait d'avoir simultanément, pour le même projet, trois enquêtes différentes rend la gestion des dossiers et des registres délicates. En effet, le personnel des mairies doit veiller à ce que les consultations en l'absence du CE ne conduisent pas à des interversions et échanges de pièces entre les dossiers pour que les visiteurs suivants puissent bénéficier de dossiers en ordre; cela n'a pas toujours été le cas. De plus le public lui même fait des confusions entre les différents registres et, malgré les indications et demandes claires du CE quant au registre où il fallait porter les observations, il y a eu quelques erreurs (voir simplement les registres d'enquête!) et des doublons.

2.5 CLOTURE DE L'ENQUETE

L'enquête a été close le 6 Janvier 2015, conformément à la prévision. Le CE a collecté lui-même l'ensemble des documents (dossiers et registres) aux sièges des deux permanences.

2.6 PROCES VERBAL DE SYNTHESE

Le CE a rédigé le Procès verbal de synthèse (cf annexe A 1) et l'a présenté au pétitionnaire, représenté par Madame D Chuzeville, Présidente du Conseil Général du Rhône accompagnée de Monsieur M Mercier, vice-président, le 12 Janvier 2015. A noter qu'il a été très difficile de trouver une date de rendez-vous et que le Commissaire Enquêteur a été amené à accepter une rencontre fixée trois jours ouvrables après la clôture de l'enquête, ce qui l'a conduit à émettre un document qualifié de provisoire en se réservant la possibilité de le compléter dans un délai complémentaire d'une semaine. Le mémoire en réponse du pétitionnaire, en date du 26 Janvier 2015, est également joint en annexe (A 2).

2.7 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Pendant les permanences tenues dans les mairies des deux communes le Commissaire Enquêteur a reçu 75 personnes, dont certaines sont venues, deux, voire trois fois.

Sur les deux communes concernées, le CE a constaté au total:

--- 3 observations orales défavorables au projet,

Les contributions écrites ont été recueillies sur les registres déposés aux mairies de Joux et Les Sauvages, ainsi que sur l'adresse électronique dédiée (celles recueillies sur la messagerie sont, en nombre, équivalentes à celles collectées sur les deux registres). On dénombre:

--- 5 observations favorables au projet : 2 non motivées, 3 motivées ,

--- 1 observation neutre,

--- 209 observations défavorables au projet : 13 non motivées, 86 peu motivées, 75 motivées et 35 abondamment motivées (à signaler que parmi les 209 sont prises en compte trois contributions portées par erreur au registre de l'enquête parcellaire sur le registre de Joux).

Soit, au total 218 contributions distinctes, toutes catégories et opinions confondues.

2.8 RELATION COMPTABLE DES PETITIONS

Le décompte brut des pétitions reçues fait apparaître:

++ 106 pétitions favorables,

++ 1017 pétitions défavorables.

Ce décompte ne tient pas compte des corrections qu'il serait théoriquement nécessaire de faire pour éliminer quelques doublons ou signatures qui peuvent paraître, dans les deux camps, douteuses. Il existe, à titre d'exemple, au moins un cas flagrant : celui de la Société Chuzeville Matériaux qui a déposé deux courriers identiques : un à Joux, J 61, et un à Les Sauvages, LS 109, avec deux signatures différentes. Ce fastidieux travail serait incertain quant à ses conclusions (il

faudrait être graphologue!) et finalement peu significatif car il ne modifierait pas l'équilibre général entre les pour et les contre, ces derniers étant très largement majoritaires. Il n'a, donc, consciemment, pas été fait par le Commissaire Enquêteur.

Il convient de souligner, dès ce stade , que le pétitionnaire, dans son mémoire en réponse au Procès verbal de synthèse du CE, considère que la comptabilité des observations nécessiterait d'être reconsidérée au motif que les entrepreneurs, artisans et commerçants qui se sont prononcés favorablement l'ont fait par courrier. Ce motif ne me paraît pas suffisant car tous, sans exception, ont adressé strictement le même courrier, sans jamais ajouter un commentaire particulier, ce qui , pour moi revient à signer une pétition dont le texte est proposé aux signataires. Les pétitions défavorables sont elles aussi précédées d'un texte. Les textes des pétitions , favorables ou défavorables, sont analysés au paragraphe 3.3.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

L'analyse des observations est conduite en deux grands chapitres :

---- une analyse par thèmes qui regroupe les différents sujets sensibles qui ont retenu l'attention du public. Les grands sujets sont au nombre de seize,

----une analyse par contributions : celle-ci répond au double objectif de traiter certains sujets non abordés au travers de l'analyse par thèmes et de proposer une vision synthétique des contributions les plus développées et argumentées. Le rapport développe successivement les observations recueillies à l'aide de la messagerie électronique dédiée puis celles déposées sur les registres de Joux et Les Sauvages.

Remarque préliminaire 1: je n'ai pas rencontré jusqu'à ce jour, dans les enquêtes qui m'ont été confiées, et dans les observations que j'ai eu à analyser, un climat semblable à celui-ci. En effet:

++ une partie importante des contributions est rédigée avec un grand soin (le dossier a été lu et analysé avec le souci de la précision et du détail), en prenant du recul (vision globale du projet présenté) : les contributions sont sérieuses,

++l'analyse a essentiellement porté sur l'intérêt public, beaucoup plus que sur l'intérêt privé ; de nombreuses personnes, non agricultrices, se soucient du devenir des exploitants agricoles ; les intérêts communaux du public ne se limitent pas à sa commune d'appartenance,

++ l'attitude, le langage employé, sont tout à fait mesurés même si parfois, sous le coup d'une certaine exaspération liée au manque de prise en considération de l'avis du public en pendant la préparation du projet, j'ai constaté l'utilisation de termes probablement exagérés.

Globalement cette enquête est un exemple de participation pertinente et très active du public; qu'il en soit ici remercié!!

Remarque préliminaire 2 : Le dossier d'enquête fait apparaître , en page C-9, en présentation de l'itinéraire retenu « deux projets » : le premier, Liaison RD 121 / Giratoire de Joux, objet du présent dossier, et le second , Réflexion sur les opportunités d'aménagement d'une déviation de Les Sauvages. Cette présentation a jeté le trouble dans l'esprit du public qui avait quelques difficultés à comprendre cette séparation; malgré mes explications maintes fois répétées certaines contributions traitent le sujet dans la confusion. Je souligne donc que, pour ma part, je considère évidemment qu'il n'y a que le projet de liaison RD 121 / giratoire de Joux qui soit l'objet de cette enquête, même si cela perturbe parfois les commentaires que je serai amené à faire.

3.1 ANALYSE PAR THEMES

3.1.1 TRAVERSEE DU BOURG DE LES SAUVAGES

Ce thème, un des plus abordés par le public, est une très grande préoccupation pour la population de ce bourg.

Extraits: § ME 2, Me et Mr S et C Frey : « cette liaison sera incohérente ... car elle traversera le village de Les Sauvages sur le CD 121 sur lequel circulent de nombreux engins agricoles et des piétons »,

§ ME 5, Mr D Rosier : « il existe à la sortie du village un lotissement où vivent plusieurs enfants se rendant à pied à l'école par ce qui serait la future route, il est évident que leur sécurité ne serait plus assurée »,

§ ME 7, Me C Breton : « le village de Les Sauvages doit rester agréable à vivre. Les conditions de vie vont changer si le trafic augmente. Si l'on choisit d'habiter aux Sauvages n'est ce pas aussi pour ne pas être gêné par la circulation et tout ce qu'elle entraîne. »

§ ME 9, Mr G Garnier : « raisons sécuritaires : la traversée du village de Les Sauvages sur une voie étroite où on ne pourra faire mieux qu'en abattant des maisons... d'où un danger pour les enfants du village. »

§ ME 16, Me C Bendrat-Crost : « Quant à la traversée de Les Sauvages par 2000 véhicules/jour, selon les dernières estimations (ce projet varie beaucoup au fil des pages,tout ce flou inadmissible pour une étude prétendue technique...) elle n'est jamais prise en compte. Peut être est- il prévu, dans « les légers aménagements supplémentaires » (G-10) de distribuer gratuitement des boules Quiès aux riverains? ...Peut-être a-t-on prévu, dans « les légers aménagements supplémentaires », des « hominoducs »? Les enfants ne pourront plus se déplacer en vélo, ni se rendre au « city-park »? Où est le problème? Ils prendront l'autoroute pour aller jouer au Parc de la Tête d'Or en toute sécurité!! Ce mépris pour la population, directement concernée par le projet est insupportable. »

§ ME 17, Mr JF Fillon : « la traversée du village, déjà difficile à ce jour malgré une circulation limitée, avec un passage à 30 km/h lié à l'étroitesse de ce petit tronçon et qui oblige les usagers à s'arrêter car le croisement entre deux voitures se réalise de justesse et dès que se présente un véhicule plus important, le croisement à deux n'est plus possible, alors avec une circulation importante ce sera une véritable galère permanente, sans compter les aspects sécurité pour les personnes âgées ou les enfants se rendant seuls à l'épicerie du village et pour les enfants c'est le seul parcours pour se rendre au stade pour toutes les activités sportives. Aménager la traversée du village sans destruction de bâtiments me paraît difficile à imaginer, ou bien il faudrait alors prévoir une déviation pour le village, et dans les deux cas rien n'est prévu financièrement dans le projet. »

§ ME 22, Mr A Soly : « l'autorité départementale n'ignore pas que la RD 121 est étroite dans la traversée du bourg avec une portion d'environ 200 m ne permettant pas le croisement limité de plus à 30 km/h!Ce nouvel itinéraire n'est crédible que si la déviation du bourg de Les Sauvages est réalisée. »

§ ME 33, Me N Dehan : « comment expliquerez-vous les nombreux accidents qui ne vont pas manquer de survenir, surtout sur les piétons enfants qui empruntent cette voie? »

§ ME 36, Mr JY Rousselle : « c'est donc la question de l'utilité publique de la déviation de Les Sauvages qui est en jeu. Mais elle n'est pas soumise à l'enquête publique. »

§ ME 40, Me et Mr A et F Lafay : « nuisance sonore et pollution dans le village de Les Sauvages. »

§ ME 49, Mr B Ferrière : « le projet présenté ne tient aucun compte des habitants du village, le plus impacté, de Les Sauvages: moins de nuisances sonores, de pollution, de bruit , de sécurité supposées à Tarare... est-il responsable et normal de reporter ces nuisances sur nos habitants : l'arrivée prévue à la RD 8 nécessite la traversée du bourg par une voirie classée zone 30, utilisée à longueur de journée par les familles, les enfants, les engins agricoles, les scolaires pour les allers et retours vers les transports scolaires. Cette voirie dessert également notre commerce alimentaire et notre zone de loisirs et de sport utilisée notamment par les enfants de notre école. »

§ ME 51, Me S Bost : « J'en reviens à la sécurité de la population car le seul commerce du village se situe le long de la RD 212 et oblige les habitants du bourg à traverser celle-ci pour s'y rendre. Le city stade et la salle des fêtes, tennis terrain de foot se situent également le long de la RD 121, beaucoup d'enfants s'y rendent à pieds. »

§ ME 52, Me M Ferrière : « Ancienne institutrice du village, je me rendais fréquemment sur le stade avec mes élèves pour le cours d'EPS et j'imagine le danger que représentera le passage de camions, de voitures alors qu'avec un rang d'enfants, pour emprunter les trottoirs, il faut traverser deux fois la RD 121 pour aller de l'école au stade. »

§ J 4 , Me et Mr G Droz-Vincent : « risques aussi dans la traversée de Les Sauvages avec les activités du stade, salle des fêtes, etc... »

§ J 34, Me M Sabot : « La vie du village de Les Sauvages va être complètement perturbée voire devenir dangereuse pour les enfants qui se rendront par exemple au mini-stade, pour les enseignants qui conduiront leurs élèves au terrain de foot, de tennis, au mini-stade,... depuis l'école. »

§ J 37, signature illisible : « La circulation intensifiée sur une voie dont l'étréitesse ne permet pas à un car ou engin agricole de croiser une voiture aura sans nul doute un effet désastreux pour la sécurité des riverains (enfants nombreux, personnes âgées) sans compter les cyclistes et randonneurs qui, comme les sédentaires appréciaient le calme de ce village. »

§ LS 6, Mr J Bendrat : « le dossier d'enquête est d'une ambiguïté remarquable , il parle d'une « réutilisation de la RD 121 « (C-7, EI-3, EII-7), précisant que « le trafic supporté par la voie nouvelle pourra emprunter le réseau existant traversant le bourg de Les Sauvages » (G-10). Si elle n'exigeait pas un réaménagement, cette possibilité justifierait effectivement de l'indépendance du projet d'aménagement de la voie romaine. Cela sert comme prétexte pour ne jamais tenir compte des effets négatifs pour les habitants de Les Sauvages, malgré un trafic qui augmenterait au centre bourg de presque 300% (2000 véhicules/jour selon page G-10, contre 580 actuellement, page C-5). Au contraire, l'enquête ne se gêne pas d'indiquer qu'en ce qui concerne « le milieu humain » , seules deux habitations et deux exploitations agricoles seront concernées par la transformation de la voie romaine (« Bâti isolé, avec deux habitations et deux exploitations agricoles », EI-8). Aucun mot sur les nuisances induites au centre-bourg par l'augmentation du trafic, ni en terme de bruit, ni en pollution atmosphérique(un terrain de basket et de football fréquenté par les enfants et adolescents et un jeu d'enfants pour les moins de dix ans se trouvent à moins de 5 m de distance et 3 m en contrebas de la RD 121) »

§ LS 8, Me C Bonnier : « Il est inconcevable de dévier la circulation par la route traversant le village. Cette petite route de 3,80 m de largeur maximum, limitée à 30km/h, très fréquentée par les piétons et les tracteurs, n'est absolument pas adaptée à un trafic évalué entre 1000 et 2000 véhicules/jour. »

§ LS 9, Me M Brouillet : « Le projet fait abstraction du village et ne mentionne aucunement les problèmes de sécurité et les nuisances pour les riverains de Les Sauvages. Le maître d'ouvrage prétend que la nouvelle route apporterait un plus grand confort et plus de sécurité aux Tarariens, ce qui est très discutable... Mais surtout, il ne se soucie à aucun moment des conséquences pour les habitants de Les Sauvages..... Le projet est donc malhonnête puisqu'il passe sous silence les problèmes causés par la traversée du village et prétend que la déviation n'est qu'une option.»

§ LS 12, Mr B Musset : « Que faire des camions dans le village de Les Sauvages? »

§ LS 15, Me R Porte : « Il est impensable de traverser le bourg de Les Sauvages. Pour qui connaît la largeur de la chaussée, un feu tricolore sera obligatoire car deux voitures se croisent à peine, alors les camions! Le gain de temps sera encore réduit. »

§ LS 16, Me et Mr V Laurent : « Ce projet a-t-il vraiment été réfléchi? Vous deviez savoir que le passage de gros véhicules dans le village était quasi, voire impossible. »

§ LS 20, Mr JP Ducol : « Il est clair que le projet de passage par le village est totalement impensable .L'équipe municipale précédente a travaillé pour sécuriser la traversée du village et ceci pour une densité de circulation nettement plus faible. »

§ LS 24, Me D Bahun-Bouret : « J'ai trois enfants (7, 5 et 2ans); nous avons pour habitude de nous déplacer à pied, en landau, poussette, trottinettes, vélos; en temps normal cela relève de l'expédition mais si le village est traversé par des camions cela sera un vrai périple dangereux. Où sont les bénéfices de la campagne? »

Analyse du CE : La situation est bien celle décrite par les habitants: la traversée du bourg est très étroite, bordée de maisons qu'il faudrait démolir en partie pour obtenir au minimum un trottoir pour les piétons et une voie qui permettrait des croisements sans danger (ou bien prévoir un alternat). Elle est déjà classée en zone 30. La proximité de la CUMA (qui fédère plusieurs dizaines d'exploitants agricoles pour l'utilisation du matériel agricole mis en commun) crée une circulation fréquente de gros engins agricoles. Un exploitant, lors d'un entretien, m'a expliqué que ces passages, inévitables, engendrent des difficultés de voisinage.

Il est clair qu'un afflux de circulation supplémentaire sans un véritable aménagement, portera atteinte à la sécurité (enfants, personnes âgées notamment), à la qualité de la vie. Le Département du Rhône est bien sûr conscient de ces difficultés puisqu'en page C-9 de l'étude d'impact la carte de présentation de l'itinéraire retenu explicite très clairement qu'en sus du projet mis à l'enquête, il existe des « REFLEXIONS SUR LES OPPORTUNITES D'AMENAGEMENT D'UNE DEVIATION DE LES SAUVAGES » et que « Pour renforcer la pertinence de cet itinéraire, la présente opération peut être complétée, à terme, par une déviation du centre bourg de Les Sauvages. Mais cette déviation n'est pas l'objet du dossier.

La difficulté est stigmatisée par le tableau de comparaison des solutions envisagées que l'on trouve en page C-10 (voir annexe A 4) de l'étude d'impact. Notamment on lit dans deux cases réputées d'effet positif ou neutre : « Mise en place d'une déviation spécifique pour la commune de Les Sauvages. » comme si cette déviation faisait partie du projet. Plus loin, on lit, dans le même tableau : « Réduction des nuisances riveraines et du risque accidentogène dans la traversée de Tarare ». Tout ceci alors que l'objet de l'enquête n'est que le projet de liaison RD 121 / Giratoire de JOUX. Ces points engendrent colère et indignation chez les habitants puisque le dossier occulte complètement les difficultés causées par le projet dans la traversée du bourg, alors qu'on évoque la réduction des nuisances dans Tarare.

Avis du CE sur le thème Traversée du bourg de Les Sauvages: *L'étroitesse actuelle de la chaussée de la RD 121, la fréquentation déjà problématique (il s'agit d'une zone 30) de celle-ci par à la fois des enfants, des personnes âgées, des engins agricoles allant à et venant de la CUMA, et , si le projet se réalise une circulation nettement accrue (de 580 à 2000 véhicules par jour) ne peuvent que conduire à des difficultés, voire des accidents. _Devant ce constat, en toute objectivité, je ne peux que souscrire à l'avis général de la population : cette solution n'est pas la bonne car le fort impact négatif sur le cadre de vie et les habitants de ce village existe réellement et n'a pas été pris en considération dans les tableaux de comparaison (voir la page C-10 du dossier, en annexe A 4).*

Sans une déviation du bourg de Les Sauvages , je pense qu'il est incontestable que le bourg paiera un lourd tribut à ce projet; mais la déviation du bourg est hors enquête, même si l'étude d'impact l'évoque et semble en reconnaître la nécessité. Il y a là une grande difficulté de fonds puisque les habitants du village de Les Sauvages ne sont pas pris réellement en considération (voire méprisés!). S'ajoutent à ces arguments tous ceux relatifs à la pollution et au bruit : faut-il vouloir allonger la liste déjà trop longue de nos villages de campagne dévisagés, déshumanisés par une circulation trop intense?

Une autre solution pourrait être un aménagement adapté de la traversée (alternat, voie unique...) mais cette solution n'est pas évoquée dans le dossier et aurait aussi des conséquences lourdes en termes de nuisances.

En résumé, je pense que le projet perturbera gravement le bourg de Les Sauvages.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire précise : « Le village de Les Sauvages est déjà actuellement traversé par des poids lourds. La voirie créée et la RD 121 supporteront un trafic assez faible : 2000 véhicules/ jour avec des hypothèses de report très optimistes. Ce niveau de trafic reste compatible avec la traversée d'un village. Pour faciliter son écoulement et limiter les nuisances apportées, des aménagements spécifiques seront réalisés. » *Cette réponse me semble ambiguë et incomplète. Ambiguë car, certes quelques poids lourds traversent le village aujourd'hui, mais on ne sait combien et si on multiplie le trafic par 2000/ 580= 3,45 en étant attractif pour les véhicules utilitaires, cela engendrera des difficultés et des nuisances. Ainsi, à mon sens, si on peut dire que le trafic futur demeurera compatible avec la traversée d'un village je ne suis pas certain que, eu égard à la réalité de la voie existante et à sa fréquentation,, ce village, c'est à dire le bourg de Les Sauvages, puisse le supporter . Ambiguë aussi car pourquoi, en cours de dossier être passé de 1000 à 2000 véhicules/jour si c'est pour dire que le second chiffre est très optimiste?*

Incomplète car aucune précision n'est apportée sur les aménagements spécifiques que le Département souhaite réaliser (aménagements ni décrits, ni chiffrés).

Je considère donc définitivement que le Département, au travers du projet proposé, prend très insuffisamment en compte les difficultés liées à la forte augmentation de la circulation dans la traversée de Les Sauvages.

3.1.2 DANGEROUSITE DU PROJET

Ce thème, lui aussi fréquemment abordé par le public, souligne une préoccupation sécuritaire pour l'ensemble des usagers du secteur concerné.

Extraits : § ME 2, Me et Mr S et C Frey : « liaison ... dangereuse pour tous les véhicules en hiver. »

§ ME 5, Mr D Rosier : « Est-ce prudent d'attirer les automobilistes dans de telles conditions de circulation? »

§ ME 28, Mr M Pourcher : « Encourager à aller plus vite, pour un gain de temps minime, dans des conditions ne présentant pas suffisamment de garanties de sécurité, n'est pas acceptable. »

§ ME 50, Me E Gaillot : « Il faut également prendre en compte que cette route serait très dangereuse de part sa pente (11%) ainsi que les mauvaises conditions climatiques (brouillard, neige et verglas) »

§ ME 52, Me M Ferrière : « la pente très forte, les conditions climatiques font que cette nouvelle route sera forcément dangereuse. Elle ne pourra pas être empruntée par des camions de plus de 19 t, prévision optimiste du département, donc son utilisation sera limitée. »

§ ME 54, Mr G Vignon : « Rien n'est dit sur les transports de voyageurs qui pourront néanmoins emprunter la route Napoléon et sa pente à 11 % se terminant en lacets.... Le Département de l'Isère a attendu une énième catastrophe pour mettre en place des dispositions sur la RN 85 à Laffrey et limiter sérieusement l'accès à une pente à 12 %. Le Nouveau Rhône 2015 envisagerait-il de créer sur son territoire ce type de route dangereuse qui n'existe pas? Chapeau!! »

§ ME 63, Mr G Bragard : « Ce tracé avec une pente de 11 % et interdit aux camions de gros tonnage en rendra l'usage très limité et accidentogène que ce soit en montant ou en

descendant, et ne pas correspondre à la réalité du parc routier automobile actuel qui privilégie pour des raisons économiques les gros tonnages. Le tracé présenté, que ce soit la route Napoléon ou la RD 121, complètement inappropriée du fait de ses dimensions à un trafic plus intense se trouve dans la zone géographiquement la plus envahie par les brouillards, souvent épais tout au long de l'année et les congères en hiver, l'entretien courant et notamment hivernal, se rajoutera à celui des voiries existantes et sera bien plus difficile coûteux et exigeant encore. Ce trajet est régulièrement emprunté par nos agriculteurs et leurs engins agricoles: un trafic important serait une gêne extrêmement importante pour ces professionnels et pour les usagers, encore davantage ralentis, ce qui limite également le gain de temps présumé »

§ ME 68, Mr A Sapin : « la pente irait de 7 à 11% et les conditions météorologiques souvent difficiles (j'ai constaté sur place brouillard, neige et verglas à chaque hiver) ne me semble plus en lien avec la volonté actuelle et apolitique de faire baisser la mortalité sur nos routes. »

§ ME 82, Me et Mr F et F Grondin : « Vient ensuite la dangerosité du projet de nouvelle route. La RN ayant été longtemps un point accidentogène entre le pin Bouchain et Tarare avant aménagements et contrôles visant à réduire la vitesse sur cette portion, n'est-il pas irresponsable de créer une voie rapide en parallèle de la RN 7 avec une pente nettement plus abrupte? »

§ ME 109, Me R Bourchany : « Il est à remarquer d'ailleurs à ce propos que Napoléon fit construire la Nationale 7 en contrebas de la voie romaine que ses troupes empruntaient, pour leur éviter un parcours trop accidenté et ralentissant leur progression. »

§ J 5, Me et Mr Surblé : « ce projet est dangereux : toujours aller plus vite au risque d'un accident sur une route qui (nous connaissons la région) devient dangereuse quand arrivent le verglas, les brumes, la neige. »

§ J 10, Me et Mr D et M Leclerc : « Un simple accident deviendrait une catastrophe, avec toutes les sources qui forment de gros ruisseaux, l'eau serait en un rien de temps au lac de Joux, et sur la commune de Tarare, et la pollution très vite propagée. »

§ J 13, Me Viland : « dangerosité de cet axe que nos ancêtres avaient déjà compris en construisant la route impériale devenue N 7 qui est parfaite si chacun respecte les limitations de vitesse. »

§ J 33, Me et Mr H et P Michel : « Étant donné la pente il faudra bien sûr ajouter une voie de détresse. »

§ J 40, Mr JM Lachal : « Une route qui aura une forte déclivité, donc une consommation élevée, donc pollution supplémentaire. »

§ J 47, Me C Dauvillaire : « Pourquoi créer une infrastructure routière dont la pente serait plus importante que le col du pin Bouchain connu pour sa dangerosité et qui, de par ce fait, sera interdite aux poids lourds de plus de 19 tonnes? »

§ J 59, Me MA Laurent : « Il ne faut pas oublier que la route Napoléon a été intelligemment abandonnée à cause de son tracé très pentu et de son passage en crête exposé aux intempéries; avec en plus des engins agricoles à suivre ou à croiser; sans compter les risques multipliés d'accidents. »

§ LS 2, Me D Mercier : « Ce projet va emprunter la route Napoléon abandonnée parce que trop dangereuse à cause de la pente et des conditions climatiques. Celles-ci n'ont guère changé depuis. La RN 7, malgré tous les travaux exécutés est marquée par de nombreux accidents, souvent mortels et la pente n'est que de 7 %. Le futur tracé aurait, semble-t-il, 11 % de pente à certains endroits. Quelle serait la sécurité, pour les véhicules légers et surtout pour les poids lourds? »

§ LS 12, Mr B Musset : « S'il y a un accident pour une cause inconnue, combien de morts faudra-t-il déplorer? Résultat, des morts à pleurer alors que tout avait été dénoncé avant les travaux. »

§ LS 17, Mr B Crouzier : « La nouvelle route va être fréquentée par des véhicules de poids inférieur à 19 tonnes, par des grumiers et des engins agricoles. Le trafic annoncé de 2000

véhicules/jour, comprenant des véhicules légers , des camions compris entre 3,5 et 19 tonnes, des grumiers et des engins agricoles va poser des problèmes sur le tronçon à forte pente (de 7,5 à 11 %)... »

§ LS 22, Me M Girardet-Sator : « Le projet de liaison prévoit une route à 10-11% (N7: 6-7%) dans un secteur qui est «3 à 4 mois par an soumis à un climat hivernal (Brouillard, neige, congères , verglas). Le projet ne prévoit pas de poste de sécurisation – poste de déneigement, remorquage, ni voie de détresse!!!! »

§ LS 30, Mr M Pierrefeu : « Une totale incompatibilité avec la circulation des poids lourds, même de moins de 19 tonnes, je parle en connaissance de cause, j'ai été conducteur de poids lourds pendant 39 années. Et qui nous dit que des conducteurs, peu respectueux du code de la route, ne vont pas s'engager sur cette route, sans connaître la pente très dangereuse (11 %) et les deux virages en bas, en épingle, qui seront un élément accidentogène très important. »

§ LS 45, Association ACROSA : « C'est pour éviter cette route trop pentue et mal exposée, que Napoléon demande dans les années 1815 qu'un nouveau tracé soit réalisé... l'actuelle N 7 entre Tarare et Le pin Bouchain est alors réalisée (elle suit les courbes de niveau et est principalement exposée au sud). »

Analyse du CE : Dans leur ensemble les arguments avancés pour étayer la dangerosité de cette nouvelle voie sont exacts. En effet, la RN 7 voisine, malgré des aménagements de sécurité dont on retrouve pas l'équivalent dans le projet (séparateurs, murets, radar), est considérée, au sens du code de la route, comme une route dangereuse (de nombreux panneaux jalonnent son parcours) . La voie projetée présente une pente nettement plus forte que la RN 7 : 10% sur 3200 m contre 6 % sur une distance plus longue . 10 % est une pente forte, peu fréquente sur ce type de voirie qui ne peut qu'évoquer , au titre des comparaisons géométriques, que la tristement célèbre côte de Laffrey. Il suffit de regarder la carte proposée en page C-7 du dossier (voir annexe A 5) pour constater que, symboliquement, la nouvelle voie « coupe » un grand détour de la RN 7. Compte tenu de la pente déjà élevée de la RN 7 sur cette portion, la nouvelle voie sera forcément très en pente!!

La RN 7 supporte un trafic routier classique par sa composition alors que le projet supportera un trafic intégrant des véhicules lents : tracteurs et autres engins agricoles, grumiers ; les différences de vitesse de tous ces véhicules, mêlés le cas échéant à des animaux domestiques égarés ou à du gibier de grande taille sont des facteurs accidentogènes ainsi que les accès , relativement nombreux et qu'il faudra conserver, aux parcelles exploitées par les agriculteurs et sylviculteurs.

Malgré les deux créneaux de dépassement prévus au projet dans le sens de la montée, la dangerosité existe autant à la montée qu'à la descente : un véhicule arrêté (panne par exemple) sur une zone de voie montante unique est un obstacle. Bien que le principe en ait été évoqué, le projet ne prévoit pas de voie de détresse dans le sens de la descente: même si celle-ci n'est pas strictement obligatoire elle pourrait se révéler être une précaution fort utile.

A cette analyse s'ajoutent les inconvénients d'ordre climatique liés à l'hiver et à la situation locale significativement aggravante (vents, donc congères, brouillards et verglas, surtout dans certaines zones qui, en hiver, ne sont que très peu ensoleillées); conscient des difficultés hivernales, le Département du Rhône prévoit des fermetures temporaires, cette route n'étant pas considérée comme prioritaire lors des opérations de déneigement.

Historiquement, la voie romaine a précédé la RN 7; cette route (voie romaine, route Napoléon) était considérée comme dangereuse et l'histoire locale fourmille de récits alarmants sur sa dangerosité, notamment en hiver. L'aménagement postérieur de la RN 7 actuelle répondait à ce constat en choisissant un tracé aux pentes moins marquées, implantées dans un vallon plus protégé climatiquement.

A noter que le projet ne respecte pas les préconisations de l'ARP (Guide de conception du SETRA : Aménagement des Routes Principales) qui vise à ne pas dépasser des pentes de 8% pour des routes ouvertes toute l'année qui peuvent présenter de la neige ou du verglas.

Avis du CE sur le thème de la dangerosité du projet : *Je pense que les caractéristiques géométriques du projet présenté (pente moyenne à 10 % sur une longueur de 3200 m, lacets en partie basse), la grande mixité des véhicules (agricoles, forestiers, poids lourds inférieurs à 19 tonnes et véhicules légers) qui l'emprunteront et le nombre élevé d'accès aux parcelles en feront une des routes les plus dangereuses du Département du Rhône, surtout en conditions hivernales et en tout cas une route nettement plus dangereuse que ses quelques voisines notamment RD 8 , RN 7 et le col du Pilon. Cela est confirmé par le simple fait que le projet, par ses pentes et sa fréquentation hivernale, ne respecte pas les préconisations de l'ARP (Aménagement des Routes Principales). Je pense que créer cette voie serait un contre sens de l'histoire de la sécurité des routes, contre sens de plus historique puisque retour en arrière par rapport à la sagesse de nos prédécesseurs. Je pense que si d'autres critères dominants conduisaient à une nécessité absolue de réaliser ce projet il conviendrait de le compléter très amplement pour assurer un niveau de sécurité d'itinéraire correct.*

En résumé, devant cette accumulation de points négatifs en matière de sécurité routière, je ne peux que partager l'avis du public quant à la dangerosité élevée du projet présenté.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: *Dans sa réponse, le pétitionnaire rectifie la notion de pente moyenne du projet (erronée dans le dossier), fait état de comparaisons brutes (non commentées en termes de virages, de dispositifs de sécurité, de conditions hivernales de circulation...) avec des routes existantes dans d'autres départements. Il précise que les pentes du projet: « sont donc assez importantes sans présenter des valeurs inacceptables au regard des règles de l'art. » Je n'ai effectivement pas rencontré de non conformité aux règles de l'art en matière de pente mais au moins un non respect des préconisations de l'ARP qui peut aussi être considéré comme édictant des règles généralement respectées. Il n'en demeure donc pas moins que la dangerosité de cette nouvelle voie sera élevée, plus marquée que sa voisine la RN 7, jalonnée de panneaux « route dangereuse ».*

Mon avis définitif sur ce thème demeure que le projet proposé, même s'il ne présente pas de valeurs inacceptables au regard des règles de l'art, se caractérise par une dangerosité élevée qui ne pourrait se justifier que si le projet offrait de réels et nombreux avantages décisifs.

3.1.3 COUT ET DEPENSE DE L'ARGENT PUBLIC

Ce thème très sensible (essentiellement celui de la juste dépense de l'argent public) est très souvent mis en évidence avec une certaine exaspération.

