



CHEMIN DU DODIN

AUTOPSIE D'UNE INEPTIE



La mise en sens unique du chemin du Dodin, portée à la connaissance du public fin mai 2024 pour un début des travaux le 10 juin, fait partie des ukases imposés aux dardillois.

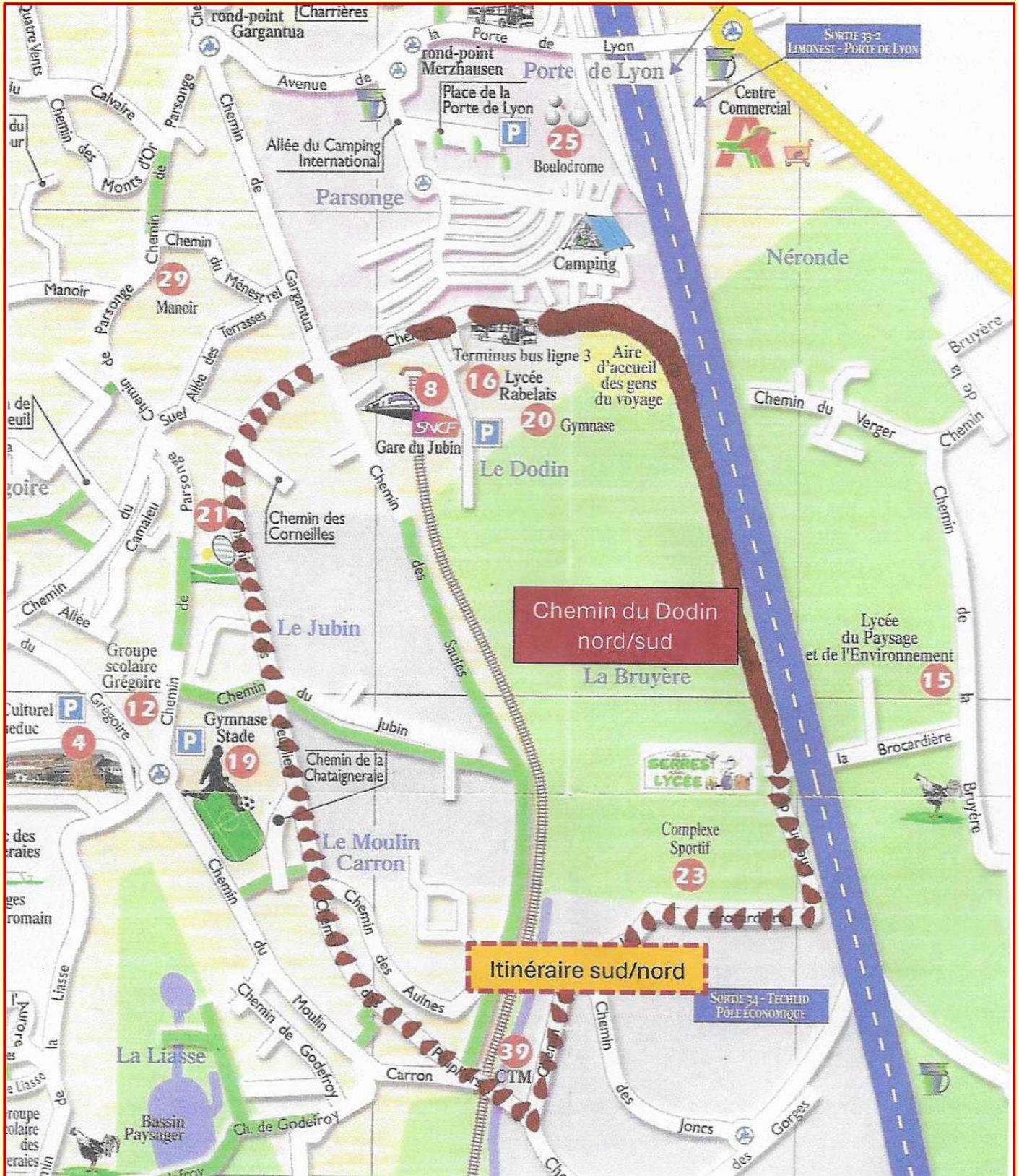
DEA a analysé la genèse de cette affaire orchestrée par la Métropole avec le soutien de la Mairie de Dardilly. Au-delà des ressentis individuels et collectifs, DEA a cherché l'éventuelle légitimité, voire légalité, de cette opération.

