

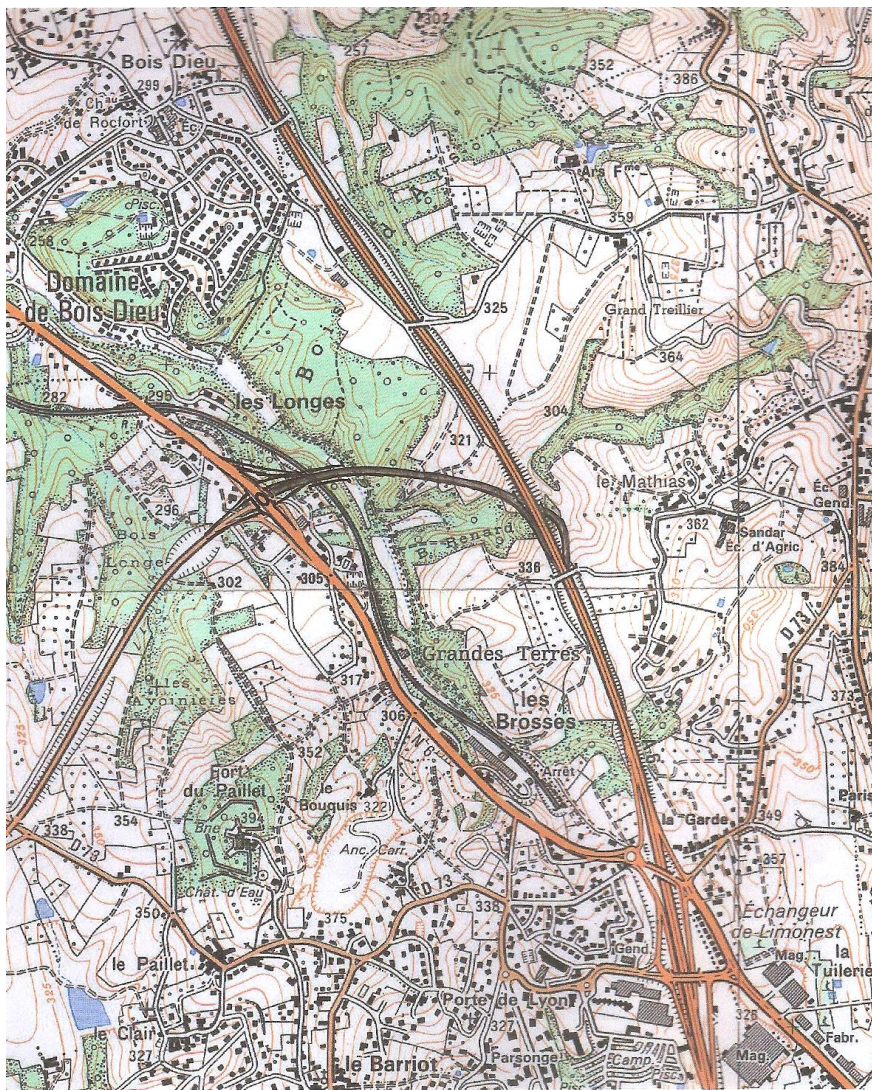
LA LIAISON A89-A6 DÉCLARÉE D'UTILITÉ PUBLIQUE

Par Décret n° 2015-376 du 1^{er} avril 2015, publié au Journal Officiel le 3 avril, la liaison A89-A6 sud a été déclarée d'Utilité Publique, validant ainsi la commande des travaux passée par l'Etat à APRR et autorisant les expropriations nécessaires à l'ouvrage.

Cette DUP est pour **DEA** l'aboutissement de plusieurs années d'investissement pour parvenir à une liaison minimaliste dans l'intérêt général aussi bien des usagers que de tous les dardillois.

Janvier 1999 : au lieu de promulguer la DUP pour l'A89 de Balbigny à Quincieux (tracé de 1996), le Ministre opte pour un tracé aboutissant à La Tour de Salvagny.