Extraits : § ME 9, Mr G Garnier :« Messieurs les élus, si vous n'êtes pas très regardant dans les dépenses pour nos propres indemnités commencez à éviter de gaspiller notre argent avec légèreté dans des travaux inutiles. »

§ ME 11, Me H Charrier :« L'argent public ne doit pas être dépensé sans l'accord des citoyens contribuables. »

§ ME 18, Me S Rolland :« Des travaux importants sont en cours pour améliorer la route Tarare Thizy, alors pourquoi payer deux fois? L'argent public doit être économisé et utilisé à bon escient. »

§ ME 21, Mr S Depaix : « L'argent mis dans ce projet d'un autre âge aurait pu servir à des projets plus novateurs. »

§ ME 22, Mr A Soly : « Tout d'abord les travaux gigantesques entamés sur la RD 8 entre Les Sauvages et Tarare sont un coûteux non sens si l'autorité départementale considère que la trafic va baisser après la mise en service de la nouvelle voie. Que doit penser le citoyen lambda à qui on serine à longueur de journée que les finances publiques sont au plus bas et qu'il faut économiser pour ce projet routier incohérent reliant deux points pour lesquels deux routes existent déjà, limité de plus en tonnage et à la viabilité hivernale incertaine? »

§ ME 24, Me E Second : « Vous êtes sûrement informé qu'une route coûte très cher à la construction, mais elle coûte encore plus cher à l'entretien. Qui va payer tout cela? Vous? Moi? Ou nos hommes politiques qui ont peut être tendance à oublier que les fins de mois sont difficiles pour un bon nombre d'entre nous? »

§ ME 32,, Me M Cinquin : « 10 millions d'euros, alors que l'on chipote pour 10 centimes d'euros le prix d'une journée de maintien à domicile, 10 millions d'euros annoncés quand nos universités pleurent misère, 10 millions d'euros quand il faudrait un peu plus de personnel dans les hôpitaux et les services publics, 10 millions d'euros quand d'autres routes, ailleurs ont tellement besoin de travaux!... Ce sont nos impôts! »

§ ME 36, Mr JY Rousselle : « A l'heure où les finances publiques sont soumises.. à des devoirs d'économies importantes, à l'heure où les équilibres écologiques ici comme ailleurs et où l'agriculture de moyenne montagne est particulièrement fragilisée, est-il légitimement utile de dépenser des millions d'euros pour faire gagner quelques petites minutes à une partie seulement du trafic qui va emprunter l' A 89 pour un long déplacement conférant à ces 3 ou 4 minutes le statut de lubies technocratiques luxuriantes inspirées par l'incompétence, ou la démagogie. »

§ ME 82, Me et Mr F et F Grondin : « La question du coût total de la création de cette route est primordiale. Alors que la crise économique sévit pour de plus en plus de personnes, que les budgets des collectivités locales et territoriales ne sont pas tenus et que, indubitablement les impôts augmentent, il est vraiment nécessaire d'évaluer le caractère d'utilité de cette route et son coût au plus juste. 10 millions d'euros ont été provisionnés pour cette route, au vu de la difficulté du terrain et des nombreux aménagements à réaliser (notamment des voies de secours et de dépassement), il serait important de réévaluer cette somme. L'exemple du musée des Confluences et la différence énorme entre l'estimation initiale et le coût final est, je trouve, très parlante. »

§ ME 87, Mr X Laurent : « Un gaspillage de l'argent public phénoménal, même si les politiques ont une enveloppe conséquente à dépenser, ils pourraient la distribuer différemment (handicapés, école, retraite, associations, entreprises locales et pour le monde agricole). »

§ ME 97, Mr A Rimaux : « S'il y a tant d'argent au Conseil Général il serait sans doute plus utile de le dépenser ailleurs. »

§ ME 108, Mr E Girard : « En tant qu'élu, je dois également me préoccuper de la bonne utilisation des deniers publics. Or, la période actuelle (restriction des dotations de l'état, réduction de la dette publique, baisse du pouvoir d'achat des ménages et hausse de la fiscalité) doit appeler les élus à la sobriété financière, ou, pour le moins, les amener à peser et examiner la pertinence et le rapport coûts/gains des projets qu'ils proposent. »

§ J 2, Mr R Muguet : « Quel gaspillage d'argent public encore pour un gain de temps d'à peine 5 minutes. »

§ J 8, Me A Vignon : « Je suis contre cette liaison, pour la bonne raison que ceci est du gaspillage pur et simple de mon argent et de celui de mes concitoyens. Quand cesseront les dépenses faites à tort et à travers par nos élus? »

§ J 23, Me MO Boury : « Cette somme peut être utilisée autrement: les écoles, les personnes à mobilité réduite, les personnes ayant un faible revenu... et j'en passe. »

§ J 24, Me J Lely : « Messieurs les politiques nous vous confions des responsabilités humaines et non de gaspiller l'argent des contribuables. »

§ J 26, Mr D Micat : « Où sont les mesures d'économie prônées par nos politiques montreurs d'exemples? »

§ J 47, Me C Dauvillaire : « Mettre l'enveloppe financière destinée à ce projet pour désenclaver l'arrivée à Lyon qui pose de réels problèmes au niveau des ralentissements qui ne cessent de croître et qui n'a pas été résolu. »

§ J 62, Me et Mr J Duperray : « Que le Conseil Général réfléchisse à dépenser l'argent des contribuables plus intelligemment. »

§ LS 6, Mr J Bendrat : « L'argent public, c'est en partie mon argent, que j'ai payé à l'État. Je ne suis pas d'accord que nos gouvernants le jettent par les fenêtres. »

§ LS 8, Me C Bonnier : « En préambule, je me pose d'ailleurs une première question : l'argent public doit-il être dépensé dans le seul but de faciliter l'accès à une autoroute payante et privée? »

§ LS 9, Me M Brouillet : « Le département ne peut-il pas imaginer dépenser l'argent du contribuable pour autre chose que des routes, encore des routes, toujours plus des routes! » Plus loin, « La longueur du projet en cache pas ses faiblesses.... De plus le minuscule et ridicule tableau donné dans « l'appréciation sommaire des dépenses » montre qu'une fois de plus il y aura une grande différence entre la somme annoncée et la somme réelle! »

§ LS 10, Me MC Vignon : « 10 millions d'argent public, pour si peu d'utilité publique, c'est insensé. »

§ LS 22, Me M Girardet-Sator : « Si le département n'a pas de besoin plus sensé, qu'il réduise les pourcentages sur nos impôts fonciers. »

Analyse du CE : Nous sommes incontestablement dans une période où les budgets des collectivités locales, soumises à rudes épreuves, doivent être regardés de très près, où l'argent public doit être dépensé utilement. L'évaluation du coût des travaux, intitulée dans ce dossier : « Appréciation sommaire des dépenses », est par essence, ni la dépense définitive, ni la dépense totale (cette dernière inclut les coûts d'entretien, jamais évoqués dans le dossier, mais on doit savoir qu'ils seront élevés en particulier à cause des conditions hivernales, même si la nouvelle voie ne sera pas prioritaire en déneigement). Comme les dépenses ne sont pas détaillées, elles ne peuvent être contrôlées; l'arrondi fait à 10 millions d'euros n'inspire guère confiance.

En outre le coût des travaux peut évoluer : une contre-référence admise comme quasi catastrophique est présente à l'esprit de tous : le musée des Confluences, réalisation sous maîtrise d'ouvrage du Département du Rhône. Sans préjuger à ce stade de l'utilité publique de ce projet, il est incontestable que le rapport utilité / coût doit être examiné avec le plus grand soin.

Par ailleurs, les travaux conséquents en cours sur la RD 8 ne sont jamais évoqués dans l'étude d'impact alors qu'ils interviennent en termes de gain de temps et de sécurité sur cet itinéraire menant à Tarare. Cette dépense peut apparaître comme peu utile dans la mesure où la circulation va, théoriquement, très sensiblement décroître (puisque la circulation sur la RD 121 devrait, avec le projet, passer de 580 à 2000 véhicules par jour). En outre le Conseil Général s'apprête à réaliser des travaux importants (37 millions d'euros environ) pour relier la RD 385 (près du pont de Dorieux) à l'autoroute A 89. Ce dernier projet va améliorer très nettement l'itinéraire « favori » des habitants d'Amplepuis et de Thizy les Bourgs pour aller vers Lyon, ce qui vient en contradiction avec l'attractivité du présent projet.

Avis du CE sur le thème Coût et dépense de l'argent public: Je pense que le coût, pas assez détaillé et incontrôlable, ne pourra que difficilement être maîtrisé vu la qualité du projet. Le rapport utilité publique /coût est donc lui aussi incertain, ce qui en soit, est déjà une gêne en période de restrictions budgétaires. Sans anticiper sur la faible utilité publique que nous allons constater plus loin dans ces analyses, les dépenses concomitantes du Département du Rhône dans ce secteur (RD 8, RD 385 au pont de Dorieux) vont affecter sensiblement l'attractivité du projet et donc diminuer significativement le rapport utilité / coût. Je pense, à ce stade, que l'intérêt du projet est objectivement de nature à nécessiter un examen très détaillé des coûts et que cela n'a pas été fait. Je pense donc tout à fait légitimes les observations faites par le public, tant sur la précision du

coût et le risque de le voir évoluer significativement à la hausse que sur le besoin d'examiner rigoureusement l'intérêt du projet pour lequel de l'argent public est dépensé (en particulier, il existe dans ce cas précis un réseau routier satisfaisant, qu'il ne paraît pas utile de compléter par le projet proposé).

En résumé, je considère que l'allocation de dépense d'argent public proposée ici n'est pas pertinente.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: Dans sa réponse le pétitionnaire affirme que le coût: « n'est ni sous estimé ni surestimé même si compte tenu de la conjoncture actuelle on peut penser qu'il sera inférieur d'environ 15 à 20 %. » Sur ce sujet précis la difficulté vient du fait que le public craint un fort dépassement (en référence récente au musée des Confluences) et que rien, dans le dossier, ne peut le rassurer sur ce sujet car celui-ci apprécie les dépenses de façon très globale et sommaire. Je donne acte au département de cette réponse et considère comme correcte l'appréciation des dépenses à condition qu'il ne s'avère pas indispensable de le compléter (ce qui pourrait se révéler nécessaire).

Plus loin on lit : « Les seules observations relayées émanent de personnes n'ayant aucune compétence pour apprécier une démarche coût/avantage. Elles n'ont aucune perception de l'impact positif pour le territoire produit par cet investissement public. » Cette réponse est, selon moi, inacceptable : à ce stade , d'une part, le Département n'a pas connaissance de l'identité des personnes physiques ou morales ayant émis ces opinions (et donc de leurs compétences ou incompétences) et d'autre part, dans une procédure d'enquête d'utilité publique on doit accepter des opinions divergentes (dont de très nombreuses sont de bon sens) et argumenter autrement qu'en affirmant que les opposants sont des incompetents.

En résumé, bien que je puisse considérer comme acceptable le montant des dépenses présentées, l'argumentation finale du pétitionnaire ne fait que me renforcer sur mon avis: la dépense à engager pour réaliser ce projet n'est pas pertinente eu égard aux multiples inconvénients de celui-ci (voir confirmation de ces inconvénients plus loin).

3.1.4 ITINERAIRES ALTERNATIFS

Ce thème, qui est central dans l'adoption d'un itinéraire, est fréquemment mis en évidence. On y voit apparaître des éclairages sur la pratique quotidienne des usagers du territoire concerné, qu'ils soient particuliers ou professionnels.

Extraits : § ME 2, Me et Mr S et C Frey : « Inutile car il y a déjà d'autres routes pour le même trajet. »

§ ME 5, Mr D Rosier : « Pourquoi créer un nouvel axe, alors que les automobilistes empruntent en majorité la route de la vallée d'Azergues, qui donne d'ailleurs satisfaction et sur laquelle de nombreux frais ont été engagés? »

§ ME 6, Me E Giroud : « Les habitants d'Amplepuis, Thizy, Cours, Régnay, St Victor sur Rhins...etc.; en ont-ils fait la demande, eux qui privilégient la route du Pilon pour descendre sur Lyon? »

§ ME 9, Mr G Garnier :« Autre possibilité plus réaliste et moins coûteuse : l'utilisation du parcours du CD 615. Avantages de cette solution: conservation des sites naturels,, usage plus aisé,investissement bien moindre. »

§ ME 14, Me et Mr R et JP Chattelard : « Nous habitons Thizy les Bourgs. Pour nous rendre à Lyon, nous utilisons et continuerons d'utiliser le col du Pilon et la vallée de l'Azergues. »

§ ME 19, Mr P Routhier : « Les routes existent déjà, la nouvelle est quasi parallèle à celle du pin Bouchain... Les entrepreneurs passent par le col du Pilon/Azergues et n'emprunteront pas ce nouveau tracé à cause des frais de l' A 89. »

§ ME 24, Me E Second : « N'y a-t-il pas suffisamment de routes entre Tarare et Amplepuis? N'y a-t-il pas dans le seul département du Rhône de nombreuses routes à entretenir, avant d'en créer d'autres inutiles? Pour info : la RN 7 est criblée de trous au niveau du col du pin Bouchain. »

§ ME 32, Me M Cinquin : « Habitant Saint Jean La Bussière, je trouve trois routes en très bon état pour rejoindre Lyon, dont une, passant par le col des Sauvages, est actuellement l'objet de lourds travaux pour rénovation. »

§ ME 36, Mr Jy Rousselle : « Pourquoi créer un nouvel itinéraire entre Les Sauvages et Tarare alors qu'il en existe déjà deux, chacun empruntant l'une des deux vallées qui se rejoignent à Tarare!/? »

§ ME 47, Me et Mr A et E Mogé : « Ce projet ne mentionne aucune étude comparative entre les axes routiers existants. Aucune étude contradictoire n'a été faite entre ce projet et les trois autres axes routiers existants (RN 7, route du Pilon et D 8). »

§ ME 54, Mr G Vignon : « Pour ma part, les transports que j'effectue en venant de la zone lyonnaise à destination d' Amplepuis me font emprunter l' A 6 jusqu'à la porte de Lyon, ensuite la D 306, la D «385 via Civrieux d'Azergues et la D 313 après les Ponts-Tarrets. L'itinéraire reste le moins pentu et le plus régulier. On n'y trouve que cinq feux tricolores entre Lyon et Amplepuis. Le bonus, c'est l'arrivée sur Amplepuis qui se fait du côté de la zone industrielle Branly et de la route de Thizy : pas de feux, deux ronds points... »

Plus loin : « Page C-10 Ce tableau est particulièrement orienté en faveur de l'itinéraire N° 2..... Le dossier n'est pas objectif. »

§ ME 92, Me C Favier et Mr S Morel : « Les itinéraires retenus comme des solutions envisagées nous paraissent avoir spécifiquement été sélectionnés pour que ce soit l'itinéraire par la voie romaine qui soit retenu. »

§ J 9, Mr G Ducroux : « Trois routes gratuites relient déjà Thizy les Bourgs- Amplepuis- Lyon. Gain réel de temps de moins de 7 minutes. Interdite aux plus de 19 tonnes. »

§ J 10 , Me et Mr M et D Leclerc : « Beaucoup plus utile et sérieux serait l'élargissement de la Départementale 121, qui rejoint la nationale 7 au dessous du pin Bouchain: la nationale est bien moins fréquentée depuis la construction de l'autoroute, le prix des travaux moins élevés et l'entretien plus simple, les patrimoines historique et naturel préservés. »

§ J 22, Mr P Martin : « Ce raccordement me paraît coûteux, inutile, incohérent et dangereux. Les routes existantes suffisent à la circulation et l'accès à l'autoroute vers Pontcharra tout à fait adapté. C'est pourquoi je m'oppose fermement à ce projet. »

§ J 33, Me et Mr H et P Michel : « Habitant à Amplepuis nous n'emprunterons pas cet itinéraire : la route de Pilon est très roulante pour se rendre à Lyon. Et pour Clermont ou Saint-Étienne, nous préférons passer par Machézal et St Just La Pendue, route qui pourrait être un peu aménagée, mais qui fait gagner plusieurs kilomètres, et, sans côtes importantes, permet d'économiser du carburant et d'être moins polluants. Cela nous évite aussi de payer un péage très onéreux. »

§ J 50, Mr P Rouyer : « Je pense que ce projet est inutile puisque d'autres routes très proches, accessibles à tous les véhicules et gratuites existent pour relier Amplepuis à Lyon ou Tarare dans de bonnes conditions : ces routes ont été améliorées ou sont en voie d'aménagement. »

§ LS 15, Me R Porte : « D'autres routes existent qui relient l' A 89 à Thizy les Bourgs et Amplepuis et sont empruntées dans de bonnes conditions y compris par des poids lourds. »

§ LS 17, Mr B Crouzier : « Il est mentionné dans le dossier : « les poids lourds disposeront des différents itinéraires actuels afin de rejoindre Amplepuis ou l'échangeur de l'autoroute A 89 » (EI -14 rubrique Mesures) . Il est clair qu'avec l'affirmation ci-dessus, une économie de 10 millions d'euros peut être faite et ceci avec aucune nouvelle atteinte portée à l'environnement. Pourquoi construire une nouvelle route si la solution alternative est constituée des routes actuelles? »

§ LS 18, Mr P Laurent : « Cependant quand on interroge les artisans et industriels de ce bassin, ils disent que pour aller à Lyon ils continueront à passer par le col du Pilon: « Pourquoi passer par Les Sauvages , ce qui fait faire un détour pour aller prendre une autoroute payante? » Et lorsqu'ils devront aller à Clermont ils continueront à passer par St Victor sur Rhins pour prendre l'autoroute à Balbigny, pour les mêmes raisons évoquées plus haut. »

§ LS 26, Mr M Depaix : « Variantes présentées : Il est regrettable que, parmi les variantes présentées, celle qui consiste à « ne rien faire » n'ait pas été envisagée sérieusement. C'est en effet, actuellement, la meilleure option car elle permettrait de rétablir la logique indispensable : commencer par réaliser le contournement de toutes les agglomérations concernées, grandes ou petites, puis envisager ensuite, peut-être, l'accès autoroutier par le giratoire de Joux. »

Analyse du CE: Pour analyser cette question il est utile de se reporter à deux cartes fournies dans le dossier : en page C-7 il est proposé un principe d'itinéraire entre Amplepuis et l'échangeur de l' A 89 et , en page EII-4, le schéma des infrastructures du territoire concerné (voir respectivement annexes A 5 et A 6). Une grosse différence existe entre les deux : la seconde est large (et renseigne sur les trafics constatés), alors que la première se limite clairement au parcours Amplepuis / autoroute A 89 (ou , mieux, giratoire de Joux puisque tel est l'intitulé véritable et officiel du projet). On constate à l'occasion que le bassin d'emploi et d'activité que le projet compte desservir (celui d'Amplepuis / Thizy les Bourgs n'y est représenté que par Amplepuis ce qui est restrictif et donc dommageable pour la réflexion.

Mise à part la RN 7 qui a une fonction plus large, on constate que le trafic le plus important est celui qui emprunte le col du Pilon par la RD 313 (cet itinéraire conduit ensuite à la RD 385 qui est un itinéraire très roulant et pratique pour aller vers l'agglomération lyonnaise). Ce constat est corroboré par de nombreux témoignages, par une analyse du parcours (le col du Pilon présente de faibles pentes -3,7% maximum-, avec une viabilité hivernale très satisfaisante) et une analyse des besoins (le bassin visé est très tourné vers Lyon, plus attractive économiquement que le bassin Roannais bien que ce dernier soit plus proche). Ces éléments incitent à penser que l'itinéraire du col du Pilon aurait du figurer dans une comparaison qui est « enfermée » dans l'intitulé du projet : « Liaison entre Amplepuis et le giratoire de Joux. Je m'autorise à ajouter un témoignage oral : Mr M Mercier a indiqué, lors de la réunion de remise du Procès Verbal de Synthèse, que lorsqu'il a besoin de se rendre par la route à Lyon depuis Thizy, c'est l'itinéraire qui a sa préférence.

Si l'on ajoute que le Conseil Général est sur le point d'engager des travaux importants (environ 37 millions d'euros) dans la basse vallée de l'Azergues en un de ses points névralgiques (Pont de Dorieux / Autoroute A 89) et donc que cet itinéraire va considérablement s'améliorer , on ne comprend pas pour quoi, a minima, cet itinéraire n'est pas intégré dans la comparaison. Ceci d'autant plus que cet itinéraire présente l' avantage significatif d'être du « bon côté » par rapport aux zones d'activité et par conséquent , d'éviter la traversée d'Amplepuis (voir plus loin à ce sujet, paragraphe Amplepuis).

Un autre itinéraire alternatif est souvent cité : celui qui, à partir d' Amplepuis, emprunte la RD 10 en direction de Machézal pour se raccorder à la RN 7. Cette dernière a vu son trafic largement diminué depuis l'ouverture de l'autoroute A 89 et dispose donc d'une réserve de capacité tout à fait exploitable, ce qu'il ne faut pas omettre.

L'aménagement de la RD 121 tel qu'évoqué ci-dessus pourrait aussi être envisagé mais son inconvénient immédiat est la traversée du bourg de Les Sauvages.

Par ailleurs, comme l'a souligné l'Autorité Environnementale, l'option « ne rien faire » aurait dû être envisagée.

Avis du CE sur le thème des itinéraires alternatifs: *Tenant compte de ces constats et des arguments du public j'en viens à penser que la comparaison des solutions envisageables, plutôt que d'envisager deux solutions « repoussoirs » que sont les itinéraires 3 et 4 (notamment beaucoup trop coûteux par la présence de tunnels et d'ouvrages d'art) aurait dû porter également sur le col du Pilon et la RD 10, itinéraires tous deux très intéressants pour le territoire visé. Je suis donc de l'avis du public quand il affirme que d'autres itinéraires existent déjà et qu'il est inutile de créer une nouvelle voie quasi parallèle à celles déjà existantes et qui donnent satisfaction. Je répète en outre ici que l'itinéraire ici proposé ne constitue pas un maillage au sens propre du terme.*

En résumé, je confirme mon avis: toutes les solutions n'ont pas été étudiées et celle choisie ne me semble pas être la meilleure.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: *ce thème n'a pas été présenté isolément dans le Procès Verbal de Synthèse et le pétitionnaire n'a donc pu y répondre spécifiquement. Par contre, dans son analyse de l'étude d'impact , le CE a abordé ce thème, en soulignant l'insuffisance, à ses yeux, du nombre de comparaisons faites. Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire précise : « Toutes les solutions envisageables ont fait l'objet d'analyses approfondies qui n'ont pas toutes été explicitées dans le présent dossier. Pour autant , l'ensemble des solutions a été examiné avec objectivité en vue d'établir un véritable comparatif sur les différents variables et faire émerger les avantages et inconvénients de chaque solution. » Deux choses sont certaines : le pétitionnaire n'a pas regardé la solution « ne rien faire » (observation de l'Autorité Environnementale) et la stricte comparaison des itinéraires Amplepuis/ Giratoire de Joux, a mis hors jeu l'itinéraire du col du Pilon qui, pour connecter le bassin de vie d' Amplepuis : Thizy les Bourgs à l'agglomération lyonnaise est à ne pas négliger (c'est le plus emprunté actuellement).Je maintiens que l'étude a manqué de hauteur de vue en se limitant aux stricts itinéraires sortie sud d' Amplepuis / Giratoire de Joux.*

En résumé, je confirme que le projet présenté n'est très probablement pas le meilleur pour le territoire visé par manque d'élargissement des comparaisons d'itinéraires.

3.1.5 GAIN DE TEMPS

Ce sujet revient très fréquemment dans les observations car, de nos jours, beaucoup d'entre nous considèrent qu'il est important de gagner du temps. C'est un des objectifs du projet : « réduire les temps de parcours jusqu'à l'autoroute A 89 depuis Amplepuis. »

Extraits : § ME 6, Me E Giroud : «Un tel projet va coûter des millions d'euros pour un gain de temps minime sur cette route. N'avons nous pas d'autres dépenses prioritaires pour notre pays? »

§ ME 10, Mr H Genevois :« Inutilité: à quoi sert de gagner 5 mn sur ce trajet si ce n'est à procurer du travail aux bétonneurs?

§ ME 16, Me C Bendrat-Crost : « Le gain de temps allégué paraît très fantaisiste. (Traversée de Les Sauvages) il y aura inévitablement une circulation alternée. Sur le kilomètre restant de la RD 121 la vitesse sera aussi limitée par le mauvais état de la chaussée et son étroitesse. Ainsi, sauf si on se moque du Code de la route et si on ne craint pas de mettre la vie des autres en danger, on ne gagnera jamais 7 minutes. Un gain de temps de 5 minutes, si les conditions météorologiques sont clémentes, paraît déjà une hypothèse optimiste, compte tenu de toutes ces contraintes routières. Tout ça pour ça! »

§ ME 21, Mr S Depaix : « La nouvelle route ne fera gagner que quelques minutes. Elle n'est donc qu'un coûteux doublon aussi bien en terme financier qu'en destruction du patrimoine historique et écologique. »

§ ME 36, Mr JY Rousselle : « La nouvelle liaison soumise à enquête publique va donc permettre de gagner quelques minutes, entre 3 et 4. »

§ ME 42, Mr J Decrenisse : « Le gain de temps me paraît dérisoire face aux nuisances pour l'environnement et au coût d'un tel projet. »

§ ME 72, Me M Beretz : « Le gain de temps annoncé par ce projet est minime, il est même ridicule au regard des travaux et des autres impacts. D'ailleurs, pourquoi chercher à gagner deux ou trois minutes sur un trajet? Comment justifier cette demande de gain de quelques instants, qu'on voudrait nous faire passer pour un besoin? »

§ J 3, Me G Magdinier : « Ces travaux que vous envisagez de réaliser vont avoir un coût énorme, pour réduire de 5 kms (donc 5 minutes) la distance du parcours... »

§ J 34, Me M Sabot : « De quel droit se permet-on de détruire la beauté qu'offre la nature pour soi-disant gagner du temps? »

§ J 38, Mr JJ Ducroux : « Il est écrit que le gain de temps sera de 7 minutes pour gagner Amplepuis. Pour quoi faire? »

§ J 42, Me et Mr L et S Laurent : « Le gain de temps ne sera que de quelques minutes. Quelques minutes perdues dans les bouchons à La Tour de Salvagny. Un gain de temps si faible ne peut changer la situation économique d'un secteur!! »

§ J 45 , Me R Pascual et Mr P Mabboux : « Est-ce que le développement économique d'un territoire est dépendant d'un gain de temps estimé « entre 8 mn et 13 mn » et pour une catégorie limitée de véhicules? »

§ J 55, Mr J Garet : « Et tout cela pour gagner seulement quelques minutes.... »

§ J 60, Me C Roussat : « Pourquoi dépenser autant d'argent pour gagner si peu de temps? »

§ LS 5, Me et Mr Coquard : « Cette route ne fait pas gagner beaucoup de temps : moins de 7 mn; »

§ LS 26, Mr M Depaix : « Il convient de considérer les avantages que pourraient nous procurer un tel accès à l'ouest de Tarare. Il n'aurait qu'une utilité éventuelle pour accéder à Roanne, Saint-Etienne ou Clermont-Ferrand. Actuellement observons le temps que nous mettons pour nous rendre dans chacune de ces villes:

++ Roanne : aujourd'hui un Amplepuisien met 30 minutes pour s'y rendre depuis son domicile (pour un trajet de 29 km). Aucun intérêt d'aller prendre l' A 89 à Joux!

++ Saint-Etienne : 90 km depuis Amplepuis, Durée 1h 27 en allant prendre l'autoroute à Balbigny; là encore aucun intérêt de prendre l' A 89!

++ Clermont-Ferrand : J'ai toujours pris l'autoroute à Balbigny. Depuis Amplepuis mon trajet était de 130 kms et sa durée de 1h30. Prendre l' A 89 à Joux ne m'apporterait actuellement aucun avantage.

Il me paraît donc évident que le projet envisagé par le Conseil Général n'a, actuellement, aucun intérêt pour les habitants d'Amplepuis et je suis convaincu qu'il en est de même pour ceux de Thizy ou de Cours-la-Ville. »

§ LS 39, Mr J Dubessy : « Le kilométrage de 17,5 kms selon la carte figurant au dossier ne serait supérieur que de 4-5 kms à celui du projet avec un temps de parcours majoré de guère plus de 5 minutes. »

Analyse du CE : Ce point central est, comme je l'ai signalé au maître d'ouvrage dès réception du dossier et donc avant la période d'enquête, fort mal traité dans le dossier. Il convient de noter que , suite à cette remarque du CE , le Département a répondu que le dossier serait modifié sur ce point mais cela n'a pas été fait. En page C-5 on lit : « Itinéraire RD 8, RD 121 et RN 7 : le temps de parcours est estimé à environ 19 minutes. » En page EI-14 : « cette voie permettra un gain de

temps de parcours de 13 minutes environ pour les usagers utilisant la RD 8 jusqu'à la commune de Les Sauvages, puis la RD 121 et enfin la RN 7. » Ce qui, mathématiquement, signifie que l'on mettra $19 - 13 = 6$ minutes pour aller d'Amplepuis au giratoire de la RN 7, c'est à dire pour parcourir environ 12 km ce qui complètement impossible!! En page G-10 de l'addendum, on lit : « la dernière étude de déplacement (origine-destination), en date du mois de Septembre 2014, a mis en avant :un gain de temps de l'ordre de 50%, correspondant à une durée de 7 minutes environ (dans les deux sens confondus). » On peut légitimement se poser la question de savoir pour quoi cette étude de Septembre 2014 n'est pas intégrée dans un dossier d'Octobre 2014!!! En omettant ce point, on constate toujours un flou sur ce sujet puisque 50% de 19 minutes font 8 minutes 30 secondes et non 7 minutes!! Si on tient compte, de la sinuosité de la RD 8 entre Amplepuis et le col des Sauvages, de l'étroitesse de la chaussée de la RD 121 dans la traversée du bourg de Les Sauvages, de la zone 30, de l'étroitesse et de la sinuosité de la RD 121, des pentes (et rampes) et des lacets de la voie nouvelle, de l'inéluctable limitation de vitesse sur celle-ci (non précisée mais on peut facilement imaginer, au vu de celles existantes sur la RN 7 que ce sera 70 km/h, avec des passages à 50, voire 30 km/h) et de la grande mixité de véhicules circulant sur cet itinéraire, on voit mal comment on pourrait faire ce parcours en toute sécurité et en moyenne toutes saisons confondues en 12 minutes; ce qui correspond à une vitesse moyenne sur le parcours Amplepuis / Giratoire de Joux de l'ordre de 60 km/h. Les affirmations faites dans le dossier sont donc à prendre en compte avec circonspection et on peut, objectivement et raisonnablement estimer le gain de temps réel à une valeur moyenne sur l'année inférieure à cinq minutes.

Avis du CE sur le thème du gain de temps : *Je pense sincèrement qu'un gain de temps de cinq minutes est très peu significatif dans l'absolu et que son impact économique est réellement négligeable. Il convient aussi de le relativiser par rapport au temps de déplacement global, variable pour chacun selon son origine de parcours et sa destination. Et pour être complètement objectif, il convient de faire intervenir à ce point de la discussion le coût du péage : faut-il gagner cinq minutes entre Amplepuis et l' A 89 et payer 2,9 € de péage pour aller en direction de Lyon, alors qu'en passant par le col du Pilon on emprunte un itinéraire plus roulant et beaucoup plus sécuritaire, complètement gratuit, d'un temps de parcours équivalent (et qui va prochainement s'améliorer de façon significative)? Je ne le pense pas et suis d'avis que ,très majoritairement, les usagers futurs répondront non à cette question. Je partage donc les avis ici émis par le public. Je considère en outre ce gain de temps comme non pertinent car obtenu uniquement par un raccourcissement du trajet de quelques kilomètres, au détriment de la sécurité (pente très forte) : aller plus vite en prenant des risques n'est ni utile ni nécessaire.*

En résumé, mon avis est que l'objectif du gain sur le temps de parcours n'est pas réellement atteint car, en réalité, sa valeur est plus faible que celle exposée dans le dossier, sans réelle incidence économique et obtenue au détriment, notamment de la sécurité.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage:*En reconnaissant, dans sa réponse, que « Le Département envisageait de modifier les dossiers mis à la disposition du public », le pétitionnaire reconnaît implicitement qu'une correction du dossier sur ce sujet était justifiée. Cela n'a pas été fait, et le mémoire en réponse au Procès Verbal de synthèse n'apporte pas d'information complémentaire ou d'élément décisif. Je demeure donc convaincu que le gain de temps exposé est nettement optimiste.*

En résumé, comme par ailleurs, le pétitionnaire ne répond pas à la question du gain de temps relatif et à sa valeur d'utilité, je confirme sans ambiguïté mon avis résumé à l'alinéa précédent.

3.1.6 OBJECTIFS SOCIO- ECONOMIQUES

Ce thème (qui compte pour beaucoup dans l'analyse de l'utilité publique) a attiré l'attention de nombreux intervenants.

Je souhaite éclairer ce débat par quelques considérations générales sur la relation entre développement infrastructures et essor économique (réflexions issues d'un entretien avec Mr Y Crouzet, professeur et spécialiste d'économie des transports au Laboratoire d'Économie des Transports, à l'occasion d'un grand projet d'infrastructures de la région lyonnaise) :

++ Dans ce type de débat ,les avis sont divergents et les clivages sont patents et ils le sont d'autant plus que les uns et les autres reposent sur des croyances, aussi respectables les unes que les autres. Il n'est donc pas aisé de trouver une issue simple au débat.

++ Cependant il est aujourd'hui considéré comme exact que, contrairement à une idée répandue, dans la majorité des cas ,ce ne sont pas les autoroutes qui engendrent le développement économique mais que c'est l'essor économique qui incite à la création d'infrastructures routières .Et il est constaté que les congestions routières ne peuvent pas être résolues par la mise en place systématique de nouvelles infrastructures car le fait d'améliorer l'accessibilité routière est un encouragement à la mobilité automobile.

++ En outre, l'utilisateur (particulier ou professionnel) d'un trajet quotidien choisit son itinéraire fréquemment en fonction du temps de parcours mais aussi en fonction du coût généralisé de celui-ci qui intègre les notions de temps et de coût monétaire (péage, carburant, nombre de kilomètres parcourus et donc amortissement et usure du véhicule).

