



VL 4 À DARDILLY CHEF D'ŒUVRE D'ART NAC ?

Après la mise en sens unique du chemin du Dodin, imposée par la Métropole et soutenue par la Mairie, une nouvelle réalisation encore plus aberrante se profile dans notre belle commune de Dardilly : la Voie Lyonnaise N°4.

Les Voies Lyonnaises sont des inventions de la Métropole destinées aux cyclistes au détriment de tous les autres usagers de la route. En dehors de Lyon, pour la plupart, elles ne répondent pas à un besoin mais elles ont simplement pour but d'en créer un, au demeurant utopique, qui est de remplacer les voitures par des vélos.

DEA ne porte pas ici de jugement sur cette idéologie, mais se limite à démontrer que la partie dardilloise de la VL 4 telle que proposée est une ineptie de plus, à grande échelle par son ampleur et son coût.

La RD 306 requalifiée par APRR en 2018 répond presque parfaitement à l'objectif fixé par les règles en faveur de la *Petite Reine*.

Alors, pourquoi tout casser alors qu'il suffit d'améliorer l'existant à moindre frais ?



SOMMAIRE

1. PETITE HISTOIRE D'UNE GRANDE ROUTE
2. CHERES VOIES LYONNAISES
3. ETAT DES LIEUX
4. REGLEMENTATION
5. CE QUI FAUT SIMPLEMENT FAIRE
6. CE QUE VOUDRAIT LA METROPOLE
7. REQUISITOIRE
8. NON À L'ART NAC

1. PETITE HISTOIRE D'UNE GRANDE ROUTE

Conçue et réalisée au cours du 19^{ème} siècle, l'ensemble de la route nationale 6 avait pour but de relier Paris à Milan via Turin. Avant de traverser les Alpes, elle devait passer par Lyon. La section de RN6 entre Lissieu et Limonest a été ouverte à la circulation en 1849.



RN6 au départ de Maison Carrée en 1902

Entre La Garde (Limonest) et La Chicotière (Dommartin), elle serpentait à flanc de colline en suivant les courbes de niveau. En 1906 un passage à niveau a permis à la voie ferrée Givors-Paray-le-Monial de traverser la route.

Ses méandres existent encore sous forme de parkings ou de voies de desserte et la maison du garde-barrière est encore visible à l'extrémité de l'allée de la cité aux Longes (ex RN6).

A l'extrémité de l'allée de la Cité, ex RN 6, envahies par la végétation, se trouvent l'ancienne barrière du passage à niveau et à gauche la maison du garde barrière, encore habitée (squattée ?) dans les années 80.



A l'époque les RN n'avaient que deux voies, une dans chaque sens.

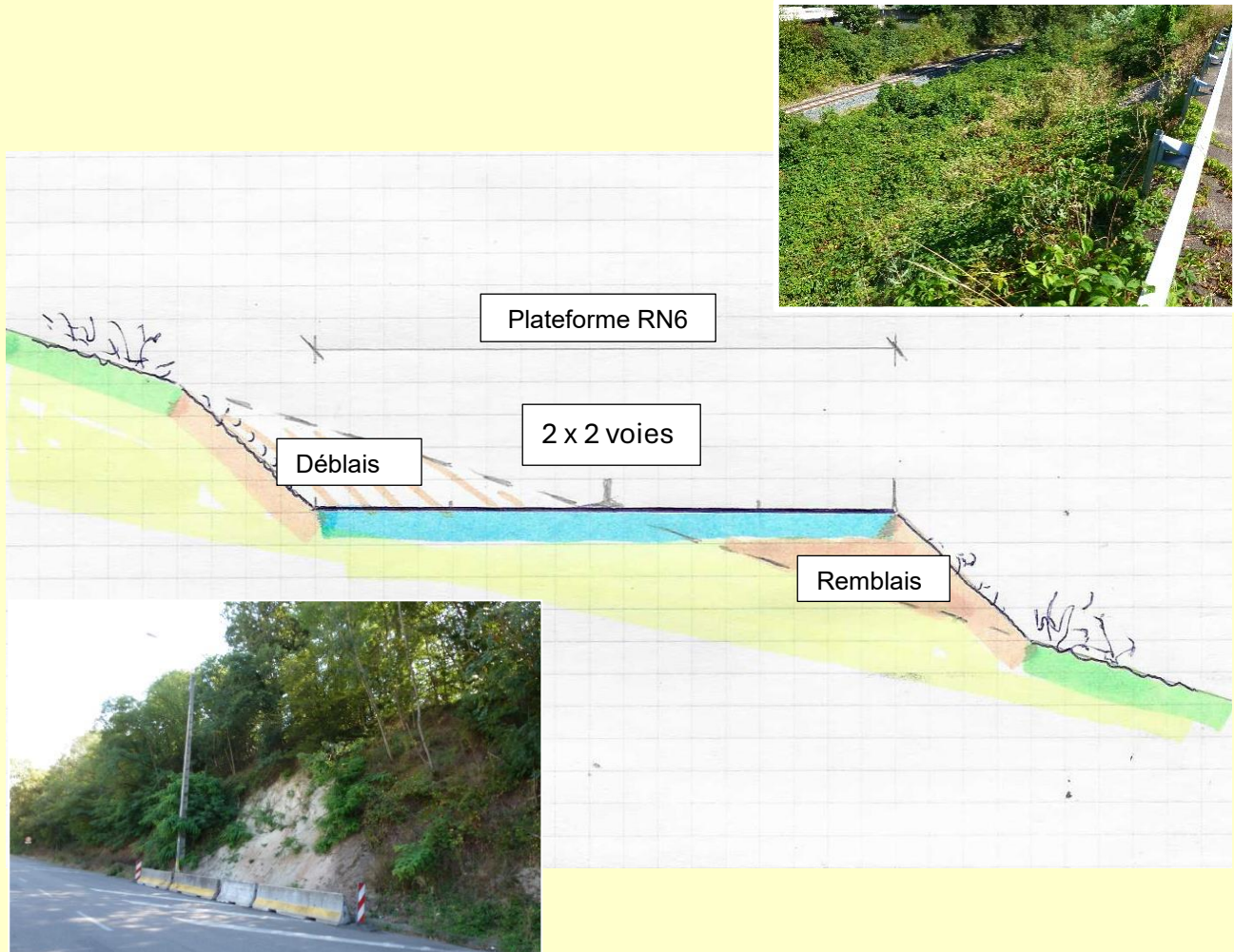
En 1939, une portion de la route est modifiée au nord des Longes pour remplacer le passage à niveau par un pont.



