



# **LIAISON A89 / A6**

## **PROPOSITIONS POUR PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT**

**MARS 2013**

**DARDILLY ENVIRONNEMENT et Avenir**

SIRET n°789 377 116 00015

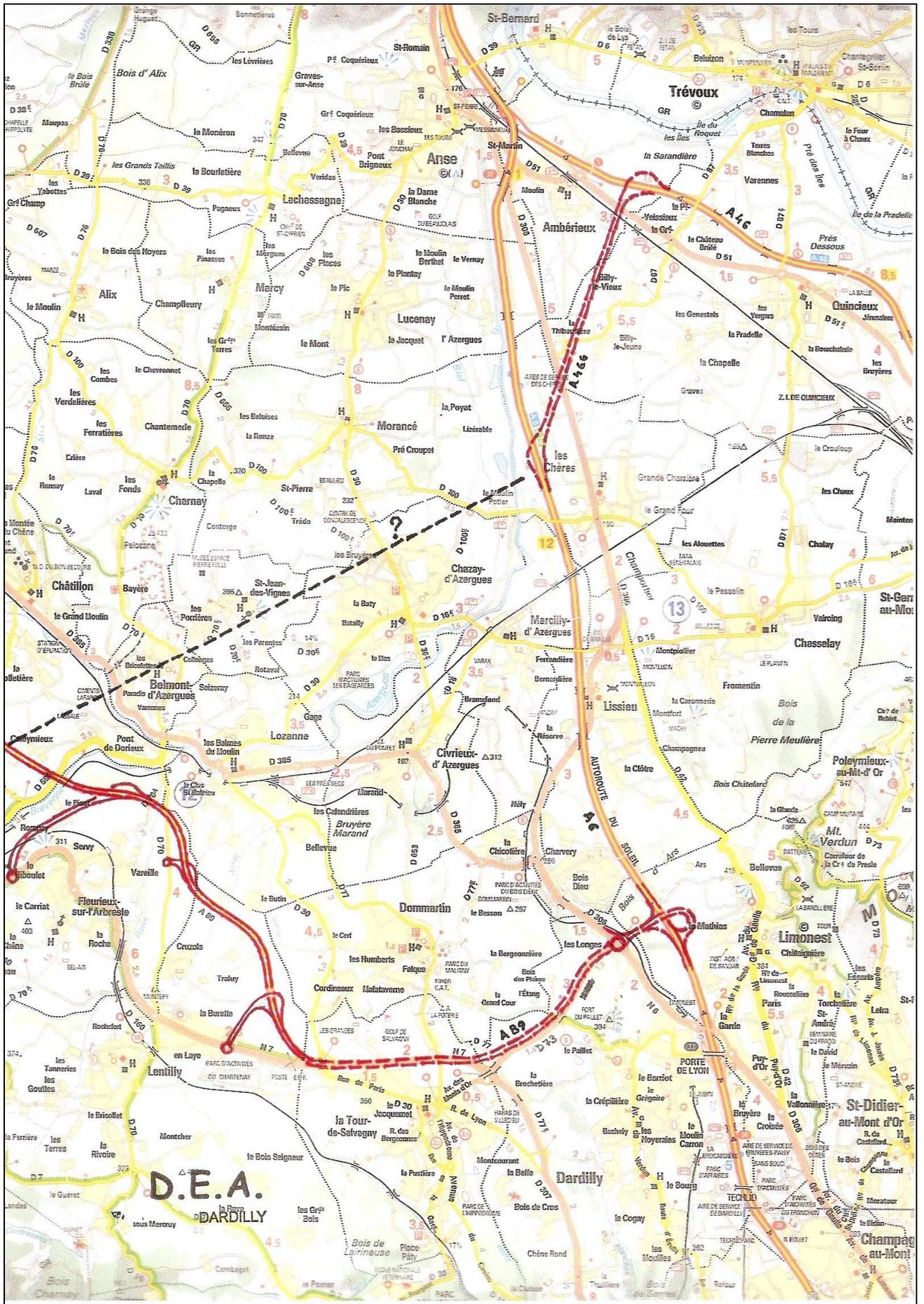
Association loi 1901 Déclaration en Préfecture du Rhône n°11516 (31/07/74)

