

LIAISON A89 - A6

Observations de DEA sur le projet soumis à la Concertation

JUIN 2011

Michel GAUCHER, Président,



DARDILLY ENVIRONNEMENT et Avenir

Association loi 1901 Déclarée en Préfecture du Rhône n° 11516 le 31/07/74
Agréée par Arrêtés Préfectoraux le 22/11/91
au titre de la Protection de l'Environnement et de l'Urbanisme

4 chemin de la Clairière 69570 DARDILLY

www.dardilly-environnement-avenir.fr michel.gaucher@free.fr 04 78 35 42 44

DEA : une force de proposition

DARDILLY ENVIRONNEMENT et AVENIR, créée en 1974, est la seule association dardilloise agréée en Préfecture (depuis 1991) pour la protection de l'environnement et l'urbanisme.

Par vocation, **DEA** est opposée à tout ce qui peut porter atteinte à l'environnement et reste particulièrement attentive à l'impact de tout projet d'urbanisme ou d'infrastructures.

Pour ce qui est de l'autoroute A89, **DEA** a participé depuis 1990 à toutes les phases de concertation et a déjà apporté sa contribution à l'adoption en 1997 d'un tracé logique qui évitait l'agglomération.

La suite en a décidé autrement en 1999 en amenant l'A89 à La Tour de Salvagny, c'est à dire dans l'agglomération.

En réponse **DEA** a toujours milité pour une liaison Châtillon - La Tour - A6 par une route express, moins dévastatrice, en attendant la finition de l'A89 au nord selon le tracé de 1997 (dossier déposé à l'Enquête Publique de 2007/2008). Cette solution, pourtant fonctionnelle, n'a pas été soutenue par les élus et elle n'a pas été retenue.

En juillet 2009 la DUP n'a pas été prononcée en raison d'un vice de forme, le Conseil d'Etat ayant toutefois émis un avis favorable au projet sur le fond. Par contre la liaison A6-A46 a été, elle, déclarée d'utilité publique.

Le problème qui se posait dès lors était la liaison avec l'A6 depuis La Tour de Salvagny afin de rejoindre Lyon pour le trafic local et l'A466 pour le trafic en transit.

DEA a alors proposé de se battre pour revenir à la liaison Châtillon-Les Chères (tracé de 1997) pour le transit et à une route express entre La Tour et l'A6 pour le trafic local. Cette solution a été rejetée par les maires et contrée par Alcaly au titre du PDU.

Dans le même temps l'Etat a proposé divers aménagements routiers, certes pas satisfaisants, mais susceptibles de constituer une ouverture pour une solution viable. De nouveau les maires ont manifesté leur opposition.

Comme cela était prévisible, l'Etat a alors relancé en juin 2010 la solution autoroutière.

DEA juge toujours que c'est une erreur historique de faire entrer l'A89 dans l'agglomération en faisant passer la liaison Bordeaux-Genève dans Dardilly, à 10 km de Lyon.

Mais les mises en services successives de l'A89 et de l'A466, avec les trafics prévisionnels engendrés, font que les dardillois n'ont guère aujourd'hui d'autre choix, s'ils veulent éviter la paralysie de l'ensemble de la commune, que d'accepter le principe de liaison autoroutière A89-A6 en projet.



Il n'en reste pas moins vrai que les élus ont raison de dénoncer l'absurdité de ce tracé imposé par l'Etat depuis 1999 et dont les conséquences néfastes, fonctionnelles et environnementales, apparaissent aujourd'hui criantes. Mais n'est-ce pas un peu tard ?

Par contre les faits sont là et que faire des quelques 15.000 voitures et 10.000 camions supplémentaires cherchant chaque jour à emprunter la RN489 et à passer par Porte de Lyon alors que la circulation y est déjà saturée.

C'est dans ce contexte que **DEA** souhaite intervenir dans la phase de concertation, conformément à la Directive ministérielle du 14 mai 1976, en apportant ses connaissances de l'environnement dardillois, qu'il soit naturel ou humain, pour optimiser au mieux ce projet de liaison s'il doit se réaliser.

Objectifs poursuivis

“ Pour apprécier la légalité d'une expropriation, les juridictions administratives ne se borneront plus à prendre en considération l'opération elle-même, son objet et son but, mais devront tenir compte également des conséquences qu'elle entraînera sur le plan humain, social et financier. ” (Cirulaire n° 73-60 du 19 mars 1973).

A cette obligation empreinte du bon sens, il convient évidemment d'ajouter les conséquences environnementales dans un milieu naturel à préserver au mieux.