Passage supérieur de la RN6 sur la voie ferrée

En 1954, compte-tenu de l'augmentation du trafic, l'Etat décide de reprofiler cette section de RN6 pour la porter à 3 voies avec un tracé plus rectiligne franchissant la voie ferrée par le pont construit 15 ans auparavant. En plus des 3 voies, des bas-côtés de part et d'autre permettent alors la circulation des piétons.

Ce nouveau tracé est réalisé partiellement en déblai côté ouest et en remblai côté est.



Dans la traversée des Brosses (secteur de la Bascule) la plateforme de la route, large d'environ 15 m, s'inscrit juste entre les bâtiments existants.



Au cours des années 60, la création de l'A6 modifie la partie sud de la section entre La Garde et Maison Carrée avec la réalisation d'un pont pour traverser l'autoroute.

En 1988, la réalisation de la déviation de la RD73 (route de La Tour de Salvagny) débouche aux Longes sur un giratoire situé sous la RN6, d'où un pont et quatre bretelles de liaison. C'est ce même pont qui permet aujourd'hui de franchir l'A89.



Vu du giratoire sud, pont sur l'A89 construit lors de la réalisation de la RD73. Trois des quatre bretelles d'origine servent aujourd'hui pour la desserte locale. Les deux bretelles sud sont visibles sur la photo.

Au cours des années 90, en raison de nombreux accidents sur les 3 voies, l'Etat requalifie progressivement toute la section en 2 x 2 voies séparées par un muret ou une banquette pour éviter des chocs frontaux. Mais en plusieurs endroits, aux Brosses, aux Longes et sur le pont de la RD73, les bas-côtés pour les piétons sont sacrifiés au bénéfice des chaussées, la largeur de la plateforme d'origine n'étant pas extensible. Les piétons doivent alors se risquer à marcher sur la route (ou sur les bute-roues latéraux du pont) en évitant les voitures ...

Cette difficulté a été accentuée avec le débouché de l'A89 à La Tour de Salvagny saturant la RD73, devenue RN489, et dans sa continuité la RN6 entre Les Longes et Maison Carrée.

Après le rejet en 2009 d'un premier projet de liaison A89-A6, combattu par **DEA** car il sacrifiait la plupart des maisons des Longes pour réaliser un véritable échangeur A89/RN6, un nouveau projet est relancé en 2011. Cette fois-ci **DEA** peut collaborer avec la DREAL, en charge du projet, pour trouver un tracé et des ouvrages annexes impactant au minimum l'existant (pas une seule maison ne sera menacée).

Pour le simple demi-diffuseur A89/RN6, la proposition de **DEA** est retenue avec les bretelles de l'autoroute raccordées à la RN6 sur un giratoire situé au nord des Longes, ne concernant de la sorte que le secteur non habité du quartier. Pour désenclaver la voirie au sud (chemins du Bois et des Longes), la DREAL propose un second giratoire au sud du pont enjambant l'autoroute. **DEA** soutient ce nouveau projet de liaison qui doit permettre de désengorger la commune d'une circulation évasive insoutenable.

Alors que **DEA** collabore avec la DREAL, Michèle Vullien, Maire de Dardilly, entraîne les maires de Limonest, Lissieu et La Tour dans une opposition éhontée alors que tout Dardilly étouffe sous une circulation évasive tandis que le trafic sur la RN6 se rapproche des 60.000 v/j.



Une débauche de banderoles

Pendant ce temps-là, **DEA** négocie avec la DREAL une requalification de la RN6 pour que, compte-tenu de la réduction prévisible du trafic de près des deux tiers, elle soit ramenée à 2 x 1 voie afin de créer sur la portion Maison Carrée-giratoire nord des Longes un cheminement piétons pour désenclaver les riverains non motorisés en prenant sur les voies latérales supprimées. La DREAL accepte d'insérer dans le cahier des charges de l'autoroute cette requalification affectant les voies libérées aux piétons et aux cyclistes.

En 2015, la DUP (déclaration d'utilité publique) est prononcée et la réalisation de cette liaison A89-A6 est confiée à APRR. Avec la mise en service de l'autoroute et du diffuseur des Longes au printemps 2018, vient le temps des aménagement connexes, dont la requalification de la RN6 prévue. La Maire de Dardilly et ses collègues s'y opposent encore fermement.

DEA lance une pétition, manifeste le jours de l'inauguration de la liaison, fait intervenir le député et finalement, avec l'appui de la DREAL, contraint APRR à respecter son marché.



Manifestation de DEA et des riverains le jour de l'inauguration de l'A89

Ce qui était projeté a été réalisé fin 2018. Seule lacune à déplorer, la zone cyclable ainsi créée n'a fait l'objet d'aucune signalisation, bien que séparée des piétons par des quilles, et des voitures par un marquage au sol. Aux arrivées sur les giratoires, comme l'avait demandé **DEA**, les arrêts de bus bénéficient alors d'un voie dédiée que peuvent emprunter les cyclistes dans le prolongement des zones cyclables.