Agréée par Arrêtés Préfectoraux le 22/11/91

au titre de la Protection de l'Environnement et de l'Urbanisme

4 chemin de la Clairière 69570 DARDILLY

[www.dardilly-environnement-avenir.fr](http://www.dardilly-environnement-avenir.fr) [michel.gaucher@free.fr](mailto:michel.gaucher@free.fr) 04 78 35 42 44



**DARDILLY ENVIRONNEMENT et AVENIR**

## LA REALITE EN FACE

L'A89 est à La Tour de Salvagny avec toutes ses conséquences, surtout pour Dardilly : saturation des axes principaux (RN489, RN6 et A6), circulation évasive sur le réseau secondaire, pollutions, nuisances, accidents ...

Désormais une liaison avec l'A6 s'avère nécessaire, et pour de multiples raisons un tracé nord seul ne pourrait régler au mieux qu'un quart du problème.

Une liaison sud s'impose donc et elle devra emprunter la RN7 et la RN489 pour rejoindre directement l'A6 en évitant le point noir qu'est la Porte de Lyon.

C'est malheureusement la seule solution réaliste et l'objectif est désormais que les ouvrages qui seront réalisés causent le moins possible de dommages au milieu naturel, aux cultures, aux maisons et aux entreprises.

## PROPOSITIONS DE DEA

Avec le Bilan de la Concertation le Préfet a répondu à une demande de DEA pour le tracé de l'A89 au départ de la RN7 (au nord de la RN489 plutôt qu'au sud) et surtout à une demande presque générale de supprimer le péage vers et depuis Lyon.

C'est dans ce contexte que **DEA** souhaite continuer à intervenir auprès des services de l'Etat en apportant ses connaissances de l'environnement Dardillois, qu'il soit naturel, cultivé ou habité, pour optimiser au mieux le projet de liaison. Dans ce but DEA a travaillé avec des agriculteurs, des entrepreneurs et des habitants directement concernés.

La suppression du péage induit une réduction substantielle des emprises des Longes à l'A6 et permet de simplifier l'échange A89/RD306 en évitant l'évasion via la RN6.

**Les propositions qui suivent prennent en considération :**

- **Un tracé qui tient compte au mieux de l'environnement naturel, cultivé et habité.**
- **Une réduction optimale des emprises, donc des expropriations.**
- **Une réduction des nuisances et des pollutions pour tous.**
- **La moindre gêne à la circulation existante en phase chantier.**
- **Un raccourcissement des délais avec des ouvrages simplifiés.**
- **Une minoration des coûts.**