C'est exactement dans cet esprit que **DEA** souhaite apporter sa contribution, limitée à Dardilly, pour :

- Assurer la fonctionnalité de l'autoroute.
- En réduire au mieux les emprises totalement en zones naturelles ou agricoles.
- Limiter au maximum les expropriations du bâti (habitations ou entreprises)
- Rétablir les dessertes locales et les accès aux propriétés.
- Eviter la circulation évasive.
- Protéger les riverains de l'A89 et de la RN6 des nuisances et des pollutions.
- Limiter en phase travaux la gêne à une circulation qui sera déjà très critique.
- Veiller à l'économie du projet pour en optimiser le coût global (autoroute, voirie secondaire, réseaux divers, expropriations ...)



Echange A89 / RN7



Le dossier soumis à la Concertation propose deux solutions : la première est celle de l'enquête Publique de 2008, avec l'A89 à la place de la RN489, et la seconde, présentée au Conseil d'Etat en 2009, passe sur le versant au sud.

Toutefois il est précisé que "ce choix est cependant susceptible d'être reconsidéré dans le cadre de la présente Concertation et notamment avec la profession agricole, directement impactée par cet aménagement".

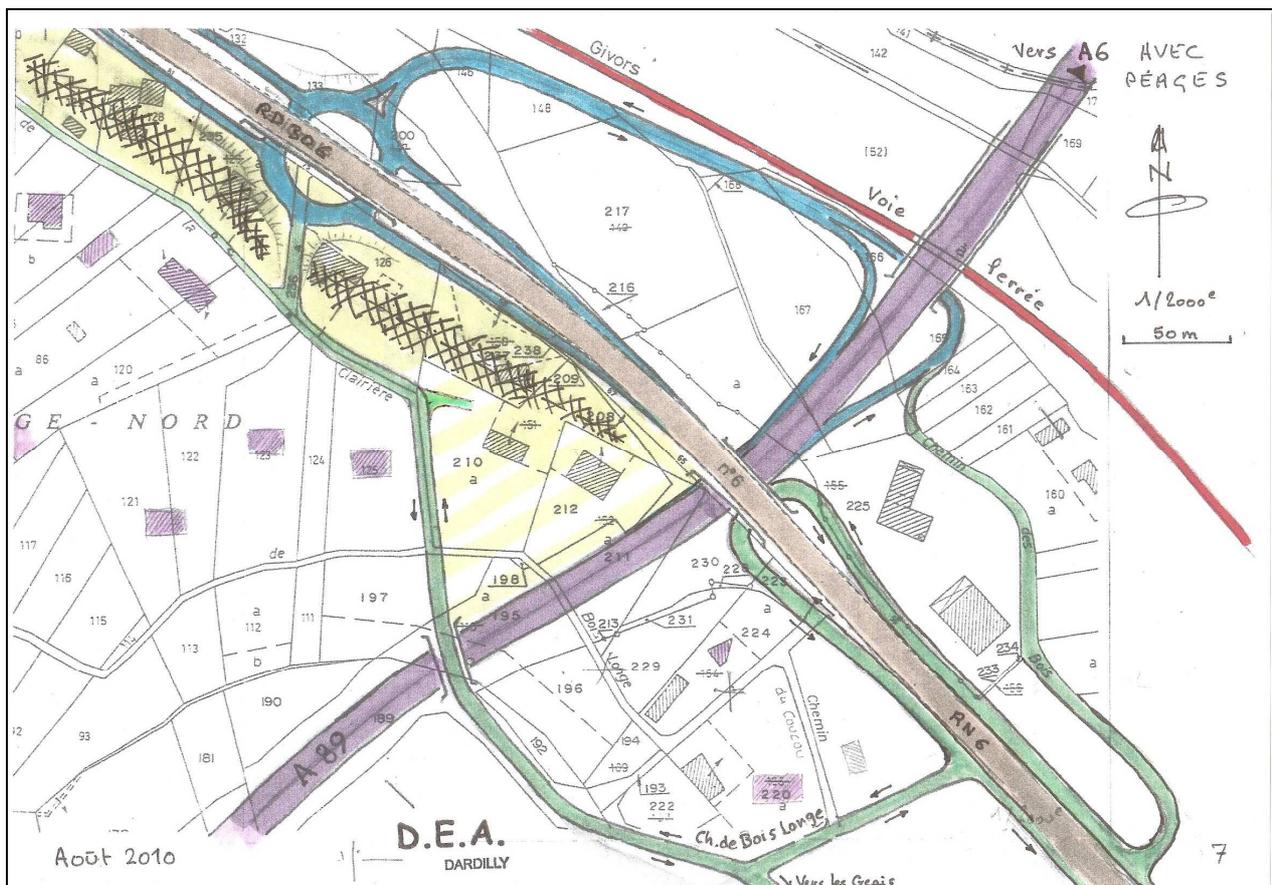
C'est exactement dans cet esprit que **DEA** a étudié en liaison étroite avec les agriculteurs concernés une troisième solution allant jusqu'en Carret (carrefour dit de la Femme morte) et qui présente les caractéristiques suivantes :