Extraits : § ME 17, Mr JF Fillon : « La forte pente de ce nouveau tracé va exclure de son utilisation les véhicules à fort tonnage...on peut légitimement en déduire que l'on construit une route par type de véhicule, intéressant dans une période de crise. »

§ ME 18, Me S Rolland : « Il est impensable de détruire le patrimoine naturel et historique pour cette route. Il vaudrait bien mieux le mettre en valeur dans un secteur qui souffre de la crise du textile et a de belles ressources naturelles. »

§ ME 29, Mr D Montabert : « Cette solution est à mon sens beaucoup trop restrictive. La justification technico-économique est beaucoup trop légère. »

§ ME 36, Mr JY Rousselle : « Et s'il s'agit d'évoquer, pour les promoteurs du projet, l'utilité sociale de cet investissement public pour soutenir l'économie et les entreprises locales, alors investissons dans les filières d'avenir, celles qui ont fait l'objet d'un large débat pour préparer la France et l'Europe de 2030, et non dans une infrastructure inutile au regard du très faible bénéfice attendu. »

§ ME 58, Me AS Delangle : « Elle doit redynamiser l'économie du secteur de Thizy, Amplepuis, hors cette zone dispose, déjà d'infrastructures routières permettant à un territoire rural d'accéder facilement aux différents grands bassins de vie, Lyon notamment. La présence d'une seule route n'est pas suffisante pour relancer l'activité économique et encore moins dans le contexte global que nous subissons depuis 2008. Cette route ne sera pas accessible aux plus de 19 tonnes, comment alors favoriser l'activité économique si ce n'est en utilisant les routes déjà existantes. »

§ ME 65, Me C Dehan : « C'est un projet qu'on nous présente comme « une nécessité absolue au maintien de nos emplois pour les générations futures » (9000 emplois, 1800 entreprises), « une infrastructure pour des acteurs économiques de l'ouest rhodanien, du Rhône , de Rhône -Alpes et de France ». Bigre! Heureusement que le ridicule ne tue pas! Curieux :on nous a tenu le même discours à propos de l' A 89 et du développement de Tarare, avec le résultat que l'on sait. »

§ ME 72, Me M Beretz : « Il est nécessaire d'analyser globalement les besoins et les contraintes, ce qui n'a pas été fait ici, sinon l'idée même de ce projet aurait été balayée rapidement. »

§ ME 77, Me R Poncet : « La plus contestable *-des motivations du projet-* reste de prétendre qu'elle « favorisera le contournement de Tarare par les Poids Lourds ». »

§ ME 83, Me C Ferrière : « De plus, beaucoup d'automobilistes et de routiers ne prennent pas l'autoroute A 89 à cause de son coût. Alors, qui va emprunter cette route au final? Le rapport qualité/prix sera-t-il intéressant pour le contribuable? NON!!! »

§ ME 95, Me C Frizon : « Le problème des poids lourds ne sera pas réglé pour autant. D'une part, les plus de 19 tonnes continueraient à traverser Tarare et d'autre part, en hiver avec des conditions météorologiques très difficiles (neige, brouillard, gel..) la circulation deviendrait impraticable pour les autres camions. »

§ ME 108, Mr E Girard : « Le développement économique d'Amplepuis est-il suspendu à une nouvelle liaison routière qui s'ajoutera aux déjà nombreux itinéraires qui mènent à Amplepuis de manière adaptée et en offrant de bonnes à très bonnes conditions de circulation à tout type de trafic (VL et PL). Le développement économique des bassins de vie d'Amplepuis et au-delà doit-il s'effectuer au détriment de la préservation d'un patrimoine naturel et agricole qui attire randonneurs, cavaliers, sportifs et amoureux de la nature et de ses trésors? Comment ne pas trouver étonnant que cette voie romaine (patrimoine historique) aussi appelée « route Napoléon » ne soit pas envisagée comme un atout pour le développement économique et touristique du dit bassin de vie plutôt que de la voir disparaître à tout jamais sous le bitume? »

Plus loin : « L'effet structurant d'une autoroute sur l'économie des territoires n'est plus, depuis la fin des « Trente Glorieuses » qu'un vœu pieux des élus et des décideurs qui en font la promotion. De la même manière l' A 89, dans son parcours en amont de Balbigny, n'a eu qu'un effet ténus sur l'économie des territoires qu'elle traverse. Comment ne pas en déduire que l'effet sur l'économie de la vallée de la Turdine ou des territoires que l'on connectera à cette artère sera tout aussi mince? Comment croire que d'un coup de crayon issu de l'arbitraire ou d'un compromis sortira le miracle économique que bien des élus promettent? »

§ J 33, Me et Mr H et P Michel . « Cette route étant interdite aux poids lourds (+ de 19 tonnes), nous ne voyons pas du tout en quoi cela pourrait aider au développement économique des entreprises, le transport des marchandises se faisant, malheureusement par camions. »

§ J 36, Association de défense de l'environnement et des hameaux de la commune de Joux : « S'il suffisait de créer un nouvel accès pour dynamiser un secteur et réduire le chômage, cela se saurait et pourrait être appliqué dans toute la France!! »

§ J 45, Me R Pascual et Mr P Mabboux : « L'étude ne donne que très peu d'éléments sur les besoins réels du territoire / nombre d'entreprises, besoins de déplacements, itinéraires, fréquences... comment évaluer la pertinence d'un projet avec si peu d'informations claires et précises? »

§ J 47, Me C Dauvillaire : « Ne mettons pas en péril ces exploitations ainsi que ce véritable atout pour le développement touristique de notre région en détruisant un site dont le point de vue est exceptionnel. »

§ J 52 , Me et Mr S et J Burnichon : « un non sens économique: le but premier de cette route est de désenclaver les industries d'Amplepuis Thizy et Cours mais leurs approvisionnements et leurs livraisons sont faites essentiellement par les nombreux transporteurs de la région... Nous ne pensons pas que les industriels qui soutiennent ce projet aient pris conscience du fait que cette nouvelle route ne sera jamais accessible aux gros poids lourds. Le désenclavement n'ayant pas beaucoup de sens au niveau du tourisme, il ne concernerait donc qu'un petit nombre de véhicules professionnels légers... »

§ J 68, Association pour l'amélioration et la défense de l'environnement du val de Turdine : « Qu'apporte réellement ce projet pour l'économie de notre région? Quelles études ont été réalisées afin d'évaluer le véritable besoin et le bien fondé de ce projet? Le pourcentage d'usagers

qui viennent sur TARARE ne seront pas concernés, ni d'ailleurs intéressés par ce projet. Les poids lourds + 19 T, représentent la fraction majoritaire du transport routier et surtout un lien direct avec le développement de l'économie!!!; eux, n'auront pas la possibilité de l'utiliser (donc non sens pour le développement de l'économie). »

§ LS 1, Mr G Cinquin : « Ce projet est inutile : déjà trois routes gratuites relient Lyon et sa région à Amplepuis, Cours, Thizy les Bourgs : la D 313 par le col du Pilon, La N 7 par le col du pin Bouchain, la D 8 par le col des Sauvages. De plus les camions de plus de 19 t ne pouvant emprunter cette nouvelle route,(car trop pentue), l'argument du désenclavement du bassin d'emplois d'Amplepuis, Cours, Thizy les Bourgs ne peut être retenu. »

§ LS 2, Me D Mercier : « Les populations d' Amplepuis, Thizy, Cours sont tournées sur le Roannais sur le plan économique, santé, loisirs. »

§ LS 9, Me M Brouillet : « Il y a déjà un bon maillage routier. De plus, un bon maillage routier n'est pas synonyme d'essor économique. Tarare est la meilleure preuve qu'autoroute et essor économique ne vont pas de pair. De plus en plus de commerces ferment, une grande partie des habitants est en dessous du seuil de pauvreté. La création d'une route de 3,7 kms sur la voie romaine ne risque pas de résoudre les vrais problèmes de Tarare»

§ LS 15, Me R Porte : « Pitié! Laissez nous notre belle campagne où les possibilités touristiques sont réelles et prêtes à être développées.... Les enjeux économiques sont bien sûr primordiaux mais peuvent être optimisés autrement. »

§ LS 17, Mr B Crouzier : « Concernant l'augmentation de trafic, aucune étude socio-économique ne justifie l'augmentation du trafic journalier de 580 à 2000 véhicules (Quelle est l'évolution de l'environnement économique? Des entreprises ? Des populations?...).Les éléments apportés se bornent à des objectifs dé-corrélés de tout besoin chiffré ; il est mentionné : « un réseau routier cohérent répondant aux besoins du territoire en termes de desserte des pôles d'activités et en favorisant les liaisons depuis et vers l'échangeur de Tarare centre », « réduire le temps de parcours des usagers ». »

§ LS 26, Mr M Depaix : « Le dossier du Conseil Général se contente de belles affirmations : « Depuis quelques années les communes d'Amplepuis et de Thizy les Bourgs sont en plein développement économique profitant de l'effet dynamisant de l'ouverture de l'autoroute A 89 et d'un échangeur le long de la RN 7 (Tarare Ouest) ainsi de nouvelles zones d'activités sont créées dans l'agglomération amplepuisienne générant de nombreux emplois sur le territoire.. ». Ce commentaire est enthousiasmant mais, hélas, bien loin de la réalité. Tout d'abord notre Commune souffre, autant que d'autres et parfois plus, de la crise économique actuelle. L'ouverture de l'autoroute n'a rien évité ; nos zones d'activités existent et sont occupées par de petites entreprises depuis longtemps. Les extensions de zones d'activités, réalisées actuellement, étaient prévues bien avant l'ouverture de l'autoroute. Il est évident que si nous vivions un miracle économique en raison de l'autoroute, nous serions cités dans les publications spécialisées. Nous en sommes loin! »

§ LS 36, Me et Mr G Pivot : « Au jour d'aujourd'hui il me semble que des solutions à l'amélioration du développement économique et à la qualité de la vie sont à trouver dans le développement des moyens de transports collectifs (train, aires de co-voiturages...) et dans des modes de communication plus efficaces (haut débit, télé travail..) »

§ LS 40, Me E Lieury : « Notre ferme se situe sur la colline en face de la voie romaine.... Nous avons du sans cesse investir pour moderniser notre ferme qui au départ comprenait une grande maison très ancienne et une grange. Notre perspective était de nous tourner vers le tourisme.... Bref nous aurions aimé faire découvrir ce site magnifique et rude sous tous ses aspects. Notre fils, après des études agricoles puis de gestion et protection environnementale commence à monter un projet. Puis catastrophe, cette nouvelle tombe sur notre village! Faut-il imaginer que même jusqu'à Les Sauvages les paysans dérangent? Faut-il s'excuser d'être là? »

§ LS 42, Me et Mr Let S Laurent : « Dans un secteur qui se veut « vert » (territoire Tepos, objectifs du SCOT en faveur d'un environnement de qualité, PADD : « développement

durable du Beaujolais par une organisation territoriale repensée. »DOG : protection des espaces naturels sur Tarare), le Département devrait travailler sur des axes de développement économiques liés au télétravail, aux circuits courts, et développer les transports doux (trains, covoiturage) »

Analyse du CE : Remarque préliminaire : le dossier présenté se révèle peu fourni en termes de socio-économie.

Les mots économie, emploi ne figurent pas dans les objectifs énoncés ; au paragraphe 1.1, page C-3, éléments socio-économiques, on lit :« depuis quelques années, les communes d'Amplepuis et de Thizy les Bourgs sont en plein développement économique.... », et , plus loin: « La cohérence du réseau routier départemental et local apparaît comme un élément essentiel pour le développement du territoire », tout ceci sans bénéficier à aucun moment de chiffres relatifs à ce développement : nombre d'entreprises, nombre d'emplois... progression de ceux-ci et a fortiori besoins d'infrastructures pour assurer la continuité de cet essor.

Au paragraphe 1. 3 page C-5 , conditions de circulation actuelles, on lit :« Les principaux flux routiers qui s'effectuent sur les voiries de ce territoire se font entre Amplepuis et Tarare, notamment en direction de l'autoroute A 89. La majorité des déplacements concernent une destination locale, avec seulement 2 % des trafics qui empruntent quotidiennement l'autoroute A 89. Environ 15 % rejoignent l'autoroute A 89 en passant par le centre ville de Tarare.

On constate donc une attractivité de l'autoroute faible, voire très faible et il n'y est pas associé d'étude de besoins.

La carte présentée en page C-4 du dossier , intitulée contexte socio-économique, montre que le bassin de vie d' Amplepuis / Thizy les Bourgs est proche de l'agglomération Roannaise, considérée comme : « Pôle générateur de déplacements, Développement économique en cours », et comme soumise et/ou bénéficiant de : « l'influence économique. » Il est certain, de nombreuses personnes me l'ont expliqué, que nombre d'habitants de ce territoire, vont préférentiellement en direction de Roanne pour faire leurs achats plutôt que de se diriger vers Lyon.

Par ailleurs et de fait, les usagers l'expliquent, ceux qui veulent aller vers Clermont Ferrand ou Saint Etienne ne vont et n'iront pas prendre l'autoroute A 89 à Tarare.

C'est donc , à une très forte majorité, pour aller en direction de Lyon (et de l'est) que , depuis Amplepuis, on va vers Tarare (ou bien on passe par le col du Pilon). Lyon, d'ailleurs, ne figure pas sur la carte évoquée plus haut! Mais, il n'empêche, l'attractivité économique de Lyon est grande et un trafic important se fait actuellement dans cette direction, pas forcément d'ailleurs en allant rejoindre l'autoroute A 89 au plus tôt car celle-ci présente pour les usagers un double inconvénient : elle est chère et son exutoire est très chargé, souvent embouteillé. Il existe donc un trafic notable en direction de Lyon que le Département entend favoriser par ce projet. A ce sujet, je me permets une parenthèse : pourquoi, dans ce contexte, le Département a-t-il pris une position défavorable au projet de liaison A 89 / A 6, destiné à désengorger l'exutoire de l' A 89 en direction de Lyon ? La réalisation de cette infrastructure réduirait beaucoup le temps de parcours entre le bassin de vie ici considéré et Lyon, bien plus que de cinq minutes. Et je rappelle que le Conseil Général développe un projet important dans la basse vallée de l'Azergues pour fluidifier le trafic depuis ou vers Lyon.

Dans leur ensemble, les usagers considèrent le réseau existant comme satisfaisant : aucun ne se plaint de congestion de trafic, le dossier lui même n'en fait pas état.

Il n'est nulle part exprimer dans le dossier qu'il est souhaitable de développer une liaison routière qui favoriserait les liaisons quotidiennes entre le bassin de vie d'Amplepuis / Thizy les Bourgs et l'autoroute A 89, ce qui aurait comme conséquence de développer des cités dortoirs ; il s'agit bien de favoriser le développement économique. Mais les caractéristiques géométriques de

cette liaison de cette liaison imposent (très forte pente et lacets) de limiter la circulation aux véhicules de moins de 19 tonnes.

Avis du CE sur le thème des objectifs socio-économiques : *Le réseau existant donne satisfaction aux usagers (sauf en ce qui concerne l'entretien de la RN 7), il n'est pas saturé et n'est pas l'objet de demandes claires d'augmentation de capacité ou même d'amélioration. Le département souhaite cependant améliorer ce réseau pour favoriser l'essor économique. Mais, en adoptant un itinéraire limité en tonnage, le Département sélectionne les véhicules susceptibles de l'emprunter. Les transporteurs routiers, généralement utilisateurs de gros porteurs (de fait, environ un tiers des poids lourds) continueront donc d'emprunter les itinéraires existants. Implanté dans une zone quasiment dépourvue d'autres moyens de transports de marchandises que les camions(absence de fret ferroviaire), il est évident que cet itinéraire ne pourra contribuer que très à la marge à l'essor économique. Je m'étonne par ailleurs (voir plus loin les analyses des opinions favorables au projet) que les industriels , artisans, commerçants, favorables au projet ne s'élèvent, à aucun moment contre la limitation de tonnage qui, en faisant l'hypothèse que le projet est une nécessité, serait une vraie gêne.*

En résumé, je donc pense que, du point de vue socio-économique, le projet est quasi inutile. J'ai même le sentiment (en rappelant les travaux actuels sur la RD 8 et ceux qui vont se dérouler sur la RD 385 au pont de Dorieux qui amélioreront les itinéraires existants déjà considérés comme satisfaisants) que nous sommes, dans ce secteur, dans de l'investissement « tout routier ».

Analyse complémentaire du CE : Sur le plan économique ce territoire a une existence au travers d'activités rurales, agricoles, forestières et , probablement, quelques possibilités d'essor en termes d'activités douces (au sens modes doux) liées à la vente à la ferme, au tourisme vert en utilisant le patrimoine dont il dispose. Les documents d'urbanisme en vigueur sur ce secteur le montrent : voir analyse du CE au paragraphe 3.1.7 : Patrimoine et cadre de vie. Le projet proposé, dont les objectifs ne prennent pas en considération cet aspect et sont très différents permettra-t-il, favorisera-t-il ou gênera -t-il ultérieurement un essor éventuel de cette activité économique?

Avis du CE sur le thème des objectifs socio-économiques: *Je ne pense pas qu'il favorisera un développement ultérieur du tourisme vert et des activités rurales car il mobilise un espace naturel trop important et atteint fortement le patrimoine et les activités d'agriculture et de sylviculture. Au contraire, je suis d'avis qu'il sera un frein aux possibilités de développement.*

En résumé, je considère que le projet proposé, mal justifié en termes de trafic, présente bien trop peu d'intérêt pour l'essor économique du territoire pour se permettre en plus d'obérer un développement potentiel des activités rurales de tourisme vert que beaucoup d'habitants du territoire appellent de leurs vœux.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage:*Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire se réfère à nouveau au seul avis des entrepreneurs, artisans et commerçants qui : « rappellent que pour leur développement, des infrastructures routières sont une nécessité absolue et chaque minute gagnée en déplacement de personnes et de marchandises sont des atouts indéniables en matière de concurrence et d'emploi, en particulier du fait de l'emplacement central du carrefour de Joux, au regard de la nouvelle région Auvergne- Rhône-Alpes. ». Ces propos me semblent quelque peu caricaturaux et il convient toujours de faire un bilan avantages /inconvénients complètement omis dans la réponse du Département. A quel prix faut-il gagner une minute? L'emplacement central du carrefour de Joux participera-t-il dans le futur à l'essor économique du bassin d'Amplepuis /Thizy les Bourgs? Les réponses à ces deux questions sont une affaire de bon sens.*

En résumé, mon avis final sur ce thème fondamental n'est guère modifié par la réponse du pétitionnaire, car celui-ci ne considère qu'une facette du problème posé sans considérer que les apports du projet sont très marginaux en termes socio-économiques et ne compensent pas les inconvénients du projet.

3.1.7 PATRIMOINE ET CADRE DE VIE

Ce sujet tient à cœur de bon nombre d'habitants et/ou propriétaires attachés à leur territoire.

Extraits : § ME 6, Me E Giroud : « Et la préservation de notre environnement, la beauté de nos paysages, la tranquillité de notre village ne prévalent-ils pas sur les quelques minutes gagnées pour rejoindre l'autoroute? »

§ ME 15, Me D Chabat : « Améliorons la voie existante , la N 7 et laissons cette voie ancestrale aux promeneurs, et à la nature, faune et flore. »

§ ME 21, Mr S Depaix : « Ce projet aura des conséquences négatives... destruction de terres agricoles, nuisances environnementales, dangerosité....Ce n'est pas une vision d'un développement économique durable et de proximité. »

§ ME 30, Me C Breton : « Je ne tiens pas à ce que l'on saccage les vestiges de la voie romaine. »

§ ME 50, Me E Gaillot : « Le village de Les Sauvages est attrayant pour son calme, ses paysages et son air pur. Détruire cette qualité de vie pour un projet incohérent est inconcevable. »

§ ME 52, Me M Ferrière : « Quel gâchis de détruire ce patrimoine local historique (route empruntée par des personnages historiquement connus). »

§ ME 56, Mr J Lamoureux : « Nous nous inquiétons beaucoup sur la disparition de cet élément historique unique... sa destruction serait une grande perte pour notre histoire locale. »

§ ME 83, Me C Ferrière : « Alors quelle idée ahurissante de vouloir détruire une partie de ce magnifique patrimoine et ce calme que beaucoup nous envie!!! Et en construisant sur une ancienne voie romaine... Mon sang d'historienne ne fait qu'un tour! »

§ J 10, Me et Mr M et D Leclerc : « Faites savoir au Conseil Général que ce que l'on appelle la route Napoléon était une voie romaine, puis un grand chemin royal, seule route rapide de Paris à Lyon pendant des siècles. Faites savoir au Conseil Général que si l'on élargit, aplanit et goudronne ce qu'il reste , dans le Rhône ,de la route Napoléon, une partie de notre patrimoine n'existera plus. »

§ J 13, Me Viland : « Disparition d'un trésor du patrimoine historique de la région et Tarare, la voie romaine était un lieu privilégié de promenade du Dimanche avec explication pour les enfants sur la vie des romains... »

§ J 34 Me M Sabot : « Ces espaces dans la campagne sont sources de détente, d'apaisement, de bien être lors de ballades pour se ressourcer et , nous fournissent les produits de la terre dont l'être humain a besoin pour vivre. Tout cela contribue à notre, à votre santé. »

§ J 36, Association de Défense de l'environnement et des hameaux de la commune de Joux : « Vouloir goudronner une route historique qui aurait pu être classée – voie romaine et route Napoléon – est une action destructrice et qui fait fi du patrimoine national. »

§ J 42 , Me et Mr L et S Laurent : « La voie romaine est un patrimoine historique d'une grande richesse (voie gauloise, romaine puis route la plus utilisée entre les XV ième et XVI ième siècles). C'est un chemin très utilisé par les promeneurs, cyclistes, amoureux de la nature. La perte de cet espace est un inconvénient pour de très nombreuses personnes qui y sont attachées te pour les générations futures. »

§ J 47 , Me C Dauvillaire : « OUI A LA SAUVEGARDE DE NOTRE PATRIMOINE HISTORIQUE? AUX EXPLOITATIONS AGRICOLES ET AU DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE... Une multitude de marcheurs emprunte cette voie ainsi que de nombreux vététistes mais surtout les agriculteurs et forestiers... »

§ LS 11, Me D Musset : « C'est un projet qui est une atteinte au patrimoine historique : cette liaison suit l'ancienne voie romaine qui reliait Lugdunum à Paris. C'est un projet qui est une atteinte au patrimoine naturel . Cette voie set utilisée à ce jour par les randonneurs, les amoureux de la nature. »

§ LS 23, Association Les chemins du Passé : « Or , les délaissés de ces routes anciennes sont une des particularités de nos territoires de collines... Ils témoignent d'un passé où les différents tracés ont été aménagés selon les techniques, les besoins du moment... ainsi suivent-ils parfois les lignes de crête pour aller au plus court (Route Royale), ou épousent-ils les courbes de niveau pour éviter les côtes raides.. (RN 7 , RD...);Nous n'avons pas besoin pour le vingt et unième siècle que tous ces tracés soient affectés à la voiture uniquement. ... ce qui reviendrait à avoir en service trois tracés parallèles à moins d'un kilomètre les uns des autres... Si le projet se réalisait, que retiendrait l'histoire de notre époque et de ses choix? Celle d'une période où l'argent coule à flots et où l'on pourrait se permettre le luxe de doubler les routes existantes? Celle d'un temps où les ressources sont inépuisables? »

§ LS 25, Me C Tisopoulot : « Sommes nous toujours obligés de détruire le patrimoine naturel, historique et culturel pour gagner du temps? »

§ LS 30, Mr M Pierrefeu : « C'est la destruction du patrimoine naturel et historique; en effet cette portion de la route Napoléon est pour les gens de la région (marcheurs, promeneurs, vététistes dont je fais partie) une fierté, presque un emblème ; nous ne voulons pas la voir disparaître sous du goudron. »

§ LS 45, ACROSA : « C'est un véritable atout pour le développement touristique du territoire et il aurait mérité d'être conservé dans le PDIPR révisé en Juin 2014. Malheureusement, le Département étant maître d'ouvrage à la fois sur le projet de route et sur le PDIPR, le chemin n'a pas été retenu dans le cadre de la révision du plan de randonnée qui a eu lieu en Juin 2014. »

Analyse du CE : La voie romaine est un élément de patrimoine, même si on constate, en la visitant qu'il n'y a que très peu de traces visibles de cette époque ; en effet son utilisation en tant que voie de desserte agricole et de débardage des bois a sans doute déjà beaucoup effacé les traces du passé. Mais elle a indéniablement un passé puisqu'elle figure dans nombre de récits historiques et des peintures (entre autres une de Turner, dont une copie orne la salle de réunion de Joux dans laquelle j'ai reçu le public).

Quant au cadre de vie, en visitant les lieux, on s'aperçoit immédiatement que la nature a gardé ici une place forte et remarquable .

En page E III- 38 du dossier on lit : « Présence d'une grande sensibilité archéologique au pied de la montagne, autour de la voie romaine. Voie romaine, chemin de randonnée, dont une section est concernée par le GR 7 . Ambiance sonore apaisée tout le long de la voie romaine, jusqu'à son embranchement avec la RN 7. » . Plus loin en page EIII-44, enjeux forts à moyens : « Le site d'étude s'inscrit en ligne de crête dans un paysage marqué par des coteaux et des vallons marqués au droit d'un secteur agricole et naturel offrant des perspectives paysagères intéressantes. »

Les orientations générales du PLU de la commune de Les Sauvages précisent que la commune doit pouvoir profiter de ses atouts naturels : « taille modeste, activités touristiques en particulier la randonnée, son cadre naturel, son calme ». Les orientations du PADD de Les Sauvages met en valeur la protection des sites sensibles et des paysages de qualité : « lignes de crête et secteurs sensibles aux visions frontales, massifs boisés et boisements linéaires ayant un rôle paysager, préservation des cônes de vision. »

Avis du CE sur le thème Patrimoine et cadre de vie : *Sans, à ce stade, évoquer les aspects faune, flore, agriculture, forêts... (voir paragraphe ci-après), en se limitant donc au patrimoine et au cadre général de vie, je pense que l'implantation de la voie nouvelle en réutilisant le parcours de la voie romaine sera une perturbation forte, mal ressentie par les riverains et la majeure partie des habitants du territoire. Ce point, en tant que tel, ne me semble pas complètement déterminant mais je comprends parfaitement l'avis général du public sur ce thème, d'autant plus que d'autres solutions existent (entre autres, comme l'évoque l'Autorité Environnementale, celle de ne rien faire!) . Je suis d'avis d'éviter d'impacter négativement ce secteur où règne encore la nature et où existent encore les dernières traces, dans la région, de l'activité romaine.*

En résumé, je considère que ce site naturel doté d'un patrimoine historique évident (même s'il n'est plus très apparent) n'est pas approprié à recevoir une nouvelle infrastructure qui, de plus viendrait en contradiction avec les documents d'urbanisme.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: Dans son mémoire, le pétitionnaire fait valoir : « On ne retrouve aujourd'hui quasiment plus de pierres d'origine. Là encore, les appréciations portées sont à ranger au registre des généralités et non de faits précis. ». *S'il est un fait que les vestiges de la voie romaine ont très largement disparu, il n'en reste pas moins que celle-ci est un symbole historique et patrimonial qui pourrait être mis en valeur; le Département n'évoque pas cette possibilité et semble n'envisager aucune protection .*

Pour conclure ce thème, mon avis personnel est que ce patrimoine doit être respecté autant que faire se peut. Là encore les raisons sérieuses et incontournables conduisant à goudronner la voie romaine manquent.

Note particulière du CE: *Sur le thème du patrimoine, lors de la remise du Procès verbal de Synthèse, Monsieur M Mercier a annoncé au CE qu'il lui fournirait des éléments en provenance de l'œuvre de l'historien Fernand Braudel. Le CE regrette que cela n'ait pas été fait.*

3.1.8 AGRICULTURE ET FORET

Ce sujet fondamental est souvent évoqué, que ce soit par les agriculteurs et sylviculteurs eux mêmes, ou par les habitants de ce territoire.

Extraits : § ME 17, Mr JF Fillon : « Les 500 m de voie nouvelle vont encore un peu plus malmener l'élevage et l'agriculture sur notre commune. »

§ ME 34, Mr R Giraud : « Le tracé, au départ, coupe une exploitation agricole en deux, le propriétaire exploitant est un jeune agriculteur qui va voir non seulement son exploitation perdre énormément de valeur mais en plus lui apporter de grosses contraintes pour le restant de son activité professionnelle; c'est l'un des derniers agriculteurs du village, ce serait vraiment dommage. »

§ ME 71, Mr D Chambot : « Pauvre agriculteur qui a choisi de s'accrocher ici malgré la rudesse du lieu, du climat, du métier... tu n'avais pas prévu ça! La France, son patrimoine naturel, agricole, touristique... foutaises!.. Nous détruisons tout et sommes incapables de préserver nos richesses. »

§ ME 87, Mr X Laurent : « Ce projet va détruire des hectares agricoles qui vont donc pénaliser et fragiliser les exploitations concernées qui ont déjà une situation précaire vue la

conjoncture agricole actuelle (baisse du prix du lait et de la viande). De plus la faune et la flore seront fortement modifiées voire détruites partiellement. »

§ ME 88, Mr C Mitton, Président du Syndicat agricole de Joux : « Le Conseil Général du Rhône et la Chambre d'Agriculture ont signé des accords pour plus qu'aucun terrain agricole ne soit consommé par la société!! Mais routes et zones industrielles en seraient visiblement exemptées ! Le monde agricole serait-il la vache à lait des politiques? »

§ ME 91, Mr X Laurent, Président de la CUMA : « 65 agriculteurs adhèrent à cette CUMA et utilisent 70 matériels, emploient un salarié à temps plein. Cette CUMA est la plus importante du Rhône. Nous, exploitants agricoles, ne pouvons réaliser des projets qui ne servent à rien, ou faire des surinvestissements, pas comme les politiciens; la pression foncière et le manque de terrain se ressent aussi sur notre commune. Tout projet prendra forcément des terrains agricoles; par exemple, si une déviation est faite, elle toucherait 5 à 6 exploitations pour un total d'environ 50 Ha. Ces exploitations seront fragilisées voire en péril, car la production de fourrage sera diminuée pour l'alimentation de leurs animaux et les exploitants ne pourront pas acheter cette marchandise trop chère. Quel avenir pour ces exploitations et la reprise future de celles-ci? »

§ ME 96, Association Les P'tits Nioules : « Le projet bouleverse l'équilibre entre espaces naturels et espaces agricoles. Le village de Les Sauvages est essentiellement agricole avec de petites exploitations. Ce projet a un impact important sur les surfaces agricoles et la Chambre d'Agriculture demande notamment à ce que l'implantation de mesures compensatoires soit privilégiée dans des zones de friches, là où souvent, les enjeux de diversité sont très importants. Le projet met en concurrence les enjeux biodiversité et agricoles en parfait équilibre jusqu'à présent. »

§ ME 109, Me R Bouchany : « La disparition des terres agricoles, leur morcellement qui rend l'exploitation de petites unités agricoles difficile voire impossible, me paraît justifier une réflexion quant à ce projet. »

§ J 1, Mr L Pignard : « Ayant des bois en âge d'exploitation et ne possédant aucune autre sortie exceptée celle donnant accès à la route Napoléon, il est indispensable que nous puissions atteindre cette dernière car je ne suis pas le seul concerné. »

§ J 9, Mr G Ducroux : « Destruction de pâtures, avec 50 animaux en permanence, et de terres agricoles. »

§ J 24, Mr J Lely : « Dans ce projet vous amputez des terrains agricoles à un jeune agriculteur, que va-t-il devenir, les seuls terrains plats faciles à travailler à Les Sauvages. »

§ J 27, Me G Duperron : « Les bois exploités ont toujours été débardés et entreposés le long de cette voie romaine. Donc , si ce projet se réalise, la question du stockage des grumes se posera. D'autre part il est prévu un bac de rétention à l'emplacement même du chemin desservant ma parcelle ce qui compromet aussi l'avenir de l'exploitation de ma forêt. »

§ J 29, Mr R Laurent : « Pour les engins agricoles et forestier circuler et travailler serait compliqué pour notre sécurité. »

§ J 36, Association de défense de l'environnement et des hameaux de la commune de Joux : « Des espaces naturels, des terres agricoles seraient sacrifiés pour une route sans intérêt économique et stratégique. »

§ J 67, Mr L Junet : « L'état des lieux qui est fait dans le dossier d'enquête me paraît très incomplet car en plus de servir quotidiennement aux agriculteurs pour l'exploitation de leurs parcelles, cette voie romaine sert aux propriétaires et exploitants forestiers, qu'ils soient limitrophes ou éloignés de cette voie. Il suffit de voir le nombre de chemins s'y raccordant de part et d'autre. Cette réalité est complètement occultée dans cette présente enquête..... Vu que cet état de fait n'a pas été pris en compte dans cette présente enquête (l'usage fait par les forestiers de cette voie), la gestion de mes forêts se trouve ainsi compromise, je ne peux accepter cela! »

§ J 47, Me C Duvillair : « L'agriculture est un vivier important d'emploi; en réduisant les parcelles cultivables, les conditions d'exploitation des terrains seront encore plus difficiles pour eux. »

§ LS 32, Famille Lachal : Cette contribution (dont les auteurs sont les exploitants de la ferme La Montagne) a été présentée sous forme de notes au Commissaire Enquêteur et commentée lors d'une permanence; il convient d'en retenir les points suivants :

++ le projet actuel coupe une zone labourable et plate : il serait mieux de concevoir un tracé proche du chemin d'accès actuel,

++ demande de remplacement des surfaces acquises,

++ prévoir sur la zone haute deux boviducs permettant également le passage d'un tracteur,

++ rétablir les fonctionnalités existantes : portail, bac à eau , clôtures, accès aux parcelles.

§ LS 38, Me J Morel et Mr M Lièvre : « Soit dit en passant, une déviation du village n'est pas pour nous la solution aux défaillances de ce dossier. Elle aurait un impact énorme sur les terres agricoles et sur l'environnement. L'agriculture au village est importante (principale source d'emplois du village) et se compose de petites exploitations qui ont réellement besoin de toutes leurs terres, vu la géographie du territoire si elles n'ont plus leurs terres ici elles ne pourront pas en retrouver ailleurs. Comme vous aurez pu le constater nous ne sommes pas en plaine. »

§ LS 40, Me E Lieury : « Faut-il imaginer que même jusqu'à Les Sauvages les paysans dérangent? Faut-il s'excuser d'être là et faut-il que nous laissions nos terres? »

Analyse du CE: L'agriculture est une activité indispensable à tous, mais difficile, astreignante ; c'est une profession qui peine à trouver des successeurs. Sur le territoire concerné, les exploitations sont de petite et moyenne taille; on y pratique essentiellement l'élevage. En page E III- 26 du dossier on lit : « Territoire rural, dédié à l'exploitation bovine. Déclin de l'agriculture sur la commune de Joux. Stabilisation des superficies agricoles allouées aux bovidés sur la commune de Les Sauvages et augmentation de la taille des troupeaux. Voie romaine, principal accès aux parcelles exploitées. »

Il convient aussi de rappeler que la Chambre d'Agriculture a donné un avis défavorable au projet (faiblesse du volet agricole du dossier, choix de tracé pour les raccordements de la voie romaine d'une part à la RD 121 et d'autre part au giratoire de Joux, problématique de la circulation agricole, localisation des bassins de rétention...).