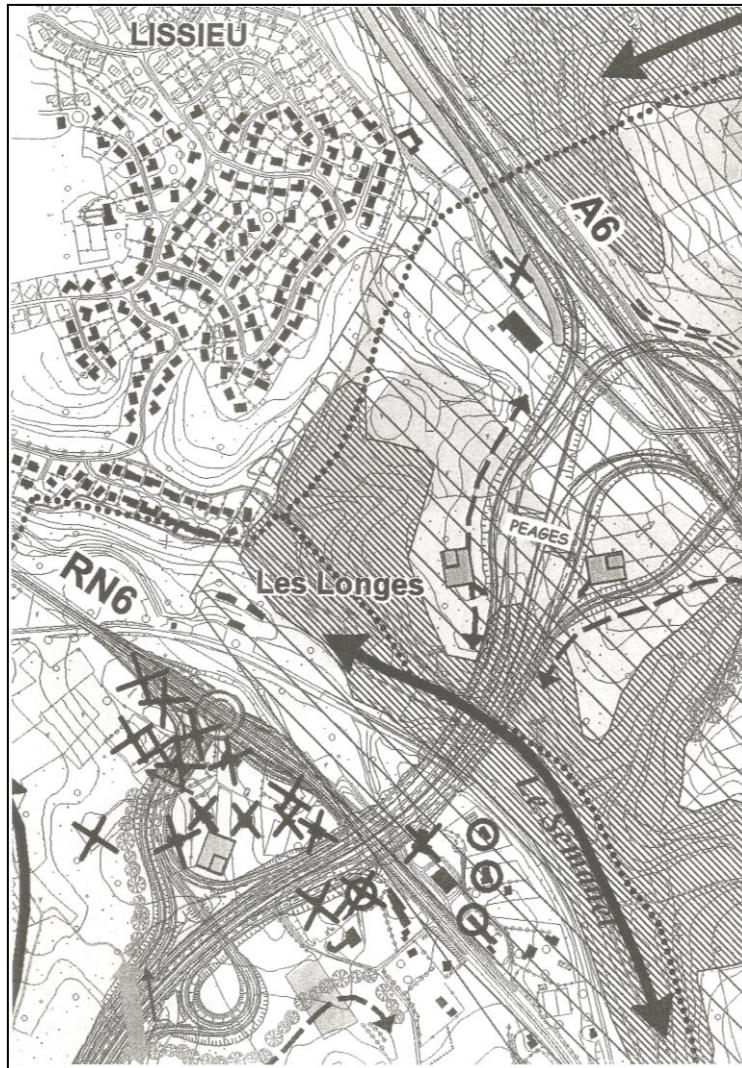
De 1999 à 2005 : **DEA** milite pour un retour au tracé de 1996 pour le trafic de transit et, pour le trafic local essentiellement pendulaire, pour une route express à 2x2 voies au sud reliant l'A89 (depuis Châtillon) à l'A6, via la bretelle prévue en 1996, la RN7, puis la RN489 prolongée. Cette solution n'aboutit pas, en partie à cause d'une opposition globale à l'A89 entretenue maladroitement par des maires regroupés dans **ALCALY**. Ainsi la DUP amenant l'A89 à La Tour de Salvagny est promulguée en 2003.



LIAISON RN 489 – A 6

PROPOSITION D.E.A.

2007 : la liaison La Tour-Limonest, rendue nécessaire, est l'objet d'un projet dont la démesure a été amplifiée par l'introduction de péages due à une opposition politique maladroite (pénétrante = péages).



Le quartier des Longes est sacrifié ! DEA s'oppose vivement à ce projet, en particulier en plantant une cinquantaine de croix blanches dans le rond-point de Maison Carrée symbolisant ainsi le cimetière des Longes...