SOMMAIRE

1. SITUATION
2. ÉTAT DES LIEUX
3. INFORMATION MINIMALISTE
4. ABSENCE DE CONCERTATION
5. PAS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE
6. ARGUMENTATION INFONDÉE
7. OPÉRATION HORS LA LOI
8. ŒUVRE D'ART

1. SITUATION

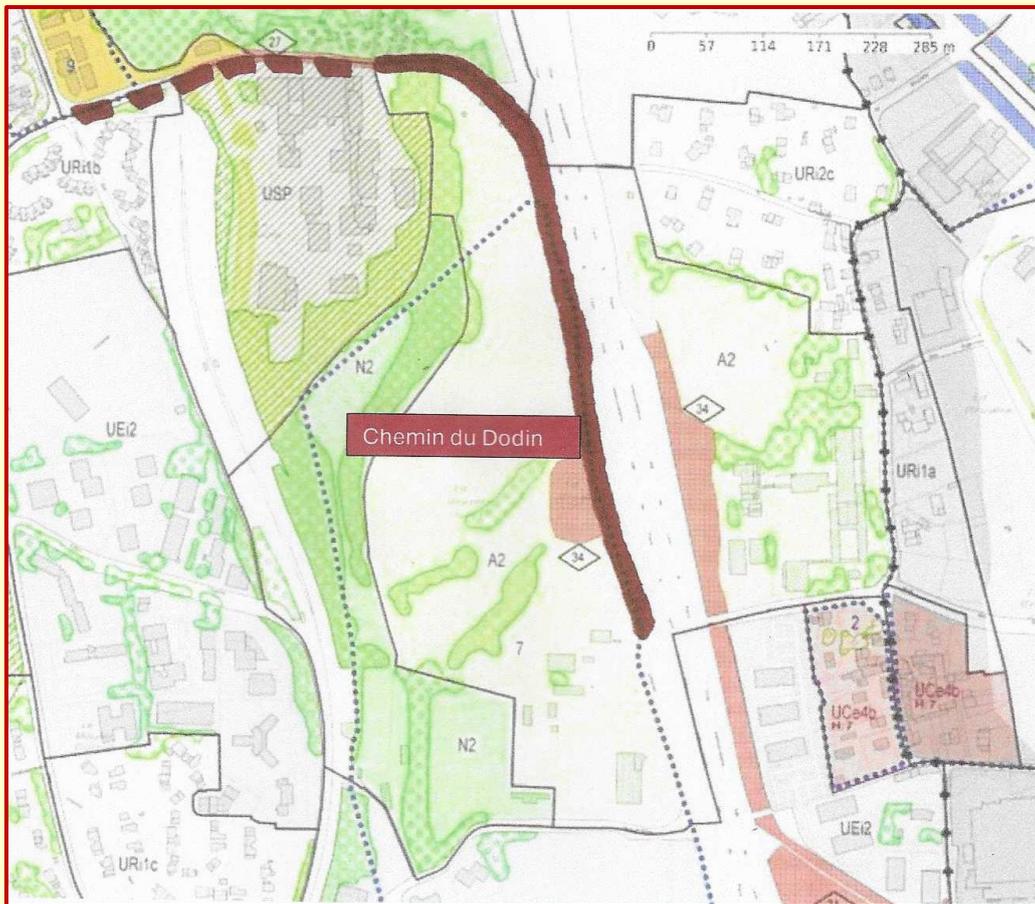
Plan de Dardilly : entre l'aire d'accueil des gens du voyage et le chemin de la Brocardière, le chemin du Dodin est en zone verte, par opposition aux zones d'habitat ou d'activités, en orange, rose ou violet.



En pointillé figure l'itinéraire de substitution entre les chemins de la Bruyère et de Gargantua

PLU-H : le chemin du Dodin, depuis le Lycée Rabelais jusqu'à la Brocardière, est situé en plein milieu d'une zone A2 agricole, par opposition aux zones U voisines. Le chemin n'est donc ni en zone urbaine ni en agglomération.

A noter que ce secteur agricole a été amputé dans les années 60 par l'A6 mais il reste à l'est de l'autoroute des vergers exploités par un GAEC dardillois et de part et d'autre de l'autoroute des pépinières dépendant du lycée horticole.



2. ÉTAT DES LIEUX

Cela concerne en particulier la section d'une longueur d'environ 700 m, bordant l'autoroute entre l'aire d'accueil des gens du voyage au nord et le chemin de la Brocardière au sud, section qui sera mise en sens unique dans le sens de la descente Nord-Sud.