ARRIVEE SUR GIRATOIRE SUD

Voie
VL/PL

Voie
Bus/vélos



Ces dispositions, souhaitées par **DEA**, marquent une réelle avancée sécuritaire en conciliant voitures, cyclistes, piétons et bus. Les usagers sont satisfaits de ces aménagements malgré des ralentissements aux heures de pointe. Seuls de rares cyclistes déplorent l'absence de signalisation de la zone cyclable ... et la proximité de véhicules roulant à 70 km/h, voire plus. Seulement, après deux années sans problèmes, en septembre 2020, à l'issue d'une réunion en mairie, la responsable de la voirie à la Métropole vient aux Longes accompagnée par trois représentants de la Commune (l'adjoint à la ville et deux directeurs de services). **DEA** est prévenue quelques minutes avant mais néanmoins son président et une adhérente peuvent assister à la visite des lieux. La raison avancée pour cette inspection serait d'éviter aux piétons d'avoir deux voies de circulation à traverser sur les passages protégés en amont des giratoires, ce qui en réalité ne se produit qu'avec un bus à l'arrêt.

Au terme de la visite, la Métropole décide de supprimer les voies de gauche venant de Lyon, ramenant ainsi toute la circulation en voies de droite. Cela a un double effet négatif : les bus à l'arrêt bloquent la circulation et surtout les cyclistes se retrouvent à la fin de la bande cyclable projetés parmi les voitures arrivant dans leur dos.

ARRIVEE SUR GIRATOIRE SUD

Voie de gauche
neutralisée

Voie de droite
commune
VL/PL/bus/vélos



DEA proteste vivement, mais visiblement pour la Métropole la vie d'un cycliste a peu d'importance ! Le plus navrant, c'est que les membres de la Mairie approuvent alors le diktat de la Métropole.



Les modifications annoncées sont rapidement exécutées. Soit disant à titre d'essai, le provisoire toujours de mise en 2024 ...

2. CHÈRES VOIES LYONNAISES

En 2021 la Ville de Lyon et la Métropole, toutes deux politiquement Ecologistes, décident de créer des itinéraires privilégiant les déplacements "mode doux", c'est-à-dire en vélo ou à pied. Ces Voies Lyonnaises ont pour ambition de relier la périphérie de l'agglomération au centre-ville. 13 VL, totalisant près de 800 km, sont ainsi projetées, dont la VL4 entre Lissieu et Villeurbanne. En fait il ne s'agit pas dans bien des cas de répondre à un besoin, mais de créer un moyen destiné à répondre à un éventuel besoin, à savoir les déplacements en vélo.

Fin 2022 une Concertation est lancée concernant la VL4 entre Limonest et Lissieu, plus précisément entre La Garde et La Chicotière.

DEA s'oppose au projet pour de multiples raisons, la principale étant que les aménagements existants, demandés par **DEA** et obtenus non sans mal en marge de la réalisation de l'A89, répondent déjà, à quelques détails près, aux objectifs réglementaires alors que les aménagements démesurés tels que proposés créeraient plus de difficultés qu'ils n'en gommèrent, et cela pour un coût de plusieurs millions d'euros.

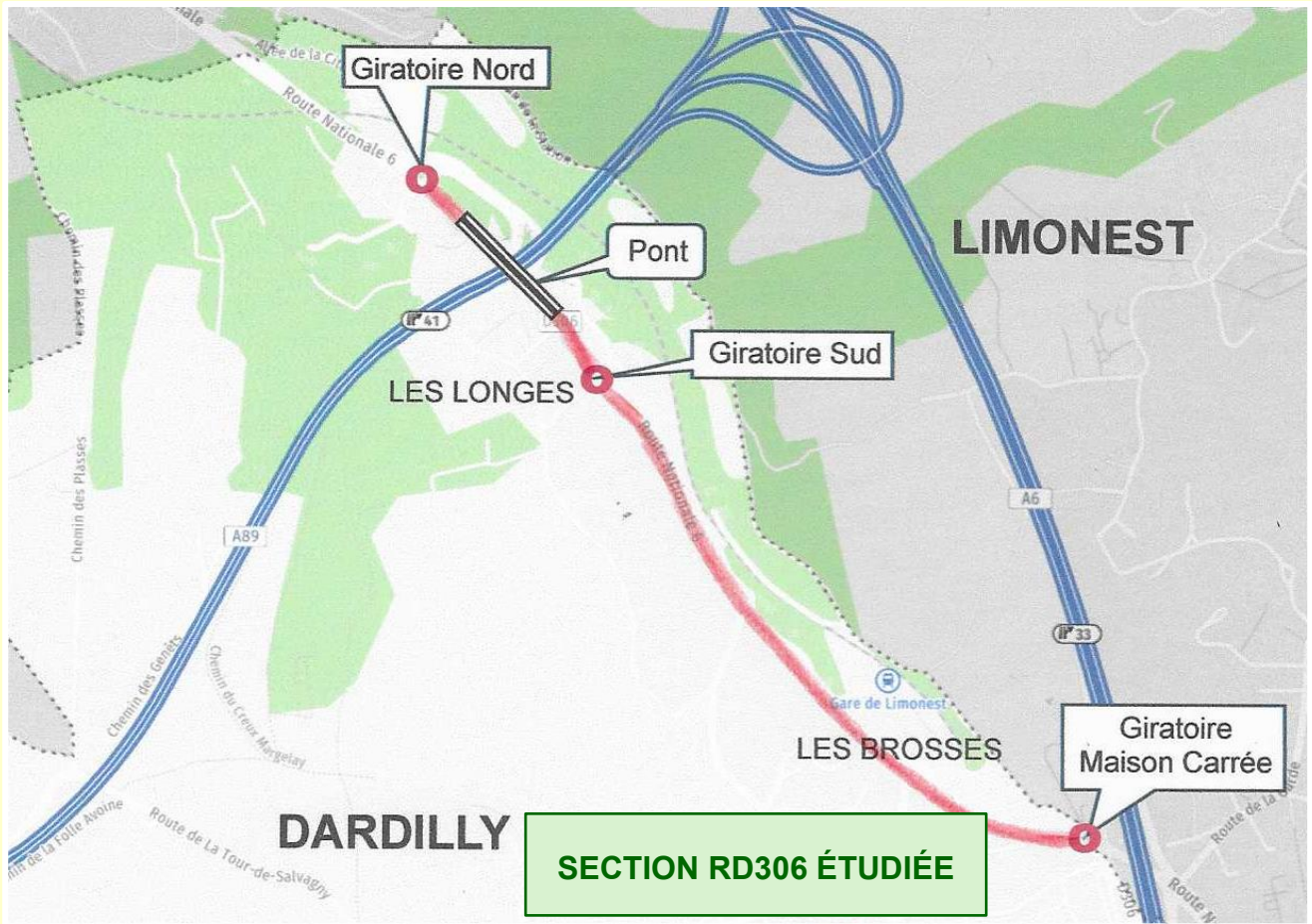
Alors que les Maires de Champagne et de Limonest s'opposent à des modifications pernicieuses les concernant, la Mairie de Dardilly approuve l'idéologie de la Métropole sans toutefois communiquer sur le sujet (sauf quelques lignes dans Multiple de mai 2024).