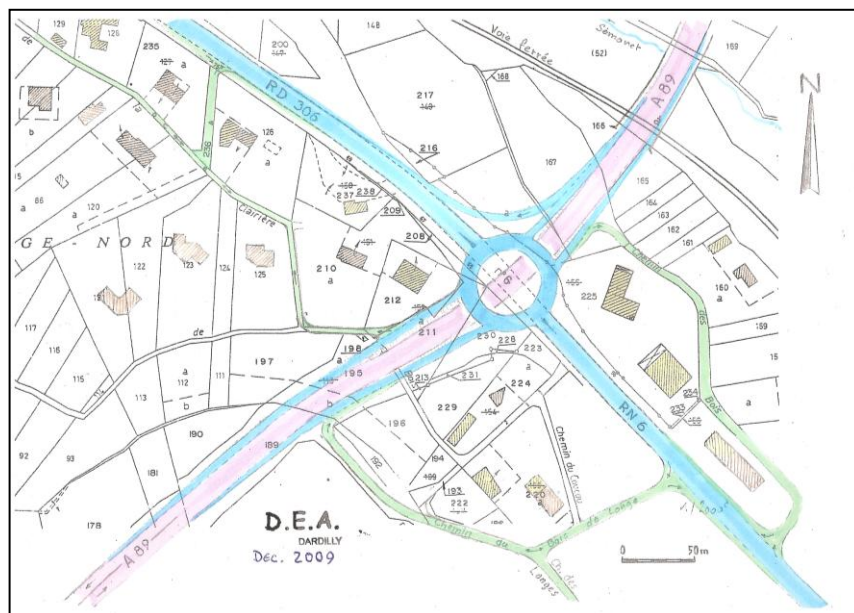


2009 : la DUP n'est pas promulguée pour un vice de procédure.

2010 : le projet de liaison étant relancé, **DEA** noue le contact avec la DREAL en charge des études. Ces échanges seront permanents et fructueux jusqu'à l'aboutissement du projet.

Afin de réduire l'emprise de l'autoroute dans le bois de Longe et des vergers, **DEA** propose de limiter la pente dans le sens de la montée à 5% afin d'éviter la voie véhicules lents (VVL) imposée par les normes autoroutières. Cela induisait un profil différent des voies montantes par rapport aux voies descendantes existantes avec une incidence sur le pont En Carret. En réponse, la DREAL décide d'appliquer à la liaison les règles de la Voirie Routière Urbaine (ICTAVRU) qui autorisent une pente à 6% sans VVL. Cette solution a le mérite de la simplicité.

