MG/DEA Décembre 2010

Toute procédure d'Utilité Publique est précédée d'une phase de Concertation destinée à mettre au point le projet avant de le présenter à l'Enquête Publique. Les élus, les associations et le public sont invités à participer à cette Concertation et **DEA** souhaite y apporter sa contribution car ne pas dire ce qu'on veut est le meilleur moyen d'avoir ce qu'on ne veut pas …

En 2013 l'A89 sera à La Tour de Salvagny et en 2015 le barreau A6-A46 sera en service. Entre ces deux nouvelles autoroutes et le bassin d'emploi de Lyon, Dardilly sera le point de passage obligé. A l'évidence la RN6 et la Porte de Lyon, déjà saturées, ne pourront pas absorber les trafics supplémentaires, surtout constitués de poids lourds en transit, et un flot croissant de voitures traboulera par le village pour éviter Maison Carrée.

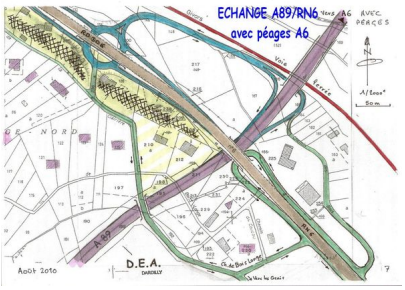
Une analyse objective montre qu'une liaison A89-A6 pourrait être la moins mauvaise solution pour tenir compte de l'erreur irréversible qui amènera l'A89 à la porte de l'agglomération.

Cette liaison aurait pu être routière, mais les élus locaux n'en ayant pas voulu, l'Etat a été amené à relancer une liaison autoroutière.

Le projet 2010 est semblable dans son tracé à celui de 2007 mais les échanges de l'autoroute avec les RN6 et RN7 sont très différents, en mieux pour le premier, en mal pour le second. Quant à l'échange avec l'A6, il est pratiquement inchangé et reste pénalisé par les péages PDU.

Le nouveau projet A89/RN6, en abandonnant les bretelles entre la RN6 et l'A6, est déjà moins destructeur et consommateur d'espace que le projet de 2007. Il présente une avancée intéressante qui peut être exploitée et améliorée afin de réduire les expropriations et rétablir les dessertes locales.

C'est ce que propose **DEA** en liaison avec des habitants et des entrepreneurs directement concernés ainsi que les riverains de la RN6 et de la Porte de Lyon.



ECHANGE A89/RN6 avec péages A6

Le projet 2010 A89/RN7 est quant à lui pire que celui de 2007 car en passant au sud de l'actuelle RN489 l'échangeur et l'autoroute condamneraient une zone agricole prospère mais fragile.

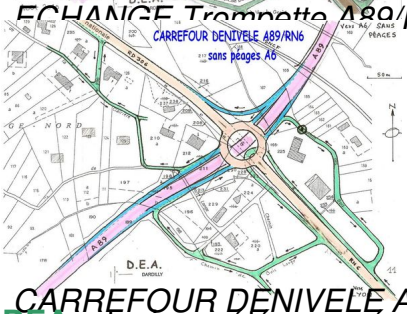
DEA propose à la place un échangeur conservant en grande partie la voirie existante, et une portion d'autoroute en tranchée au nord de la RN489, à la place du CD73 actuel. Quant à la RN489, elle deviendrait la RD 73 entre Dardilly et La Tour. Ces dispositions ont été étudiées avec les agriculteurs du secteur et des habitants de l'ouest de Dardilly concernés par les nuisances sonores.

ECHANGE A89/RN7

Enfin, pour compléter ces propositions de **DEA**, l'échange A89/RN6 a été imaginé de deux manières différentes dans l'hypothèse où les péages vers et depuis Lyon, qu'on doit uniquement au PDU, seraient abandonnés. Cet abandon libèrerait ipso facto la RN6 et la Porte de Lyon d'une partie (échangeur trompette) ou de la presque totalité (carrefour dénivelé) du trafic de passage en le reportant directement sur l'A6.

De plus, sans péages, l'échangeur A/89/A6 verrait son emprise dans le bois d'Ars réduite de 2 ou 3 hectares.

ECHANGE Trompette A89/RN6 sans péages



CARREFOUR DENIVELE A89/RN6 sans péages

DEA a toujours été opposée à l'autoroute Châtillon-Limonest mais ne pas finir ce qui est commencé aurait des conséquences calamiteuses en terme de saturation du trafic, de nuisances, de pollutions et d'accidents. C'est pourquoi la liaisonA89/A6 en projet apparaît aujourd'hui comme la moins mauvaise solution si la Concertation permet d'en revoir la copie.

Le plus absurde dans cette histoire, ce n'est pas l'autoroute si elle est bien repensée, mais bien les péages qui pénaliseront autant les usagers que les dardillois.