- Un tracé de l'autoroute au plus court, au nord de la RN489, en grande partie à la place de la route de desserte locale actuelle (ex CD73) et de la bretelle d'entrée En Carret.
- Une emprise minimale sur des terres agricoles moins sensibles qu'au sud.
- Un échange avec deux giratoires, dont un sur la RN489, et un pont.
- La suppression du demi-échange en Carret



- Une section de l'autoroute en tranchée parallèle à la RN489 pour éviter les nuisances acoustiques et visuelles.
- Une voirie secondaire presque entièrement conservée pour la desserte locale, limitant les emprises nouvelles et les ouvrages annexes.
- La reconversion de la RN489 en RD73 (route de La Tour de Salvagny), entre la RD307 et la Femme morte.
- Un profil en long de la section en tranchée permettant une arrivée plus basse des voies montantes de l'autoroute afin d'en limiter la pente à 5 % et d'éviter ainsi une voie véhicules lents (objectif à valider).
- Un raccordement aux voies descendantes, conservées après une courte section horizontale.
- Un rétablissement de la route de Dommartin avec un pont enjambant l'autoroute suivant le profil du terrain naturel initial.
- Une exécution de l'autoroute ayant une faible incidence sur la voirie existante, surtout la RN489, limitant ainsi au mieux la gêne à la circulation en phase travaux.

Echange A89 / RN6



Pour **DEA**, parmi les trois variantes proposées à la Concertation, la préférence va naturellement à la troisième car le projet de la DREAL recouvre à quelques détails près la solution étudiée en liaison avec des habitants et les principales entreprises des Longes.

La solution imaginée par DEA avait les caractéristiques suivantes :

- Un abandon des liaisons RN6 - A6, inutiles avec les péages.
- L'utilisation du secteur nord non construit des Longes pour l'implantation des bretelles de liaison A89/RD306.
- Le raccordement de ces bretelles sur un giratoire disposé sous la RD 306 (à l'inverse du projet DREAL).
- Un profil en long des bretelles pratiquement sans pente.
- Un passage de la bretelle de sortie de l'A89 contre la voie ferrée, naturellement sous le viaduc de l'autoroute.
- Un passage de la RD306 en pont au dessus du giratoire, évitant l'effet montagnes russes, et 4 bretelles de raccordement RD306 - giratoire.
- Un raccordement du chemin de la Clairière sur le giratoire.
- Un aménagement du chemin de la Clairière avec rétablissement de sa liaison avec le chemin de Bois Longe (comme avant la construction de la RD73) grâce à un pont au niveau du terrain naturel de part et d'autre.
- Un minimum d'expropriations le long de la RD306, seulement 2 maisons et le restaurant, et suppression de 4 activités (implantées illégalement en zone N).
- Un rétablissement, voire une amélioration grâce au giratoire, de toutes les dessertes des trois secteurs urbanisés avec utilisation de la voirie existante.
- Une utilisation des terrains expropriés pour réaliser une protection phonique efficace des maisons préservées grâce à un merlon planté.
- Une atteinte aussi réduite que possible à l'environnement naturel et humain.

