

# LIAISON A89 - A6 POURQUOI ? COMMENT ?

## Une liaison nécessaire ... sous conditions

### UN PASSE A OUBLIER

Oublions toutes les erreurs commises de 1999 à 2006 qui amènent aujourd'hui l'A89 Bordeaux - Genève à l'entrée de La Tour de Salvagny.

Oublions pourquoi l'A466 Les Chères - Quincieux a été décidée en 2009 sans le chaînon manquant Châtillon - Les Chères.

Observons plutôt le présent et analysons les conséquences des mises en service prochaines de ces deux autoroutes.

### LE PRESENT

En 2011, des trafics de 50.000 véhicules par jour sur la RN6 et de 23.000 sur la RN489 ont été relevés.

Avec ces moyennes journalières chaque matin en semaine un fort ralentissement se produit sur la RN7 en amont de la RN489 où les véhicules roulent alors lentement jusqu'aux Longes avant d'arriver en queue de bouchon sur la RN6, ne retrouvant une allure normale que passé le rond-point de Maison Carrée.

Dans l'autre sens, chaque soir un bouchon se forme sur l'A6, refoulant souvent jusqu'au Tronchon, puis passé Maison Carrée les véhicules se retrouvent sur la RN6 en queue d'un second bouchon quelques centaines de mètres plus loin qui les conduira au pas jusqu'à la RN7 via la RN489.

Pendant ce temps là 5.000 voitures s'échappent de la RN489 le matin En Carret et 5.000 autres y rentrent le soir, empruntant des itinéraires bis variés dans des chemins communaux non adaptés.

Tous les dardillois s'en plaignent : les uns des ralentissements sur certaines voies, les autres des vitesses excessives constatées ailleurs. A ce sujet, il faut bien comprendre que les automobilistes qui passent par là le font uniquement pour gagner du temps par rapport à l'axe principal.

### PROCHAINEMENT

A partir de 2013, l'A89 va surcharger la RN489 de 20.000 véhicules par jour (10.000 de Balbigny plus 10.000 du val d'Azergues, ces derniers ne passant plus par Lozanne et la RD306.

En 2015 ou 2016, l'A466 va s'ouvrir au trafic de transit, en particulier aux poids lourds interdits dans la traversée de Lyon. Ceci va amener 10.000 camions/jour sur la RN489, la RN6 et Porte de Lyon.

Or l'expérience montre que la RN489 sature avec 25.000 v/j et Porte de Lyon avec 55.000 v/j. C'est précisément pour ces raisons qu'une circulation évasive s'est progressivement développée, absorbant 10.000 v/j dans Dardilly centre, en ramenant en 2011 le trafic sur la RN489 à 23.000 v/j et sur la RN6 à 50.000.

Selon le principe des vases communicants une partie du trafic cherchant gagner du temps par rapport à l'axe principal se retrouve sur la voirie secondaire.

Une projection de l'évolution du trafic (local pendulaire + transit) conduit à admettre que la circulation évasive cherchant à trabouler dans Dardilly passera de 10.000 v/j à 20.000 en

2013 puis à 25.000 en 2016, s'ajoutant au trafic domestique communal déjà proche de 10.000 v/j. >> Voir tableau en annexe 1

Dans la pratique il est peu probable que la voirie secondaire de Dardilly puisse absorber autant de voitures sans saturer à son tour et la circulation évasive débordera inexorablement sur les communes voisines : La Tour de Salvagny, Dommartin, Limonest, Ecully, Champagne, Charbonnières, Tassin ...

*L'INTÉRÊT GÉNÉRAL (COMMUNES + USAGERS)  
EST QUE CELA DURE LE MOINS LONGTEMPS POSSIBLE*

Ce ne sont pas les mesures transitoires proposées par la DIR, en fait plus sécuritaires que fonctionnelles, qui vont éviter l'asphyxie de tout le secteur, au contraire. La tentation protectionniste de fermer l'échangeur En Carret est un leurre : ce n'est pas en supprimant une soupape qu'on fera baisser la pression !

Ainsi les mises en services successives de l'A89 puis de l'A466, avec les trafics prévisionnels engendrés, font que Dardilly et ses voisines n'ont plus d'autre choix aujourd'hui, s'ils veulent éviter de pérenniser la paralysie de l'ensemble des communes, que d'accepter le principe de liaison autoroutière A89-A6 en projet.