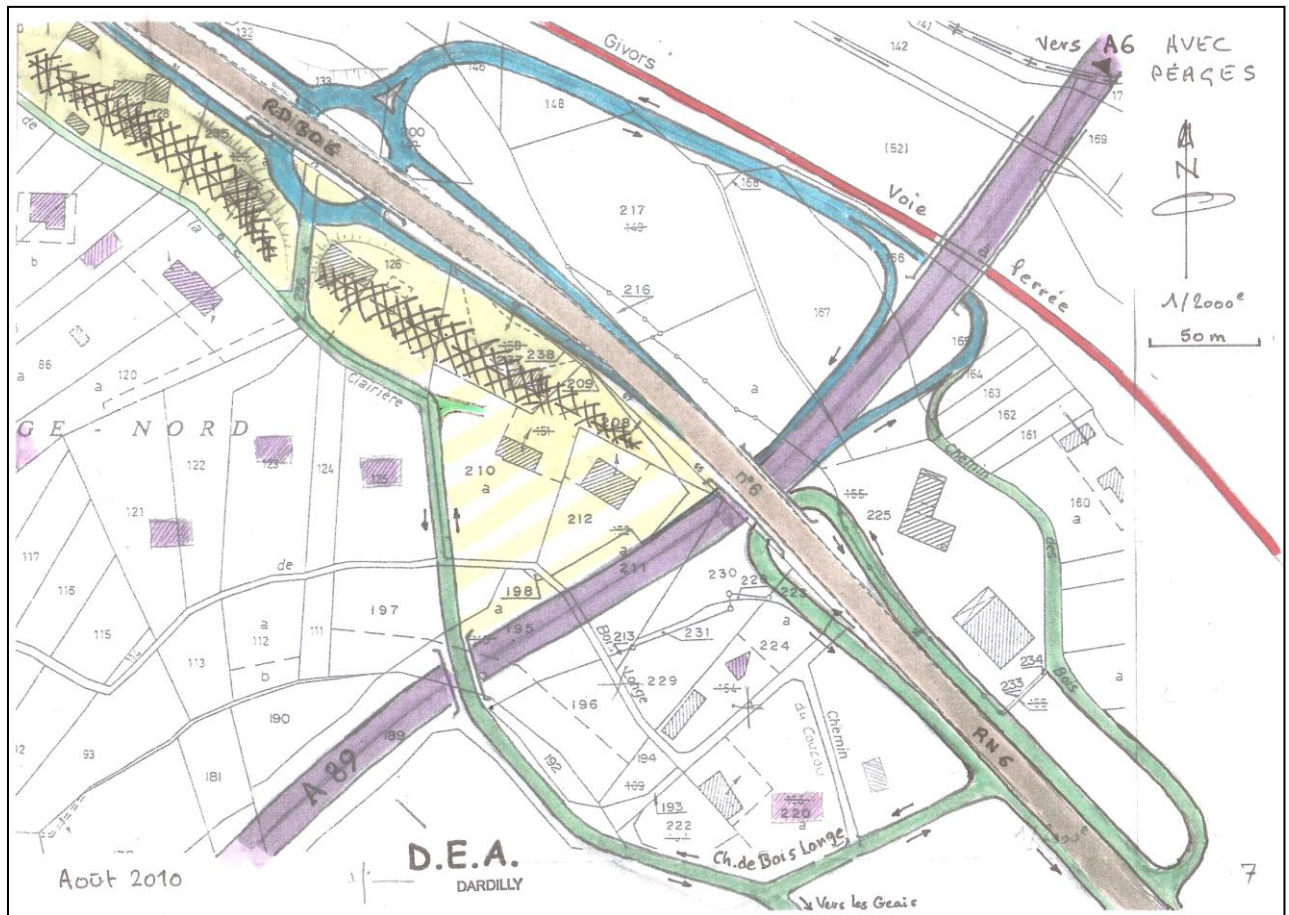
Aux Longes, **DEA** propose un échange complet A89/RN6 avec un giratoire en pont et quatre bretelles. Sur trois d'entre elles pouvait se raccorder toute la voirie secondaire.



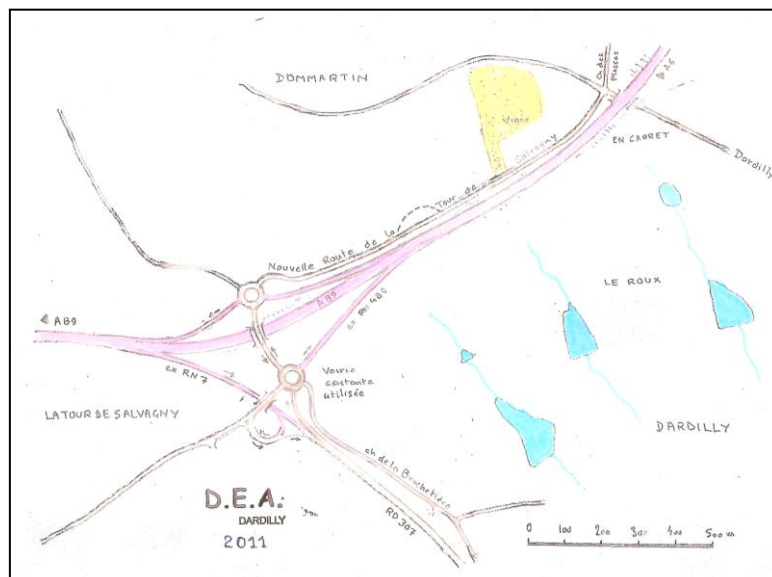
Cette solution, valable avec une route express, est écartée par la DREAL pour un problème de domanialité autoroutière des bretelles. Au passage la DREAL exclut la fonctionnalité de liaison RD306-A6.