Pour couronner le tout, la Métropole n'apporte aucune réponse aux critiques, pourtant constructives, formulées par **DEA** et d'autres lors de la concertation.

Une fois de plus les dardillois sont mis devant un fait accompli !

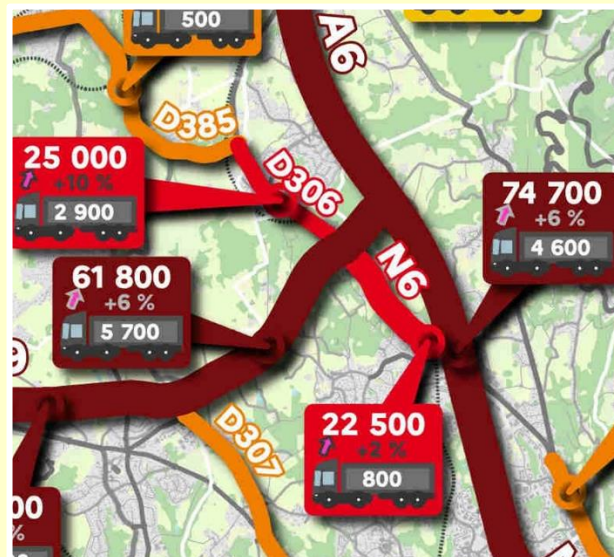
3. ÉTAT DES LIEUX

Commençons par comprendre ce qui existe sur le tronçon Maison Carrée - giratoire nord des Longes, long de 1.800 m dont 500 m entre les deux giratoires avec le pont franchissant l'A89.



TRAFIC

VL/PL Sur le tronçon de RD306 compris entre Maison Carrée et le giratoire nord des Longes où se raccordent les deux bretelles de l'A89, les derniers comptages réalisés par la Direction départementale des territoires (DDT) fait état d'un trafic global de 22.500 v/j dont seulement 800 camions, ce qui est relativement peu.



Normalement, selon la Métropole, ce chiffre devrait baisser avec le développement de l'usage du vélo.

Comme sur cette portion toute la circulation est séparée par un muret central, chaque sens doit être considéré comme une voie à part entière où la circulation automobile est de **11.250 v/j**.

Cyclistes : Aucun comptage n'est connu concernant les cyclistes. En fait les résidents locaux s'accordent pour dire qu'ils sont peu nombreux : 10 à 20 vélos par jour observés en 2024.

Piétons : Ce sont presque exclusivement des riverains usagers des bus.

VITESSE

Initialement limitée à 90 km/h, la vitesse sur le tronçon Maison Carrée - Longes a déjà été ramenée à 70 km/h il y a une dizaine d'années.

La Métropole, qui a hérité de ce tronçon de RD306 en janvier 2024, y a aussitôt réduit la vitesse autorisée de 70 à **50 km/h**.

AMENAGEMENTS EXISTANTS

Après la requalification réalisée par APRR en 2018 et malgré l'intervention consternante de la Métropole en 2020 mettant en péril les cyclistes, il reste dans les deux sens séparés par un muret ou une banquette :

- Une voie VL/PL de 4,15 m en partie courante et 3,75 m sur le pont (3,50 m règlementaires !).
- Une ligne pointillée de 0,20 m.
- Une zone cyclable de 1,70 m en partie courante et de 1,30 m sur le pont.
- Une ligne de quilles plastiques ou une bordure béton de 0,20 m sur le pont.
- Un cheminement piétons d'1 à 2 m marqué par des zébras ou d'1,65 m sur le pont.



Autres faits marquants :

- La plateforme de la RD a une largeur contrainte minimum de 15 m.
- Des arrêt de bus en voie dédiée, sauf les deux supprimés par la Métropole (mais avec facilité de rétablissement).
- De larges giratoires aux Longes pouvant accueillir une bande cyclable en périphérie.



A noter l'existence d'une voie verte reliant Maison Carrée à la Chicotière via Bois Dieu : c'est le chemin de la Station, avec un tracé bucolique suivant le ruisseau du Sémanet. Récemment refait à neuf, il a été rebaptisé pour la circonstance *chemin des Diligences*. Seul petit loupé ; sur quelques centaines de mètres la Métropole a préféré le gravier au goudron, empêchant de facto les vélos de route de l'emprunter, privant ainsi les cyclistes d'une belle piste cyclable éloignée de la grande route !

