MG/DEA Septembre 2013

La liaison SUD est IN DIS PEN SA BLE

Dans quelques semaines, du 18 novembre au 20 décembre 2013, le projet de liaison A89-A6 va être présenté en Enquête Publique. Il s'agit de la liaison sud La Tour de Salvagny – Dardilly – Limonest que **DEA** estime indispensable, d'autant qu'un barreau nord est totalement irréaliste.

Dardilly à la croisée des chemins

La commune de Dardilly a la particularité d'être traversée à la fois par la RN6 et la RN7. Pour relier les deux il y avait le CD73 (route de Limonest et route de La Tour de Salvagny). Cette voie étroite étant de plus en plus empruntée, en 1989 une liaison directe RN6-RN7 a été réalisée entre les Longes et La Tour : la RD73, devenue RN489.
La situation géographique de Dardilly en périphérie de l'agglomération fait que la commune se trouve entre le nord-ouest du département et Lyon, entre un bassin de vie et un bassin d'emploi. De ce fait, les déplacements dodo-boulot (voitures) et le développement des activités comme à Techlid (voitures et camions) induisent forcément une circulation automobile importante dont la croissance de 1995 à 2005 était de 5% par an.
D'où une saturation de l'axe principal RN6 et RN489, qui ne date pas d'hier, et un report croissant sur la voirie secondaire, d'abord à Dardilly puis dans les communes voisines.
De plus, comme l'A6 était venue doubler la RN6 il y a 50 ans, cette année l'A89 a doublé la RN7.
Et Dardilly se trouve aussi entre Bordeaux et Genève …

Le pire est à venir

La situation actuelle est déjà critique alors que l'A89 n'a pas atteint le niveau de trafic prévisible (cartes et GPS ne la mentionnent pas encore) et qu'il n'y a que peu trafic de transit.
Mais le pire est à venir avec la mise en service fin 2015 de l'A466 qui, elle, amènera inexorablement au moins 10.000 v/j en transit ouest-est et est-ouest via la Porte de Lyon.
Une liaison nord, prônée par les Mairies et des associations, pourrait théoriquement (dans 20 ou 40 ans !) détourner ce trafic de transit, mais en attendant la liaison sud sera en mesure de l'absorber sans difficultés.
A noter que l'Etat vient de décider de réaliser avant 2030 la mise à 2x2 voies de la RCEA (Route Centre Europe-Atlantique) entre Mâcon (A6) et Montluçon (A71). Cette future route express (autoroute gratuite) constituera alors une liaison nord attractive, en particulier pour les poids lourds, qui délestera l'A89.

De posture à imposture

Depuis plus de trois ans nous savons qu'une liaison nord est irréaliste : les péages pleine voie sur l'A6, l'A89 et l'A466 empêchant un péage spécifique, un barreau ne peut pas être concédé et il resterait à l'Etat de le financer avec un coût 4 fois plus élevé que la liaison sud, elle concédée, pour un trafic 4 fois moins important. Malgré tout réclamer une liaison nord pouvait

être compris comme une posture politique même si sa finalité était aléatoire.
Or depuis le mois de juin 2013 nous avons confirmation que l'Etat n'envisage absolument pas un barreau nord avant 2050 dans le cadre d'un hypothétique COL. La commission, nommée par le Préfet, avec tous les Maires des communes du nord, fort logiquement opposés à un tel projet, n'y changera certainement rien !
Dans ces conditions, persister à le réclamer, de plus en rejetant la liaison sud avec pour conséquence une pérennisation de la situation actuelle insupportable, n'est qu'une élucubration illusoire, voire une imposture politicienne, car ce n'est ni l'intérêt général des dardillois ni celui des usagers qui y est pris en compte !

Des situations complexes
Depuis 1999 toutes les propriétés des Longes sont non seulement dépréciées par les atermoiements du projet, mais elles sont devenues invendables, ce qui pose d'énormes difficultés pour des propriétaires souhaitant partir ou y avoir été contraints. Pour ceux-là les expropriations massives prévues dans les précédents projets étaient la solution radicale… au détriment de tous ceux qui souhaitent rester autant que possible. A défaut d'expropriations dans le projet définitif, certains visent des indemnités pour dépréciation de leur bien du fait de la proximité de l'autoroute mais en réalité le choix se fait entre un bien qui ne vaut rien aujourd'hui et un bien peut-être dévalué demain (pas sûr), mais au moins vendable !
Une remarque au passage : l'autoroute et les deux ronds-points ne déprécieront pas plus les habitations voisines que les activités diverses, dégradantes pour le paysage et nuisantes pour l'environnement, installées aux Longes depuis quelques années en infraction au règles d'urbanisme !