Chaussée : Avant les travaux, la chaussée proprement dite, d'une largeur de 5 m, était en parfait état : aucun nid de poule, aucune déformation, ...



Bas-côtés : Sur toute sa longueur, la route était bordée, au moins du côté ouest, par une bande enherbée d'une largeur de 1 m à 1,50 m, voire plus.

Trafic : Aucun comptage voitures, et a fortiori vélos et piétons, n'a été effectué sur cet axe par la Commune ou la Métropole, ou du moins aucun n'a été porté à connaissance pour justifier des aménagements de voirie.

Selon les observations des usagers, avant juin 2024 le trafic voitures/utilitaires pouvait être estimé à environ 1.500 v/jour, complété par une trentaine de cyclistes et quelques piétons. Il n'apparaissait pas de prépondérance en ce qui concerne le sens des flux.

Vitesse : Aucun radar n'a mesuré des dépassements de vitesse dangereux sur le chemin du Dodin, que ce soit du temps des 80 km/h, ou depuis 2023 alors que la vitesse des automobiles y est limitée à 30 km/h comme dans presque toute la commune de Dardilly.

Accidentologie : Depuis 2010, le fichier du Bulletin d'analyse des accidents corporels (BAAC) ne signale aucun accident corporel sur le réseau secondaire de Dardilly, donc chemin du Dodin. Par ailleurs aucun simple incident de circulation n'est connu.

3. INFORMATION MINIMALISTE

Le projet de la Métropole, soutenu par la municipalité de Dardilly, n'a fait l'objet que d'une information sibylline dans le Multiple de mai/juin 2024 sous le titre : *Création de voies vertes (espaces partagés piétons + vélos) Chemin du Dodin*. Aucune précision sur le projet, en particulier sur la mise en sens unique de cette route pour tous les véhicules motorisés.

Il aura fallu une information un peu plus précise dans le Progrès pour mettre le feu aux poudres fin mai en faisant réagir un agriculteur dardillois pénalisé par le sens unique pour revenir de ses vergers du chemin de la Bruyère avec son tracteur.

Le 28 mai, lors d'une réunion avec cet agriculteur (relatée dans le Progrès du 30), la Métropole et la Mairie tentaient de justifier leur décision, en évoquant la sécurité de 1.500 piétons journaliers et de quelques cyclistes (voir ci-après) ! Tout ça pour la coquette somme de 550.000 €.

S'en est suivi une mobilisation générale contre le projet, matérialisée par une pétition d'opposition.



Mais le 7 juin, un arrêté municipal, affiché aux deux extrémités du chemin, annonçait sa fermeture du 10 juin au 2 août, et le lundi 10 juin au matin des engins commençaient à défoncer la chaussée à partir du lycée Rabelais.

Article 1 - Circulation interdite chemin du Dodin

A compter du 10-06-2024 et jusqu'au 02-08-2024, la circulation sera interdite à tous véhicules.

L'accès sera maintenu aux riverains, au lycée et services publics (notamment collecte des déchets).

Article 2 - Signalisation des travaux

Des panneaux "rue barrée" et "sens interdit" seront mis en place de part et d'autre du chemin du Dodin, accompagnés de GBA béton afin de rendre hermétique le chantier et garantir la sécurité des ouvriers.

La signalisation temporaire et réglementaire appropriée sera mise en place par les entreprises chargées des travaux et sous leur responsabilité.

Cependant, à part la mise en sens unique du chemin et le coût, aucune information sur la teneur et l'ampleur des aménagements prévus n'a été communiquée ...

Tous les dardillois, et en particulier les usagers du Dodin, ont ainsi été mis devant un fait accompli !

4. ABSENCE DE CONCERTATION

Non seulement l'information a été défailante, mais aucune concertation préalable n'a été organisée, ce qui n'est pas conforme à la loi concernant l'information et la participation des citoyens :

CODE DE L'URBANISME Art. L 103-2

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction **ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie**, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat.

CODE DE L'ENVIRONNEMENT Art. L 122-1

I.-Pour l'application de la présente section, on entend par :

1° Projet : la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol...

Pour une opération de 550.000 €, augmentant de façon substantielle les trajets de plusieurs centaines de véhicules chaque jour (et 2 engins agricoles chaque semaine), en zone agricole non urbanisée, les critères d'une concertation étaient a priori réunis.

Mais il n'y a eu aucune concertation !

5. AUCUNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre d'une concertation, le maître d'ouvrage est tenu de communiquer les impacts qu'aura son projet sur l'environnement naturel et humain.