4. RÉGLEMENTATION

Les aménagements de la VL4 en projet à Dardilly sont majoritairement en zone naturelle, seule une toute petite portion, au nord, se trouve en zone urbaine. Cependant cette portion de route n'est pas en rase campagne !

La législation en vigueur indique le *besoin de réalisation d'un aménagement pour les cyclistes* (loi LOM) :

CODE DE L'ENVIRONNEMENT Art. L 228-3

*A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des **voies hors agglomération**, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa **faisabilité technique et financière**. Cette évaluation est rendue publique dès sa finalisation. En cas de besoin avéré, un aménagement ou un itinéraire cyclable est réalisé, sauf impossibilité technique ou financière.*

Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent, sans que cela puisse remettre en cause l'obligation découlant du premier alinéa.

Le Code de l'environnement ne précise donc pas quel type d'aménagement cyclable doit être mis en œuvre. Quant au Code de la route, il ne définit que leur usage avec une subtilité linguistique entre *voie* et *chaussée*.

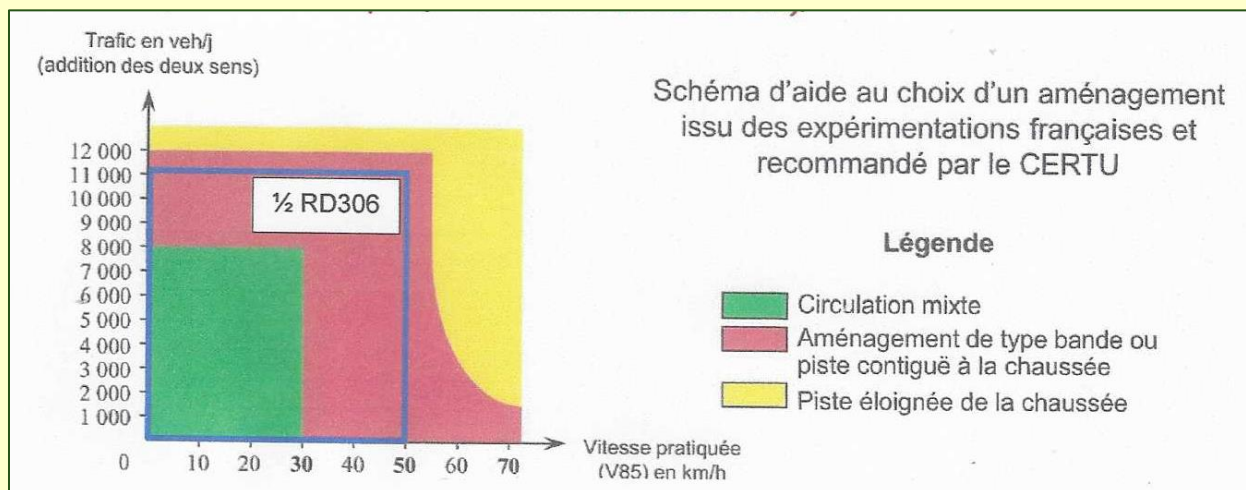
CODE DE LA ROUTE Art. R 110-2

- *bande cyclable* : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies.
- *piste cyclable* : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés.

En dernier ressort, ce sont les recommandations du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), qui font foi pour le type d'aménagement, et c'est précisément ce que la Métropole a codifié dans son **GUIDE POUR LA CONCEPTION DES AMENAGEMENTS CYCLABLES** qui est une synthèse de la réglementation et des préconisations de l'organisme public.

Ce qui doit être réalisé dans le cas présent y est décrit en détail dans les pages 32 à 35 (Choix de l'aménagement) puis 36 à 51 (Préconisations d'aménagement).

Le graphique en page 32 permet de visualiser le type d'aménagement à réaliser en fonction des éléments à prendre en compte (trafic et vitesse sur la voie).



A ce stade deux solutions sont possibles pour 11.250 v/j à 50 km/h : **bande ou piste contiguë à la chaussée**. Il reste donc à définir laquelle est la mieux adaptée en fonction de l'état des lieux et des règles ou préconisations en vigueur.

La suite du Guide permet d'affiner la réponse.

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

- ♣ *Le nombre et l'espacement des intersections (y compris entrées charretières) : **Les bandes cyclables et couloirs mixtes bus-vélos apportent une bonne covisibilité entre cyclistes et automobilistes en intersection ; ils sont bien adaptés aux axes avec des carrefours fréquents.** A l'inverse, les pistes, notamment bidirectionnelles sont à réserver aux longs tronçons sans intersection. Le choix doit garantir une bonne visibilité des cyclistes par les autres usagers afin d'améliorer leur sécurité lors de la traversée.*
- ♣ *La largeur des trottoirs : la création des aménagements cyclables ne doit pas se faire au détriment des piétons et doit impacter préférentiellement l'espace dévolu à la voiture conformément au PDU.*
- ♣ *La présence d'arrêts de bus implique des configurations spéciales dans le cas de pistes cyclables (cf pages 59 et 60). **La bande cyclable peut s'avérer préférable lorsque les arrêts sont nombreux.***

La configuration du tronçon, avec plusieurs carrefours, les délaissés de l'ex RN, des maisons, des commerces, des entreprises, des parkings, plusieurs arrêts de bus, etc... met en évidence que la bande cyclable est la solution la mieux adaptée aux contraintes. Mais surtout, compte-tenu de l'existant, l'aménagement de bandes cyclables bilatérales ne nécessite que des travaux mineurs peu onéreux consistant essentiellement en des marquages au sol.