Août 2015

DEA imagine alors des bretelles d'échange A89/RD306 situées dans le seul secteur non construit des Longes, avec un giratoire dénivelé sous la RD306 pour écouler la circulation évasive induite par les péages encore d'actualité.



2011 : à la Concertation, la DREAL propose un tracé de l'A89 entre la RN7 et la RN489 passant au sud de cette dernière sur les riches terres agricoles de la Brochetière et du Roux. En liaison avec les agriculteurs et la Chambre d'Agriculture, DEA propose à la DREAL une solution d'échangeur A89/RD307 avec un tracé de l'autoroute passant au nord, d'où un impact mineur au sud sur les cultures et l'irrigation. La solution est retenue.

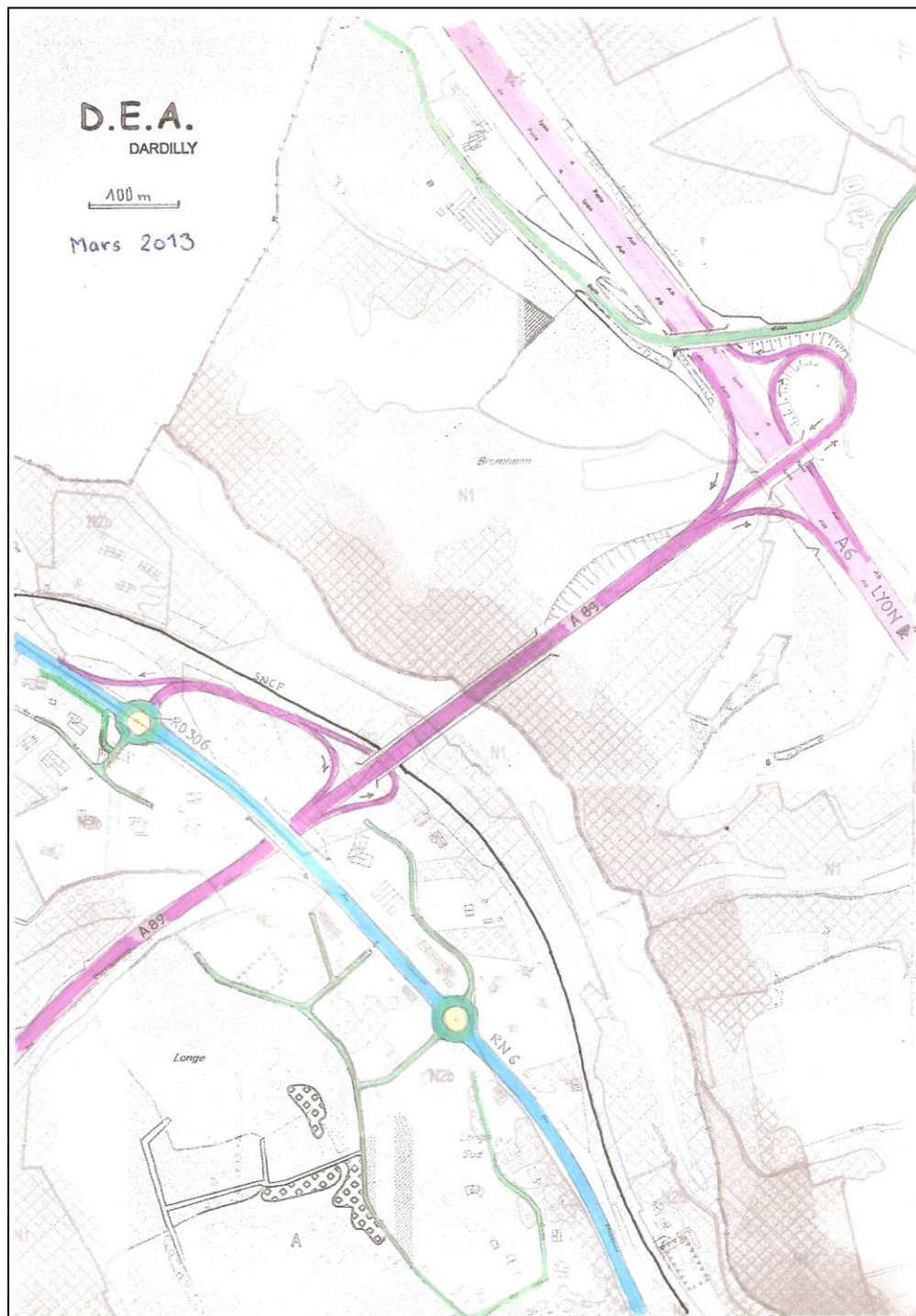


Août 2015

Fin 2012 : Le Préfet annonce la suppression des péages dans l'échangeur avec l'A6.

2013 : sans péages, l'échange avec la RD306 se trouve délesté et **DEA** imagine alors un giratoire de niveau avec la RD306 sur lequel se raccorderait le chemin de La Clairière. Cette solution est adoptée et améliorée par la DREAL.

Pour les désenclavements des secteurs du Bois et de Bois Longe **DEA** et la DREAL imaginent diverses solutions et c'est finalement un giratoire sur la RN6 desservant à la fois le chemin du Bois et celui des Longes qui est retenu. Ainsi, avec ces deux giratoires, le quartier des Longes bénéficiera d'une desserte améliorée par rapport à l'existant.



Août 2015

Fin 2013 : enquête d'utilité publique pour la liaison A89-A6.

Une observation de **DEA** est reprise comme réserve par le commissaire enquêteur : il s'agit de modifier l'échangeur avec l'A6 pour réduire les déblais générateurs de zones de remblais sur des terres agricoles ; il en résulte que près de 7 ha de prairies vont ainsi être épargnés.