Le domaine forestier est également accessible depuis la voie romaine (ce sont des massifs forestiers denses , voir carte en page EIII-18 du dossier, en partie classés en espace boisé classé et pour le reste en zone naturelle, voir carte en page E III-30 du dossier) et son exploitation impose des contraintes (accès aux grumiers, aire de stockage des grumes).

Avis du CE sur le thème Agriculture et forêt : *Les arguments avancés en défaveur du projet me paraissent fondés et réalistes. Je pense aussi que l'agriculture est , dans cette zone, un employeur important et à ce titre, il faut éviter de fragiliser ce secteur qui peut se révéler (deux contributions en font état) un facteur de développement par le tourisme vert et la vente à la ferme. Il en va de même pour la forêt. Je pense que ces activités doivent être protégées car elles sont utiles et nécessaires; ce qui revient aussi à dire qu'elles ne doivent pas être mises en difficulté par des projets qui ne peuvent que leur apporter des contraintes supplémentaires et parfois, porter atteinte à la valeur même de l'exploitation, ce qui sera préjudiciable en cas de succession comme de vente.*

En résumé, les impacts du projet sur l'agriculture et, à moindre titre, la sylviculture du territoire traversé sont de nature à mettre en difficulté certains exploitants concernés et à contraindre les autres en termes d'exploitation, sans leur apporter de compensation suffisante.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: *Dans son mémoire en réponse , le pétitionnaire estime les réactions du public exagérées et précise : « le Département a engagé un travail en commun avec la Chambre d'agriculture et les représentants du monde agricole*

sur les points suivants : accès aux parcelles, mini aménagement foncier,... » *Le travail engagé n'apparaît ni dans le dossier, ni dans les observations; les points évoqués par le maître d'ouvrage sont des point obligatoires. A mon sens le Département n'intègre pas dans son raisonnement les préoccupations des exploitants à leur juste valeur.*

En résumé, sans élément réellement nouveau ou important issu de la réponse du pétitionnaire, je confirme que le dossier n'apporte pas aux exploitants agricoles et forestiers les compensations qui viendraient atténuer les difficultés nées de la réalisation de ce projet qui, à ce stade , n'a pas démontré son utilité.

3.1.9 ENVIRONNEMENT ET NATURE

Ce thème est très sensible dans le cadre de ce projet, ce qui est clairement souligné dans les contributions déposées par la FRAPNA et la LPO, toutes deux nettement opposées au projet (voir analyse cas par cas).

Extraits : § ME 33, Me N Dehan : « C'est un projet destructeur de biodiversité... Destruction d'espaces naturels sensibles... Destruction d'habitats d'espèces comme : 35 espèces d'oiseaux protégées, chiroptères et petits mammifères protégés, grenouilles rieuses.... Allons-nous tout bétonner jusqu'à ce qu'il ne reste plus rien de vivant? »

§ ME 35, Mr G Jullian : « La nature est un bien bien plus précieux que de vouloir arriver vite à tel ou tel endroit. »

§ ME 49, Mr B Ferrière : « Un mépris du patrimoine et de l'environnement : zone verte touristique qui constitue un des rares atouts de notre commune, ce qui est souligné dans notre PLU, élaboré avec les services de l'État et du Département. »

§ ME 68, Mr A Sapin : « Soulignons également l'incohérence du Conseil Général du Rhône qui déclare : « Le département possède un patrimoine naturel et paysager sans pareil. Traversé par le Rhône et la Saône, il alterne plaines et massifs montagneux, multipliant ainsi la richesse de ses points de vue. Les Monts du Lyonnais, ceux du Beaujolais, les Monts d'Or concourent à la présence d'une nature diversifiée, lieu de refuge pour la faune agrémentée d'une flore remarquable » et qui, dans ce dossier semble oublier ceci ou peut être aller trop vite dans ses choix de développement. »

§ ME 72, Me M Beretz : « Ecologiquement, on ne peut justifier (de plus dans un contexte routier où le maillage est suffisant) de détruire encore des milieux et des espèces, et d'impacter les corridors écologiques. La nécessité de déplacement des espèces sauvages est suffisamment mise à mal. »

§ ME 84, Me L Pignard : « Les Sauvages est un village où se réunissent nombre de randonneurs, de passionnés de nature et cette route qui traverse le village et emprunte la route Napoléon (pour rappel faisant partie du GR 7) en diminuera grandement l'attrait et est sans nul doute une future grande perte pour le village. »

§ ME 95, Me C Frizon : « Nous sommes surpris que le Département du Rhône ne respecte pas l'un des quatre objectifs principaux de son propre Plan Climat Énergie Territoire qui est de « développer des alternatives à la voiture ». ». Plus loin : « Nous sommes surpris par le manque de sérieux de l'étude de l'impact environnemental dont la méthodologie utilisée ne permet pas de connaître les véritables impacts du projet sur les milieux naturels. Les inventaires sont incomplets et la comparaison avec des relevés de la FRAPNA, de la LPO, ou du Conservatoire des Espaces Naturels du Rhône montre que des espèces protégées dont les présences sont avérées ne sont pas référencées et n'ont pas fait l'objet de relevés complémentaires, alors que des espèces rares et

patrimoniales de mammifères, chauve-souris, amphibiens, reptiles, oiseaux et papillons diurnes fréquentent le site. De plus plusieurs mares ont été oubliées. »

§ ME 96, association Les P'tits Nioules : « Dans le cadre de nos activités et de nos accueils, nous apprécions tout particulièrement la Route Napoléon qui nous permet en toute quiétude d'observer une faune et une flore remarquable par sa diversité et son intérêt écologique. Nous pensons d'ailleurs travailler en concertation avec les autres partenaires et associations du village de Les Sauvages afin de développer des aménagements de protection et d'éducation à l'environnement sur ce site. ». Plus loin : « L'inventaire des mares et des zones humides n'est pas complet – certaines mares pourtant bien présentes ne sont pas répertoriées – et semble avoir été limité aux abords immédiats du projet alors que les amphibiens ont des déplacements importants. Certaines espèces protégées dont nous connaissons la présence avérée ne sont pas mentionnées: sonneur à ventre jaune, alyte accoucheur, salamandre tachetée. »

§ J 17, Me C Jolyon : « Préserver l'environnement est le sujet qui fédère aujourd'hui les citoyens et une multitude de nations qui optent pour améliorer la qualité de notre vie sur terre. Ce qui était concevable il y a quarante ans est devenu complètement obsolète. »

§ J 28, associations communales de chasse de Joux, Les Sauvages et Tarare : « Le tracé proposé va couper nos territoires de chasse... conséquences :

- ++ la destruction de milieux naturels et agricoles, de nombreuses zones buissonnantes se sont développées le long de l'actuelle route Napoléon,
- ++ le cloisonnement de certaines populations de mammifères ne pouvant plus communiquer entre elles,
- ++ la mortalité de la faune sauvage par collision,
- ++ le dérangement et destructions diverses sur la faune et le milieu du fait des travaux par eux-mêmes. »

§ J 33, Me et Mr H et P Michel : « A l'heure où le réchauffement climatique ne fait plus de doute, nous devons faire attention au rejet en CO 2, et préserver les ressources naturelles. Or, dans cette route très pentue, il faudra « faire ronfler » les moteurs, ce qui sera très nuisible pour l'environnement. »

§ J 41, Me N Laffay : « Depuis toujours des personnes pratiquent des activités telles que la marche à pied, le vélo, l'équitation, la moto...sur ce chemin qui est réputé historique avec son nom : route Napoléon. Les amoureux de la nature trouvent plaisir et détente sur ce chemin, où ils apprécient le calme et son cadre. Pour quelle raison faudrait-il briser cet équilibre? »

§ LS 4, Me et Me Surblé : « Ce projet n'est pas en harmonie avec la nature et la sauvegarde d'une belle campagne. »

§ LS 17, Mr B Cruzier : « Le projet de route porte atteinte à la qualité environnementale des habitants des départements environnants par suppression d'une voie ancienne, belle, praticable à pied, en VTT, à cheval. Cette route contribue à la beauté de la campagne française, au charme de la nature et au plaisir des promeneurs. »

§ LS 29, Mr P Desbois : « Il faut laisser à la nature cette route Napoléon, jonction envisagée Thizy A 89 sortie ouest. »

§ LS 38, Me J Morel et Mr M Lièvre : « Au regard de ce dossier il ne nous semble pas nécessaire de scinder encore une zone naturelle. Laissons de la nature à nos enfants, pensons aux générations futures !!! »

Notes du CE: Il convient de relier aux contributions ci-dessus celles fournies par la FRAPNA et la LPO (voir analyse cas par cas) et celle de la Chambre d'Agriculture du Rhône (voir dossier , en annexe).

Par ailleurs, quant on visite le site internet de France Nature Environnement (fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement, regroupant 3000 associations et 850 000 adhérents), on constate que ce projet est classé parmi les 100 projets de France qualifiés de nuisibles pour l'environnement.

Analyse du CE : Sur le plan de l'environnement, un premier constat est la faiblesse récurrente du dossier d'étude d'impact : mares oubliées, espèces (parfois même protégées) non identifiées dans la zone alors qu'elles sont présentes, zone d'étude trop restreinte... Partant d'une base incomplète, voire erronée, il n'est pas possible d'évaluer les impacts correctement; le tout dans un milieu de bio-diversité remarquable, dans lequel réaliser une infrastructure adaptée (non destructrice, respectant les espèces animales et végétales, respectant les paysages), semble fort complexe. Par ailleurs, un simple coup d'œil sur une carte montre immédiatement l'effet de coupure de cette voie nouvelle par rapport à une zone naturelle ample.

Avis du CE sur le thème environnement et nature : *L'implantation d'une infrastructure routière dans un tel contexte ne me paraît pas a priori judicieux . En outre, la mauvaise évaluation de l'état initial et des impacts me semble conduire à réaliser un projet qui ne sera pas en harmonie avec l'environnement et conduira soit à des destructions irréversibles, soit à des perturbations des milieux naturels mal compensées.*

En résumé, je pense que ce projet est une erreur environnementale qui ressemble à un mépris (au sens propre du terme) de la nature.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: *Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire précise : « Les conséquences sur la faune, la flore et l'environnement ont été minimisées par des mesures d'évitement, de réductions, et la réalisation d'aménagements spécifiques(bassins de rétention...). L'avis de l'Autorité Environnementale va d'ailleurs dans ce sens. » Je pense que dire que l'avis de l'Autorité Environnementale va dans ce sens est aller trop vite : cet organisme ne rentre pas dans le détail des études et ne contrôle pas celles-ci. Ainsi les manques éventuelles ne peuvent être décelées que par des observations plus centrées (FRAPNA, LPO ..) et par des observations faites sur place. Concernant ce dossier ces dernières observations font état de carences notables dans l'état initial qui ont pour conséquences directes une mise en œuvre insuffisante de la chaîne « Éviter – Réduire - Compenser »*

Pour conclure, je confirme sans hésitation mon avis ci-dessus, car il est aujourd'hui universellement reconnu que : l'homme a besoin de la nature, mais la nature n'a pas besoin de l'homme.

3.1.10 PREPARATION DU PROJET

Quelques observations sont venues éclairer la phase de préparation du projet. Ce sont essentiellement des contributions d'élus ou d'anciens élus.

Extraits: § ME 47, Mr E Mogé : « Ce projet aurait dû être expliqué à la population lors d'une réunion publique ou une annonce écrite. Or, les Sauvageons ont appris ce projet par la rumeur, par des articles de presse ou par des comptes rendus de conseil municipal. Le dossier joint à l'enquête publique fait part de nombreuses démarches entreprises par le Département pour informer toutes les personnes concernées par ce projet, cependant seule la mairie de Tarare non impactée directement et la chambre d'agriculture ont été conviées à une réunion. Il me semble que les deux communes qui doivent rendre des comptes à la population c'est à dire Joux et Les Sauvages ont fait elles-mêmes les démarches auprès du Département pour connaître le tracé alors que cela aurait dû être l'inverse. »

§ ME 49, Mr B Ferrière : « En tant que citoyen et élu de Les sauvages je suis particulièrement choqué que le Conseil Général , à travers ses instances dirigeantes ait pu imaginer et conduire un projet tel que celui qui nous est présenté..... Ce projet a été mené dans la plus grande discrétion le plus longtemps possible afin, semble-t-il, que l'échange, pourtant essentiel car démocratique, ait lieu le plus tardivement possible une fois le projet voté, sans que les différentes variantes possibles aient été présentées en séance publique, par le Département. Aucune information des habitants, et pire encore, des élus de la commune de Les Sauvages, la plus impactée, n'a été effectuée à l'initiative du Conseil Général. Seules deux réunions ont eu lieu avec le conseil municipal en Juin et Septembre à la demande de ce dernier, le projet ayant déjà été voté avant cette dernière rencontre; »

§ ME 67, Mr G Bragard : « Tout d'abord, j'attire votre attention sur la communication de ce projet par le Département pour les habitants de Les Sauvages qui fut inexistante : aucune réunion d'information à la population et très peu voire pas du tout d'article de presse sur ce projet. Comment est-il possible pour un tel projet qui impacte directement ma commune toutes les informations avant l'enquête publique sont venues de l'association ACROSA: est ce que le Département voulait ne pas faire trop de vagues pour ne pas avoir la population sauvageonne sur le dos? »

§ J 26, Mr D Micat : « En tant qu'ancien adjoint de la commune de Joux, j'avais voté, en Novembre 2013, avec mes collègues élus pour que le Département du Rhône puisse effectuer une étude. Ayant du démissionner de mon poste d'adjoint... je n'ai plus eu vent de l'avancement de ce projet, si ce n'est que par la presse.... Pas question de s'attaquer à l'ancien ministre de la Justice et du pouvoir de celui-ci bien que celui-ci ait déclaré que ce projet de route serait abandonné en cas de contestation..... Je pense que nos hommes politiques qui ne sont pas sots, prêchent par omission en ne dévoilant pas toutes leurs cartes au propre comme au figuré. Alors expliquez-moi pourquoi les élus de Les Sauvages qui ont dit non à cette route n'ont pas été écoutés? , pourquoi à Joux, le conseil municipal n'a pas été consulté et ne s'est pas positionné? »

§ J 31, Mr M Lafay : « Ils (Messieurs Longin et Duperray) nous ont indiqué qu'ils représentaient Monsieur Mercier, que la liaison était un projet envisagé par celui-ci pour désenclaver la région de Thizy, Cours la Ville, leur permettant ainsi un accès plus facile à l'autoroute. Cette route ne devait faire que 5 mètres de large, reprendre le tracé de l'actuelle voie Napoléon, et être interdite aux camions (sauf desserte de riverains). Il a été mentionné que le projet ne se ferait pas s'il y avait une opposition. Sur notre demande, s'agissant d'une voie fréquentée par de nombreux promeneurs, ils s'étaient engagés à créer un chemin piétonnier paysager ainsi qu'une ou plusieurs aires de pique-nique le long de la route. C'est sur la foi de cette présentation et de leurs dires que le conseil municipal de Joux a délibéré pour mettre cette voie à leur disposition à des fins d'études. Plusieurs mois plus tard un projet a été déposé à la mairie qui ne reprend pas du tout ce qui avait été envisagé : création de voies plus larges que prévues, de zones de dépassement à trois voies de circulation, aucun chemin piétonnier ou aire de pique nique, déplacement du tracé sur le bas de la voie pour la rendre plus accessible. Une lettre de remarque leur a été adressée mais est restée vaine puisqu'il n'y a eu aucune modification entre le projet remis à la mairie pour avis et celui présenté pour l'enquête publique.... Bien entendu, la non réalisation du projet en cas d'opposition a été « oubliée ».»

§ LS 38, Me J Morel et Mr M Lièvre : « En tant que conseillère municipale, je peux vous garantir que nous avons eu peu d'informations, elles ont été tardives, et nous les avons eu car nous les avons demandées. Ce projet ne nous aurait jamais été présenté spontanément. En tant qu'habitants du village, nous n'avons eu aucune information de ce projet par le maître d'ouvrage.

Analyse du CE : Il ne s'agit pas du projet à proprement parler mais de la façon dont le projet a été construit et de la façon dont le Conseil Général a communiqué et tenu compte des avis des habitants du territoire. Ces observations ne sont pas les seules à rapporter des faits relatifs à cette phase. On peut se reporter aux contributions des deux maires concernées : Joux et Les Sauvages,

respectivement étudiées en J 66 et LS 44 au chapitre de l'analyse au cas par cas. Elles apportent toutes deux leur lot de faits, retracés notamment par des échanges de courrier avec le Département. Il paraît donc clair, même si certains dires peuvent être entachés d'erreurs, que le Département n'a pas fait participer les communes à l'élaboration du projet en ne prenant pas en compte leurs demandes et en n'intégrant pas leurs avis.

Au delà de la phase de préparation du dossier, un manque de transparence regrettable de la part du Département est mis en évidence par la lecture attentive de l'étude de déplacements faite par EGIS en Septembre 2014 (voir annexe A 7) : les préconisations techniques de ce bureau d'études réputé pour sa compétence ne sont pas prises en compte dans le projet.

***Avis du CE sur le thème de la préparation du projet :** je pense que la méthode appliquée a pu susciter la levée de boucliers aujourd'hui constatée contre le projet : les élus locaux, la grande majorité des habitants ne se sont sentis ni écoutés ni pris en considération. En ne tenant aucun compte de l'avis des habitants du territoire et des usagers le projet est privé d'observations judicieuses car de bon sens. De plus, l'annonce faite en début de dossier (concertation faite avec les élus) constitue un handicap supplémentaire pour le dossier en le dé-crédibilisant.*

En résumé, je pense que le non respect d'une forme de démocratie locale est un mauvais point pour le projet à double titre : manque de pragmatisme par refus de prise en compte d'observations judicieuses, et mauvais ressenti pour le projet. Ce constat est aggravé par la non prise en compte de l'étude EGIS. Vis à vis des habitants du territoire, une porte de sortie serait celle proposée par Mr M Mercier lui même en cas de contestation: abandonner ce projet.

Note du CE: Ce thème n'est pas abordé dans le Procès Verbal de synthèse et le Département n'a donc pas fait de réponse.

3.1.11 OPERATION COHERENTE ET INDEPENDANTE

Ce thème n'est rencontré que dans quelques contributions ; il touche aux notions d'opération et de programme et, plus simplement à la notion de découplage de deux projets complémentaires.

Extraits : § ME 16, Me C Bendrat -Crost : « Le projet porte uniquement sur la liaison entre la RD 121 et le giratoire de Joux, ce qui suppose que tout le reste du réseau est aménagé et fonctionnel pour relier Amplepuis à cette nouvelle voie. Or, dès le paragraphe suivant la déclaration d'indépendance du projet, il est dit que: « *ce projet peut être complété par une déviation des Sauvages* ». Pourquoi? Si c'est un projet indépendant, il n'a pas à être complété. Alors, s'il est incomplet, c'est à dire inutilisable dans l'état, ne serait-ce pas un gaspillage d'argent public? »

« Nous nageons donc en pleine incohérence. La RD 121 est considérée comme inadaptée à un trafic de poids lourds, mais elle est dans la même enquête adaptée à un trafic de poids lourds. Les rédacteurs de l'enquête ne semblent pas au courant du principe élémentaire de logique, celui de la non-contradiction: une route ne peut pas à la fois être adaptée et inadaptée au même trafic. »

« J'en conclus donc que, contrairement à ce qui est affirmé, il s'agit bien d'un projet « *fractionné dans le temps* », et que l'enquête préalable à la DUP doit porter sur l'ensemble de la liaison et non pas sur une fraction. »

« Sur la forme, ce projet est donc à rejeter puisqu'il s'inscrit dans un projet d'aménagement « *fractionné dans le temps* » et dont on n'est même pas sûr que la portion non prise en compte sera un jour réalisable. »

§ ME 22, Mr A Soly : « Décorrélér le nouvel itinéraire de la déviation du bourg de Les Sauvages est une malhonnêteté. Pour être crédibles ces deux projets doivent en faire qu'un seul et être menés simultanément.

§ ME 36, Mr JY Rousselle : « C'est donc la question de l'utilité d'une déviation de Les Sauvages qui est en jeu. Mais elle n'est pas soumise à enquête publique. »

§ ME 95, Me C Frison et Mr M Jedliczka : « On ne peut parler d'un projet indépendant et non fractionné dans le temps alors qu'à plusieurs reprises, une déviation du centre-bourg de Les Sauvages est évoquée sans qu'aucune étude préalable n'ait été réalisée »

§ LS 9, Me M Brouillet : « Premièrement, ce projet est incohérent, non indépendant et fractionné dans le temps contrairement à ce qui est affirmé dans le projet.... La RD 121 n'est tout simplement pas adaptée au trafic prévu par le projet et le maître d'ouvrage sait pertinemment que la création de la route sur la voie romaine entraînerait obligatoirement la création d'une déviation du village. Le projet est donc malhonnête puisqu'il passe sous silence les problèmes causés par la traversée du village et prétend que la déviation n'est qu'une option. Le projet est bel et bien fractionné dans le temps. Le maître d'ouvrage répète sans cesse que son projet est cohérent, indépendant et non fractionné dans le temps. Répéter une contre-vérité ne la transforme pas en vérité. »

§ LS 17, Mr B Crouzier : « Aussi, l'aménagement de la présente enquête publique n'est pas une opération cohérente et indépendante, contrairement à ce qui est affirmé en E II-9. Ce projet s'inscrit dans un projet d'aménagement fractionné dans le temps. Le dossier est à reprendre afin de le compléter et de présenter la totalité des aménagements dans une seule enquête publique. »

§ LS 26, Mr M Depaix : « Il est regrettable de demander la déclaration d'utilité publique pour un aménagement très ponctuel alors que c'est l'ensemble du réseau routier qui devrait être réétudié pour envisager un plan logique d'aménagement. »

§ LS 36, Me et Mr G Pivot : « Il nous semble que les caractères indépendant et non fractionné dans le temps sont complètement erronés.... Comment le maître d'ouvrage peut-il se permettre de dire que ce projet est indépendant et non fractionné dans le temps? »

Analyse du CE: Dès la présentation de l'itinéraire retenu, dans le dossier d'enquête, il est affirmé que l'opération est « cohérente et indépendante et ne s'inscrit pas dans une opération d'aménagement fractionné dans le temps.... l'opération est équivalente au programme » (page C-9).

Il est à noter sur ce sujet que l'Autorité Environnementale précise « il aurait donc été bienvenu que le dossier apporte les éléments permettant de vérifier que la réalisation du projet ne serait pas de nature à imposer la réalisation ultérieure de cette déviation dont les effets environnementaux méritent attention. »

Il est incontestable que le dossier n'est pas limpide sur ce sujet: il ne comporte pas qu'une imprécision mais plusieurs contradictions:

++Page C- 9 voir ci-avant,

++ Page C-10 (voir cette page en annexe A 4) : dans le tableau de comparaison des quatre solutions envisagées , il apparaît en colonne 2 « Si déviation de la commune de Les Sauvages », puis, dans cette même colonne : « Mise en place d'une déviation spécifique de Les Sauvages ». L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a un objet précis et un seul : la liaison RD 121 / Giratoire de Joux et l'intervention de la déviation de Les Sauvages en ces termes dans le tableau de comparaison n'est formellement pas admissible, car on confère ainsi à l'itinéraire 2 des avantages (qui participent à le faire considérer comme le meilleur des quatre) qu'il n'a factuellement pas et qu'il n'aura peut-être jamais.

D'autres éléments précis viennent corroborer ces éléments. Il s'agit des échanges de correspondances entre la commune de Les Sauvages et le Département. Se reporter à l'analyse cas par cas : Contribution LS 44 de la mairie de Les Sauvages.

Avis du CE sur le thème Opération cohérente et indépendante : *Je pense qu'il y a suffisamment d'éléments dans le dossier pour dire que , contrairement à ce qu'affirme le dossier, l'opération n'est pas équivalente au programme, ce qui revient à dire que la présentation de cette enquête n'est pas conforme au code de l'urbanisme. Je ne suis ni juriste, ni juge mais mon avis personnel est que l'article L 122-1 du code de l'urbanisme n'est pas respecté: l'étude d'impact aurait dû porter sur l'ensemble du programme, y compris la déviation de la commune de Les Sauvages (que le maître d'ouvrage reconnaît implicitement comme nécessaire); le projet aurait pu, alors, être réalisé en plusieurs phases.*

Je ne pense par contre pas que l'on puisse affirmer que le projet est fractionné dans le temps: le projet est celui qui est présenté en tant que tel dans le dossier, il est unique et ce n'est pas, en particulier, un projet qui intégrerait la déviation du bourg de Les Sauvages et que le maître d'ouvrage tenterait « d'imposer au coup par coup ». Ce thème a créé de la confusion (voir remarque préliminaire 1 en introduction de ce chapitre).

En résumé, je pense, comme nombre de personnes qui se sont exprimés sur ce sujet, que la présentation est biaisée par le fait que, concrètement, l'opération n'est pas équivalente au programme.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: *Dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire n'apporte pas véritablement d'élément nouveau. On peut lire : « le projet est fonctionnel en lui même et ne demande pas d'autre aménagement pour être mis en service; La déviation de Les Sauvages pourrait améliorer la situation dans la traversée du bourg.... » Alors qu'au paragraphe b5) du même mémoire on peut lire : « des aménagements spécifiques seront réalisés. ». Les contradictions demeurent!*

En résumé final, devant la permanence des contradictions sur ce thème, n'étant ni juriste, ni juge, et ce thème étant une question de procédure et non réellement une question d'utilité publique de projet (même, si évidemment dans la forme, cette analyse est à prendre en compte pour prononcer la déclaration d'utilité publique), je ne fais que retenir le doute qui subsiste et laisse aux juges du tribunal administratif, dans le cadre d'une éventuelle procédure future, le soin de trancher le débat.

3.1.12 TARARE

Sur les cinq objectifs énoncés par le projet trois concernent Tarare : « Réduire la charge de trafic qui circule dans le centre-ville de Tarare; améliorer la sécurité dans les secteurs habités de Tarare; améliorer le confort des riverains de Tarare en réduisant notamment les nuisances inhérentes au trafic telles que les nuisances sonores et de qualité de l'air. » Ces trois objectifs pourraient être réunis en un seul et auraient parfaitement leur place dans un projet de déviation de Tarare. Ce sujet n'est pas oublié par le public, même si Tarare n'est située qu'en rive du projet centré lui sur le bassin de vie d'Amplepuis / Thizy les Bourgs et l'itinéraire RD 121 / Giratoire de Joux.

Extraits: § ME 6, Me E Giroud : « La seule bénéficiaire de ce projet sera la ville de Tarare souvent engorgée, mais qu'en pensent les commerçants tarariens? »

§ ME 52, Me M Ferrière : « Quant au fait de dire qu'il faut soulager Tarare de la circulation (rue Pêcherie) cela me semble bien égoïste. Personne n'a mentionné le « bazar » que cela va créer dans notre village où rien n'est prévu pour solutionner une augmentation de la circulation, de bruit, de pollution... le Conseil Général est malhonnête : il veut soulager d'un côté (la ville) en reportant les problèmes sur un village rural. Une question : les commerçants tarariens sont-ils d'accord pour détourner les véhicules du centre ville? Les commerces sont en perte de

vitesse, est-ce que ce ne sera pas pire si les véhicules ne passent plus dans Tarare? »

§ ME 54, Mr G Vignon : « Il est à souligner que le projet n'apporte aucune solution nouvelle pour la circulation des PL pour le transit de Tarare. L'agglomération continuera à subir le paradoxe d'être interdite aux PL > 12 T et à devoir continuer de supporter les nuisances élevées des PL > 19 T. »

§ J 4, Me et Mr G Droze-Vincent : « Les gros camions qui sont le plus gênés par la traversée de Tarare ne pourront pas l'utiliser (note du CE : la voie nouvelle). »

§ J 42, Me et Mr L et S Laurent : « La traversée de la ville de Tarare est déjà interdite aux véhicules de plus de 12 t de PTAC, ce sont ceux qui génèrent le plus de nuisances et d'insécurité. Concernant la charge de trafic, il faut tout de même rappeler que la ville de Tarare est une petite ville de 11 000 habitants. Rien à voir avec les problèmes de circulation des grandes agglomérations.... Si le maître d'ouvrage interroge les automobilistes , il constatera que le coût de l'autoroute par Tarare ouest est trop important pour ceux qui se rendent régulièrement dans l'agglomération lyonnaise. En outre, est-il nécessaire de diminuer la circulation des VL dans Tarare alors qu'on peut lire dans la presse que les boutiques ferment les unes après les autres dans cette commune (une quarantaine de fonds de commerce sont en vente ou en location sur le site du Boncoin). Si le Département se fixe comme objectif d'améliorer la situation dans Tarare, il ne doit pas en faire subir les conséquences à d'autres communes (Les Sauvages, Amplepuis, Saint Jean la Bussière)... c'est « le chat qui se mord la queue... ». »

§ J 52, Me et Mr S et J Burnichon : « Un non sens pour Tarare: l'intérêt pour cette ville serait de « sortir » de la ville les camions car le passage des véhicules légers ne pose pas de problème, la route n'y changera donc rien. »

§ LS 5, Me et Mr Coquard : « Comme elle serait fermée aux poids lourds de plus de 19 t, à quoi peut-elle donc servir si elle ne désengorge pas Tarare des gros véhicules? »

§ LS 8, Me C Bonnier : « La traversée de Tarare, présentée comme le problème à résoudre justifiant le projet, n'est pas recevable. »

§ LS 9, Me M Brouillet : « Beaucoup d'argent a été dépensé sur la D 8, notamment entre Les Sauvages et Tarare. Il apparaît évident que si Tarare veut une route, c'est au niveau de la zone du Cantubas, vers Fonblaise, qu'il faudrait une route pour éviter le centre ville. »

§ LS 13, Mr F Musset : « C'est plutôt la RN 7 qu'il faudrait dévier à Tarare, car son trafic est le double de celui de la RD 8. »

§ LS 26, Mr M Depaix : « Ce n'est pas le projet actuel qui apportera la moindre solution aux difficultés Tarariennes. Le dossier n'apporte aucun élément permettant d'affirmer que la circulation sera améliorée dans la partie urbaine de Tarare. Nos flux continueront à aller majoritairement vers l'est. Les Amplepusiens prendront toujours la RD 313 ou emprunteront l' A 89 par Tarare est pour aller vers Lyon. »

Analyse du CE : Il semble bien que la circulation dans Tarare ne soit pas une sinécure: le dossier n'en décrit rien de particulier, à aucun moment, (c'est là aussi une carence car comment mesurer si on a atteint ses objectifs si on ne connaît pas la situation de départ?) mais selon les informations recueillies dans les contributions : la ville est interdite aux véhicules de plus de 12 tonnes mais elle est fréquentée par des véhicules supérieures à 19 tonnes (cette situation a d'ailleurs été confirmé oralement par Mr M Mercier lors de la remise du Procès Verbal de synthèse). Il apparaît que de nombreux poids lourds (étrangers notamment) se « perdent » dans Tarare. Ceci engendre évidemment des désagréments importants aux quels il convient d'essayer de remédier.

Avis du CE sur le thème de Tarare : *Le triple objectif est certes louable, mais force est de constater que le projet de liaison proposée n'apportera aucun soulagement pour les véhicules de tonnages supérieurs à 19 tonnes! Or , dans Tarare ce sont bien eux qui sont les plus gênants tant en termes de sécurité que de nuisances (pollution, bruit). Je constate donc que le triple objectif n'est atteint que partiellement. Ceci est d'autant plus regrettable qu'un double inconvénient se greffe sur*

ce sujet . Le premier est celui de la gêne apportée dans la traversée du bourg de Les Sauvages (voir paragraphe ci-dessus), très impacté négativement par le projet. Le second est le sort du commerce tararien : bien que rien ne soit dit dans le dossier à ce sujet, nombre d'intervenants à l'enquête se posent la question de savoir si le commerce tararien, déjà en proie à de grandes difficultés ne va pas encore souffrir davantage. Il est difficile de répondre à cette question sans élément précis (encore une fois ces sujets ne sont pas abordés par le dossier)mais il est permis de penser que l'effet serait de tendance négative.

En résumé, relativement aux difficultés de circulation dans Tarare, je considère que le triple objectif assigné au projet n'est atteint que très partiellement et que des inconvénients importants naissent de cette situation, ce qui n'est pas acceptable.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: *Ce thème n'a pas été directement abordé dans le Procès Verbal de Synthèse , mais il l'a été , oralement, pendant la séance de présentation. A cette occasion, Monsieur M Mercier a annoncé au CE qu'il lui apporterait tout éclaircissement sur les difficiles conditions de circulation dans Tarare : notamment arrêté municipal interdisant la circulation des poids lourds et explications sur le non respect de celui-ci. Je regrette ici que cela n'ait pas été fait.*

3.1.13 AMPLEPUIS

Quelques contributions font état des difficultés que le projet pourrait engendrer à Amplepuis.

Extraits : § ME 108, Mr E Girard : « Conseiller municipal à Amplepuis et conseiller communautaire à la CCOR, je souhaite par la présente formuler plusieurs remarques.... Le titre du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet précité n'est-il pas erroné ou mensonger? En effet :

++ il fait état d'une liaison entre Amplepuis et l' A 89; or il n'est jamais fait mention d'Amplepuis dans ce dossier, pas plus qu'il existe des études d'impact concernant cette commune.

++l'aménagement décrit tout au long de ce dossier est celui de la création d'une voirie nouvelle sur l'ancien tracé d' une voie romaine qui rejoindrait le giratoire de Joux à la RD 121 en en amont du bourg de Les Sauvages (en plein champ d'ailleurs) soit 9 km en amont d'Amplepuis. Comment croire que ce projet puisse concerner d'une manière directe, comme le laisse supposer le dossier, la commune d'Amplepuis? »

§ J 9, Mr G Ducroux : « A noter qu'une partie du conseil municipal d'Amplepuis s'est opposée au projet lors de la séance du 2 Décembre. »

§ J 44, Mr D Besson : « Le développement des entreprises va accroître le transport des marchandises par camion. Aussi, l'utilisation de ce nouvel itinéraire pour rejoindre A 89 va générer des difficultés pour traverser les communes de Les Sauvages, Amplepuis, Saint Victor sur Rhins et Saint Jean La Bussière. Le projet adopté par le Conseil Général du Rhône pour désenclaver le canton de Thizy les Bourgs en facilitant la liaison entre Amplepuis et l'autoroute A 89 est incomplet et ne traite pas les problèmes de circulation dans les communes d'Amplepuis et de Saint Jean La Bussière..... Concernant Amplepuis, la saturation de la circulation rue Saint Paul sera inévitable et dangereuse.» La contribution est assortie de photographies commentées parlantes sur ce sujet.