CODE DE L'ENVIRONNEMENT Art. L 122-1

II.-Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale.

CODE DE L'ENVIRONNEMENT Art R 122-3-1

*I.-Pour les projets relevant d'un examen au cas par cas en application de l'article R. 122-2, le maître d'ouvrage décrit les caractéristiques de l'ensemble du projet, y compris les éventuels travaux de démolition, **les incidences notables que son projet est susceptible d'avoir sur l'environnement et la santé humaine ainsi que, le cas échéant, les mesures et les caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire ses probables effets négatifs notables.** Il mentionne, le cas échéant, les termes des plans ou programmes pertinents relatifs aux mesures et caractéristiques des projets susceptibles d'être retenues ou mises en œuvre pour éviter ou réduire les effets négatifs de projets sur l'environnement ou la santé humaine.*

Compte-tenu de l'importance des travaux et de leur incidence à terme, le maître d'ouvrage (la Métropole) aurait dû établir une étude d'impact évaluant d'une part :

- Les nuisances, la pollution et les émissions de CO_2 générées par les engins de chantier, le transport des matériaux utilisés, la production des dits matériaux, le recyclage des rebuts, etc...
- Les nuisances, la pollution et le CO_2 résultant de l'augmentation de plus de 1,1 km imposé par le sens unique en empruntant une voie (le chemin des Peupliers) déjà surchargée aux heures de pointe. Cela est d'autant plus valable pour les engins agricoles concernés.

En regard de ces atteintes à l'environnement évidentes que peut-on espérer ?

- La très faible probabilité pour que cette contrainte amène des usagers à troquer leur voiture pour un vélo dans le but de pouvoir remonter le chemin du Dodin.
- Les piétons marcheront sur un trottoir plutôt que sur la chaussée ou un bas-côté enherbé.
- Les voitures en descendant sans obstacles prévisibles (cyclistes ou piétons) auront tendance à rouler plus vite ...

Dans tous les cas, le bilan environnemental de cet aménagement sera négatif.

Mais aucune étude d'impact n'a été effectuée !

6. ARGUMENTATION INFONDÉE

Au cours de la réunion du 28 mai, le représentant de la Métropole et la maire de Dardilly ont tenté de justifier leur décision :

Argument de la Métropole

« La raison de cette mise en sens unique est la **sécurisation des déplacements.** »

Cette assertion lapidaire n'a en fait pas beaucoup de sens ! Elle est indigne de son auteur.

Moins d'accidents que 0, ça n'existe pas !

Arguments de madame la Maire

« Notre objectif, à Dardilly, est de sécuriser un maximum de voies qui sont encore, pour certaines, quasi rurales. Pour le chemin du Dodin, il s'agit de **sécuriser les déplacements de 750 élèves des deux lycées à proximité, Rabelais et le lycée horticole. Beaucoup marchent le matin et en fin de journée sur ce chemin. Pas mal de gens vont à vélo dans les entreprises et au lycée, donc il fallait sécuriser leurs déplacements, également.** »

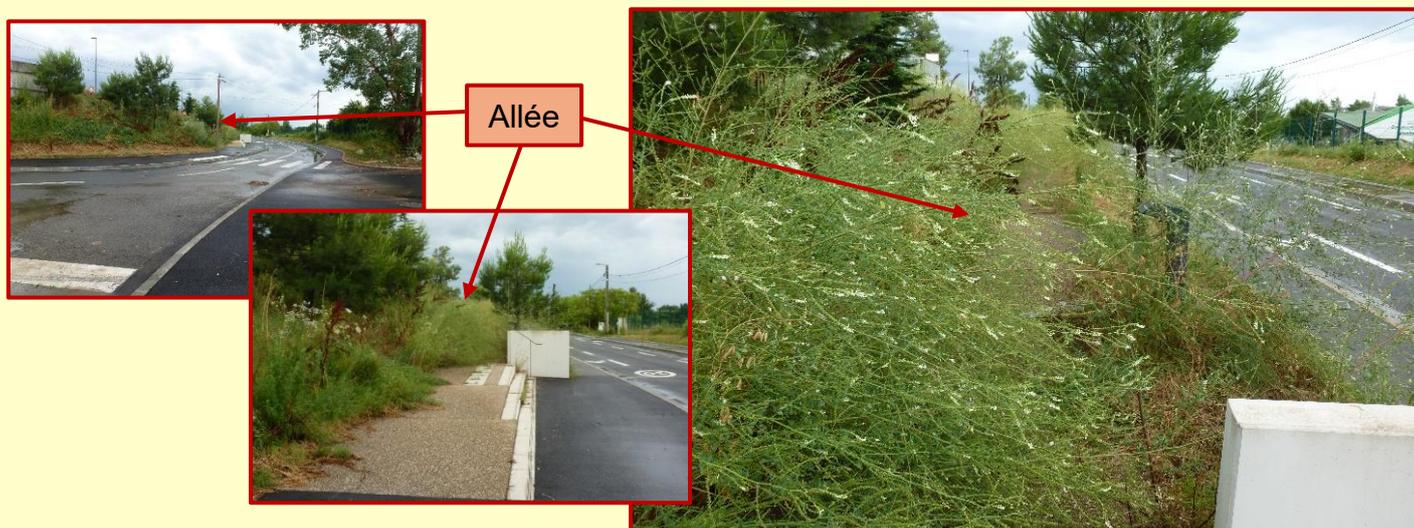
Il est vrai que pour 1.500 piétons (AR) chaque jour il faut des trottoirs ! Et pour pas mal de gens à vélo une piste cyclable est nécessaire !