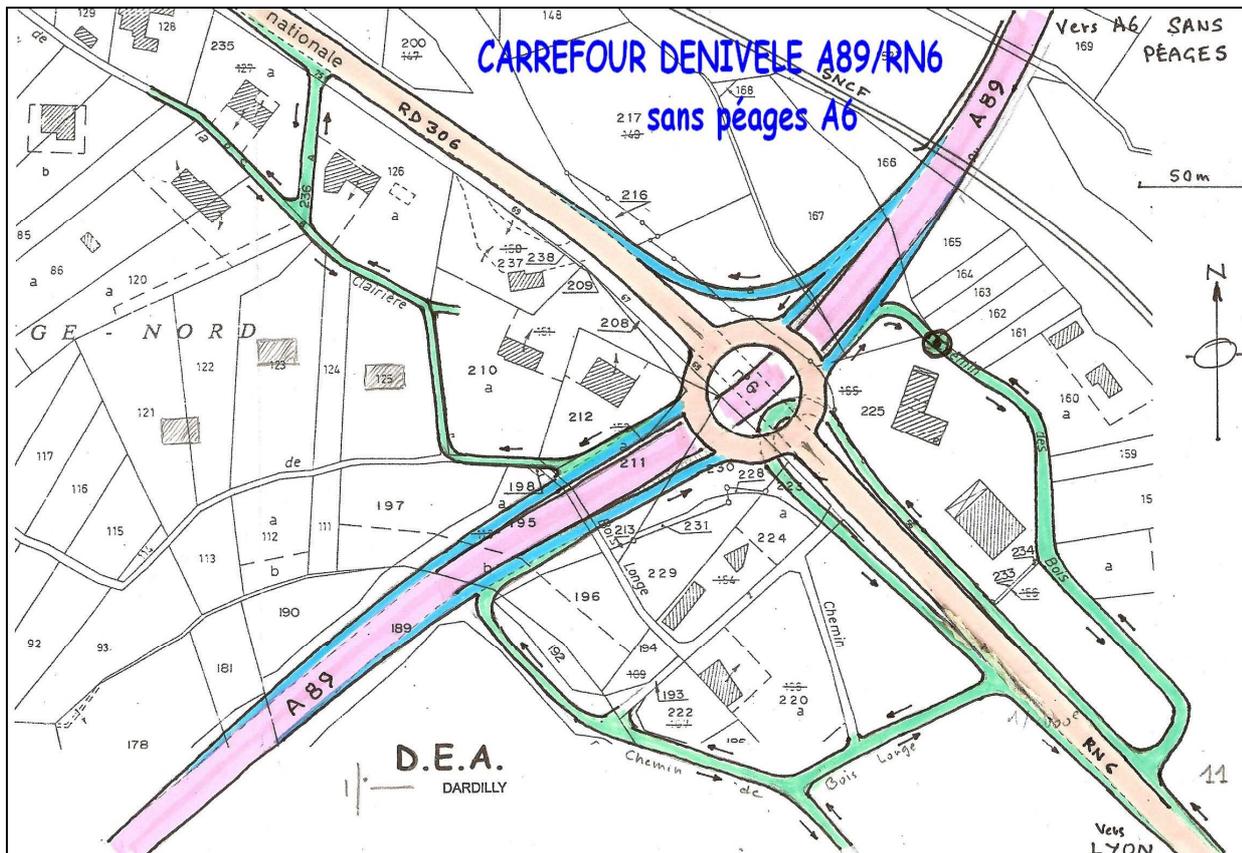
La solution sans péages ...

DEA, depuis plus de dix ans, milite pour une solution de route express SANS PEAGES avec un simple carrefour dénivelé pour l'échange A89/RN6. Cette solution peut s'appliquer à une solution autoroutière à condition qu'il n'y ait pas de péages (comme on s'en approchait avec l'APS de 2006).

Ce type d'échange, au demeurant fort classique, constitué d'un giratoire avec 4 bretelles en pont dans l'emprise de l'actuelle trémie de la RN489, présenterait de nombreux avantages :

- Fonctionnalité simple et classique pour les automobilistes.
- Pas d'expropriation de bâti





- Attractivité du passage par l'autoroute vers et depuis l'A6 (sans cisaillement sur le giratoire).
- De ce fait diminution très importante du trafic sur la RN6 pour éviter Maison Carrée.
- Possibilité en conséquence de requalifier la RN 6 et de réorganiser la complexe de voirie Porte de Lyon.
- Possibilité de rétablir les dessertes locales sur les bretelles du giratoire.
- Coût le plus faible possible (ouvrage et foncier).

C'est une contrainte du PDU plus que l'aspect économique global qui a conduit en 2007 à l'introduction des péages avec leurs conséquences néfastes, au point que leur utilité apparaît douteuse compte tenu de leur répulsivité alors que leur absence serait au contraire un facteur d'attractivité pour les usagers.

Tout l'intérêt serait de délester la RN6 et d'éviter les bouchons de Maison Carrée sur la RN6 et sur l'A6 en réduisant les nuisances, les pollutions et les accidents.

Avec les péages ces objectifs d'intérêt général ne seront jamais atteints.

Tous les élus dénoncent aujourd'hui l'absurdité des péages vers et depuis Lyon qui pénaliserait les usagers locaux. Il est peut-être encore temps de réfléchir pour ne pas donner suite à une idéologie déplacée ici.

A coup sûr le projet passerait mieux sans péages pour les usagers comme pour les riverains de la RN6 !