§ J 52, Me et Mr S et J Burnichon : « Un non sens pour Amplepuis: en surchargeant la ville de véhicules légers qui actuellement y entrent à peine pour prendre la route du col du Pilon et qui, s'ils changent pour la nouvelle route, traverseront toute la ville. »

§ J 59, Me MA Laurent : « Alors que les Amplepusiens n'ont reçu aucune information officielle digne de ce nom, un démarchage « porte à porte » en particulier chez les commerçants, artisans et dans les entreprises a eu lieu pour faire signer une pétition en faveur du projet. A l'aide d'informations tronquées et d'une présentation fallacieuse des signatures ont été concédées. Certains l'ont regretté par la suite et se sont sentis trompés. »

§ LS 9, Me M Brouillet : « Il faudra aussi prévoir un contournement d'Amplepuis si on augmente le trafic en direction de la D 8 . »

§ LS 29, Mr M Depaix : « L'aménagement envisagé entre Joux et Les Sauvages sera inutile, voire dangereux, si aucune solution n'est apportée préalablement pour les traversées des diverses agglomérations de ce secteur (petites et grandes). Dès la mise en service de la liaison actuellement prévue, des problèmes importants seront posés par l'augmentation de la circulation et par les nuisances et pollutions qui l'accompagneront notamment dans les rues d'Amplepuis: avenue Raoul Follereau, rue Saint Paul, rue Damet, route de Roanne, ainsi que sur les différents ronds points que ces voies rencontrent. »

§ LS 30 : Me et Mr Met M Pierrefeu : « Il me semble que , dans ce genre de dossier, on travaille à l'envers. La première chose à réaliser, si le projet devait aboutir, ce serait de faire une déviation d'Amplepuis, en effet, la circulation dans la traversée d'Amplepuis par la rue Saint Paul est déjà saturée, donc très dangereuse; l'augmenter sans dévier Amplepuis serait de la folie pure et simple. »

Analyse du CE : Selon les estimations faites dans le dossier, l'essor économique attendu sur le bassin de vie d'Amplepuis / Thizy les Bourgs créera un afflux de circulation. Pour emprunter l'itinéraire proposé ici, les véhicules en provenance de ce bassin n'auront pas d'autre choix que de traverser Amplepuis qui , déjà souffre de difficultés de circulation liées à l'étroitesse des voies. Cette réelle difficulté n'est pas abordée du tout, sous aucun angle, dans le dossier qui se contente de faire commencer le projet à la sortie sud d'Amplepuis. On peut s'étonner de constater que l'on souhaite soulager Tarare des nuisances de la circulation alors qu'en ayant pour objectif de dynamiser le bassin d'emploi d'Amplepuis, Thizy les Bourgs, Cours la Ville, on impacte Amplepuis elle même dans sa traversée. Une partie du conseil municipal d'Amplepuis s'est opposée au projet.

Il en est un peu de même pour la commune de Saint Jean la Bussière.

Avis du CE : *Si le projet se réalise il est clair qu'Amplepuis, et à moindre titre Saint Jean la Bussière, auront à souffrir de dommages collatéraux. Je trouve très regrettable que rien ne soit ni évoqué , ni étudié sur ce sujet. C'est un autre point faible du dossier.*

En résumé, mon avis est que le projet est inadapté vis à vis d'Amplepuis : en souhaitant favoriser son développement économique le projet impacte négativement son centre ville (bruit, pollution, sécurité et santé).

Note du CE: *Ce thème n'est pas abordé dans le Procès Verbal de synthèse et le Département n'a donc pas fait de réponse.*

3.1.14 DIVERS

Sont rassemblés ci-après des extraits qui abordent d'autres questions.

§ ME 88, Mr C Mitton : « La nouvelle liaison pourra desservir le projet de carrière de Vinci sur Joux mais problèmes sur l'interdiction des camions de plus de 19 t. »

§ ME 92, Me C Favier et Mr S Morel : « Il serait alors intéressant de se demander à qui profiterait cette nouvelle voie : Accès à l'autoroute, plus d'entrées payantes: intérêt pour Vinci; Carrière de pierre appartenant à Vinci en projet, très proche de la route Napoléon : intérêt pour Vinci. »

Analyse du CE sur les questions relatives à la carrière éventuelle: voir la contribution spécifique J 17. Ce projet de carrière, non évoqué du tout dans le dossier, vient surajouter quelques difficultés administratives et techniques.

En effet par convention avec la mairie de Joux, la société Vinci détient une autorisation de passage sur la voie romaine, avec des camions qui, selon Vinci pourrait aller jusqu'à 44 tonnes, ce qui, évidemment outrepassé très largement la limite de 19 tonnes prévue dans le dossier.

Avis du CE : *Je n'ai pas d'avis à fournir sur le projet de carrière lui même, ni sur la convention liant Vinci à la commune de Joux, mais il me paraît qu'il serait complètement inacceptable d'envisager une telle circulation sur cet itinéraire eu égard à la dangerosité très élevée que cela représenterait.*

§ J 28, Associations communales de chasse de Joux, Les Sauvages et Tarare : « Le tracé proposé va couper nos territoires de chasse. De plus, l'actuel tracé de la route Napoléon permet de poster des chasseurs au cours des nombreuses battues au grand gibier (chevreuil et sanglier) que nous réalisons. La création d'une voirie ne nous permettra plus d'organiser ces battues dans les massifs forestiers environnants du fait du risque de collision soit des chiens soit de la faune sauvage avec les véhicules empruntant la nouvelle voie et l'impossibilité de poster des chasseurs en limite. De ce fait, le développement des populations de grand gibier sur le secteur, vont accroître les risques de collision et augmenter les dégâts de sanglier sur les cultures agricoles environnantes. »

Analyse du CE : Cette contribution explique avec précision l'intérêt pour les chasseurs et, corrélativement pour les cultures (car leurs battues limitent les dégâts faits par le grand gibier) de la voie romaine telle qu'elle est aujourd'hui.

Avis du CE : *Je ne suis pas expert en terme de chasse mais cette opinion ne me paraît pas contraire au bon sens.*

§ J 64, Mr G Ducroux communique un article paru dans Charlie Hebdo du 10 Décembre 2014 : « VIVE LE GOUDRON! Michel Mercier veut sans doute quitter la politique en beauté...Mais l'ex-sénateur tient à laisser sa trace... une nouvelle route va sortir de terre et traverser les campagnes rhodaniennes... Il a ainsi été décrété qu'une ancienne voie romaine méritait d'être goudronnée.. Bref, Mercier mérite lui aussi du goudron, ainsi que quelques plumes! »

Note du CE : *Je ne commente pas cette contribution.*

§ LS 39, Mr J Dubessy : « Alors que le Conseil Général entend promouvoir la randonnée pédestre dans le cadre de la révision du PDIPR de 1992 qu'il a lancé fin 2001 début 2002... j'ai été quelque peu interloqué d'apprendre à la page E IV-29 que la voie romaine dite Napoléon était en voie de déclassement du PDIPR, ce qui n'obligerait plus le Conseil Général à lui substituer un cheminement de remplacement ainsi qu'en fait obligation l'article 56 de la loi 83-663 du 22 Juillet 1983 et la circulaire du 30 Août 1988. »

§ LS 33, Fédération Française de Randonnée : « Nous découvrons via les médias que le projet de liaison A 89 – Les Sauvages impacte directement notre sentier de Grande

Randonnée GR 7 consécutivement au déclassement de la voie romaine. Nous sommes très surpris compte tenu de nos bonnes relations avec votre service PDIPR de ne pas avoir été informés directement des incidences de cette décision. Nous souhaitons dans l'avenir être directement associés à l'étude d'une solution de remplacement et du maintien de la praticabilité du GR 7 durant la période des travaux. Nos préoccupations demeurent la continuité du GR 7 et la sécurité des randonneurs. »

§ ME 92, Me C Favier et Mr S Morel : « La voie romaine est un sentier apprécié des randonneurs. Son déclassement au PDIPR et la disparition de chemin de randonnée est une perte pour les activités de tourisme et de loisir de notre commune. Le précédent conseil municipal a d'ailleurs travaillé activement sur la révision du PDIPR et qui mettait en valeur la voie romaine à travers un sentier de randonnée. Mais celui-ci s'est vu supprimé à leur encontre. Où figure l'avis des communes par rapport au plan proposé? »

Analyse du CE sur le thème du PDIPR : A ces contributions il convient d'ajouter deux contributions qui évoquent largement ce sujet J 31 (voir analyse par thème : préparation du projet) et J 66 (voir analyse au cas par cas registre de Joux). Dans le dossier d'enquête, à la page EIII-35 on peut lire : « *Les communes de la zone d'étude, associées à la révision du PDIPR, n'ont pas émis d'avis défavorables par rapport au plan proposé. Ainsi, la voie romaine n'apparaît plus comme un chemin de randonnée inscrit dans le PDIPR.* » La Fédération Française de randonnée découvre la difficulté au travers du dossier d'enquête et souhaite être associée. Le précédent conseil municipal de Les Sauvages avait apparemment participé. Le Département s'était engagé auprès des élus de Joux, à maintenir un cheminement piétonnier le long de la voie nouvelle (voir J 31 et J 66).

Avis du CE: *Devant cet imbroglio, j'ai envie de dire : pauvre GR 7 , tu en fais couler de l'encre!! Mon opinion est que ,si des critères essentiels conduisent à la réalisation de ce projet qui n'est, à ce stade, pas acceptable à mes yeux, il conviendrait de respecter le GR 7 en le maintenant pour deux raisons: son antériorité et son utilité pour les activités touristiques, sportives et culturelles. Peu importe qu'il figure ou non dans la dernière révision du PDIPR qui entre dans la catégorie des documents soumis à révision de temps à autres.*

§ ME 16, Me Bendrat- Crost ; « L'étude repose sur l'hypothèse de 1000 véhicules/jour à l'horizon 2030, même si dans l'addendum (G- 10)le trafic est estimé à 2000 véhicules/jour... Cette étude laisse penser que seule la ville de Tarare est impactée par le projet. La traversée d'Amplepuis par un nombre accru de véhicules ne mérite donc pas une étude? Quant à la traversée de Les Sauvages par 2000 véhicules/ jour , selon les dernières estimations (ce projet varie beaucoup au fil des pages, toujours cet effet de flou inadmissible pour une étude prétendue technique...) elle n'est jamais prise en compte. »

§ J 42, Me et Mr L et S Laurent : « Il est rassurant de lire que l'ambiance autour de la voie romaine sera peu modifiée (de qui se moque-t-on ?) . Et de rajouter que l'étude a été faite sur la base de 1000 véhicules/jour alors que l'addendum fait référence à une circulation finalement deux fois plus élevée! »

§ LS 9, Me M Brouillet : « Peu de véhicules (1000, 2000,... aucune étude sérieuse n'a été réalisée) emprunteraient cette route. La plupart des automobilistes ne veulent pas prendre l'autoroute qu'elle vise à essayer de rentabiliser! (chimère!) . »

§ LS 38, Me J Morel et Mr M Lièvre : « Le fait que 1000 véhicules/jour puis en fin de dossier 2000 véhicules traversent le village alors qu'aujourd'hui nous n'en avons que 580 n'a l'air de poser de problème à personne et surtout de ne pas impacter la vie des villageois. Nous voilà encore une fois très surpris! »

Analyse du CE sur le thème de l'intensité du trafic futur: Au détour d'autres sujets, certaines contributions attirent l'attention sur le fait que l'étude est basée sur un trafic évalué à 1000 véhicules/jour à l'horizon 2030, alors que dans l'addendum, cette même évaluation est portée à 2000. A ma demande, le Département a fourni l'étude complémentaire de Septembre 2014 qui traite de ce sujet (voir en annexe A 7). Cette étude fait ressortir une valeur de 1965 véhicules légers/jour (et 200 poids lourds), mais pour une notion légèrement différente : il s'agit en fait du total du trafic reportable (c'est le terme utilisé dans l'étude) sur le nouvel itinéraire en supposant que l'ensemble du trafic qui part d'Amplepuis en direction de Lyon se reporte à environ 40% pour le trafic du col du Pilon et à environ 15% pour le trafic de la RD 8 (par extrapolation, mêmes proportions pour les poids lourds). Dans son mémoire en réponse au Procès Verbal de Synthèse, le Département, en page 16, qualifie lui même cette hypothèse de très optimiste! Il est vrai que vouloir détourner du col du Pilon -itinéraire préféré des Amplepuisiens - environ 40% d'entre eux sera très difficile pour deux raisons: le coût du péage et un gain de temps de parcours qui sera d'autant plus faible que l'itinéraire de la basse vallée de l'Azergues sera très nettement amélioré par les travaux prévus prochainement (sans compter une bien meilleure viabilité hivernale par le col du Pilon). Je note à ce sujet, qu'ici, le col du Pilon est considéré comme un itinéraire desservant le territoire concerné, ce qui n'est jamais le cas dans le dossier; ceci devrait, logiquement, faire reconsidérer les itinéraires à comparer pour choisir le meilleur.

Cette étude présente d'autres résultats/ préconisations que le dossier d'enquête ne révèle pas :

++ des aménagements dans la traversée du bourg de Les Sauvages : alternat sur voie unique et donc réduction de la largeur circulaire, aménagements de trottoirs plus larges, modification du plan de circulation pour éviter les shunts possibles de l'alternat,

++ des élargissements sur la RD 121 (qui nécessiteraient des emprises supplémentaires non prévues), entre le bourg et le carrefour RD 121 / voie nouvelle, et une limitation de vitesse

++ information relative à la voie nouvelle, l'ARP (c'est un guide, édité par le SETRA, relatif à l'Aménagement des Routes Principales) préconise une pente maximale de 8% si route est ouverte toute l'année, 10% si l'ouverture est uniquement en été ou si pas de neige ou pas de verglas,

Avis du CE: Je pense que cette étude ponctuelle, non intégrée dans le projet, sauf en ce qui concerne un éventuel trafic à l'horizon 2030 (avec des hypothèses de report de trafic très , et certainement trop, optimistes) est une étude sérieuse, menée avec soin. Ses conclusions desservent le projet que le Département a pris la décision de présenter mais éclairent sur les aménagements complémentaires réalistes qu'il conviendrait de faire pour rendre le projet acceptable au moins techniquement ainsi que sur la dangerosité de la voie nouvelle qui ne respecte pas les préconisations de l'ARP (considéré comme un document de base dans la conception des routes).

A mon sens cette étude contribue à confirmer (sur un plan très technique) que le choix fait par le Département d'aménager cet itinéraire n'est pas pertinent.

3.1.15 APPRECIATION GENERALE DU PROJET

Ce paragraphe rassemble, de façon non exhaustive, des extraits de contributions qui résument la position du public en défaveur du projet. Issues de contributions réfléchies et structurées, elles sont significatives de l'appréciation générale que porte le public sur ce projet.

Extraits : § ME 25, Mr F Perrussel-Morin : « Ce projet me semble complètement incohérent et plus destiné à servir des convenances politiques individuelles que le bien collectif. »

§ ME 29, Mr D Montabert : « Une approche plus globale du projet... aurait du être envisagée. L'étude d'impact ne prend pas assez de hauteur sur la problématique. »

§ ME 44, Mr F Dumontet : « Le projet n'est tout simplement pas justifié eu égard aux liaisons déjà en place. »

§ ME 47, Me et Mr A et E Mogé : « Le passé nous a montré pas très loin de chez nous (jonction de l'autoroute A 89 avec l' A 6) que des projets non pensés dans un ensemble peuvent générer des gains de temps potentiels vite perdus car sans finalité. Nous émettons des doutes sur les études menées qui ne semblent pas prendre en considération la capacité réelle des infrastructures existantes. »

§ ME 49, Mr B Ferrière : « Il (le projet) me paraît procéder d'une visée politique à court terme plutôt que d'une volonté économique pérenne et beaucoup plus efficace à moyen et long terme. »

§ ME 54, Mr G Vignon : « Le document fourni ne comporte pas la totalité des réalisations nécessaires, ni les études des autres itinéraires possibles. Il fixe des objectifs impliquant des nécessités:

de créer un nouvel itinéraire??? Comme s'il s'agissait là d'une absolue nécessité en présentant de façon erronée les autres solutions.

de réduire un temps de parcours??? Pour certains usagers seulement.

de limiter des nuisances pour Tarare!!! Ce point important est repris à trois fois dans les objectifs. Le projet ne répond que très partiellement à ces objectifs.

§ ME 72, Me M Beretz : « Ce message pour vous dire que cette route ne devrait pas voir le jour, il s'agit d'un projet aberrant, inutile, sans intérêt pour les citoyens et même nuisible. »

§ ME 77, Me R Poncet : « Pas de présentation des impacts sur les milieux naturels, espaces naturels et agricoles, biodiversité, silence sur les impacts de la traversée du bourg de Les Sauvages, temps de parcours réduit au mieux de quelques minutes et dans les seuls cas de conditions favorables de trafic et de météo, pas de réduction de la traversée de Tarare par les Poids Lourds qui n'emprunteront pas cette voie, pas de volontés de recherche d'alternatives moins consommatrices d'espaces et de moyens financiers, pas de retombées économiques probantes mais des impacts négatifs tangibles, autant de raisons qui conduisent le groupe écologiste à voter CONTRE l'aménagement routier proposé. »

§ ME 79, Me V Dumontet : « Un projet politicien uniquement dicté par une connivence politique et non par l'intérêt public! BREF CE PROJET EST UN SCANDALE contre lequel je m'oppose farouchement. J'espère que la raison l'emportera et que l'argent des contribuables sera utilisé plus raisonnablement en bon père de famille, comme nous gérons nos budgets en ces temps de crise! »

§ ME 83, Me C Ferrière : « Or, l'avis de l'Autorité Environnementale de l'État compétente en matière d'environnement sur ce dossier indique plusieurs zones d'ombre, avec beaucoup de « il aurait été appréciable de.... », « on regrettera... », « Il aurait été souhaitable de .. »... Le projet a-t-il été monté « à la va-vite », sans grande réflexion??? Peut-être fallait-il le boucler avant les élections de Mars 2015 voyant le départ de la Présidente du Département et de son vice-président, qui rappelons-le ici habitent respectivement Amplepuis et Thizy-Les-Bourgs. Une coïncidence???? »

§ ME 92, Me et Mr Cet S Morel : « Nous avons l'impression que le projet est atteint de schizophrénie. En effet, il est affirmé que le projet n'est pas étalé dans le temps et en même temps annoncé que la voie nouvelle peut éventuellement être complétée par une déviation de Les Sauvages. »

§ ME 93, Mr P Terrier : « Ce projet n'est pas d'intérêt public, l'intérêt public est de préserver l'environnement, et le cadre de vie des habitants de Les Sauvages, l'intérêt public est de développer le tourisme local et le développement d'une agriculture locale et respectueuse des hommes et de l'environnement. »

§ ME 95, Me C Frizon : « Ce projet va à l'encontre de toutes les préconisations récentes en matière d'aménagement de territoire et contre les orientations actuelles en faveur de la biodiversité. Les impacts sur les milieux agro-naturels remarquables par leur diversité et leur intérêt écologique sont mal évalués, trop importants et irréversibles. »

§ ME 108, Mr E Girard : « Élu du territoire concerné par cet aménagement je suis sensible à la recherche de solutions en faveur du développement économique des bassins de vie d'Amplepuis et au delà. Cependant le projet présenté dans ce dossier amène plusieurs questions:

le développement économique d'Amplepuis est-il suspendu à une nouvelle liaison routière qui s'ajoutera aux déjà nombreux itinéraires qui mènent à Amplepuis de manière adaptée et en offrant de bonnes à très bonnes conditions de circulation à tout type de trafic (VL et PL)?

les dix millions d'euros que coûterait cet aménagement ne seraient-ils pas mieux employés pour atteindre l'objectif d'accroissement du dynamisme économique d'Amplepuis?

comment cet aménagement prenant fin en amont du bourg de Les Sauvages et alors que la traversée de cette commune ne permet pas aujourd'hui d'envisager une augmentation du trafic, peut-il être un facteur du développement économique d'Amplepuis?

comment le gain de quelques minutes peut -il être sérieusement envisagé comme un facteur déterminant au développement économique d'un territoire déjà accessible par ailleurs?

le développement économique des bassins d'Amplepuis et au-delà doit-il s'effectuer au détriment de la préservation d'un patrimoine naturel et agricole qui attire randonneurs, cavaliers, sportifs et amoureux de la nature et de ses trésors?

comment ne pas trouver étonnant que cette voie romaine (patrimoine historique) aussi appelée route Napoléon ne soit pas envisagée comme un atout pour le développement économique et touristique dudit bassin de vie plutôt que de la voir disparaître à tout jamais sous le bitume?

Comment ne pas être désespérément surpris par ce projet qui, en proposant une nouvelle artère de circulation, va à contre sens de ce qu'il faudrait rechercher aujourd'hui et depuis le « Grenelle de l' Environnement » ou encore l'année même de la conférence sur le climat qui se tiendra à Paris, c'est à dire la réduction de nos rejets de GES (Gaz à effet de Serre) par la recherche de solutions de transports alternatives à la route? »

Plus loin : « Au regard de tous ces éléments, il doit y en avoir bien d'autres par ailleurs, je me suis forgé l'opinion selon laquelle le projet de liaison entre le giratoire de Joux et la RD 121 doit être abandonné car il ne présente en aucun cas la qualité d'utilité publique. »

§ J 22, Mr P Martin : « Ce raccordement me paraît coûteux, inutile, incohérent et dangereux. Les routes existantes suffisent à la circulation. »

§ J 23, Me MO Boury : « Cette route ne fait que tripler l'accès à Tarare. »

§ J 26, Mr D Micat : « N'étant pas un extrémiste écologique, je voudrais néanmoins laisser à mes enfants, mes petits enfants et à mes descendants une France qui ne soit pas trop défigurée au nom du profit et pour la vitesse de la sacro-sainte automobile. Ne le méritent-ils pas? »

§ J 50, Mr P Rouyer : « Je pense que ce projet est inutile puisque d'autres routes très proches, accessibles à tous les véhicules et gratuites existent pour relier Amplepuis à Lyon ou Tarare dans de bonnes conditions : ces routes ont été améliorées ou sont en voie d'aménagement. »

§ J 52, Me et Mr S et J Burnichon : « De plus depuis la création de l'autoroute A 89, la RN 7 semble sous utilisée et serait sans doute beaucoup mieux à même de répondre aux besoins qu'une petite départementale pentue, c'est pour nous incompréhensible de ne pas utiliser cet

existant.... La solution envisagée n'est certainement pas la bonne »

§ J 53, Me GF Bernard-Boyet : « Je dis NON à ce projet fou et démesuré. »

§ J 62, Me et Mr J Duperray : « Le projet de route Les Sauvages Joux A 89 est un projet incohérent et mensonger. »

§ LS 8, Me C Bonnier : « Pour toutes ces raisons objectives, cette route apparaît comme nuisible aux habitants de Les Sauvages et dangereuse pour les usagers mais surtout elle ne répond à aucun besoin exprimé. »

§ LS 9, Me M Brouillet : « Le contournement du village n'est en, aucun cas une solution pour améliorer le projet. L'emprise sur les terres agricoles serait énorme et le projet serait toujours inutile, incohérent, un véritable et scandaleux gaspillage d'argent pour ne résoudre aucun des problèmes de Tarare. »

§ LS 11, Me D Musset : « Bref, c'est un projet qui ne sert que les ambitions d'hommes politiques mégalomanes. »

§ LS 13, Mr F Musset : « Votre étude ressemble à un vrai roman déconnecté de la réalité et ne permet pas au public de connaître les destructions de valeurs que la réalisation du projet engendrerait, et, à l'inverse, elle ne justifie aucun effet bénéfique. Le bureau d'études ne s'est-il pas contenté de répondre à une demande politique? »

§ LS 20, Mr JP Ducol : « Mais, ce qui n'est pas acceptable, c'est de nous interroger sur le tronçon « voie romaine » alors que la question n'est pas là du tout. »

§ LS 26, Mr M Depaix : « Je souhaite que vous émettiez un avis défavorable sur ce projet dont le coût est très approximativement chiffré et dont l'intérêt est actuellement nul. »

***Avis du CE :** Sur l'ensemble de ces extraits, je ne développe pas d'analyse complémentaire car il me semble que tous les sujets ont déjà été abordés. La lecture de certains extraits montre que le public a réfléchi soigneusement à tous les aspects relatifs au projet (ME 108, par exemple).*

En résumé, je confirme qu'à mon sens l'utilité simple du projet n'est pas démontrée et qu'il présente des aspects négatifs non compensés.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage:

Je reprends ici, intégralement, la réponse du Département : « Ce projet est très attendu par les artisans et commerçants du bassin d'emploi d'Amplepuis-Thizy comme le montrent les contributions recueillies lors de l'enquête. Il nous paraît étonnant de ne voir mentionnés que les arguments des opposants au projet et aucun développé par les personnes favorables au projet. »

La première phrase est une affirmation, certes issue des opinions favorables émises, mais la catégorie artisans et commerçants ne représente qu'une partie de l'opinion. L'enquête publique se doit de prendre en compte l'ensemble des observations recueillies, alors que le pétitionnaire, manifestement ne fait pas ici un commencement de réponse à tous ceux qui considèrent, et ils sont fort nombreux, que ce projet ne répond pas du tout à leurs attentes.

La seconde phrase est à la fois déconcertante, entachée d'erreur et en contradiction avec la première. En effet, elle est placée dans la réponse au paragraphe : teneur des observations défavorables recueillies, alors que le Procès Verbal de Synthèse contient également un paragraphe : teneur des observations favorables recueillies, que le Département a lu et commenté de la façon suivante : « Nous ne pouvons que regretter que ces éléments n'ont pas été utilisés jusqu'à présent dans le rapport. » Je crois devoir préciser que:

++ l'ordre dans lequel j'ai classé les contributions pour ou contre le projet n'a aucune importance dès l'instant où elles sont effectivement considérées, et elles l'ont toutes été,

++ l'objectif du Procès Verbal de Synthèse est de fournir au pétitionnaire un échantillon représentatif de toutes les observations, ce qui est fait de façon objective puisqu'un des constats incontestable de l'enquête est que les opinions défavorables sont très nettement plus nombreuses que les opinions favorables.

Quant à l'appréciation favorable faite par les commerçants et artisans du bassin d'emploi d'Amplepuis -Thizy, elle est analysée au paragraphe 3.1.16 ci après.

En résumé, cette réponse du Département ne peut que me conforter dans mon avis sur l'appréciation générale du projet : très majoritairement, ce projet ne répond pas à l'attente du public.

3.1.16 CONTRIBUTIONS FAVORABLES AU PROJET

Par souci de clarté du rapport et d'impartialité, sont regroupés ci-après, in extenso, les trois contributions favorables au projet, hormis les deux issues de la CCI, analysées au chapitre cas par cas.

§ ME 31, Mr C Recorbet : « Bonjour, En tant que président de l'Union Commerciale et Artisanale d'Amplepuis , je donne mon avis plus que favorable pour cette liaison avec l' A 89, il y a bien longtemps qu'il n'y a plus de grands projets dans ce pays qui n'avance plus mais cela n'est pas le sujet. Cette route existait il y a jadis donc pourquoi ne serait elle pas réouverte, si elle était utile il y a 2000 ans pourquoi ne le serait elle pas aujourd'hui, si nous voulons garder nos emplois dans notre vallée, il faut bien qu'il puisse circuler. Je vous remercie par avance de faire en sorte que ce projet aboutisse. »

§ J 20, Mr G Chabanon : « Bravo et merci d'organiser ces divers travaux. Les diverses activités de notre zone sont en train de mourir, une solution sera de rester en contact avec le reste de la région et du monde, donc oui à ce projet. »

§ LS 43, Monsieur le Maire d'Amplepuis et treize de ses conseillers municipaux (in extenso) : « Par arrêté préfectoral N ° E 2014-551 du 30 Octobre 2014, une enquête publique a été prescrite, portant sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement d'une liaison entre la RD 121 et le giratoire de Joux sur les communes de Joux et Les Sauvages.

Ce projet apparaît comme une suite logique de la réalisation du dernier tronçon de l' A 89 (entre Balbigny et La Tour de Salvagny).

Cette infrastructure se trouve en plein accord avec le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT), qui identifie le territoire de l'ex Communauté de communes du pays d'Amplepuis Thizy (CCPAT) en tant que pôle économique secondaire offrant des capacités de développement aux entreprises et des emplois à proximité des lieux de résidences des habitants.

Elle constitue une véritable opportunité économique pour notre territoire, qui se trouvera ainsi rapproché de l' A 89 et donc des bassins économiques lyonnais, stéphanois et clermontois.

De vraies infrastructures routières sont en effet indispensables pour développer nos entreprises. Elles constituent une condition sine qua non à leur maintien et au développement de notre économie. Notre territoire doit être pourvu de tels outils de développement s'il entend relever les défis à venir, dans l'intérêt des générations futures.

La liaison envisagée entre notre territoire et l' A 89 fait partie de ces aménagements nécessaires, insufflant à notre territoire un regain d'attractivité en termes de transport de marchandises et de déplacements de personnes.

Je souhaite vivement que notre position puisse être prise en considération. »

Avis du CE sur les observations favorables au projet: Les deux premières observations favorables au projet présentées ci-dessus n'appellent pas de commentaires. La troisième montre une méconnaissance du dossier : le projet ne saurait rapproché le territoire visé de Saint-Étienne ou de

Clermont, et il ne va rapprocher le territoire visé de Lyon que de cinq minutes et pas pour les poids lourds! Peut-on classer une route limitée en tonnage dans la catégorie des vraies infrastructures routière ?L'intérêt des générations futures n'est-il pas aussi dans la préservation de la nature et ne peut-il pas être, dans ce secteur, dans le développement du tourisme vert? Je m'étonne vivement que Monsieur le Maire d'Amplepuis n'aborde à aucun moment l'accroissement du trafic dans le centre de sa ville. Je considère, sans nier l'existence de ces contributions que leur argumentation est partielle et faible ; leur poids relatif dans l'enquête ne peut être que tout à fait mineur et marginal.

En résumé, rien dans les contributions favorables ne vient contrecarrer sérieusement et de façon argumentée les opinions défavorables.

3.2 ANALYSE AU CAS PAR CAS

Certaines contributions me semblent mériter une attention particulière. Ce sont souvent des observations qui abordent presque tous les thèmes examinés précédemment et fournissent en plus un éclairage particulier sur tel ou tel sujet. Une analyse complémentaire n'étant pas nécessaire à chaque fois, je donne directement mon avis qui peut-être assorti, s'il y a lieu de complément suite au mémoire en réponse du pétitionnaire au Procès Verbal de Synthèse.

3.2.1 CONTRIBUTIONS DE LA MESSAGERIE ELECTRONIQUE

Observation ME 16 (observation identique à LS 7) : Me C Bendrat-Crost.

L'intérêt de la lecture de cette contribution réside dans son souci du détail, dans sa précision puisque de nombreuses références sont faites au dossier d'enquête sur tous les points évoqués.

Quelques extraits :

« La question est bien celle de l'opportunité du projet, qui suppose que le projet soit cohérent dans sa forme et d'utilité publique quant à son fond. »

« Sur la forme, ce projet est donc à rejeter puisqu'il s'inscrit dans un projet d'aménagement « fractionné dans le temps » et dont on n'est même pas sûr que la portion non prise en compte sera réalisable. »

Avis du CE : *malgré deux petites erreurs (budgétisation des terrassements, façon de construire le dossier d'enquête) qui sont sans conséquences sur la conclusion, cette contribution met le doigt de façon pertinente sur les faiblesses du dossier, en partie déjà relevée par mes soins dans l'avis que j'ai émis sur l'étude d'impact (voir procès verbal de synthèse en annexe A 1). Je partage globalement la première partie de cet avis avec les nuances que j'ai introduites en conclusion du paragraphe « opération cohérente et indépendante ».*

« Quels sont les besoins du territoire en termes de desserte des pôles d'activité? La seule utilité prévue est de « réduire le temps de parcours des usagers » sans proposer d'ailleurs une comparaison claire de la durée de tous les trajets possibles.... Comme les véhicules de plus de 19 tonnes ne pourront pas utiliser cet itinéraire, la nouvelle voie ne changera rien à ce fait. »

Avis du CE : *je constate également que le dossier ne propose pas d'analyse des besoins; mais y en a-t-il réellement dans un secteur où on ne relève aucune difficulté sérieuse de circulation (sauf, bien entendu, l'hiver en périodes d'intempéries). Je partage le sentiment que ce projet n'a pas de véritable utilité économique, ceci d'autant plus qu'il est limité en tonnage à une époque où les transporteurs privilégient le matériel lourd.*

« Cette étude laisse penser que seule la ville de Tarare est impactée par le projet. La traversée d'Amplepuis ne mérite-t-elle pas une étude? Quant à la traversée de Les Sauvages par 2000 véhicules /jour, elle n'est jamais prise en compte. Non, la qualité de vie n'a pas de valeur marchande. Comment le Conseil Général peut-il, dans le même temps, vouloir promouvoir le tourisme vert dans notre communauté de communes et enlever du PDIPR l'un des secteurs les plus chargés d'histoire et à la bio-diversité exceptionnelle? »

Avis du CE : *Tarare serait en effet partiellement soulagée d'une partie de la circulation par la réalisation de ce projet (mais pas de la circulation poids lourds qui ne pourra bénéficier de la nouvelle infrastructure). Les traversées d'Amplepuis (et Saint Jean La Bussière) et surtout celle de Les Sauvages auraient mérité beaucoup plus de considération car, si on suit la logique du projet*

présenté ces deux agglomérations vont connaître des impacts négatifs fort à très fort. Quant à l'objectif socio-économique de développement du tourisme vert, il m'aurait semblé judicieux de l'intégrer dans l'étude au lieu d'y faire obstacle. Je ne peux que partager cet avis.