Si dans un futur plus lointain la liaison nord (tracé de 1977) se faisait, ce qui est souhaitable, elle ne pourrait pas être mise en service avant 2023. Elle permettrait alors au trafic de transit, soit 20.000 v/j dont 10.000 camions,

d'éviter de passer par Porte de Lyon, ce qui serait un bien, mais ne ferait que ramener au mieux à la situation de 2011 avec tous ses problèmes. >> Voir tableau en annexe 2

## UNE FUTURE LIAISON NORD NE REMPLACERA JAMAIS UNE LIAISON SUD NÉCESSAIRE POUR LE TRAFIC LOCAL PENDULAIRE

### CE QUE PROPOSE DEA

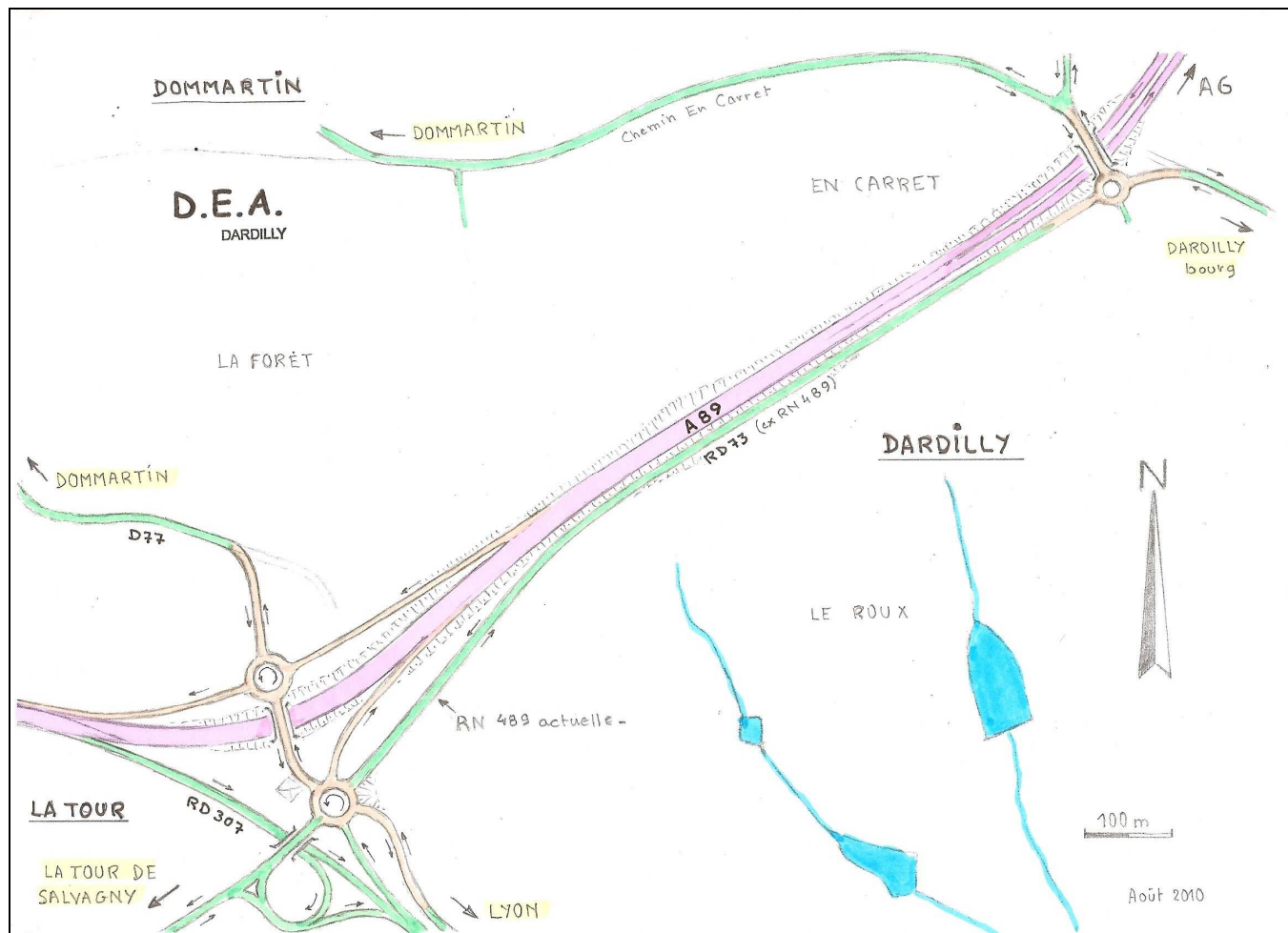
C'est dans ce contexte que DEA souhaite intervenir en amont de l'Enquête Publique, en apportant ses connaissances de l'environnement Dardillois, qu'il soit naturel, cultivé ou habité, afin d'optimiser au mieux le projet de liaison en vue de la DUP.