Les directives pour cet aménagement se retrouvent dans la suite du Guide de la Métropole :

BANDE CYCLABLE

Définition : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

♣ *Il est conseillé de rendre son usage facultatif.*

♣ *Il est possible de recourir à l'obligation, mais dans des configurations particulières et pour les routes, y compris les voies à grande circulation, l'avis du préfet est nécessaire.*

♣ *La bande cyclable doit faire l'objet d'un arrêté de circulation.*

> *Délimitation : les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne blanche discontinue T3 5u ou exceptionnellement par une ligne continue 3u (virage, manque de visibilité, ...).*

> *Revêtement : il est identique à celui des voies tous véhicules (enrobé, asphalte, béton). **Cas d'utilisation : c'est un type d'aménagement pertinent dans de nombreux cas en milieu urbain. En effet, il place clairement le vélo sur la chaussée, assure une covisibilité optimale entre cycliste et automobiliste, fonctionne très bien dans les carrefours, est souple d'utilisation, peu onéreux et facile d'entretien.***

Bande cyclable entre voie de circulation et trottoir en l'absence de stationnement :

♣ *Dimensions (à l'axe du marquage et hors caniveau pavé) : – **1,50 à 2 m de largeur** – 1,20 m en cas de profil contraint*

♣ *Délimitation : – marquage T3 5u (ligne pointillée de 25 cm de large) – il peut être remplacé exceptionnellement par un marquage continu de type 5u en cas de virage, mauvaise visibilité, etc.*

♣ *Signalisation horizontale : – la figurine vélo est répétée tous les 20 m environ et placée devant les entrées charretière*

Tous les avantages de la bande cyclable sont ici clairement décrits. En l'état, seules la délimitation et la signalisation ne sont pas réalisées.

Pour mémoire :

PISTE CYCLABLE (extrait)

Définition : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

*Les pistes cyclables sont délimitées de la chaussée tous véhicules par une **séparation physique infranchissable.***

> ***Cas d'utilisation : ce type d'aménagement est recommandé lorsque les flux de circulation sont rapides (V85 > 50 km/h), élevés (> 12 000 veh/j dans les deux sens de circulation, > 8000 veh/j dans le cas d'un double-sens cyclable) ou comprennent une proportion importante de poids lourds (cas des zones industrielles notamment).***

La largeur d'un trottoir, ou de toute bande piétonne, est quant à elle réglementée.

TROTTOIR

ARRETE DU 15/01/07 (extrait)

*La largeur minimale du cheminement est de **1,40 mètre** libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel.*

Enfin la largeur normalisée d'une voie routière (VL/PL) de type RN est de 3,50 mètres.

5. CE QU'IL FAUT SIMPLEMENT FAIRE

De tout ce qui précède la bande cyclable apparaît bel et bien comme LA solution.

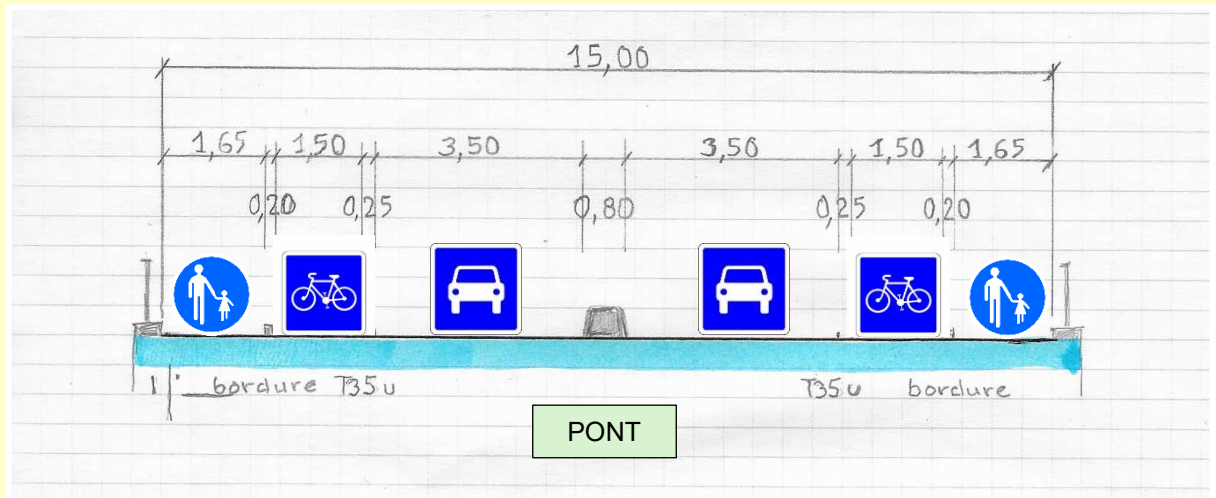
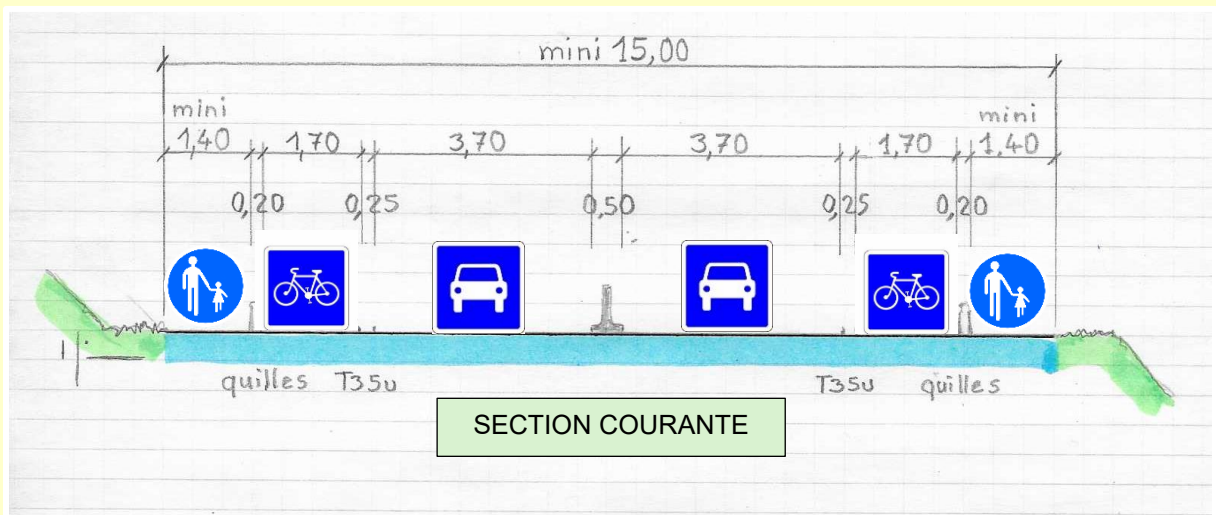
Au-delà des considérations réglementaires et techniques, il convient de prendre en compte l'utilité réelle de l'aménagement et son coût. Or le trafic cycliste à terme, nulle part estimé mais relativement faible, ne justifie pas un investissement lourd alors que de simples aménagements de l'existant conviennent parfaitement.