Observation ME 54: Mr G Vignon

Cette contribution apporte des éléments de base, factuels, très détaillés sur les conditions de circulation (y compris sur leurs coûts et sur les temps de trajet) dans le secteur concerné. Elle est issue d'un professionnel du transport routier qui base ses données sur l'exploitation de Via Michelin. Les informations fournies dans ce document viennent en quelque sorte compléter l'étude d'impact, très peu abondante sur ce sujet.

Quelques extraits:

« Les nuisances d'un PL sont d'un facteur de X10 par rapport à un VL. Les nuisances en terme de dégradation de chaussée sont encore bien supérieures. Il est à souligner que le projet n'apporte aucune solution nouvelle pour la circulation des PL pour le transit de Tarare. »

***Avis du CE :** ces informations sur les PL et cette considération sur la circulation après réalisation du projet sont incontestables (pour autant que le code de la route soit parfaitement respecté, ce dont je ne peux que faire l'hypothèse !). Trois des objectifs du projet relatifs à la circulation dans Tarare ne sont que partiellement atteints puisque celui-ci ne change rien à la présence des véhicules les plus « agressifs » (en terme de dégradation et de nuisances) dans Tarare, qui apparemment, malgré les interdictions reste fréquentée par des PL de plus de 12t.*

« Rien n'est dit sur les transports de voyageurs qui pourront néanmoins emprunter la route Napoléon et sa pente à 11% se terminant en lacets. Le département de l'Isère a attendu une énième catastrophe pour mettre en place des dispositions sur la RN 85 à Laffrey et limiter sérieusement l'accès à une pente à 12%. »

***Avis du CE :** Il est évident qu'il y a là un très grand danger! La comparaison avec la route de Laffrey, qu'il ne me paraît pas exagéré de faire, « fait froid dans le dos »! Si le projet se réalisait, il conviendrait certainement de lui intégrer de véritables conditions drastiques de sécurité (voie de détresse, murets ou barrière de retenue des véhicules, portiques de contrôle, voire ralentisseurs... Ces dispositions n'étant pas prises, je pense que le projet est insuffisant en matière de sécurité (même si, sans vérification de détail de ma part sur ce point, il apparaît conforme aux normes et règles en vigueur).*

« Tarare ouest est exclus par Via Michelin de tout itinéraire allant vers Balbigny; dans le cadre du projet Amplepuis -A 89, les seules possibilités rationnelles sont en partant en direction de Lyon après avoir passé le péage de Tarare ouest. Il est donc nécessaire de comparer les différents itinéraires utiles aux usagers qu'apportera la réalisation du projet par rapport à l'existant. »

Suit une comparaison chiffrée et très détaillée faisant globalement apparaître, à partir d'Amplepuis et selon les destinations, les différences de temps et de coût sans emprunter ou en empruntant l'autoroute A 89; il en ressort au mieux des gains de temps minimes (quelques minutes) pour des augmentations de coût variant de 30 à 70% (surcoûts de l'ordre de 2 à 4 €). La conclusion est le manque d'attractivité de l'autoroute pour la zone concernée.

***Avis du CE :** La démonstration est imparfaite, (Via Michelin, bien que très utilisé, n'est sans doute pas la seule source d'information) mais l'approche est correcte. Le coût du péage semble trop élevé pour que le gain de temps soit attractif (d'autant plus que la zone de La Tour de Salvagny, en allant sur Lyon, connaît et connaîtra encore – au moins pour quelques années – des difficultés de circulation redoutables). Je pense que la réalisation du projet, sensé fournir un accès plus rapide à l'autoroute, ne changera rien à ce problème : les tarifs autoroutiers n'étant pas jugés*

attractifs par les usagers, ceux-ci continueront sans doute d'utiliser les itinéraires actuellement à leur disposition, surtout s'ils s'améliorent ce qui fait partie des projets en cours du Conseil Général.

« Page C-5 : conditions de circulation actuelles « les principaux flux routiers qui s'effectuent sur les voiries du territoire se font entre Amplepuis et Tarare, notamment en direction de l'autoroute A 89 ». Cette affirmation est contradictoire avec les suivantes : ... l'enquête... réalisée... met en évidence un mouvement pendulaire entre Amplepuis et Tarare. La majorité des déplacements concernent une destination locale, avec seulement 2% des trafics qui empruntent quotidiennement l' A 89. »

Avis du CE : *Le dossier présenté est, sur ce point aussi, confus. Les dires des personnes rencontrées lors des permanences, les observations faites, le constat des trafics actuels sur les différents itinéraires gratuits et bien aménagés du secteur, la dernière phrase citée ci-dessus et le bon sens m'inclinent à penser qu'à ce jour seule une très minoritaire partie du trafic emprunte quotidiennement l'autoroute. Les améliorations en cours (RD 8) et celles programmées à brève échéance (RD 385) sur les itinéraires gratuits ne peuvent que mener à un renforcement de ce constat.*

« Pour ma part, les transports que j'effectue en venant de la zone lyonnaise à destination d' Amplepuis me font emprunter l' A 6 jusqu'à la porte de Lyon, ensuite la D 306, la D «385 via Civrieux d'Azergues et la D 313 après les Ponts-Tarrets. L'itinéraire reste le moins pentu et le plus régulier. On n'y trouve que cinq feux tricolores entre Lyon et Amplepuis. Le bonus, c'est l'arrivée sur Amplepuis qui se fait du côté de la zone industrielle Branly et de la route de Thizy : pas de feux, deux ronds points... »

« Le document fourni ne comporte pas la totalité des réalisations nécessaires, ni les études des autres itinéraires possibles. Il fixe des objectifs impliquant des nécessités:

-- de créer un nouvel itinéraire??? Comme s'il s'agissait là d'une absolue nécessité en présentant de façon erronée les autres solutions.

-- de réduire un temps de parcours??? Pour certains usagers seulement.

-- de limiter des nuisances pour Tarare!!! Ce point important est repris à trois fois dans les objectifs. Le projet ne répond que très partiellement à ces objectifs. »

Avis du CE : *Les deux extraits ci-dessus, illustrent le manque de comparaison entre itinéraires potentiels. Il s'avère que, pour Amplepuis et Thizy les Bourgs notamment, l'itinéraire du col du Pilon est un itinéraire très apprécié (surtout en hiver car les pentes y ont faibles) par son aspect très roulant. Je ne peux que constater que l'étude d'impact est insuffisante sur ce point ce qui entache évidemment la conclusion sur le choix de l'itinéraire retenu par la voie romaine.*

Cette contribution conclut par : « Le dossier n'est pas objectif. Aucune étude faite auprès des transporteurs locaux n'a été jointe au dossier. »

Avis du CE : *Je partage le constat d'absence d'étude des besoins des transporteurs locaux et pense que, par son manque d'approfondissement, les conclusions proposées manquent de précision et de pertinence.*

Observation ME 77 : Me R Poncet

Cette contribution expose les deux interventions du groupe écologiste au Conseil général du Rhône, lors de ses séances plénières du 18/07/2014 et du 28/10 /2014.

Quelques extraits des arguments fournis pour la première séance :

« Il me semble prématuré de délibérer alors que les « études environnementales sont en cours ». D'ailleurs, nous ne sommes consultés que sur un tracé alors même que le Grenelle de l'environnement impose d'effectuer et de présenter un comparatif de différents tracés pour justement en mesurer les impacts et être en capacité de les arbitrer... Selon le compte rendu du conseil municipal de Joux se prononçant pour la mise à disposition des parcelles de l'ancienne voie Napoléon, il est indiqué en toutes lettres qu'il « s'agit d'un voie pour les Véhicules Légers uniquement, en raison de la forte déclivité ». Donc des tonnages très réduits, des véhicules utilitaires ou au mieux des petits véhicules de distribution, pas de quoi améliorer la qualité de l'air dans la ville de Tarare! ».

L'intervention aborde également les thèmes analysés précédemment, mais pour éviter les redites je n'en retiens que cette partie qui éclaire le débat sur l'amont de l'enquête publique.

Avis du CE : *Je constate qu'à mi Juillet 2014, le dossier d'étude d'impact n'est pas présenté aux conseillers généraux (Existe-t-il au moins sous forme provisoire ?), mais que déjà, le tracé par la voie romaine est arrêté; Ceci pose évidemment problème! Cette difficulté est renforcée, soulignée, par la consultation de la délibération du conseil municipal de Joux en date du 04/11/2013, par laquelle cette commune accepte de mettre à disposition du Conseil Général les parcelles d'assiette de la voie romaine pour transformer celle-ci en une voie pour véhicules légers. C'est donc bien antérieurement au 18/07/2014 que le choix a été fait, à l'époque vraisemblablement sans étude et , a fortiori, sans comparaison. La lecture de la délibération en question et d'un courrier à la MDR de Tarare éclaire le débat sur d'autres difficultés:*

++ extrait de la délibération : « le conseil municipal se prononce à l'unanimité pour une mise à disposition.... sous conditions que les camions et grumiers de desserte des terrains riverains ainsi que les agriculteurs puissent emprunter cette voie et que le Département ne puisse en aucun cas s'opposer au passage de ces poids-lourds. » Suit un alinéa au sujet d'une carrière potentielle sur lequel je reviendrai plus loin.

++ extrait du courrier (en date du 03/10/2014): « Le projet prévoyait alors une voie piétonne qui n'apparaît pas sur le projet actuel. Lors de notre séance de conseil du 09 Septembre, le conseil municipal a souhaité mettre l'accent sur cette voie piétonne et insiste pour qu'elle soit maintenue. Nous tenions à vous en informer afin que le projet puisse l'intégrer.

Avis du CE : *Il apparaît clairement que le projet préalablement discuté avec la commune de Joux se présentait différemment : voie très réduite, accompagnée par une voie piétonne mais aussi (paradoxalement!) voie acceptant le passage des camions et grumiers sans restriction. Je constate, en amont de la préparation du dossier d'enquête, et bien que l'itinéraire à présenter eût été choisi très tôt (mais sans étude comparative) une gestion de projet chaotique, ne faisant à aucun moment référence à des objectifs précis, sans véritable concertation avec les élus de la commune de Joux. Ces éléments sont évidemment à charge du dossier déjà considéré plusieurs fois comme étant de qualité insuffisante.*

Quelques extraits de l'intervention lors de la seconde séance plénière :

« Le tracé proposé en Juillet passait par Les Sauvages et la réalité du gain de temps annoncé était peu plausible, aussi, je souhaiterais savoir si ce projet à 10 millions d'euros n'en cache pas un autre, avec cette déviation, bien plus cher et bien plus impactant sur le plan environnemental dont la perte importante de terres agricoles. Cette déviation ne serait toutefois pas de nature à lever les oppositions locales au projet... Il est encore temps d'étudier les améliorations possibles de l'existant, et d'étudier les propositions d'itinéraire alternatif des associations et acteurs de terrain opposé à ce projet surdimensionné. »

Avis du CE : *Je considère cette position comme justifiée et raisonnable car elle laisse ouverte la possibilité de réétudier le dossier, notamment en faisant les comparaisons pertinentes*

d'améliorations de l'existant. Cette conduite de dossier a probablement beaucoup participé à la naissance de réactions de plus en plus vives dans l'opposition (voir à ce sujet, vu de l'extérieur du Conseil Général, le paragraphe « préparation du projet » ci-avant).

Observation ME 92 : Me C Favier et Me S Morel

Cette contribution est un dossier en soi, établi par un jeune couple qui a pour objectif de reprendre la ferme familiale en faisant de la vente directe et de l'accueil à la ferme, notamment par un camping à la ferme. Ce document aborde tous les thèmes traités au chapitre 3.1 en fournissant nombre d'arguments déjà étudiés et commentés en défaveur du projet. Quelques points méritent une attention particulière.

Quelques extraits:

« Nous sommes jeunes et nous souhaitons un avenir pour ce territoire rural. L'ouverture vers les grandes métropoles que sont Lyon, Roanne et Clermont Ferrand est nécessaire et leur proximité est une chance car elles constituent des grands bassins de vie et d'économies. De même les échanges entre les urbains et les ruraux sont primordiaux. Seulement, cette ouverture doit se prévoir de façons réfléchie et responsable afin qu'elle ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie que souhaitent préserver les habitants du territoire.... De nombreux clients viennent à la ferme et nous sommes aussi sur le marché de Tarare. Nous utilisons l'abattoir de Saint Romain de Popey et l'atelier de découpe à Amplepuis... Nous souhaitons développer la commercialisation de nos produits sur Lyon....Nous réfléchissons actuellement avec l'association ACROSa à des moyens de valorisation du patrimoine historique et culturel du site....travailler sur les moyens de promouvoir ce site historique, notamment par un sentier de découverte. Mais cela n'est pas compatible avec ce projet de route. Au printemps 2015 nous allons prendre une stagiaire en BTS Gestion et Protection de la Nature afin de compléter les inventaires et de travailler sur une ébauche du sentier. Ainsi ce sentier simple d'accès pour la population de Tarare et de Lyon pourra plonger les visiteurs en quelques minutes au cœur de la nature et de l'histoire, contribuant aussi au développement économique des producteurs, services et commerces se trouvant à proximité du sentier. »

Avis du CE: *Cette contribution me semble sincère et courageuse. Le développement voulu par ce couple est réfléchi et volontaire. L'objectif proposé est un objectif socio-économique de bon sens, équilibré, qui préserverait, au sens large, le site et ses habitants. Je pense (il y a d'autres déclarations voisines de celle-ci parmi les contributions reçues) que, sur le territoire concerné existe un « terreau » naturel et humain propice à ce type de développement harmonieux que l'on peut qualifier de durable (équilibre entre l'économie, le social et l'environnement) . Ces personnes sont aussi des entrepreneurs qu'il convient de soutenir dans leur projet de développement. Comme constaté dans l'analyse des grands thèmes, le projet de route contrarie très significativement les aspects patrimoine et cadre de vie, agriculture et forêt, qui sont au cœur de tels développements. Je suis favorable à ce que demeure possible, sans nouvelles contraintes, un développement harmonieux d'activités durables.*

« En résumé, les raisons pour les quelles une nouvelle voie paraît se justifier paraissent obsolètes, car cette infrastructure ne répond en aucun cas aux exigences du XXI ème siècle, à savoir le développement durable des territoires et les économies d'énergie. Au contraire, ce projet renforce la prédominance de la voiture individuelle au détriment des transports en commun, la consommation d'espaces naturels et la gentrification des territoires ruraux. Comment justifier l'utilité d'un projet aussi suranné? Le département du Rhône serait plus avisé d'investir 10 millions d'euros dans des projets innovants de développement local, porteur d'avenir pour les territoires ruraux.

Avis du CE : *Malgré quelques petites nuances (le développement des transports en commun dans ce type de territoire est difficilement possible, mis à part le co-voiturage), je partage ce résumé.*

Quelques extraits:

« En préambule, nous regrettons que les recherches bibliographiques conduites par le bureau d'étude en charge de l'étude du projet ne l'aient pas conduit à échanger avec les structures associatives du département, structures qui détiennent la connaissance naturaliste du département du Rhône. Ceci est d'autant plus étonnant que le porteur de projet est un partenaire régulier et historique de la LPO Rhône.... Toujours sur les aspects méthodologiques, il est noté page EIX-5 « La méthodologie finale des inventaires sera complétée avant la mise à l'enquête publique » Qu'en est-il? .

***Avis du CE:** Je trouve ici de nouvelles carences avérées de l'étude d'impact, très regrettables. Il est tout aussi regrettable que la méthodologie finale des inventaires n'ait pas été complétée avant la mise à l'enquête.*

« Cette absence de délimitation d'une zone d'étude et d'un site d'étude est donc un manquement méthodologique important qui montre que le porteur du projet n'a pas appréhendé les impacts du projet dans leur globalité.... Cela conduit à l'absence des inventaires de plusieurs espèces dont la présence est pourtant avérée à proximité immédiate du site:.. sonneur à ventre jaune,... alyte accoucheur... grenouille agile... salamandre tachetée... certains reptiles, certains mammifères, certains oiseaux (34 oubliées dont 21 protégées)..... Aucun tableau ne synthétise précisément l'emprise sur les différents types de milieux naturels.... Nous estimons que l'évaluation environnementale n'est pas satisfaisante et qu'en conséquence les enjeux liés aux aspects environnementaux sont sous-estimés. »

***Avis du CE:** Je ne peux que constater et regretter que le dossier, insuffisamment approfondi, sous-estime significativement les enjeux environnementaux.*

« La conclusion précédente rend difficile la vérification de la bonne adéquation des mesures compensatoires avec les impacts réels du projet dans les conditions précisées ci-dessus. ... nous contestons la pertinence de la création de 3 mares en bordure de voirie. Cela risque de générer des écrasements massifs notamment pour la mare située près du giratoire de Joux....**Ce projet au regard des bénéfices attendus (quelques minutes de gain de temps), va à l'encontre de toutes les préconisations récentes en matière d'aménagement du territoire et contre les orientations actuelles en faveur de la biodiversité.....Le risque de collision avec la faune apparaît donc très élevé et concerne des espèces à forte valeur patrimoniale. »**

***Avis du CE :** Je constate que la liste des insuffisances du dossier se conjugue avec des critiques vives de la LPO sur le projet lui même. Ces critiques, partiellement exprimées par le public, ont été abordées dans l'étude par thèmes et l'avis de la LPO ne peut que renforcer mon propre avis négatif sur ces sujets.*

« Les impacts sur les milieux naturels sont trop importants et irréversibles. Les conséquences en matière de continuité écologique, de ruptures de corridors écologiques seraient désastreuses pour une faune patrimoniale qui mériterait plus qu'on s'attache à la préserver qu'à l'exposer au risque d'écrasement. L'équilibre entre milieux naturels et activité agricole, exemplaire sur le secteur mérite, lui aussi, qu'on le maintienne en l'état plutôt qu'on le mette en péril au titre de mesures compensatoires dont l'efficacité n'est pas garantie »

***Avis du Ce:** Je partage cette conclusion de la LPO, à qui n'a pas échappé l'aspect peu étudié (et pour le moins surprenant dans le contexte local) du projet proposé à l'enquête.*

3.2.2 CONTRIBUTIONS DU REGISTRE DE JOUX

Observation J 6: Chambre d'Agriculture du Rhône (identique à celle fournie dans le dossier d'enquête)

Quelques extraits :

« Après examen du dossier, nous regrettons la faiblesse du volet agricole de l'état initial du site et de l'étude d'impact de l'ouvrage. Le volet agricole de l'étude d'impact ne peut se limiter à une estimation de la surface agricole impactée comme c'est le cas dans le dossier présenté.... nous notons que par l'utilisation de la voie romaine existante, les effets du projet sur l'activité agricole seront minimisés. Néanmoins, nous restons septiques quant aux choix de tracés pour les deux parties en sections neuves car il nous semble exister des possibilités de variantes beaucoup moins impactantes pour les exploitations agricoles en place... Nous souhaitons que des localisations alternatives soient étudiées pour la localisation de certains bassins de rétention envisagés sur des parcelles agricoles alors que des parcelles en friche sont à proximité immédiate. Nous sommes défavorables aux zones de boisement compensatoires prévues dans le projet et qui impactent directement les surfaces agricoles productives.... De même, le projet proposé est largement excédentaire en matériaux (+ 150 000 m³). En cas d'impossibilité de réutilisation de ces matériaux sur le chantier, des zones de dépôts pourraient être envisagées (même si le dossier ne mentionne actuellement aucune solution pour l'évacuation des surplus). Nous rappelons que la Chambre d'Agriculture reste fermement opposée à des emprises complémentaires sur des espaces agricoles.... Enfin, nous souhaitons que le maître d'ouvrage porte un intérêt particulier à la problématique de la circulation agricole (des engins mais également des animaux). Les engins agricoles devront donc être autorisés sur la future voirie. Il semble in-envisageable de faire traverser les engins ou les animaux sur la voirie (surtout que certaines traversées se situent au niveau d'un futur créneau de dépassement). »

Avis du CE: *L'avis défavorable de la Chambre d'Agriculture est en grande partie motivé par une insuffisance d'étude (volet agricole insuffisant, variantes des accès aux extrémités des projets non étudiées, bassins de rétention mal implantés, boisements compensatoires utilisant des terres agricoles...). Ces manquements ont trait à nouveau à l'approfondissement insuffisant du dossier d'étude d'impact. Par contre, il faut noter que le dossier prévoit de faire transporter les matériaux excédentaires dans une installation de stockage de déchets inertes, ce qui soulève deux difficultés : les ISDI ne sont en principe pas faites pour recevoir des terres en grandes quantité et celle-ci n'est pas localisée ce qui fait qu'on ne connaît donc pas l'impact du transport de ces 150 000 m³ . Dans l'addendum, le maître d'ouvrage évoque la problématique de la circulation agricole et propose la création de boviducs (à transformer en passages permettant également la circulation des engins agricoles) mais ceux-ci ne sont positionnés sur aucun plan . Je partage l'avis de la Chambre d'Agriculture avec les commentaires faits ci-avant sur certains points, de détail par rapport à l'avis global fondé sur une insuffisance d'étude.*

Observation J 12 : Mr P Julia

Cette contribution s'intéresse quasi exclusivement aux difficultés de circulation dans Tarare. Bien que d'une part, un des objectifs du projet soit de soulager Tarare des difficultés qu'elle connaît en matière de circulation (essentiellement liées aux Poids Lourds) et que , d'autre part , les solutions proposées dans cette observation semblent ne pas être dénuées de bon sens force est de constater que cette contribution est hors champ de l'enquête (l'objet est l'aménagement d'une voie nouvelle entre la RD 121 et le giratoire de Joux et non des travaux dans l'agglomération de Tarare).

Observation J 14 et observation J 32: Mrs JF Varigny et C Trisson

Ces deux contributions ont trait à l'utilisation de l'observatoire installé non loin du bourg de les Sauvages.

Quelques extraits :

« Les lieux d'observation sans nuisances lumineuses se font de plus en plus rares. Ce projet ne nous permettra plus d'observer car nous serons gênés par les phares des voitures dont certains nous ferons face directement.

Le CAOS est le club d'astronomie d'Amplepuis- Les Sauvages, qui a trente ans d'existence.... Le projet de liaison Les Sauvages A 89 va impacter directement notre activité, puisque l'observatoire se situe à quelques centaines de mètres du parcours. Une partie de ce tracé fera face à notre observatoire, les phares des voitures éclaireront directement dans notre direction, ce qui rendra nos observations impossibles...Si le projet se mettait en place (ce que nous ne souhaitons pas), il serait possible de limiter la pollution lumineuse des voitures en installant sur quelques centaines de mètres des palissades cachant les phares des voitures. »

***Avis du CE :** Cette activité associative est une originalité de ce territoire. L'association semble active et offre des possibilités intéressantes d'observation. Je pense que si le projet se réalisait, il serait très souhaitable de trouver un dispositif de masque implanté le long de la voie afin que les phares des véhicules qui emprunteront la voie nouvelle ne gêne pas les observations nocturnes.*

Observation J 15 : Société Vinci Construction

Extraits principaux :

« Notre société VINCI Construction Terrassement.... a pour projet l'ouverture d'une carrière de roche massive (extraction pour une durée de trente ans) au lieu-dit La Tronche sur la commune de Joux au Nord-Ouest du hameau En Vermare.

Moyennant un aménagement, nous envisageons d'utiliser l'ancienne route Nationale 7 comme voie de transit des matériaux par camions semi-remorques (PTAC de 40 t pour 4 essieux, et 44 t pour 5 essieux) pour rejoindre le giratoire de Joux....

Après des études complémentaires en matière de faune et flore, notre dossier de demande d'autorisation préfectorale est en cours de rédaction. Le dépôt est prévu au 1er trimestre 2015.

A l'analyse des dossiers disponibles dans l'enquête parcellaire, il s'avère que le projet de liaison RD 121 -Giratoire de Joux prévoit la circulation des véhicules avec une limitation de PTAC à 19 tonnes, incompatible avec les activités de transport projetées.

Par convention du 9 Mars 2010, la Mairie a autorisé le passage des véhicules de la carrière sur l'itinéraire d'accès au site (route Napoléon et chemins ruraux), et notamment de tous poids lourds, ainsi que l'intervention de VCT sur cet itinéraire pour la réalisation des travaux d'aménagement, élargissement, renforcement et pour l'entretien ultérieur.

Nous tenons par la présente à vous en informer afin que cette autorisation soit préservée, en relation avec notre projet économique non négligeable pour la Commune de Joux, pour le département et pour la collectivité.

Informations complémentaires fournies par le Commissaire Enquêteur:

++ Lors du dépôt de ce courrier en mairie de Joux, j'ai immédiatement demandé à mon interlocuteur que me soit transmise la convention signée avec la mairie afin d'en connaître la teneur. Celle-ci m'a été adressée quelques jours après avec une partie masquée; ne souhaitant pas examiner un document partiel et donc non conforme à l'original, j'ai insisté auprès de VCT pour que me soit transmis un document conforme à l'original. VCT a refusé de satisfaire ma demande, montrant par la même une attitude peu coopérative. J'ai finalement obtenu un exemplaire de la convention conforme à l'original auprès de la mairie de Joux (le document en question est donc joint au registre de Joux à la contribution J 66).

++ Lors de la présentation du procès verbal de synthèse au maître d'ouvrage, le 12/01/2015, j'ai fait part de cette contribution. Ma surprise a été grande de constater qu'aucune des personnes présentes (Madame D Chuzeville, Présidente du Conseil Général Du Rhône, Monsieur M Mercier Vice-Président du même Conseil, le Directeur Général des Services, le Directeur Général adjoint des services, le Directeur de la mobilité, l'adjoint au chef de service Aménagement routier et Maîtrise d'œuvre) ne connaissait l'existence de ce projet. Ceci m'a d'autant plus surpris que la mairie de Joux m'avait transmis copie d'un courrier par lequel, entre autres, elle informait le Conseil Général du Rhône de ce projet de carrière. Vérification faite sur place, le Conseil Général était bien informé de ce projet.

Avis du CE : *Je n'ai évidemment pas d'avis spécifique à donner sur le projet de carrière. Je me borne à constater que ce projet n'est absolument pas pris en compte dans l'aménagement proposé, et pas compatible avec celui-ci à tel point que, bien que le tonnage soit limité à 19 tonnes pour des conditions de sécurité liées à la forte pente, la société Vinci envisage de faire circuler sur cette même voie des véhicules allant jusqu'à 44 tonnes! Il est évident que si le projet devait être réalisé et qu'un tel trafic soit admis et mêlé à la circulation courante, la dangerosité ne ferait qu'augmenter très lourdement. Le respect de la convention poserait à la fois des problèmes de conception (chaussée apte à résister aux charges très lourdes imposées par la présence de la carrière, imputation du coût des travaux et d'entretien...). Ce constat de non prise en compte de la présence éventuelle de la carrière marque un manquement de plus dans la préparation du dossier d'étude d'impact.*

A titre indicatif (cela ne peut entrer en considération dans le cadre de cette enquête) je constate quelques différences entre le courrier d'intervention à l'enquête et la convention, notamment:

++ *alors que la convention ne précise pas le poids total PTAC, le courrier évoque deux possibilités: 40 et 44 tonnes,*

++ *alors que la convention n'évoque aucune durée chiffrée, le courrier prévoit une durée d'exploitation de trente ans,*

++ *alors que la convention évoque les itinéraires d'accès au site (route Napoléon et chemins ruraux) le courrier évoque l'ancienne route Nationale 7 seulement (comprendre, me semble-t-il , l'ancienne voie romaine dite route Napoléon).*

Observation J 30 et observation J 65 : Agence Ouest de la CCI de de Lyon et CCI de Lyon elle même (très voisines l'une de l'autre)

Quelques extraits:

« Le projet de liaison entre la RD 121 et l'entrée de l'autoroute A 89 « Tarare Centre est un levier de développement économique pour les cantons de Tarare, d' Amplepuis et de Thizy les Bourgs.... Le projet est un outil d'optimisation des flux logistiques et à des coopérations multiples. C'est une opportunité pour de nouveaux marchés. Cet aménagement va permettre une continuité d'itinéraire lisible entre Amplepuis et l'échangeur A 89 avec un gain de 8 à 13minutes d' Amplepuis à Tarare. Cette future infrastructure routière est la colonne vertébrale nécessaire au développement. »

Avis du CE: *Affirmer que l'aménagement va permettre une continuité d'itinéraire lisible entre Amplepuis et l'échangeur A 89 traduit un manque d'attention lors de la lecture de la carte routière!! C'est tout au plus un tronçon entre la RD 121 en rase campagne et le giratoire de Joux; il est en outre fait abstraction de la limitation de tonnage. Comme déjà évoqué par ailleurs, le gain de temps ne sera jamais de 8 à 13 minutes, le temps de parcours actuel étant de 19 minutes (voir page C-5 du dossier). Ces arguments ne sont donc pas acceptables. Quant aux arguments du type levier de développement économique ou outil d'optimisation des flux logistiques et à des coopérations multiples (sic!) ou encore colonne vertébrale nécessaire au développement (colonne vertébrale limitée en tonnage), je les considère pour ma part comme des affirmations sans fondement, sans preuve et du verbiage peu digne d'une CCI.*

« Dans un système de réseaux urbains et périurbains de nature métropolitaine autour de la métropole lyonnaise et de ses coopérations avec Roanne, Saint-Etienne et Clermont Ferrand, voire au delà, le territoire de Tarare – Amplepuis- Thizy bénéficiera de ce projet d'amélioration des liaisons avec l' A 89 en mettant en dynamique tout un écosystème local. Par ailleurs, ces aménagements doivent être perçus comme un vecteur d'attractivité pour les centres bourgs. En libérant de la circulation de transit qui représente de l'ordre de 1000 véhicules aujourd'hui dans la commune de Tarare, il sera possible de rendre plus attractif pour (sic) le centre ville commerçant, de penser un plan de circulation et un jalonnement favorable à la dynamisation du centre ville et ainsi de maintenir et attirer de nouveaux services pour la population du bassin. »

***Avis du CE:** Là encore, la première phrase touche au verbiage! Plus loin, il conviendrait de détailler la liste des centres bourgs aux quels le projet va bénéficier : Amplepuis supportera une circulation accrue sans aménagement prévu (ainsi que Saint Jean la Bussière), Les Sauvages supportera des nuisances, que des nuisances. Quant à Tarare, on sait parfaitement que rien ne sera changé en matière ce circulation des poids lourds par la réalisation du projet. La CCI méconnaît le dossier. Je ne partage en rien l'avis favorable au projet de la CCI.*

Observation J 42 : Me et Me L et S Laurent (famille qui habite depuis quelques années le long de la voie romaine).

Quelques extraits:

« Ce projet n'aura que des impacts négatifs pour nous. Passée la phase travaux qui générera pour nous, pendant des mois, des nuisances importantes en termes de sécurité, de bruit, de poussières, etc, la route en projet aurait pour nous le seul avantage de nous faire gagner quelques minutes pour accéder à Tarare ou à l' A 89. Cependant nous n'en avons pas besoin!

Plus d'intimité et de liberté. C'est pour nous et nos enfants un véritable lieu de liberté.

Une maison sans valeur. Nous ne voyons pas pourquoi notre patrimoine (et celui de nos enfants), qu'il a fallu des années de travail et de sacrifices pour constituer devrait nous être retiré.

Comme nous l'avons toujours dit : si notre maison doit être sacrifiée pour un projet utile, qui peut créer des emplois et aider des familles entières, il serait égoïste de notre part de nous y opposer »

***Avis du CE:** Cette famille est, (avec celle qui exploite la ferme La Montagne) la seule à qui la réalisation du projet ferait gagner du temps de manière sensible (et relative puisque le temps de trajet serait vraisemblablement divisé par deux pour rejoindre Tarare et l'autoroute A 89 seulement). Mais point n'est besoin d'être doté de beaucoup d'empathie pour se dire immédiatement; à quel prix!!! En effet, même s'il est prévu, dans le projet , d'écarter le tracé de la voie nouvelle de quelques mètres aux abords immédiats de cette habitation, le cadre va être bouleversé! Je comprends aisément ce que peuvent ressentir ces personnes. Je note par ailleurs leur comportement très citoyen devant une éventuelle déclaration d'utilité publique. Pour ce cas particulier (comme d'une façon générale) nous en revenons donc à un basique problème d'utilité publique.*

« Ce projet est-il nécessaire? Y-t-il des solutions alternatives?

Mailler le réseau départemental... Cela ressemble à du bricolage, ce n'est pas ce qu'on peut appeler un projet d'ensemble et cohérent.

Réduire les temps de parcours entre Amplepuis et l' A 89.... Pourquoi vouloir à tout prix faire payer l'autoroute?

Enfin, comme l'évoque l'autorité environnementale, il est dommage que le maître d'ouvrage nait pas analysé la solution « ne rien faire ».

Des solutions alternatives.....

Les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social sont-ils excessifs eu égard à l'intérêt que présente le projet?

Les intérêts du projet : réduit le temps de parcours de 7 minutes, limite la circulation dans Tarare.

Les atteintes à la propriété privée. Les inconvénients d'ordre social. Le coût financier.

Au vu de ces éléments, il nous semble évident que le bilan avantages/ inconvénients de ce projet est négatif et que les expropriations seraient réalisées pour un projet qui n'apporterait que trop peu d'intérêts. »

***Avis du CE :** Cette contribution a un aspect tout à fait remarquable : cette famille, très lourdement impactée sur les plans personnel et patrimonial, fait un constat quasi objectif et va jusqu'à utiliser la théorie du bilan, chère aux commissaires enquêteurs, de façon judicieuse. Si on se reporte aux analyses faites thème par thème, on retrouvera mes avis sur les thèmes à nouveau développés ci dessus. Le fait que tous les thèmes ne soient pas abordés à nouveau dans cette contribution n'en diminue pas réellement la portée dans le cadre de cette enquête. Le positionnement de cette famille est respectable, les arguments développés le sont sans passion, de façon claire et objective et j'en partage complètement les conclusions.*

Observation J 66: Mr le Maire de Joux (avec documents annexés)

Extraits de la délibération du conseil municipal en date du 04 Novembre 2013 :

« Mr le Maire indique que le Conseil Général souhaite mettre en place une liaison entre l'autoroute A 89 et Les Sauvages en utilisant l'ancienne voie Napoléon qui a été remise il y a dix ans environ à la commune contre l'euro symbolique. Il s'agirait d'une voie pour les VL uniquement, en raison de la forte déclivité. Le Conseil Général demande donc à la commune de lui rétrocéder cette voie Napoléon.