Au passage, madame la Maire reconnaît bien que le chemin du Dodin fait partie des voies à caractère rural par opposition à urbain. Sur ce point précis elle a raison !

Mais qui sont les piétons ?

Le chiffre de 750 élèves des deux lycées (soit la moitié de l'effectif total), qui seraient usagers deux fois par jour du chemin du Dodin, ne correspond à aucune réalité pour de multiples raisons :

- Les 300 élèves du lycée horticole n'ont strictement aucun motif à passer par le Dodin, en particulier pour emprunter les divers bus à leur disposition.
- Les 1.200 apprentis du Lycée Rabelais disposent, eux, du train et de bus à proximité.
- Si le soir certains de ces apprentis avaient l'habitude de prendre un bus de la ligne M6 en direction de Lyon, dont un arrêt se trouve face aux serres du lycée horticole, comment expliquer que l'allée qui y conduit, située dans le prolongement du Dodin, était totalement envahie par la végétation fin juin, montant qu'elle n'était pratiquement pas empruntée par des piétons.



Mais en guise de conclusion madame la Maire s'enlise :

« La terre de M. Ducreux est tout de même enclavée : c'est une poche agricole dans une zone très urbaine. Lorsqu'il reviendra de sa terre, le détour sera d'un kilomètre. Enfin il s'agit d'un particulier face à l'intérêt général. »

M. Ducreux passait par le Dodin avec ses engins agricoles en moyenne une deux fois par semaine, soit une centaine de fois par an, alors que des centaines d'automobilistes empruntaient chaque jour cette voie dans les deux sens. L'intérêt général n'était donc certainement pas de supprimer un sens de circulation avec pour conséquence de rejeter cette part du trafic sur des voies déjà encombrées comme le RD306 ou le chemin des Peupliers. En rallongeant ainsi leurs trajets de plus de 1,1 km, sur un an cela représentera au moins 300.000 km parcourus bêtement à 30 à l'heure, soit 10.000 h perdues...

7. OPÉRATION HORS LA LOI

Faute de raisons plausibles parmi celles évoquées, DEA a recherché s'il n'existait pas une réglementation susceptible de justifier le projet en général et le sens unique en particulier.

CODE DE L'ENVIRONNEMENT Art. L 228-2 (article 20 de la loi LAURE)

A l'occasion de réalisation ou de **rénovation de voiries urbaines**, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et des contraintes de la circulation.

Trois points retiennent l'attention :

- **Rénovation.** Or la route étant en parfait état, elle n'avait pas besoin de rénovation.
- **Voirie urbaine.** Or le chemin du Dodin, du moins la majeure partie qui sera en sens unique, est en zone agricole hors agglomération comme le précise le code de la route (voir ci-dessous).
- **Marquages au sol.** C'était la solution, de plus économique !
- **En fonction des besoins.** Il a été montré que le nombre de cyclistes et de piétons était très faible et il n'y a aucune raison pour qu'il augmente de façon substantielle.

CODE DE LA ROUTE Art. R 110-2

- **Agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde.**

Or, le chemin du Dodin traverse un espace naturel où il n'y a aucune construction. C'est donc par erreur que l'arrêté municipal annonçant la fermeture du chemin mentionnait en page 1 : « Considérant que la partie de la voie concernée est située en agglomération. »

A noter qu'à Dardilly, depuis quelques années, les panneaux Dardilly sont disposés partout en zones naturelles et agricoles, donc sans respect du code de la route.