Comme DEA l'a souligné lors de la Concertation, l'écueil principal était les péages vers et depuis Lyon. Ils n'étaient pas prévus dans le projet initial jusqu'en 2006 et c'est une réponse simpliste à ceux qui ont opposé le PDU à une liaison sans péages qui les a introduits en 2007. Or une liaison directe entre la RN6 aux Longes et l'A6 ne doit pas être considérée comme une pénétrante mais bien comme le contournement du point noir qu'est la Porte de Lyon avec le rond-point de Maison Carrée.

DEA considère que le bon sens et l'intérêt général doivent logiquement l'emporter et que la liaison se fera sans péages. Les propositions qui suivent complètent et précisent celles présentées dans ce sens lors de la Concertation avec pour objectifs :

- une réduction optimale des emprises, donc des expropriations,
- un tracé s'inscrivant dans l'environnement naturel, cultivé et habité,
- la moindre gêne à la circulation existante en phase chantier,
- un raccourcissement des délais,
- une minoration des coûts

### Echange A89 / RD307 / RD73 et secteur En Carret



**DEA** a étudié, en concertation avec les agriculteurs concernés, un tracé allant de l'actuelle RN7 jusqu'à En Carret (carrefour dit de la Femme morte) ayant les caractéristiques suivantes :

- Un tracé de l'autoroute au plus court, entièrement au nord de la RN489 actuelle, en grande partie à la place de la route de desserte locale (ex CD73) et de la bretelle d'entrée En Carret.
- Une emprise minimale sur les terres agricoles, moins fertiles au nord qu'au sud.
- Un évitement des bassins versants des retenues collinaires pour l'irrigation situés au sud.
- Un tracé sans incidences hydrologiques.
- Une section de l'autoroute en tranchée parallèle à la RN489 pour faire obstacle aux nuisances acoustiques et visuelles... et éviter des merlons anti-bruit générateurs de microclimats néfastes aux cultures voisines.
- Un échangeur A89/voirie secondaire avec deux giratoires, dont un sur l'ex RN489, reliés par un pont enjambant l'A89.
- La suppression du demi échange En Carret.
- 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 depuis les Longes (objectif à valider).
- Un raccordement sensiblement horizontal entre la section en tranchée et les voies descendantes suivant l'actuelle RN489.
- Une voirie secondaire presque entièrement conservée, y compris l'échange RD307/ex RN489, pour la desserte locale, limitant les emprises nouvelles et les ouvrages annexes.
- La reconversion de l'ex RN489 en RD73 (route de La Tour de Salvagny), entre la RD307 et la Femme morte.
- Un rétablissement de la route de Dommartin avec un pont enjambant l'autoroute suivant le profil du terrain naturel initial (avant la RN489).
- Une exécution de l'autoroute ayant une faible incidence sur la voirie existante, surtout la RN489 encore en service, limitant ainsi la durée du chantier en minimisant la gêne à la circulation en phase travaux.
- Un coût certainement optimal.

### **Section En Carret - Les Longes**

Cette partie du tracé se caractérise par une pente continue sur le flanc nord de la butte du Paillet.

Côté sud la RN489 est bordée de cultures, de bois et de prairies. La route actuelle à 2x1 voie est appelée à devenir la chaussée descendante à 2 voies de l'A89 en restant dans l'emprise existante.

Côté nord la RN489 est bordé de prairies, de vergers et de bois. Les 2 voies montantes de l'A89 vont devoir s'y inscrire dans un relief accidenté nécessitant déblais et remblais.

**DEA**, en liaison avec la FRAPNA Rhône, portera une attention toute particulière à la protection de la faune et de la flore, toutes deux riches et variées dans ce secteur.

L'idée générale de **DEA** est de séparer les voies montantes des voies descendantes, de manière à réduire à 5% la pente des premières contre 6% pour les secondes.