Le conseil municipal se prononce à l'unanimité pour une mise à disposition – sans transfert de propriété – des parcelles de l'ancienne voie Napoléon.... sous conditions que les camions et grumiers de desserte des terrains riverains ainsi que les agriculteurs puissent emprunter cette voie et que le Département ne puisse en aucun cas s'opposer au passage de ces poids lourds. »

***Avis du CE :** Ce document soulève plusieurs questions:*

++ Le département semble avoir choisi, bien avant la production de l'étude d'impact et des comparaisons d'itinéraires qu'elle contient, l'utilisation de la voie romaine,

++ Le conseil municipal bien conscient que la forte pente de la voie romaine fera du projet une voie réservée aux VL, demande au Conseil Général un accès illimité aux poids lourds,

++ Par la suite le Conseil Général présente son projet sans prendre en compte la demande du conseil municipal de Joux relative au passage des poids lourds (et sans prendre non plus en compte une demande initiale de création en parallèle de la nouvelle infrastructure d'un cheminement doux, voir ci-après). Le Conseil Général ne tient non plus compte du projet de carrière situé à proximité, bien qu'en ayant été informé par la commune; pour ce sujet précis se reporter à l'analyse de la contribution J 15 ci avant.

Je constate un manque évident de concertation et de communication qui aboutit à une situation très difficile à gérer; les engagements et souhaits de la commune n'étant pas compatibles avec le projet présenté par le Conseil Général.

Extraits de la lettre de monsieur le Maire de Joux adressée au Commissaire Enquêteur le 05 Janvier 2015 :

« copie du courrier envoyé à la MDR de Tarare demandant qu'une voie piétonne soit maintenue en parallèle de la nouvelle voie et proposant également un tracé différent – moins pentu et mieux orienté- de celui figurant dans le dossier d'enquête publique. »

***Avis du CE:** La demande de la commune de Joux d'étudier un accès différent à la voie nouvelle à partir du giratoire de Joux a été prise en compte par le Département mais cette solution a été*

éliminée car entrant dans la zone rouge du PPRI Brévenne Turdine; Il me semble qu'une solution n'interférant pas avec cette zone rouge demeure possible; mais elle n'a pas été étudiée.

Note du CE :Devant cette situation complexe dans laquelle Monsieur le Maire de Joux se trouve, il ne se prononce ni en faveur ni en défaveur du projet présenté. Je considère de mon côté son avis comme défavorable car les réserves et conditions émises par lui même et son conseil municipal ne sont pas levées (accès à partir du giratoire de Joux, existence d'une voie piétonne en parallèle de la nouvelle voie, respect des engagements de la commune vis à vis du projet de carrière). Je ne vois pas d'issue claire à l'ensemble de ces questions qui constituent, à mon avis, des obstacles supplémentaires au projet.

Observation J 67 : Mr L Junet

Cette contribution est elle aussi très réfléchi, détaillée et très documentée. Cette observation fournit à l'appui de ses dires des schémas, des photographies qui viennent préciser le texte.

Quelques extraits :

« L'état des lieux qui est fait dans le dossier d'enquête me paraît très incomplet car en plus de servir quotidiennement aux agriculteurs pour l'exploitation de leurs parcelles, cette voie romaine sert aux propriétaires et exploitants forestiers, qu'ils soient limitrophes ou éloignés de cette voie. Il suffit de voir le nombre de chemins s'y raccordant de part et d'autre. Cette réalité est complètement occultée dans cette présente enquête..... Vu que cet état de fait n'a pas été pris en compte dans cette présente enquête (l'usage fait par les forestiers de cette voie), la gestion de mes forêts se trouve ainsi compromise, je ne peux accepter cela! »

Avis du CE: Il ne me semble pas rigoureusement exact d'affirmer que l'étude d'impact, y compris son addendum, ne prenne pas en compte le statut actuel de la voie romaine. L'usage fréquent de cette voie fait par les agriculteurs et forestiers n'est cependant pas pris en compte totalement (nombre des débouchés notamment, et usage de ceux-ci, nécessité d'aires de stockages des grumes) et donc l'impact de la création de la nouvelle voie est sous-estimé ce qui conduit aux propos exprimés que je juge légitimes.

L'auteur aborde ensuite, parcelle par parcelle, les difficultés rencontrées (voir aussi enquête parcellaire): il détaille les difficultés rencontrées pour les parcelles AH 15, AH 17, AH 19, AH 11, AH 13, et AE 43. L'auteur n'est pas le propriétaire de toutes ces parcelles et il précise: « Ces éléments sont de ma propre connaissance mais il en est de même pour d'autres parcelles forestières dont les voiries débouchent sur la voie romaine. Nous ne pouvons ainsi sacrifier tout un pan de l'économie forestière locale pour ce projet....J'ai saisi Monsieur CHOMER du CRPF et Monsieur Michel COTE de l' UFPR de cette grave problématique et vous trouverez en pièce jointe l'avis rendu par le CRPF sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Joux et de Les Sauvages (projet de liaison routière entre la RD 121 et le giratoire de Joux).

Avis du CRPF (sollicité par la Préfecture du Rhône par courrier du 23/10/2014) : « Or, au vu du plan du tracé, il est prévu de créer un bassin de récupération des eaux en bordure de ce projet, au sud de la parcelle AH 17 sur Joux. Cet ouvrage bouchera l'arrivée des trois pistes de débardage de bois existantes et supprimera la grande place de dépôt pour stockage. Vous comprendrez que l'emplacement est inapproprié, et doit donc être réétudié, car contraire aux engagements de gestion durable pris par les propriétaires forestiers de ce massif. **En l'état, nous donnons donc un avis défavorable à cette mise en compatibilité des documents d'urbanisme.** »

Commentaire du CE : Sauf erreur de ma part l'avis sollicité est plutôt relatif au projet lui même et à la DUP qu'à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme; la rédaction de l'objet a, selon moi , créé une confusion qui a amené le CRPF à se prononcer sur les documents d'urbanisme.

Je considère, vue la motivation de cet avis, qu'il porte sur le projet lui même; la mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'étant qu'une forme de conséquence de l'acceptation du projet.

***Avis du CE :** La mauvaise prise en considération des contraintes d'exploitation forestière semble acquise et je pense que l'origine de ce manquement est à rechercher dans l'insuffisance de l'état initial de l'étude d'impact. Je pense que les exploitants forestiers ne doivent pas être pénalisés par le projet qui serait à modifier pour devenir compatible avec les contraintes d'exploitation de la forêt.*

Plus loin, la contribution commente l'étude d'impact:

« De graves manquements apparaissent à cette étude, concernant l'état initial de l'environnement. La cartographie présentée page EIII-33 ... ne fait pas apparaître les différents mares et sources ainsi que la goutte se trouvant sur ma propriété.... photographies de ces différents points d'eau...Nous pouvons aussi voir près de cette mare des éléments anciens de canalisations hydrauliques.... Lorsque nous abordons le thème des gouttes, sources, mares et ruines d'anciens corps de ferme en pierres, nous abordons forcément celui de la faune et de la flore qui s'y rattachent et donc forcément prise en compte de cette bio diversité. Sans faire d'inventaire exhaustif, j'ai aussi connaissance d'une autre mare non portée sur le plan fourni par le Département qui est située lieu de Monrond: section AE 39. »

***Avis du CE :** Ces insuffisances répétées de l'étude d'impact (notamment de l'état initial) ne sont pas acceptables parce que trop nombreuses et lourdes de conséquence. Il n'est pas possible de mesurer les impacts d'un projet (et d'appliquer la chaîne estimer/réduire/compenser) sans connaître précisément tous les éléments et toutes les contraintes du site dans lequel vient s'inscrire le projet.*

Je regrette vivement cet état de fait qui, à de nombreuses reprises vient perturber le débat.

Les derniers thèmes abordés par cette contribution sont analysés ci-avant.

3.2.3 CONTRIBUTIONS DU REGISTRE DE LES SAUVAGES

Observation LS 6 (et son complément LS 31): Mr J Bendrat

Cette contribution est très argumentée et détaillée.

Quelques extraits :

« Le projet de route correspond-il à son objectif déclaré? Si la nouvelle voie sert au développement économique et au désenclavement des pôles d'activité d' Amplepuis et Thizy les Bourgs, c'est en faisant gagner du temps aux **poids lourds** qui assurent les transports de marchandises entre les dits pôles et l'agglomération lyonnaise (puisque passer les nuits à Amplepuis et travailler à Lyon ne fait pas d' Amplepuis un pôle d'activité...). Alors quel genre de poids lourds?.....Interdiction .. pour les poids lourds de plus de 19 tonnes.... Le dossier d'enquête propose comme seule mesure de réduction des effets négatifs pour la circulation des poids lourds, que provoque la forte pente de la voie nouvelle associée à la largeur de la voie et à la présence de girations plus ou moins importantes : Les poids lourds disposeront des différents itinéraires actuels afin de rejoindre Amplepuis ou l'échangeur de l'autoroute A 89 (EI – 14 rubriques Mesures). C'est clair, bref et ... pertinent. »

***Avis du CE :** Avec grand soin, l'auteur pointe une des contradictions sérieuses du dossier d'enquête qui fait douter de l'utilité du projet.*

L'auteur développe ensuite, de manière tout aussi détaillée et très nourrie de citations extraites du dossier d'enquête lui-même, sa vision des multiples difficultés posées par la traversée du bourg de Les Sauvages et la création éventuelle d'une future déviation du bourg :

« Tout cela est assez mystérieux et, surtout contradictoire. Pourquoi n'avoue-t-on pas sans ambiguïté que toute cette opération n'a un sens que si les flux de véhicules ne passent par le centre-bourg? Qu'un renforcement de la faible pertinence de l'itinéraire choisi par le CG est indispensable? Que l'itinéraire passant par la voie romaine a besoin d'être complété parce qu'il est incomplet? Et surtout, pourquoi cherche-t-on à noyer le poisson? »

Je n'en sais rien, je ne puis émettre que des hypothèses. Voici la première: Le Conseil Général nous prend pour des imbéciles. La deuxième : le Conseil Général prend également pour des imbéciles ceux qui doivent examiner et, les cas échéant, approuver le projet. La troisième : le Conseil Général cherche à dissimuler qu'il sait déjà que le résultat de toute l'opération ne correspondra pas à son objectif déclaré et voté. La quatrième : Le Conseil Général cherche à dissimuler, maladroitement, qu'il a fractionné le projet global en deux parties distinctes. »

Avis du CE: *Comme je l'ai déjà exprimé je suis d'accord pour dire que les contradictions contenues dans le dossier permettent de penser que le projet n'est pas indépendant. Je partage cet avis avec le commentaire suivant : tout en comprenant une forme d'exaspération devant les arguments développés par le Conseil Général, je ne peux répondre aux interrogations formulées dans la partie finale de l'extrait ci-dessus.*

Observation LS 26 : Mr M Depaix

Cette contribution développe, de façon détaillée des points de vue peu ou pas abordés par ailleurs, avec une construction claire et organisée.

Quelques extraits:

« Le Conseil général du Rhône envisage de créer une « Liaison entre Amplepuis et l'autoroute A 89 » en aménageant une ancienne voie romaine, dite « Route Napoléon », et la RD 121 pour relier la commune de Les Sauvages et le giratoire de Joux à l'ouest de Tarare, permettant d'entrer sur l'autoroute. Il est indiqué que le dossier soumis à l'enquête a été dressé « en vue d'apprécier l'utilité publique des travaux d'aménagement nécessaire(s) au réaménagement de la voie romaine et à la création des voies de raccordement entre la RD 121 et la RN 7 à l'est (sic) de l'agglomération de Tarare. »(il faut évidemment lire à l'ouest de Tarare).Il serait utile de modifier le titre de ce dossier comme suit : « Liaison entre Les Sauvages et l'autoroute A 89 » car tel est bien le seul objet de ce dossier. Il s'agit donc uniquement d'une liaison entre la sortie Sud du village de Les Sauvages et l'autoroute A 89! »

Avis du CE : *Cette remarque est parfaitement exacte (cf dossier en page A-3, paragraphe 1.1). Je considère qu'il y a là encore un manque de soin évident apporté au dossier. C'est un point non fondamental pour la globalité de l'enquête mais il est en plus très pertinent car le Conseil Général lui-même a fait preuve d'hésitations. En effet, ce dernier a pris une délibération rectificative (N° 013-02) de la délibération initiale par laquelle : « Considérant que ce projet est en lien avec le giratoire de Joux et non directement avec l'autoroute A 89, et qu'en conséquence toutes les mentions relatives à l' A 89 doivent être supprimées.... de rédiger l'article... comme suit : projet d'aménagement d'une liaison entre la RD 121 et le giratoire de Joux . » Une seconde hésitation, (ou négligence, oubli?) fait que le dossier n'a pas été mis à jour selon cette délibération et qu'en de nombreux endroits figure l'autoroute A 89. Je regrette ce constat troublant qui sème le doute et le rattache au manque de soin apporté à la constitution du dossier, avec cependant la restriction suivante: raccordement à A 89 signifierait qu'un échangeur avec l'autoroute est inclus dans le projet. La précision du vocabulaire est importante et, de façon récurrente, ce précepte n'est guère respecté dans ce dossier.*

« Par contre ,les buts recherchés sont beaucoup plus prétentieux et concernent peu le village de Les Sauvages : ++ deux sont définis par rapport à Amplepuis : Offrir un nouvel itinéraire entre Amplepuis et l' A 89 (tiens donc!, note du CE),réduire le temps de parcours jusqu'à l' A 89 (encore!, note du CE) depuis Amplepuis,

++ les autres concernent Tarare : réduire la charge de trafic circulant dans le centre de Tarare, améliorer la sécurité dans les secteurs habités de Tarare, améliorer le confort des riverains de Tarare en réduisant les nuisances inhérentes au trafic (bruits, pollution de l'air notamment).

On ne pourrait semble-t-il, que souhaiter la réalisation de chacun de ces buts.... Amplepuis a-t-il besoin d'un itinéraire supplémentaire pour accéder dans la partie ouest de l'autoroute A 89?

Le dossier d'enquête publique nous présente une carte de la fréquentation des voiries à partir d' Amplepuis. La RD 313, par le col du Pilon, nous relie à Lyon et voit circuler, en 2014, 4010 véhicules par jour. La RD 8, qui va à Tarare en a , pour la même année, 3160. Ces statistiques montrent bien que nous sommes principalement attirés par la Métropole Lyonnaise, sans compter le trafic de la RD 8 qui peut aussi aller à Lyon en passant par Tarare et l' A 89 côté est. Réduire les temps de parcours jusqu'à l'autoroute est aussi une bonne intention, mais une entrée à l'ouest de Tarare ne répondra pas à cet objectif puisque notre attirance économique est très majoritairement à l'est.

Enfin, pour tout ce qui concerne Tarare, (réduction de la charge de trafic en centre ville, sécurité dans les secteurs habités, confort des riverains par la réduction des bruits et de la pollution), si les Amplepusiens y sont favorables par simple solidarité, il est évident qu'ils ne peuvent accepter que l'amélioration de la situation des Tarariens se fasse au détriment de leur propre situation. On ne peut habiller Pierre en déshabillant Paul. On ne peut améliorer la sécurité et le confort des habitants de Tarare (en supposant que le projet, ici en cause, parvienne à un résultat) en augmentant le trafic dans les rues d'Amplepuis et en polluant nos lieux de vie par le bruit, la vitesse et un air irrespirable. »

***Avis du CE:** A mon sens , les deux premiers objectifs pourraient n'en faire qu'un (à quoi peut servir un nouvel itinéraire si ce n'est pour gagner du temps?) et les trois derniers n'en font également qu'un (les deux derniers sont une conséquence logiques du premier!). Je partage l'opinion émise ici : les objectifs devraient concerner le village de Les Sauvages et Amplepuis n'a réellement besoin (sauf à le prouver véritablement, mais les faits et chiffres et les contributions recueillies font la quasi démonstration du contraire à plusieurs reprises) de cet itinéraire puisque déjà bien desservie, puisque tournée davantage vers l'est que vers l'ouest; en outre, point non abordé ici, si ce nouvel itinéraire voyait le jour, il ne pourrait être emprunté par les poids lourds.*

« L'aménagement envisagé entre Joux et Les Sauvages sera inutile, voire dangereux si aucune solution n'est apportée préalablement pour les traversées de diverses agglomérations de ce secteur (petites ou grandes).... il me paraît évident qu'avant d'envisager la déclaration d'utilité publique et la réalisation du projet proposé par le Conseil Général du Rhône, c'est le contournement ouest d' Amplepuis qu'il faut étudier et réaliser. Je dis cela pour ma commune que je connais, mais le problème sera aussi grave pour d'autres traversées de villes ou villages, y compris Les Sauvages.

***Avis du CE:** Je partage tout à fait cet avis. Si le bassin d'activité d' Amplepuis – Thizy les Bourgs venait à faire la preuve que les infrastructures actuelles sont insuffisantes et nécessitent une amélioration, c'est probablement par l'étude d'une déviation ouest d' Amplepuis qu'il faudrait commencer puisqu'actuellement le positionnement des zones d'activité de cette agglomération porte ses utilisateurs naturellement vers la route du col du Pilon. Cet avis est très pertinent.*

Quelques extraits :

« Consommation d'espace : le projet consomme 32,7 ha de milieux naturels et agricoles ... il s'agit d'une superficie très importante pour un tronçon de 3,7 km qui est justifiée par de fortes pentes demandant d'importants travaux de terrassement.... Cette problématique de l'artificialisation des sols est majeure en Rhône Alpes... Cette situation se traduit par une érosion de la biodiversité liée aux milieux agricoles, et un net recul des surfaces agricoles, notamment aux abords des grandes villes où ces dernières sont d'autant plus utiles dans une perspective de circuits courts.... Ainsi, l'État et la DREAL Rhône-Alpes se sont fixés comme objectif de réduire de 50% le rythme d'artificialisation des sols durant l'actuelle décennie. Cet objectif doit être mis en place par une gestion rationnelle et économe de l'espace et par l'abandon des projets dont l'utilité économique, environnementale et sociale n'est pas démontrée. »

***Avis du CE :** Il s'avère nécessaire de faire un point précis sur la consommation d'espace du projet. Le chiffre cité ci-dessus par la FRAPNA, 32,7 ha paraît erroné (la largeur moyenne de l'emprise serait alors de 85m ce qui ne paraît pas possible). Quand on se réfère à l'étude d'impact, en page EIV – 16 on lit : « les emprises couvrent environ 4,2 ha.. », ce qui paraît également erroné (la largeur moyenne de l'emprise serait de l'ordre de 11m ce qui correspond à la chaussée). De fait , pour trancher clairement, il me semble préférable de retenir le chiffre de 12,1 ha qui est la somme des emprises visées par le dossier d'enquête parcellaire. Ce point fait, le rappel fait par la FRAPNA concernant l'aspect régional de cette problématique est important.*

« Nous notons que de nombreuses mares n'ont pas été recensées, certaines étant localisées dans l'emprise du projet. Tous ces sites présentent un potentiel d'accueil pour les amphibiens. L'absence de recensement de ces sites confirme les faibles moyens alloués à l'identification des sensibilités des milieux naturels. Nous tenons également à préciser qu'il est fort probable que ces sites accueillent des espèces qui n'ont pas été recensées . »

***Avis du CE :** Ici de nouveau est signalé l'insuffisance de l'état initial , ce qui ne permet pas, dans le développement du dossier de mesurer correctement les impacts.*

« Nous regrettons qu'aucun dispositif de passage à grande moyenne faune ne soit prévu. Ce projet de route constitue donc une coupure majeure au sein de la population d'Azuré du serpolet (une des trois seules espèces protégées dans le département du Rhône).En conclusion, **les espèces présentes sur le site du projet font parties des joyaux de la bio-diversité des Monts du Lyonnais et du Beaujolais.** En effet les espèces les plus rares et patrimoniales de chauve-souris, amphibiens, reptiles, papillons diurnes, crustacés et mammifères fréquentent le site. A cet égard et sans considération des autres aspects, nous sommes en droit de se poser la question de la pertinence d'un projet qui vient impacter des zones où biodiversité et agriculture cohabitent et permettent à une faune exceptionnelle d'établir ses cycles biologiques sans contraintes. Enfin, nous regrettons que **les résultats des inventaires restent partiels** et que les mesures de compensation ne soient pas à la hauteur des enjeux. Il fait peu de doute que la **maîtrise d'ouvrage du projet n'a pas mis en place les moyens nécessaires** à une prise en compte suffisante de la biodiversité.

***Avis du CE:** les points soulevés par la FRAPNA conduisent celle-ci à critiquer le dossier d'étude d'impact, notamment dans son état initial et dans les mesures compensatoires. Je partage ce point de vue et regrette vivement que cette zone naturelle, exceptionnelle par certaines espèces qui y sont présentes et par l'équilibre dont elle jouit actuellement entre biodiversité et agriculture ne soit pas mieux protégée, par de vraies mesures compensatoires, complètes et efficaces.*

« Aménagement du territoire et mobilité. Sur l'aspect gain de temps et trafic, il n'existe aucune justification sérieuse à ce projet. Pour les véhicules légers, le gain de temps que permet le projet depuis Amplepuis est donc dérisoire (entre 1 et 2 minutes) si on compare l'itinéraire proposé à celui passant par la RD 64 et la RD 165 qui pourrait être amélioré avec des travaux légers facilitant le croisement des véhicules. Le projet de route étant peu approprié aux poids lourds par ses fortes pentes, il présente donc une utilité réduite qui ne serait appropriée qu'aux véhicules peu chargés et dans des conditions météorologiques convenables..... Nous attirons tout particulièrement l'attention ... sur l'incohérence du projet vis -à-vis des enjeux climats et transport et notamment ceux formulés par le Plan Climat Énergie du département du Rhône. »

Avis du CE : *Je ne développe pas ici à nouveau mon avis sur les gains de temps, et l'effet de la limitation de tonnage des poids lourds sur l'attractivité de l'itinéraire proposé. Les calculs menés par la FRAPNA dans sa contribution ne font que confirmer d'autres évaluations, déjà analysées, qui montrent le côté dérisoire du gain de temps. La FRAPNA souligne l'incohérence vis-à-vis du Plan Climat Énergie Territoire.*

Je pense que ce projet, qui n'évoque aucun développement d'alternatives à la voiture, n'est pas du tout pertinent vis-à-vis des objectifs de ce Plan.

Observation LS 44: Madame Le Maire de la commune de Les Sauvages (courrier au quel sont annexées différentes pièces : courriers, délibérations du Conseil Municipal...).

Quelques extraits du Courrier adressé au Commissaire Enquêteur en date du 26 Décembre 2014 :

« Nous sommes conscients de l'importance du développement économique mais nous ne sommes pas d'accord sur les moyens choisis : Le conseil municipal regrette de ne pas avoir été officiellement averti de l'existence de ce projet au début de sa conception. En effet , le premier courrier officiel a été envoyé par Madame le Maire le 3 Janvier 2014 à madame Chuzeville....une réunion a eu lieu en Juin 2014 à nouveau à la demande de Madame le Maire... une nouvelle rencontre a eu lieu fin Octobre 2014, à nouveau à la demande de Madame Le Maire. Nous pouvons lire dans le document de l'enquête publique que les différents services de l'État, des communes et de l'agglomération de Tarare ont été associés à la conception du projet, une consultation régulière des services de l'État et des collectivités territoriales a été menée. Ce ne fut pas notre cas.... Toutes les informations reçues du Département ont été expressément demandées par nos soins. »

Avis du CE: *Ces informations fournies par Madame le Maire corroborent, au moins dans la façon dont le projet a été abordé par le département, celles fournies par Monsieur le Maire de Joux. Il semble bien que le Département n'ait pas pris le soin d'informer puis de se concerter avec les élus (au minimum)des deux communes concernées. Je pense que cette « économie » de moyens a été et reste préjudiciable sur la perception que peut avoir le public de ce projet.*

« Dans les orientations générales du PLU, travaillé et approuvé par les services du Département, il est spécifié que notre commune doit pouvoir profiter de ses atouts naturels: taille modeste, activités touristiques en particulier la randonnée, son cadre naturel, son calme (de nombreux habitants l'ont choisi pour ces raisons). Le projet va à l'encontre de tout cela. Pour conclure, les membres du conseil municipal demandent l'abandon de ce projet. »

Avis du CE: *Madame le Maire a bien sûr développé dans sa contribution les arguments sur presque tous les thèmes traités dans l'analyse par thèmes avant de se référer au PLU de la commune et de conclure à la demande d'abandon du projet (selon une délibération du 16 Décembre 2014 jointe, le projet est rejeté par 10 voix et 2 abstentions). Je pense que la commune n'a aucunement besoin de ce projet pour se développer en respectant le cadre de son PLU et que, au contraire le projet l'handicaperait pour se faire en portant atteinte à son cadre naturel et aux atouts que cela lui procure pour développer des activités touristiques.*

Les échanges de correspondances entre la Mairie de Les Sauvages et le Département qui ont été portées à la connaissance du commissaire enquêteur font ressortir les points suivants:

++ Lettre du 03/01/2014 de la commune au département: « Aussi, les membres du Conseil Municipal, face à l'absence d'information, s'interrogent sur le tracé envisagé et s'inquiètent des conséquences d'un tel projet pour la vie du village. Comment imaginer que la route départementale 121 qui traverse le cœur du village draine tout le trafic routier du nord du département vers l'échangeur de Joux?... Cette route traverserait-elle le village par le tracé actuel de la route départementale 121 ou bien un contournement est-il prévu? »

++ Réponse du département en date du 17/01/2014 : « A ce jour, les études en cours portent d'une part sur des travaux d'amélioration de la RD 8 et , d'autre part, sur l'opportunité et la faisabilité de la réadaptation de la voie romaine.... Ce projet ne prévoit pas la déviation de la route départementale 121... Concernant les itinéraires de randonnées, le Département veillera à rétablir la continuité des itinéraires lors de la révision de son plan départemental des itinéraires de promenades..... Je vous assure que le Département sera vigilant pour juger de l'intérêt d'une telle liaison dans le respect le plus strict des enjeux environnementaux et de l'intérêt de tous les usagers. Enfin, je vous confirme que le Département ne prendra aucune décision sans engager préalablement une concertation active avec tous les acteurs, en particulier les communes concernées. »

Commentaire du CE : Au vu du dossier, force est de constater qu'une très faible partie seulement des engagements du Conseil Général précisés dans ce courrier ont été tenus.

++ Lettre du 01/08/2014 de la commune au département et à la préfecture : « Je me permets de vous interpellier à nouveau au sujet du projet de la création d'une route départementale qui devrait offrir un accès plus rapide à l'échangeur de l'autoroute A 89 à Joux... Suite à l'intervention des services du Département expliquant le projet aux membres du conseil municipal, il me semblait important de vous faire part de notre réaction... Cette route traverserait la commune de Les Sauvages et impacterait des voiries communales.... Le tracé retenu ne nous semble pas le plus approprié. (Note du CE : suivent les arguments contre le projet proposé, très proches de ceux que l'on retrouve pendant l'enquête).

++ Réponse du département en date du 04/09/2014 : « Je vous confirme que le Département a déjà balayé la totalité des solutions envisageables et le tracé via la voie romaine est sans ambiguïté le plus à même de renforcer les liaisons entre l'autoroute A 89 et le nord -est du département... La RD 8 , bien que faisant actuellement l'objet d'aménagement de sécurité, arrive en limite de saturation, particulièrement à son entrée dans Tarare... Vis-à-vis de l'usage de la RD 121 en traversée d'agglomération, qui est déjà une question aujourd'hui, j'ai demandé à mes services d'étudier les aménagements nécessaires afin d'éviter un passage par le bourg centre. Ils reviendront vers vous pour vous exposer les solutions prochainement.... Je reste consciente qu'un tel projet d'aménagement puisse soulever des interrogations, mais la concertation permanente qui s'est instaurée entre nous devrait être à même de rapprocher les points de vue par la meilleure prise en compte possible des mesures d'accompagnement d'un tel projet. »

Commentaire du CE: Les affirmations du Conseil Général semblent gratuites. Le Conseil Général n'a tenu aucun compte des observations des élus empêchant ainsi tout rapprochement de points de vue.

++ Courrier du 24/10/2014 de la commune au département: « Je me permets de confirmer que le conseil municipal désapprouve votre projet de liaison routière entre la route départementale 121 et le giratoire de Joux.... IL est indispensable que le département étudie un contournement routier de l'agglomération. Une telle opération serait un préalable indispensable à toute recherche d'un nouvel itinéraire entre le plateau de Les Sauvages et le fond de vallée où est implantée l'autoroute A 89.... Dans la mesure où ce projet serait un projet global et unique, des conseillers pourraient participer à toute réunion de travail sur ce projet.

++Réponse du département en date du 31/10/2014 : « Je souscris à votre demande d'étude et ai indiqué à mes services de travailler sans délai pour réaliser un avant projet permettant de balayer les diverses solutions envisageables afin de contourner le centre bourg de votre commune.....Au vu des procédures administratives engagées et prévoyant les enquêtes publiques du 1er Décembre au 6 Janvier2015, il n'est pas envisageable de les suspendre et de décaler leur déroulement.... Néanmoins par la présente, je vous confirme que le Département s'engage à poursuivre le tracé RN 7-RD 121 par une nouvelle liaison routière entre la RD 121 et la RD 8 qui constituera à terme un contournement de votre agglomération. Ce projet peut être engagé de façon concomitante et dès accord entre nous sur son contenu, je serai en mesure de proposer à l'Assemblée départementale de s'engager dans ce domaine avec un calendrier. »

***Avis du CE :** Ces échanges de correspondance mettent à mon sens en évidence que le Conseil Général a compris que l'utilisation de la RD 121 et la traversée du village ne sont pas de bonnes solutions. La confirmation avancée en conclusion par Madame la Présidente du Conseil Général semble plaider en faveur de la thèse des opposants qui soutiennent que l'opération n'est pas équivalente au programme. Le dossier ne me semble pas sincère sur ce point.*

Observation LS 45 : ACRoSA

Cette contribution, fort volumineuse, a été remise par l'association ACRoSA, dont les adhérents sont majoritairement des locaux et qui a pour objectifs:

« ++ d'informer la population et les décideurs locaux des modalités de ce projet et ds conséquences associées,

++de mener des actions concrètes pour faire abandonner ce projet,

++de valoriser l'ancienne voie romaine. »

Après une présentation du site, le dossier, clair et ordonné , précise les arguments de l'ACRoSA. L'ensemble des points abordés dans l'analyse des thèmes ci-avant, est rapportée la table des matières détaillée (étoffée de quelques citations significatives) :

« Un projet présenté comme cohérent, indépendant et non fractionné dans le temps?

Un projet cohérent?

Pertinence de la comparaison des quatre itinéraires

Aucune information sur l'utilisation actuelle de la voie romaine

Aucune analyse des conséquences pour le village de Les Sauvages

Nombre de véhicules fluctuant: 1000 à 2000 véhicules par jour!

Une étude financière très minimaliste

Conclusion : « Ce projet nous semble donc peu cohérent, il n'a été étudié que dans sa portion et pas dans sa totalité. De plus il a été étudié dans la précipitation. »

Un projet indépendant et non fractionné dans le temps?

Vu le projet actuel, un réaménagement important de la RD 121 serait indispensable

La déviation du village est sous-entendue dans tout le dossier

Si le projet se réalise, une déviation d' Amplepuis serait certainement inévitable »

« Des objectifs annoncés pas ou partiellement atteints

Un réseau routier déjà conséquent et fonctionnel

Trajet Amplepuis/ A 89 aujourd'hui

Constat de l'ACRoSA: déjà deux routes à proximité, un réseau routier existant peu accidentogène, une future route débouchant sur une route non adaptée, un meilleur maillage routier pour développer l'économie : un faux argument

Une réduction de temps de parcours insignifiante : « **Or, il est mathématiquement impossible d'effectuer Amplepuis- A 89 par la future route en 7 minutes.** »

Des améliorations à Tarare incertaines et très faibles : une faible réduction de la charge de trafic, une amélioration de la sécurité non prouvée, une amélioration du confort des riverains de Tarare plus que marginale, des impacts négatifs sur Tarare et d'autres communes »

« Aspects environnementaux et patrimoniaux

Traitement des remblais

Entretien hivernal incompatible avec la protection du milieu

Un patrimoine naturel et historique à préserver. »

***Avis du CE:** Compte tenu de l'étude par thème faite auparavant, je n'aborderai ici que quelques points particuliers. L'expression maillage, en termes de réseaux (routiers ou divers tels eau , électricité...) est claire : un maillage consiste à relier des artères principales par des liaisons complémentaires qui, principalement, vont d'une artère à une autre. Je pense que, dans ce cas particulier l'emploi du terme maillage est un abus de langage. En effet, (et cela est très évident sur le schéma proposé en page 11 de cette contribution ainsi que sur la carte présentée dans le dossier; voir annexe A 5), le projet proposé est parallèle à deux axes existants (RN 7, RD 8) et relie un point de l'un d'eux (le giratoire de Joux) à une transversale dont la capacité de débit est nettement inférieure (en termes de qualité et de quantité) à celle de l'aménagement prévu. Autrement imagé, en termes de débit, si tout fonctionnait bien par ailleurs, le carrefour RD 121/voie nouvelle serait un point de congestion, incapable d'absorber le débit théorique souhaité en provenance de la voie nouvelle et conduisant à deux points durs : sur la RN 7 un carrefour difficile, voire dangereux, et vers la RD 8 , la traversée de Les Sauvages, très périlleuse et accidentogène.*

L'association ACROSA a fait l'effort d'organiser une enquête auprès des professionnels, dont elle reconnaît elle même qu'elle n'est pas significative, car trop peu alimentée. L'examen des quelques réponses (5) confirme notamment que les transporteurs utilisent le col du Pilon, que la traversée de Les Sauvages serait un obstacle à l'utilisation de la voie nouvelle, et qu'ils n'utiliseraient pas majoritairement la future voie. Ces éléments ne peuvent être considérés comme parfaitement probants mais je note qu'ils viennent corroborer d'autres avis émis dans ce sens alors que le dossier présenté ne fait aucune démonstration.