Mais le même article précise :

- **Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés...**

La zone 30, assortie d'une signalisation avec marquage au sol, type *Chaucidou*, était donc bien suffisante pour la sécurité des cyclistes. Pourquoi ne pas avoir retenu cette solution simple dans le prolongement du chemin de la Brocardière comme le montre la photo.

Cela aurait permis de réaliser un trottoir pour les piétons et ainsi éviter la mise en sens unique du Dodin !



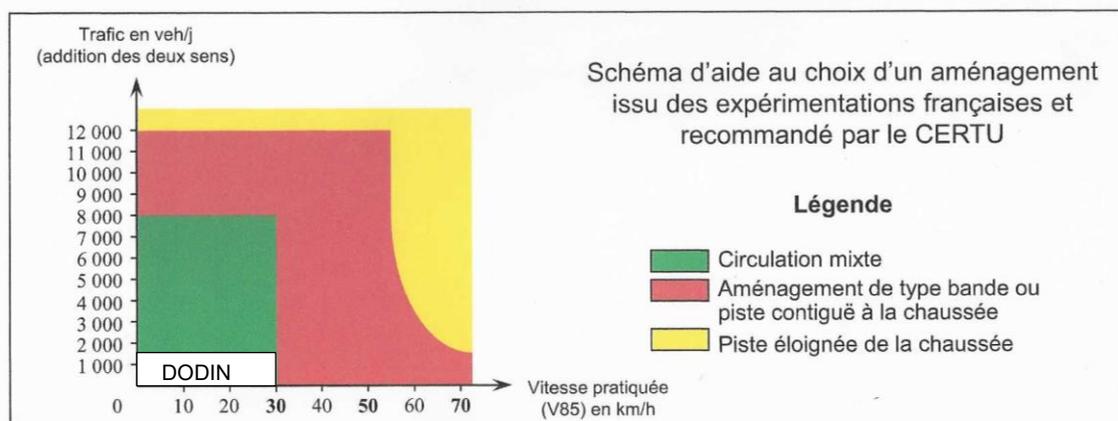
Ce guide de près de 200 pages recense toutes les règles à respecter concernant les aménagements de voirie pour les vélos, dont page 32 :

Choix de l'aménagement

> Eléments à prendre en compte pour choisir le type d'aménagement :

- **La vitesse des véhicules** : lorsque l'écart de vitesse entre les différents usagers augmente, le risque d'accident croît (avec la baisse du champ de visibilité et la plus grande distance de freinage), de même que leur gravité. Le phénomène d'appel d'air devient aussi plus conséquent.
- **Le trafic** : trop important, la gêne occasionnée devient oppressante et la mixité n'est plus possible. Le risque qu'un accident se produise augmente en parallèle.

La combinaison de ces deux facteurs ont conduit au schéma suivant¹ :



¹Schéma repris d'après celui page 34 des *Recommandations pour les aménagements cyclables*, CERTU, 2008, 108 p.

32

Métropole de Lyon
Guide de conception des aménagements cyclables

Le schéma réglementaire de ce guide du Grand Lyon confirme de manière on ne peut plus explicite, qu'avec la vitesse limitée à 30 km/h et un trafic de l'ordre de 1.500 v/j, c'est une circulation mixte (autos/vélos) qui aurait dû être retenue selon les recommandations du CERTU.

8. ŒUVRE D'ART

Cette opération est donc parfaitement superfétatoire car :

- Elle sert peu ou pas d'intérêts particuliers.
- Elle va à l'encontre de l'intérêt général des usagers.
- Elle a un bilan environnemental présent et futur désastreux.
- Elle ne répond à aucune obligation réglementaire, au contraire.
- Elle déroge au guide du Grand Lyon en matière d'aménagement cyclable.
- Elle va coûter 550.000 € aux contribuables ...

Une explication quant à sa motivation se trouve sans doute dans le dictionnaire avec la définition du mot ART :

L'art est une activité, le produit de cette activité ou l'idée que l'on s'en fait, qui s'adresse délibérément aux sens, aux émotions, aux intuitions et à l'intellect. On peut affirmer que l'art est le propre de l'humain ou de toute autre conscience, en tant que découlant d'une intention, et que cette activité n'a pas de fonction pratique définie.

En fait, la tragi-comédie du Dodin serait seulement de l'**ART NAC** (Nouvel Aménagement Cyclable), spécialité où la Métropole est passée Maître.