Par ailleurs, dans le projet soumis à l'enquête, le chemin de la Brochetière est en cul de sac, en accord avec la Mairie, ce qui pose un problème de liaison aux agriculteurs exploitant des terres au sud et au nord de l'A89. **DEA** réclame le rétablissement d'une liaison S-N en raccordant le chemin de la Brochetière sur le giratoire sud de l'échangeur A89/RD307.

2014 : des activités situées entre la RN6 et le chemin du Bois sont encore privées d'accès viables pour les poids lourds et c'est SETEC, le maître d'œuvre d'APRR qui met au point une solution satisfaisante en réutilisant les deux bretelles existantes. A noter que cette disposition figurait déjà dans une proposition de **DEA** ... de 2010 !

2015 : pour le raccordement du chemin de la Brochetière, SETEC retient finalement une liaison simple avec la RD307 à 300 m au sud du giratoire de l'échangeur.

Par contre la demande de **DEA** concernant la création d'un pont mixte sur l'A89 pour les agriculteurs et la faune entre le chemin du Creu Margelay et celui des Genets est rejetée.

A chaque fois les propositions de **DEA** ont fait l'objet de plusieurs dossiers, mais surtout de nombreux mails et de longs échanges téléphoniques avec les chefs de projet de la DREAL, puis d'APRR.

Il convient de saluer leur réelle volonté de collaborer afin de limiter dans la mesure du possible les impacts des ouvrages sur les milieux naturels, cultivés ou bâtis.

Cela démontre qu'une approche pragmatique des objectifs et des contraintes peut conduire à des résultats globalement acceptables même si tout n'est pas parfait !

Michel GAUCHER