La liaison SUD est IN DIS PEN SA BLE
Dans quelques semaines, du 18 novembre au 20 décembre 2013 (durée minimum), le projet de liaison A89-A6 va être présenté en Enquête Publique.
Il s'agit évidemment de la liaison SUD entre La Tour de Salvagny et Limonest, la seule qui puisse débarrasser Dardilly des ses bouchons et de sa circulation évasive, et par conséquence réduire les nuisances, pollutions et dangers dont tous les résidents du secteur se plaignent et qui vont encore augmenter en 2016 avec l'A466.
C'est un projet minimaliste qui va être soumis à l'Enquête, auquel DEA a contribué avec les agriculteurs, les entrepreneurs et des habitants directement concernés. Ainsi ce projet est devenu acceptable pour ce qui concerne Dardilly (l'échangeur avec l'A6 à Limonest doit peut-être pouvoir être optimisé). Il n'y a plus les mêmes raisons qu'avant de s'y opposer.

Un avis favorable déterminant
Les avis exprimés lors de l'Enquête détermineront celui de la Commission. En cas d'avis positif, la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) pourra être prononcée par le Préfet avant fin 2014. En cas d'avis négatif (ou d'avis positif avec réserves), en renvoyant la décision devant le Conseil d'Etat, cela retarderait la DUP, donc une mise en service, au mieux de 6 mois (un avis défavorable de la Commission n'empêche pas un avis favorable du Conseil d'Etat).
Or l'intérêt général, pour les dardillois et les communes voisines, comme pour les usagers, est que la mise en service de cet ouvrage INDISPENSABLE intervienne le plus tôt possible, c'est-à-dire dans le meilleur des cas fin 2017 (avec un avis favorable).

Mise en Compatibilité du PLU
Parallèlement à l'Enquête Publique interviendra une procédure de Mise en Compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet. Il s'agit d'une procédure administrative, purement technique, qui a pour but de modifier (dans des limites permises) le PLU et éventuellement le SCOT afin de les adapter à l'impact des ouvrages. Concrètement il s'agit surtout de modifications localisées de zonages semblables à celles de la douzaine de Modifications du PLU intervenant entre deux révisions. Le dossier devra être communiqué à toutes les Communes du Grand Lyon (cela n'a pas été fait lors de la précédente EP en 2007, ce qui a entrainé le refus de la DUP pour vice de forme). La Mise en Compatibilité doit être approuvée par les Conseils municipaux des communes concernées sachant que des refus purement idéologiques ne sont pas recevables.

Pour un choix éclairé
Pour ce qui est de l'Enquête Publique, ce sera aux habitants de Dardilly, La Tour, Limonest, Dommartin et Lissieu de s'exprimer et d'affirmer leur choix en connaissance de cause.
Rien n'est simple, mais l'avis de **DEA** est qu'il faut privilégier l'intérêt général des habitants des communes avec celui des usagers, même si cela doit se faire au détriment de quelques intérêts plus ou moins légitimes de particuliers.

Et après ?
L'Enquête Publique et même la DUP ne sont pas une fin en soi : la Commission d'enquête aura 6 mois à compter du début de l'enquête pour donner son avis et le Préfet, en cas d'avis favorable, aura 12 mois à compter de la fin de l'enquête pour promulguer la DUP.
DEA n'attendra pas ces délais procéduraux pour intervenir auprès d'APRR afin de mettre au point l'APD (Avant projet définitif) de la liaison en apportant ses connaissances du terrain et ses exigences en matière de protection de l'environnement, comme l'a fait avec un certain succès la FRAPNA auprès d'ASF pour la section Balbigny-La Tour.
Certes il est plus facile de gesticuler en protestant que de s'investir pour concilier des intérêts parfois divergents. Mais DEA, qui a depuis le début fait le choix de la concertation pour l'intérêt général, ira jusqu'au bout de sa démarche constructive.