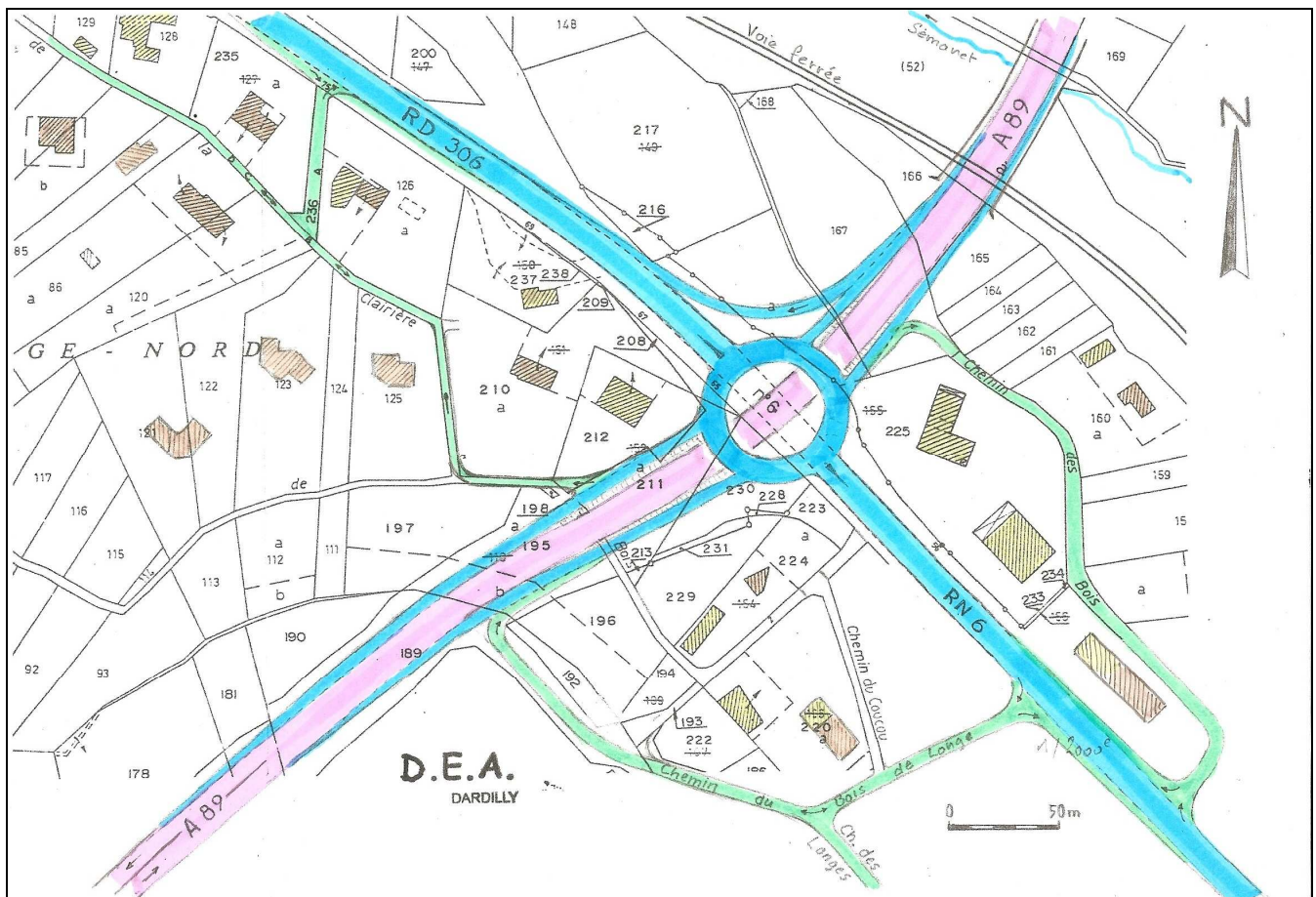
Une pente à 5% permet d'éviter une 3<sup>ème</sup> voie pour les véhicules lents et donc de limiter l'emprise nécessaire en gagnant sur la largeur 3,5 mètres et plus compte tenu des talus.

Cette réduction possible de l'emprise des ouvrages est particulièrement intéressante au droit des vergers.

De plus en abaissant le niveau général des voies montantes dans les plis du terrain cela doit permettre de réduire les nuisances sonores tout en limitant le linéaire de protections acoustiques nécessaires.