Pour être en conformité aux spécifications du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), il faut et il suffit :

- De conserver les deux sens de circulation générale séparés par le muret ou la banquette dans l'axe.
- De rétablir les deux arrêts de bus en voies dédiées bus/vélo avec les voies de gauche pour les VL/PL.

- D'isoler la voie de circulation automobile de la bande cyclable par un marquage T3 5u, c'est-à-dire une ligne pointillée de 25 cm minimum de large.
- Sur le pont, soit déplacer la bordure séparant les piétons des cyclistes de 25 cm, ramenant ainsi la largeur de la bande piétonne à 1,40 m (réglementaire) en portant celle de la bande cyclable de 1,30 m à 1,55 m, soit réduire la voie VL/PL à 3,50 m et d'élargir la bande cyclable de 1,30 à 1,50 m, ce qui est le plus simple.
- D'effectuer le marquage au sol figurant un cycliste tous les 20 m.
- De réaliser une bande cyclable d'1,50 m de large en périphérie des deux giratoires de Longes avec la même délimitation et le même marquage.

Les propositions de **DEA** sont représentées ci-dessous :



Afin de relier les bandes cyclables dans la traversée des deux giratoires, **DEA** propose de matérialiser par un marquage au sol des bandes cyclables circulaires en périphérie des ronds-points.

Il y a largement la place pour faire cohabiter voitures et vélos tout en assurant aux cyclistes une continuité sécurisée dans leurs déplacements, y compris en leur donnant accès à la voirie secondaire.



AVANTAGES

- Pratiquement pas de changement pour les riverains (accès aux propriétés, aux routes secondaires, aux parkings, ramassage des ordures, livraisons, etc...)
- Pas de changement pour les automobilistes avec séparation des flux opposés par le muret ou la banquette.
- Cheminements piétons conservés, voire améliorés.
- Possibilité d'empiéter sur la bande cyclable en cas de nécessité : dépassement pour les véhicules prioritaires en cas de bouchon, panne d'un véhicule, arrêts des éboueurs...