Je note une erreur dans l'affirmation : « il est mathématiquement impossible... »; en effet le calcul prend comme base un temps de parcours actuel de 14 minutes que je ne trouve pas dans le dossier, ni ne peut être considéré comme réaliste; le temps de parcours actuel est de 19 minutes ce qui conduit à une vitesse moyenne de l'ordre de 60 km/h (chiffre à peine admissible quand on tient compte de toutes les contraintes du nouvel itinéraire) et non 103 km/h.

En conclusion, malgré un calcul erroné sur la vitesse moyenne et donc sur le gain de temps, dans le droit fil de mes avis issus de l'analyse par thèmes, je partage l'opinion ici émise sur le projet.

« Observations de l'ACROSA sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

Schéma de cohérence territoriale du Beaujolais : Le projet ne respecte pas ces orientations puisqu'il engendrera une destruction d'un site naturel (faune, flore, paysage, tranquillité...) qui fait partie intégrante du patrimoine historique local et de la coulée verte de l'ouest de Tarare, véritables atouts pour le développement touristique du territoire. L'utilisation de sel engendrera des effets négatifs sur les cours d'eaux à protéger.

PLU de Les Sauvages : De plus, un des objectifs du PLU est la protection des deux promontoires de la commune, dont celui de la Montagne. L'aménagement d'une voie nouvelle dans

les terres agricoles sur le promontoire de la montagne est de manière évidente totalement impossible avec les objectifs de protection fixés dans le PLU!

POS de Joux : Nous rappelons que dans le projet de PLU de Joux, la commune met en avant la protection des espaces naturels et la valorisation des sentiers de randonnée.

Avis du CE: *Le projet présenté n'est en aucune façon anticipé dans les documents d'urbanisme puisqu'il traverse une zone naturelle dont certains caractères sont exceptionnels. Je pense que, dans ces conditions, venir « plaquer » un projet d'infrastructures qui ne respecte pas les grandes orientations et objectifs des documents d'urbanisme ne peut logiquement emporter mise en compatibilité.*

« Conclusions : Pas de besoins justifiés, un projet qui n'est pas d'intérêt public. »

Commentaire du CE : L'auteur introduit dans sa conclusion une enquête faite auprès des habitants du secteur Amplepuis/ Thizy les Bourgs à la quelle 51 personnes ont répondu (à l'examen, il apparaît que la grande majorité des réponses proviennent de la commune d' Amplepuis). Le dépouillement de cette enquête met en relief les points suivants (totaux non égaux à 100, il s'agit des traits principaux et toutes les réponses ne sont prises en compte):

++ Quels sont les deux itinéraires que vous utilisez le plus souvent pour aller et venir dans l'agglomération lyonnaise? Plus de la moitié passe par le col du Pilon et un tiers passe par Les Sauvages Tarare RN 7

++ Quels sont les deux critères principaux qui vous font choisir un itinéraire plutôt qu'un autre? La rapidité pour un gros tiers, la gratuité pour un autre tiers.

++ Un gain de temps de moins de 7 minutes vous semble-t-il suffisant pour que l'objectif du Département soit atteint? Pour 76% non, pour 24% probablement pas.

++ Le tarif d'accès à l' A 89 par l'entrée Tarare ouest représenterait-il un frein à son utilisation pour vous? 61 % répondent oui, 25 % répondent non .

++ Si le Département réalise le projet de liaison Les Sauvages- A 89, pensez-vous que vous l'utiliserez? 69 % disent non, 19% disent probablement pas .

++Concernant la dépense de 10 millions d'euros pour réaliser ce projet, vous pensez que le Département... un tiers: devrait consacrer cette somme à l'amélioration du réseau existant, un tiers ; devrait consacrer cette somme pour un projet plus pertinent, un tiers : devrait utiliser cette somme pour d'autres actions, hors projets routiers.

Avis du CE: *L'enquête d'opinion, certes partielle, a , a minima, le mérite d'avoir été faite et d'exister. Il me paraît judicieux de l'avoir orienté vers les habitants d'Amplepuis et de Thizy les Bourgs, puisqu'un des objectifs du projet est de faciliter la liaison de ce bassin de vie avec l'autoroute A 89. Ces résultats corroborent les opinions émises tout au long de l'enquête et les crédibilisent. Par la faible attractivité qu'aurait cette liaison en matière de déplacements, je pense que son utilité publique est très contestable. Je partage donc les conclusions de l'association ACROSA.*

Après avoir conclu l'association ACROSA poursuit en faisant une contre-proposition : valoriser le patrimoine historique et naturel de la voie romaine.

« L'association ACROSA a inclus dans ses statuts sa volonté de valoriser la voie romaine. Elle souhaite profiter de l'emplacement stratégique de ce chemin, de son histoire, et de sa richesse écologique pour en faire un atout pour le développement touristique et culturel du secteur.

Pourquoi valoriser ce chemin?

Grâce aux démarches que nous avons menées dans le cadre du projet actuellement soumis à enquête publique (échanges avec la population, pétitions...), nous avons pris conscience de l'importance que ce chemin a pour les habitants du secteur qui y sont particulièrement attachés.

Par la protection de ce chemin, nous avons pour objectif de préserver à la fois le patrimoine naturel et le patrimoine historique tout en offrant un espace idéal pour la pratique sportive (randonnée, course à pied, VTT, escalade..).

Comment le valoriser?

Des actions permanentes : panneaux bois... pour présenter le chemin et les activités proposées, panneaux rappelant l'histoire, ... les espèces animales et végétales... Panneaux spécifiques pour la découverte de milieux particulièrement intéressants... table d'orientation au niveau de l'observatoire.

Des animations ponctuelles : nature... randonnées.. fête annuelle... sportives.. aéromodélisme, astronomie... A ce jour, aucun site touristique de ce type n'existe sur le territoire.

Des moyens humains et financiers : (note du CE :outre les bénévoles de tous horizons, y compris d'autres associations, des stagiaires,) L' ACROSA collectera des fonds pour organiser les manifestations, comme elle l'a déjà fait en 2014... de plus faire appel aux collectivités territoriales pour financer une partie des équipements et se positionnera pour recevoir des soutiens financiers (CDDRA, FEDER...). »

***Avis du CE :** Cette contre-proposition originale n'a rien d'un projet routier! Elle me semble personnellement beaucoup plus en harmonie , à tous points de vue , avec le cadre naturel et historique. Autre point très important, elle est très représentative de l'esprit qui anime les habitants de ce territoire. Il s'agit d'un projet doux (au sens de mode doux) qui attirerait certainement des visiteurs, des vacanciers et qui pourrait aider au développement du tourisme local. De coût forcément très modeste, non impactant pour le milieu naturel, et d'initiative populaire, il pourrait être un jour la fierté des habitants. Sans pouvoir le prendre en contre-proposition en tant que telle, (la fonctionnalité est évidemment différente), je ne peux, en tant que citoyen, qu'encourager très vivement la poursuite de ce projet et inviter le Département, s'il le souhaite, à être attentif à cette initiative.*

3.4 ANALYSE DES PETITIONS

3.4.1 ANALYSE DES PETITIONS DEFAVORABLES

Les pétitions ont différentes origines; elles sont toutes accompagnées d'un texte qui explicitent les raisons de l'opposition au projet. Les thèmes abordés ont tous été traités dans l'analyse par thèmes.

Quelques extraits : « Ces études... ne comprennent donc pas l'examen de l'impact sur l'aval du projet : la D 8 (route de Tarare à Amplepuis) puis l'entrée et la traversée de l'agglomération d' Amplepuis, notamment la forte augmentation du trafic routier à l'entrée est d' Amplepuis entre le giratoire de la place de Belfort et celui de la Demi-lune via la place de l'industrie. Nous estimons devoir réagir en demandant l'abandon de ce projet qui défigurera le village de Les Sauvages mais aussi notre commune d'Amplepuis. Non à cette route qui n'a pas fait l'objet d'une étude sérieuse et transparente. »

« Nous pensons que ce projet est inutile puisque d'autres routes très proches, accessibles à tous les véhicules et gratuites existent pour relier Amplepuis à Lyon ou Tarare dans de bonnes conditions : ces routes ont été améliorées ou sont en voie d'aménagement. Détruire un patrimoine naturel et historique pour un projet inutile et dangereux, quel gaspillage d'argent public! »

Avis du CE: Mon avis figure en conclusion de chaque paragraphe de l'analyse par thèmes.

3.4.2 ANALYSE DES PETITIONS FAVORABLES

Texte, in extenso, (strictement identique pour tous) adressé par les entrepreneurs, artisans et commerçants:

Le dernier tronçon de l' A 89 a été inauguré en janvier 2013, permettant de rejoindre Balbigny à La Tour de Salvagny. Pour se réaliser, ce projet a été déclaré d'utilité publique en Avril 2003.

Les services de l'État reconnaissent alors l'intérêt que représentait cette infrastructure pour les acteurs économiques de l'Ouest Rhodanien, du Rhône, de Rhône Alpes et de France.

C'est dans ce même esprit d'intérêt général que le Département du Rhône, a décidé , le 17 Juillet 2014, d'engager des études pour faciliter les échanges entre les bassins économiques d' Amplepuis, Cours la Ville et Thizy les Bourgs avec l'autoroute A 89.

Ces bassins économiques ne représentent pas moins de 9000 emplois, dans plus de 1800 entreprises. Parmi elles des entreprises leaders sur leur marché et très largement exportatrices en Europe et dans le monde entier.

Le dynamisme des chefs d'entreprises, des collectivités locales et le cadre de vie sont les véritables atouts de notre territoire. La main d'œuvre de qualité, attachée à la valeur du travail comme savent l'être les habitants de cette région, en fait un espace attractif pour les acteurs économiques et les donneurs d'ordres.

Aujourd'hui, pour développer nos entreprises, de vraies infrastructures routières sont inévitables. Elles ne constituent pas une aisance supplémentaire, mais elles sont une nécessité absolue au maintien et au développement de notre économie, tous secteurs d'activité confondus.

La liaison envisagée entre notre territoire et l' A 89 fait partie de ces aménagements nécessaires.

Comment nos entreprises pourraient-elles rester durables et résistantes sans posséder de réels atouts en termes de transports de marchandises et de déplacements de personnes?

C'est devant cet enjeu majeur, et dans le contexte national et international que vous connaissez que nous nous tournons vers vous.

Monsieur le commissaire enquêteur, comment notre territoire pourrait-il affronter les grands défis de demain sans de réels outils de développement?

Ainsi nous vous demandons de bien vouloir prendre en considération notre position.

Ici comme ailleurs, ce sont les décisions et les projets d'aujourd'hui qui feront le développement de demain pour les générations futures. »

Analyse du CE: Les trois premiers paragraphes font un rappel du contexte général qui rapproche le projet présenté de celui de l'autoroute A 89. Je note simplement que les fonctionnalités sont tout à fait différentes.

Le quatrième paragraphe fait état de deux chiffres : 9000 emplois dans plus de 1800 entreprises. On parle ici, la précision est apportée dans le texte, du bassin d'emploi d'Amplepuis, Cours la Ville et Thizy les Bourgs. Rien n'est indiqué à ce sujet dans le dossier, ni au titre des éléments socio-économiques, ni au titre du milieu humain. A titre d'information, la population totale de ces trois communes est de l'ordre de 15500 habitants (source INSEE).

Le cinquième paragraphe met en valeur les atouts humains du bassin d'emplois.

Les derniers paragraphes soulignent la nécessité vitale (maintien et développement, résistance et durabilité...) pour les entreprises de disposer de vraies infrastructures, pour affronter les grands défis de demain, pour les générations futures.

Avis du CE : *Le texte déposé ne fait pas de référence précise au projet, il évoque simplement en termes généraux, la nécessité de disposer de vraies infrastructures pour le développement et même la survie des entreprises (voir à ce sujet ma remarque préliminaire au paragraphe objectifs socio-économiques). Cette contribution ne fait pas état des infrastructures existantes ni , a fortiori, de leurs insuffisances éventuelles (on peut donc en déduire qu'elles sont probablement satisfaisantes); bien que citant un nombre d'emplois et d'entreprises le texte ne fait pas état non plus de besoins en la matière. Les signataires semblent considérer comme une vraie infrastructure indispensable à l'essor économique, une liaison routière limitée en tonnage, présentant une dangerosité avérée et réduisant le temps de parcours de moins de 5 minutes . Je pense que cette pétition de soutien au projet manque beaucoup de précision et d'arguments propres au projet lui même. De plus, je m'étonne de constater que ces acteurs économiques du bassin d'emploi visé n'évoquent pas la dégradation de leur propre lieu de vie (traversée d'Amplepuis, de Saint Jean la Bussière).*

En résumé, je retiens que cette pétition, d'origine strictement corporatiste, est un soutien non convaincant au projet.

Prise en compte du mémoire en réponse du Maître d'ouvrage: *Dans son mémoire en réponse, le Département précise que ce projet est très attendu par les artisans et commerçants du bassin d'emplois d'Amplepuis, Cours la Ville et Thizy les Bourgs qui comptent 12000 emplois. Je souligne que le dossier ne contient aucun chiffre à ce sujet et que celui de 12000 emplois qui apparaît ici n'est pas cohérent avec celui de 9000 cités par les intéressés.*

Pour tenter d'éclairer objectivement ce débat, j'ai consulté le site de l'INSEE. Pour les trois communes réunies qui sont visées par le projet : Amplepuis, Thizy les Bourgs et Cours la Ville (bien que cette dernière commune ne soit pas souvent citée dans le dossier) le nombre total d'emplois s'élève à 7000 et celui des entreprises à 1100. Les chiffres fournis tant dans la pétition que dans le mémoire en réponse du pétitionnaire sont donc erronés par excès.

En résumé, je ne peux considérer comme convaincante l'argumentation complémentaire du pétitionnaire, car limitée à une partie de la population et erronée.

4 ANALYSE DU MEMOIRE EN REPONSE DU PETITIONNAIRE

Le Procès Verbal de Synthèse du CE se compose de trois parties:

- ++ une analyse de l'étude d'impact,
- ++ une présentation des principaux thèmes abordés dans les contributions du public,
- ++ une série de questions.

Pour chacune de ces trois parties, le Ce fait ci-dessous, ses commentaires sur les réponses du Département.

1. Étude d'impact.

Le CE fait observer un certain nombre d'insuffisances qui sont réelles. Le pétitionnaire d'une façon générale défend son dossier, parfois en jouant sur les mots, parfois en reconnaissant l'insuffisance, parfois en ne répondant pas du tout.

Ainsi, au paragraphe « erreurs techniques » la réponse est qu'il ne s'agit pas d'erreurs et suit un développement du sujet qui, cette fois est correct, mais bien différent de celui qui figure dans le dossier. Une erreur est reconnue: l'altitude du point bas . Aucune réponse par contre n'est faite pour la remarque relative à une erreur sur la hauteur des terrassements (environ 10 m de différence!).

Plus loin au paragraphe « imprécisions dans la rédaction » le maître d'ouvrage répond : « *A ce stade une rédaction trop affirmative et précise serait de nature à contraindre à l'excès alors même que le Département souhaite pouvoir élaborer en concertation certains dispositifs.* ». Pour illustrer le contenu de la philosophie de cette phrase on peut se reporter à l'analyse par thème ,au paragraphe « préparation du projet ».

Au paragraphe suivant, « contradictions apparentes », la première partie donne une information (RD 121 itinéraire de délestage en cas de difficultés sur la RN 7) qui n'existe pas dans le dossier; c'est une réponse. La seconde partie explique, au sujet de la traversée du bourg de Les Sauvages par les poids lourds : « *Elle pourra bien sûr être améliorée dans l'avenir, si le Département met en œuvre, en concertation avec la commune de Les Sauvages, un contournement.* » Alors que 11 pages plus loin on lit, sur le même sujet : « *Pour faciliter son écoulement et limiter les nuisances apportées , des aménagements spécifiques seront apportés. La traversée pourrait, dans un second temps, après concertation avec la commune , être améliorée par un contournement, si le Département le met en œuvre.* » Pour les habitants de Les Sauvages au moins, les deux cas sont très différents.

Relativement au paragraphe « limitation de tonnage », je reconnais avoir commis une erreur : une contribution affirme ce point que je n'ai pas suffisamment vérifié avant report.

En conclusion sur ces premiers points, je maintiens, à quelques nuances près mon avis sur le fait que ces erreurs , imprécisions et contradictions affectent la qualité du dossier.

Le paragraphe « variantes » ne me semble pas demander de commentaires particuliers .

Au paragraphe « Opération et programme » il est en fait répondu dans l'analyse par thèmes, au paragraphe « opération cohérente et indépendante ».

Des commentaires supplémentaires relatifs aux « mares et points d'eau », « nature voie romaine » et « photomontages » ne me paraissent pas utiles car cela nécessiterait une exégèse du dossier improductive au regard de l'objet de l'enquête.

Plus loin, au paragraphe « temps de parcours », le département reconnaît la faiblesse du dossier en écrivant : « *Le département envisageait de modifier les dossiers mis à la disposition du public. Compte tenu de la complexité de cette opération, du nombre de dossiers en circulation et de la diversité des interlocuteurs (Préfecture, DDT, DREAL, ..), ces modifications n'ont pas pu être mises en œuvre.* » Je pense que ces faits sont regrettables: la motivation me semble d'autant moins justifiée que l'étude par la quelle les temps de parcours sont rectifiés date de Septembre 2014 et que quelques éléments de cette étude figurent dans l'addendum.

2. Thèmes abordés

Pour tous les thèmes abordés dans le Procès verbal de Synthèse, (b1 à b9, c et d), l'analyse par thème inclut, dans chaque paragraphe, un alinéa intitulé : « prise en compte de la réponse du pétitionnaire ».

C'est donc dans ce chapitre que l'on peut trouver, thème par thème, l'analyse du mémoire en réponse au Procès Verbal de Synthèse.

3. Questions complémentaires et spécifiques posées par le CE.

Relativement au paragraphe « études de déplacements », je signale que je n'avais pas compris que le document transmis le 18/11/2014 était celui -ci car c'est un document plus large (voir dans le paragraphe « divers » de l'analyse par thèmes). Par ailleurs, je regrette que ce document n'ait pas été plus largement reporté dans le dossier (il ne l'a été que très partiellement). Ma demande de transmission de l'étude initiale de déplacements n'a pas été satisfaite alors qu'à des fins de compréhension et de comparaison elle m'aurait été utile.

Je remercie le pétitionnaire pour ses réponses apportées aux questions informatives : « travaux RD 8 en cours » et « liaison RD 385-A 89 ».

Le pétitionnaire ne répond pas à la question relative à l'installation de stockage, ce qui est un manquement grave. En effet, le projet présente un excédent de déblais de 150 000 m³ (c'est à dire un carré de 100m de côté remblayé sur une hauteur de 15m !), ce qui est très important en soi et lourd de conséquences environnementales (mobilisation d'espace pour le stockage, transport par camions de ces déblais sur une distance à déterminer, ce qui revient à déplacer une petite colline!). Par ailleurs les ISDI n'ont pas pour objet, généralement, d'accueillir des déblais issus de terrassements de pleine masse. Il est indéniable que cet aspect demeure un problème majeur non résolu du projet.

**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE**

Du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015

DEPARTEMENT DU RHÔNE

Communes de Joux et Les Sauvages

LIAISON RD 121 / GIRATOIRE DE JOUX

CONCLUSIONS

(Six pages)

Après :

- avoir étudié attentivement le dossier d'enquête initial reçu le 20/10/2014, et demandé au pétitionnaire quelques éclaircissements sur celui-ci,
- avoir visité les lieux et pris contact avec les maires des deux communes concernées ,
- avoir recueilli et consulté quelques documents complémentaires,
- avoir pris connaissance de l'avis formulé par la Chambre d'Agriculture,
- avoir étudié soigneusement l'avis de l'Autorité Environnementale,
- avoir pris connaissance de l'addendum joint au dossier par le pétitionnaire,
- avoir participé à l'organisation de l'enquête publique,
- avoir organisé, le 24/10/2014, une réunion de travail avec le pétitionnaire afin que celui-ci lui présente le projet,
- avoir vérifié l'affichage public et visité les lieux,
- m'être procuré les journaux d'annonces légales à fin de vérification des parutions,
- avoir créé une adresse électronique dédiée à cette enquête (epprd121a89dupparc@gmail.com) et avoir mis à disposition du public, au siège de l'enquête, une édition de celle-ci,
- avoir assuré au total six permanences réparties dans les deux communes concernées,
- avoir rédigé et présenté (le 12/01/2015) au pétitionnaire le Procès Verbal de Synthèse,
- avoir pris connaissance et tenu compte du mémoire en réponse du pétitionnaire en date du 26/10/2015,

Après m'être remémoré la jurisprudence (par exemple Conseil d' État du 28 Mai 1971 « Ville Nouvelle Est »), selon laquelle, pour statuer sur l'utilité publique, on est amené à comparer les avantages et les inconvénients de l'opération, et donc que celle-ci ne peut être établie que si les avantages l'emportent sur les inconvénients et que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, ne sont pas excessifs eu égard aux buts poursuivis.

Après m'être recentré sur le rôle du commissaire enquêteur, à savoir : donner mon avis personnel en me livrant à une appréciation des avantages et des inconvénients du projet, en pesant les éléments pour ou contre le projet, en donnant les raisons qui déterminent mon avis, en fournissant une synthèse qui dégage explicitement mon avis personnel. Et, étant dans le cas particulier d'une procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, examiner si l'opération présente concrètement un caractère d'utilité publique, si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération (atteintes à la propriété privée, coût financier), examiner les inconvénients d'ordre social et les atteintes à des intérêts publics (santé, environnement), les justifications du projet retenu par rapport aux solutions alternatives, examiner la compatibilité avec les documents d'urbanisme (en distinguant bien compatibilité et conformité).

J'ai constaté :

- +++ que l'enquête publique, diligentée du 1er Décembre 2014 au 6 Janvier 2015 inclus, s'est déroulée dans les conditions prévues par la réglementation,
- +++ qu'aucun incident susceptible de remettre en cause sa légalité n'est venu perturber le bon déroulement de celle-ci,
- +++ qu'il n'est pas apparu nécessaire, ni de prévoir une réunion publique, ni, a fortiori , de prolonger l'enquête, malgré la demande d'une association et de la commune de Les Sauvages (voir en annexe A 3 les courriers échangés à ce sujet).

Rappelés les objectifs, au nombre de cinq, recherchés par le projet

mailler le réseau routier départemental en offrant un nouvel itinéraire de liaison entre Amplepuis et l'autoroute A 89,

réduire les temps de parcours jusqu'à l'autoroute A 89 depuis Amplepuis,

réduire la charge de trafic qui circule dans le centre-ville de Tarare,

améliorer la sécurité dans les secteurs habités de Tarare,

améliorer le confort des riverains de Tarare en réduisant notamment les nuisances inhérentes au trafic telles que les nuisances sonores et de qualité de l'air.

Pris en compte mes avis relatifs à chaque thème (voir, si nécessaire, mon rapport en fin de chaque paragraphe de l'analyse par thèmes: 3.1.1 et suivants) et à chaque observation traitée au cas par cas,

Prise en considération la contre proposition faite,

Pris en considération le mémoire en réponse du pétitionnaire au Procès Verbal de Synthèse,

Prises en considération toutes les contributions, à savoir :

5 avis favorables , et parmi lesquels ceux de la commune d'Amplepuis, de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, et de son antenne ouest de Tarare,

1 avis neutre , émis par la société Vinci au sujet d'une future éventuelle carrière à ouvrir dans le proche environnement du projet,

209 avis défavorables, et parmi lesquels ceux des communes de Joux et de Les Sauvages, celui du CRPF, ceux d'associations telles que la FRAPNA, la LPO, ACROSA.....

3 observations orales défavorables,

Pris en considération les avis exprimés par le biais de pétitions sollicitées soit par des associations, soit par des corporations à savoir :

106 pétitions favorables au projet issues uniquement d'entrepreneurs, d'artisans et de commerçants,

1017 pétitions défavorables au projet émises par les habitants du territoire concerné,

Je considère comme **POSITIFS**, allant en faveur du projet, les points suivants, au nombre de quatre :

1 +++ Les quelques contributions favorables (argumentation très partielle et peu convaincante),

2 +++ les pétitions favorables recueillies auprès des entreprises, des artisans et des commerçants du territoire concerné (argumentation partielle et peu précise),

3 +++ le projet ne nécessite pas d'expropriation de bâtiments d'exploitation ou d'habitation,

4 +++ le projet utilise sur environ les deux tiers de son tracé une emprise publique, ce qui en valeur absolue, limite la surface des emprises à exproprier et l'atteinte à la propriété privée,

Je considère comme **NEUTRES** les points suivants, au nombre de quatre :

1 === au regard des faibles trafics annoncés, les nuisances liées à la pollution de l'air et aux bruits n'ont que des impacts limités le long du parcours (mais ceci n'est pas vrai dans la traversée du bourg de Les Sauvages, ni au droit de la seule habitation située le long de la voie romaine),

2 === la sécurité dans la traversée de Tarare n'est que partiellement améliorée par le projet car le trafic des poids lourds de plus de 19 tonnes n'est pas capté par la nouvelle voirie ; seuls les poids lourds de moins de 19 tonnes et les véhicules légers qui évitent ainsi la traversée de Tarare participent à cette amélioration potentielle,

3 === les nuisances (bruit, pollution) liées à la circulation dans Tarare ne sont que partiellement diminuées pour la même raison qu'à l'alinéa précédent,

4 === le projet n'a pas d'incidence sur un développement possible de constructions le long de son parcours (les documents d'urbanisme n'autorisent pas de constructions),

Je considère comme **NEGATIFS**, allant à l'encontre du projet, les points suivants, au nombre de trente cinq:

1 ----- les très nombreuses contributions défavorables dont je pondère positivement la valeur par la précision et la bonne qualité de leurs arguments pour un grand nombre d'entre elles,

2 ----- les pétitions défavorables, très nombreuses,

3 ----- malgré les affirmations du maître d'ouvrage la phase de préparation du projet n'a pas été menée en concertation avec les élus des deux communes concernées, le Département n'a tenu compte ni de leurs préoccupations, ni de leurs propositions concrètes; cette attitude de non transparence du Département s'est prolongée par la prise en compte très partielle de l'étude technique EGIS de Septembre 2014,

4 ----- l'étude d'impact présente de réelles et nombreuses insuffisances, en particulier dans l'état initial ce qui ne permet pas, dans la suite du dossier, d'évaluer correctement les impacts ; le triptyque « Évaluer, Réduire , Compenser » ne peut donc être efficace même s'il est appliqué, et les impacts négatifs sont minimisés,

5 ----- le dossier en lui même présente, dans sa rédaction, des imprécisions, incohérences et contradictions qui ont souvent été décelées et mises en exergue par le public,

6 ----- contrairement à ce qu'affirme le maître d'ouvrage, il est juridiquement nécessaire de s'assurer que l'opération est équivalente au programme; mon opinion à ce sujet est que l'opération n'est pas équivalente au programme (mais ce n'est qu'une opinion),

7 ----- le projet présenté n'apporte aucune incitation en faveur d'un développement concomitant de modes alternatifs de déplacements, ce qui doit être systématiquement proposé aujourd'hui (respect du PCET),

8 ----- malgré les affirmations du Département, le projet n'est pas un véritable maillage du réseau routier ; il est bien davantage un rajout d'une voie nouvelle parallèle aux existantes, mal connectée à son extrémité nord,

9 ----- le projet perturbe gravement la traversée du bourg de Les Sauvages en y accroissant les risques d'accidents de personnes, la pollution et le bruit, d'où une incidence négative sur la santé des habitants,

10 ----- le projet présente, à ses extrémités, un tracé améliorable (côté RD 121, il coupe en deux une des rares parcelles labourables du secteur; côté giratoire de Joux, il engendre des terrassements très volumineux),

11 ----- le projet présente, dans la partie où il réutilise la voie romaine une pente très forte le rendant évidemment dangereux (s'ajoute à la pente un autre facteur de dangerosité : la grande mixité des types de véhicules qui l'emprunteront); il ne respecte pas, matière de pente, les préconisations de l'ARP (guide de conception de l'Aménagement des Routes Principales),

12 ----- la nouvelle voie est encore plus dangereuse en conditions hivernales souvent sévères dans cette zone, et difficile à entretenir (donc coûteuse), même s'il est prévu dans le dossier qu'elle n'est pas prioritaire au déneigement,

13 ----- l'appréciation des dépenses présentée est sommaire et, des ouvrages complémentaires peuvent se révéler nécessaires (sécurité, environnement, agriculture et forêt, géologie...); la dépense finale ne paraît pas parfaitement maîtrisée,

14 ----- la comparaison des solutions envisageables n'étant ni rigoureuse, ni assez étendue, l'itinéraire choisi n'est très probablement pas le plus pertinent (« ne rien faire », itinéraire par le col du Pilon),

15 ----- les routes existantes donnent satisfaction et les travaux d'aménagements en cours (RD 8) ou à venir (RD 365) vont encore améliorer temps de parcours et sécurité sur ces itinéraires, les rendant donc encore plus attractifs par rapport au projet présenté,

16 ----- les routes existantes ne sont pas actuellement chargées en trafic et aucun besoin n'est réellement exprimé ni démontré,

17 ----- l'objectif de réduction du temps de parcours ne peut pas être considéré comme atteint eu égard au fait que celui-ci est inférieur à cinq minutes, ce qui ne peut avoir qu'une incidence très marginale sur l'essor économique du bassin de vie considéré,

18 ----- la limitation de tonnage (interdiction aux poids lourds de plus de 19 tonnes, qui représentent environ un tiers des poids lourds), affecte évidemment à la baisse l'attractivité de l'itinéraire pour le transport des marchandises,

19 ----- l'intérêt socio-économique du projet est donc faible, voire très faible, ce qui signifie également que l'allocation de dépenses n'est pas du tout pertinente surtout en période de restriction budgétaire (un effort sur l'amélioration et l'entretien est préférable),

20 ----- en termes socio-économiques, le projet est, de plus, très probablement un frein au développement d'une économie de proximité (non envisagée dans le dossier) basée sur le tourisme vert et le patrimoine,

21 ----- le projet porte atteinte au patrimoine historique de la zone concernée alors que ce patrimoine peut participer à la mise en valeur de ce territoire et qu'il fait figure d'emblème pour le site,

22 ----- l'atteinte au cadre de vie de cette zone rurale favorable aux activités sportives et de plein air est incontestable,

23 ----- les exploitations agricoles touchées par le projet subissent des contraintes d'exploitation supplémentaires, voient leurs surfaces diminuer; elles auront donc des difficultés supplémentaires à être transmises, voire cédées,

24 ----- il en est de même pour les exploitants forestiers,

25----- l'environnement, caractérisé notamment par une grande bio-diversité est affecté sous tous ses aspects (faune flore)... car le projet est une coupure forte supplémentaire dans une zone naturelle sensible,

26 ----- des espèces protégées (pas toutes recensées par l'étude d'impact et dont certaines ont valeur patrimoniale) peuvent être mises en danger par le projet,

27 ----- le projet est classé par France Nature Environnement parmi les cent projets nuisibles à l'environnement en France,

28 ----- le projet présente un très fort excédent de déblais (150 000 m³) au sujet duquel le Département affirme qu'ils seront transportés dans une (mais le Département n'a pas répondu à la question de savoir laquelle) Installation de Stockage des Déchets Inertes; c'est une erreur de conception lourde de conséquences néfastes (pollution lors du transport, mauvaise utilisation de ce type de décharge, mobilisation d'espace),

29 ----- le projet ne respecte pas l'esprit du Plan Climat Énergie Territoire,
30 ----- le projet n'est pas en harmonie avec le Schéma de Cohérence Territoriale ni avec les documents d'urbanisme existants des deux communes concernées,

31 ----- le projet crée des difficultés de circulation et des nuisances dans les agglomérations voisines (Amplepuis, Saint-Jean la Bussière) sans que cela ne soit à aucun moment pris en compte, ni en termes de sécurité, bruit et pollution, ni en termes d'aménagements à prévoir,

32 ----- le projet, après une phase de préparation à ranger parmi les cas de non respect de la démocratie locale, est, d'une façon très majoritaire, vivement critiqué et fort mal ressenti par le public du territoire concerné,

33 ----- pour conclure et synthétiser on peut aussi remarquer que ce projet ne remplit aucun des critères du développement durable : nuisances écologiques fortes, intérêt social très limité, intérêt économique tout à fait marginal ; ce projet se situe dans ce que l'on appelle parfois, « le tout routier »,

34 ----- la contre-proposition qui est faite par l'association ACROSA, bien que n'ayant aucune fonctionnalité commune avec le projet proposé, peut être un aménagement utile en terme de développement local, en harmonie avec les caractéristiques naturelles du site; la réalisation du projet présenté est un frein au développement de ce type d'alternative,

35 ----- le mémoire en réponse au Procès Verbal de Synthèse rédigé par le pétitionnaire n'est pas de nature à faire évoluer l'opinion que je me suis forgée antérieurement à sa lecture; en effet, même si certaines réponses apportent des éclaircissements, d'autres comportent des contradictions ou sont incomplètes; de plus, je n'ai pas reçu de réponse à certaines questions.

La prise en considération bilancielle de l'ensemble des points ci-dessus met en évidence de façon très nette que les nombreux inconvénients de tout type du projet surpassent nettement les avantages quasi inexistantes et peu significatifs du projet. En conséquence :

1. j'émet un *AVIS DEFAVORABLE* au projet présenté dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la liaison RD 121 / giratoire de Joux.

Par ailleurs :

pris en compte le SCOT,

pris en compte l'avis défavorable du CRPF,

prise en compte la modification demandée du PADD et du règlement de la zone naturelle N du PLU de Les Sauvages (ajouts d'infrastructures routières)

prise en compte la modification demandée du plan de zonage et du règlement de la zone naturelle ND du POS de Joux (ajouts d'infrastructures routières),

En cohérence avec mon avis émis ci dessus sur l'utilité publique du projet,

2. j'émet un *AVIS DEFAVORABLE* à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Joux et Les Sauvages présenté dans le cadre de l'enquête d'utilité publique relative à la liaison RD 121 / giratoire de Joux.

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 6 Février 2015