A noter que sur cette section d'autoroute un pont est a priori à prévoir pour rétablir la desserte rurale du chemin des Genêts, de même qu'un passage aménagé pour la faune sauvage, les deux pouvant être éventuellement jumelés, un passage aérien semblant préférable à un tunnel trop long que les animaux évitent.

### **Echange A89 / RN6 / RD306**



DEA a étudié, en concertation avec des riverains et des entrepreneurs des Longes une solution au demeurant fort classique, constituée d'un giratoire en pont avec 4 bretelles de liaison, présentant de nombreux avantages :

- Fonctionnalité simple et classique pour les usagers.
- Emprise du giratoire sensiblement la même que celle de la place actuelle sous la trémie.
- Tourne à droite entre l'A89 et la RD306 évitant le giratoire.
- Pas d'expropriation a priori de bâti.
- Attractivité pour les usagers de la RD306 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 évitant Maison Carrée.
- Possibilité en conséquence de requalifier la RN 6 et de réorganiser le complexe de voirie Porte de Lyon.
- Réduction des nuisances sonores pour les riverains de la RD306 et surtout ceux de la RN6.
- Rétablissement et amélioration des dessertes locales sur les bretelles du giratoire (chemins de Bois Longe, de la Clairière et du Bois).
- Phasage des travaux pouvant permettre d'absorber la circulation entre Porte de Lyon et la RN489.

Coût le plus faible possible (ouvrages et foncier).

Nota : cette solution n'est valable qu'en l'absence de péages sur l'A89 vers et depuis Lyon car ces derniers auraient pour conséquence de bloquer le giratoire avec les automobilistes cherchant à éviter les péages en passant par la RN6 ...

#### Liaison RN6 - A6

La portion de quelques centaines de mètres entre les deux échangeurs doit traverser une partie boisée et franchir à la fois la voie ferrée, le ruisseau du Sémanet et le chemin reliant Maison Carrée à Bois Dieu (limite Dardilly - Limonest) avec un viaduc surplombant le vallon. Cette partie aérienne de l'ouvrage devra comporter des protections phoniques latérales pour éviter les nuisances sonores aux habitants de la cité des Longes, du Sémanet (Lissieu) et du chemin du Bois.

Cette section, entièrement en milieu naturel, sera particulièrement délicate en phase chantier avec des accès difficiles.

## Echange A89/A6

**DEA** n'a pas d'idées a priori au sujet de cet échangeur entièrement sur le territoire de Limonest. L'absence de péages doit considérablement le simplifier et en réduire l'emprise.

Indépendamment du milieu naturel boisé à protéger, une attention toute particulière devra être apportée pour protéger du bruit les résidences de Bois Dieu et de Limonest.

Dans la perspective d'une future liaison nord Châtillon - Les Chères, les bretelles vers et depuis l'A6 nord n'auraient qu'une fonction secondaire à terme.

Par contre les bretelles vers et depuis Lyon sont dans tous les cas appelées à recevoir un trafic important, principalement local pendulaire.

## Phase chantier

Le chantier de la liaison A89 - A6 va empiéter de manière importante sur des espaces naturels, agricoles ou habités et il va se dérouler pendant plusieurs mois à côté ou à la place de voies supportant déjà une circulation automobile saturée.

L'organisation de ce chantier va donc être un élément très critique et il faudra en particulier veiller à l'impact des installations annexes et phaser la réalisation des ouvrages pour des mises en service progressives.

**DEA** s'attachera le moment venu à protéger les espaces naturels et à défendre au mieux les propriétaires, et plus particulièrement les cultivateurs, contre les dérives souvent expansionnistes des emprises de chantier ...

## Objectif de DEA

Les propositions de **DEA** présentées dans le présent dossier sont des solutions minimalistes, nécessaires mais suffisantes pour écouler les trafics prévisibles en désengorgeant tout le secteur, voiries principales et secondaires comprises.

**DEA** souhaite qu'un consensus le plus large possible se dégage rapidement dans l'intérêt général, en particulier de la part des élus locaux, pour soutenir ces propositions les moins dommageables pour l'environnement naturel, cultivé ou bâti et les plus fonctionnelles pour les usagers.

Le but est d'agir tous ensemble pour amener les services de l'Etat à étudier le plus en amont possible les solutions proposées afin de les présenter dans le dossier d'Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

## ANNEXES

- 1. Perspectives de trafics à Dardilly sans liaison A89 - A6 sud*
- 2. Perspectives de trafics à Dardilly avec liaisons A89 - A6 sud puis nord*