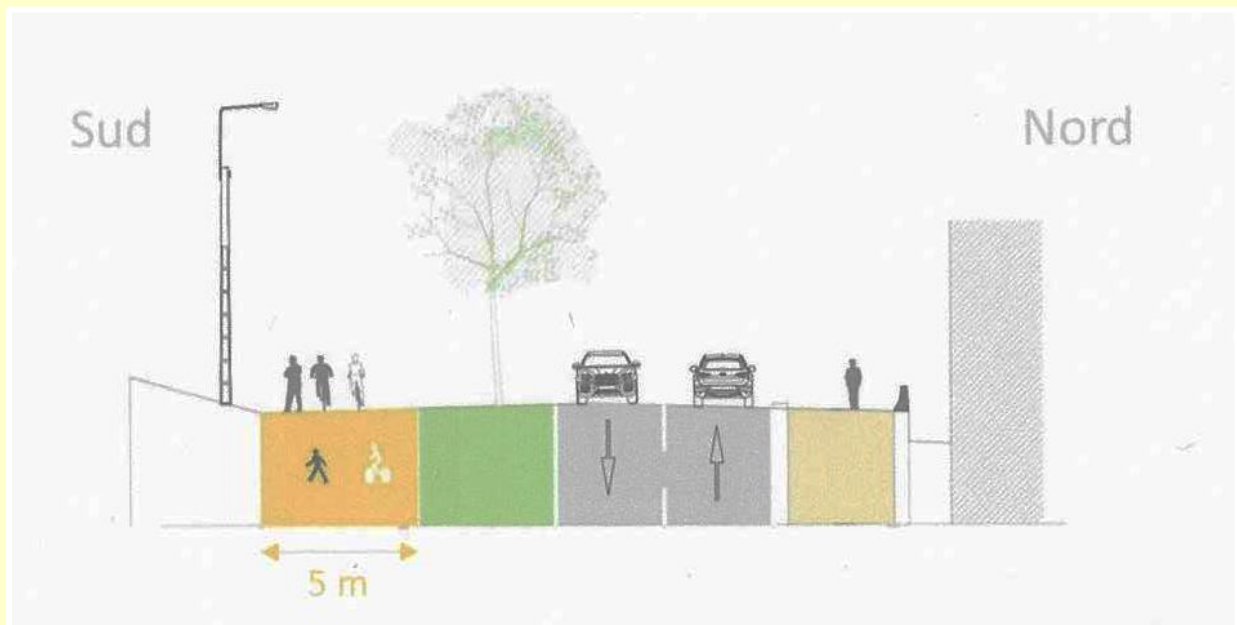
INCONVENIENTS

- Néant

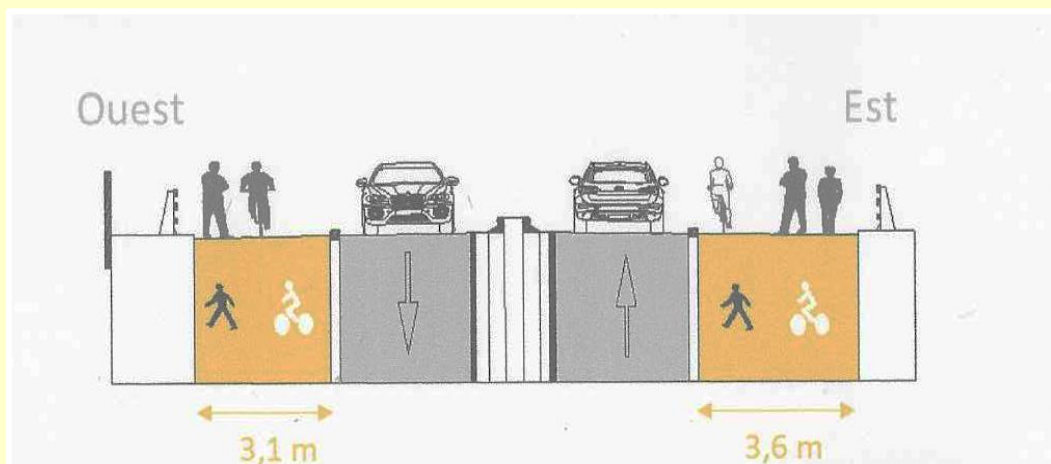
6. CE QUE VOUDRAIT LA MÉTROPOLE

Comme la Métropole n'a rien communiqué concernant d'éventuelles modifications, (compliquées) on se réfère aux principes des aménagements figurant dans le dossier de concertation.

En partie courante, la métropole projette une sorte de "voie verte", c'est-à-dire une plate-bande arborée avec d'un côté une voie mixte cyclistes/piétons à double sens et de l'autre deux voies VL/PL en contre-sens.



Sur le pont, le grand changement consisterait à supprimer les bordures de trottoir.



AVANTAGES

On a beau chercher, il n'y en a pas !

INCONVENIENTS

Ils sont nombreux ...

- Les véhicules sur des voies à contre sens sans séparation axiale risquent des chocs frontaux graves malgré les 50 km/h (50 + 50 = 100 !).
- Des riverains peuvent être tentés de couper la voie opposée ... comme avant 1990 !
- Faute de pouvoir se ranger, les camions des éboueurs bloquent la file de voitures.
- Un véhicule en panne bloque toute la circulation, empêchant la dépanneuse d'intervenir.
- En cas d'accident, les bouchons créés ne permettent pas au secours d'intervenir rapidement.
- La plate-bande arborée est un non-sens alors qu'on est en zone naturelle et qu'il y a déjà des arbres bordant la route.
- L'entretien d'une plate-bande est onéreux et nécessite beaucoup d'eau.
- Pour les piétons et les cyclistes, la Métropole projette des voies partagées d'une largeur variant de 3,10 m à 5 m. Cette option est prévue par le CEREMA et figure dans le Guide de la Métropole sous le nom de *Voies vertes*. Cependant les voies partagées, surtout quand elles sont à double sens, sont décriées par les cyclistes et combattues par les associations de piétons.
- Aucune évaluation environnementale, pourtant prévue dans le Code de l'environnement, n'a été effectuée.
- L'importance des pollutions, CO² et nuisances diverses causés par le chantier, les engins, les approvisionnements des matériaux, l'évacuation des déchets et leur traitement, etc... est infiniment plus grande que les retombées dues à l'usage de la bicyclette totalement aléatoire sur cet axe.
- Les entraves à la circulation pendant la durée des travaux.
- Enfin le coût exorbitant de l'opération qui devrait approcher les dix millions d'euros, à la charge du contribuable !

7. RÉQUISITOIRE

L'analyse de ce que projette la Métropole pour la VL 4 à Dardilly, en comparaison avec ce que la situation existante permet de réaliser simplement, conformément à la réglementation et à faible coût, est irréfutable.

DEA porte ce réquisitoire à l'attention de Madame la Maire de Dardilly et de son Conseil Municipal en les invitant à s'opposer au projet pharaonique de la Métropole.

Les riverains et des usagers concernés peuvent également consulter ce dossier sur le site de **DEA** et faire connaître leurs avis.

Une telle ineptie ne peut pas se concrétiser : la Métropole doit rendre des comptes aux contribuables qui financent ses actions !



8. NON À L'ART NAC

S'il venait à être réalisé, le projet de la Métropole :

- Ignorerait totalement les possibilités offertes par l'existant,
- Ne répondrait pas aux souhaits des cyclistes et des piétons,
- Mettrait en péril les automobilistes,
- Pénaliserait les riverains en modifiant leur desserte,
- Aurait un impact négatif pour l'environnement,
- Coûterait une petite fortune ...

Alors pourquoi ?

Une explication quant à sa motivation se trouverait peut-être 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 tout autre conscience, en tant que découlant d'une intention, et que cette activité n'a pas de fonction pratique définie.

Comme on connaît le Street Art (en français Art Rue) agrémentant les villes, la Métropole aurait-elle inventé une nouvelle forme d'art à l'occasion de certains de ses aménagements cyclables ? Avec le Street Art on aurait ainsi l'Art Nac, Nac pour Nouvel Aménagement Cyclable. Si telle était la motivation, après une ébauche au Dodin, la VL4 à Dardilly serait un véritable chef d'œuvre d'Art Nac, n'ayant pas de fonction pratique définie et s'adressant seulement aux sens, aux émotions, aux intuitions et à l'intellect ...

Pour la Métropole, quand on aime on ne compte pas ...

Mais DEA n'aime pas ... et compte !

OUI aux bandes cyclables, NON à l'Art Nac.



DARDILLY ENVIRONNEMENT ET AVENIR