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

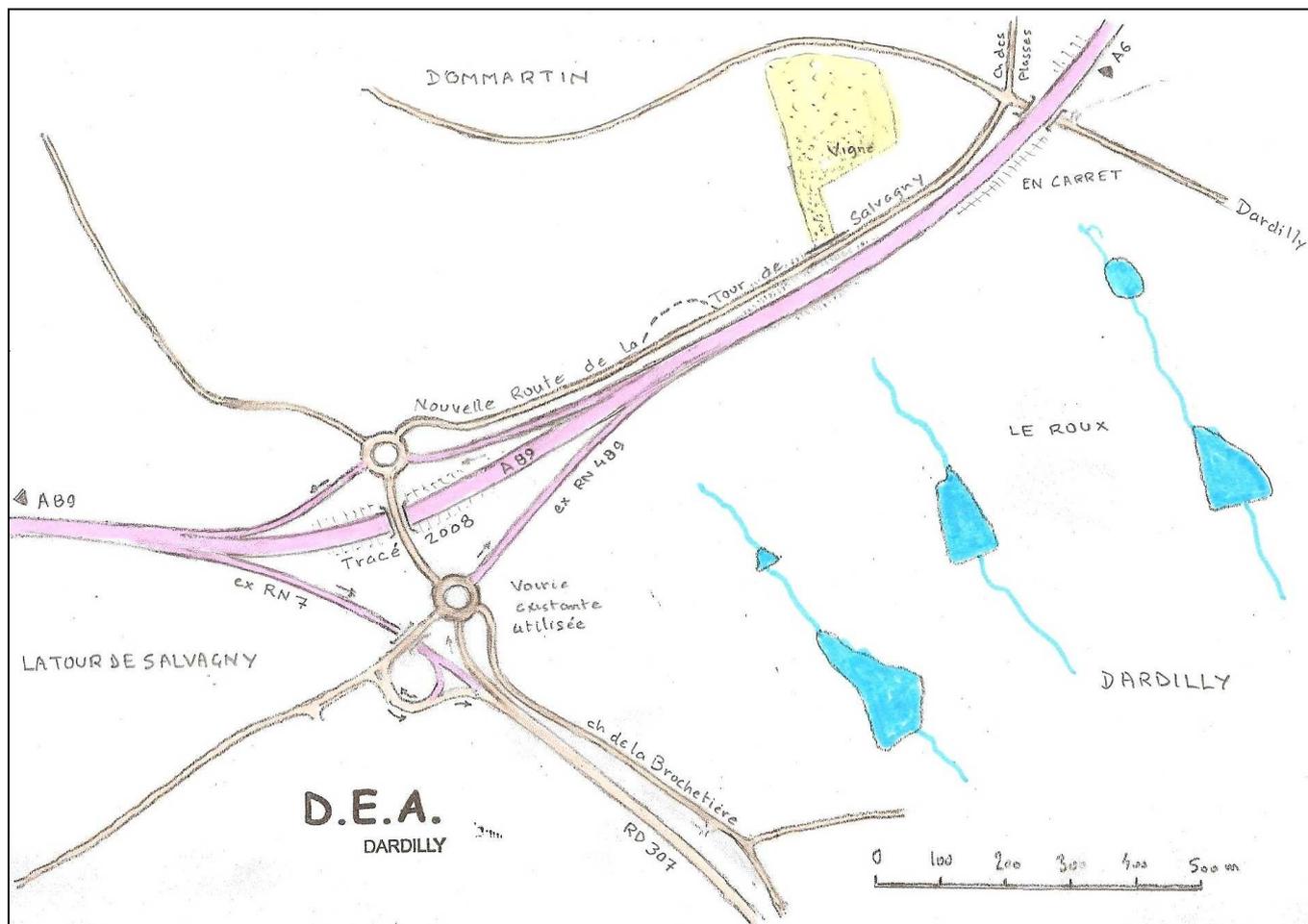
**DEA** demande que la liaison RD306-A6 soit réalisée afin de permettre, moyennant un faible surcoût, d'absorber une grande partie de la circulation entre la RD306 et Lyon dégageant ainsi la RN6 et la sortie de l'A6 Porte de Lyon. Cette fonctionnalité, prévue dans le projet de 2008, avait logiquement disparu du projet 2011 soumis à la Concertation en raison de la présence dissuasive du péage, mais elle doit être réintroduite avec la disparition du péage.

**Le problème n'est plus la liaison, mais l'absence de liaison. Si nous ne disons pas en 2013 ce que nous voulons, nous aurons en 2018 ce que nous ne voulons pas.**

***‘ IL FAUT VOULOIR CE QU'ON NE PEUT ÉVITER ‘***  
**OUI, MAIS PAS N'IMPORTE QUOI !**

**DARDILLY ENVIRONNEMENT et AVENIR**

## Échange A89 / RD307 / RD73 et section RN7 - En Carret



Le tracé présenté à la Concertation passait au sud de la RN489 en traversant les terres les plus riches du secteur et en risquant d'assécher les retenues collinaires du Roux.

**DEA** avait étudié, en collaboration avec les agriculteurs concernés, un tracé au nord de la RN489 allant de l'actuelle RN7 jusqu'à En Carret (carrefour dit de la Femme morte). Cette demande, présentée à la Concertation et appuyée par la Chambre d'agriculture, a été en partie acceptée par le Préfet et la DREAL qui ont proposé de revenir au tracé de 2008.

**DEA** estime toutefois que des améliorations par rapport à ce projet sont encore possibles pour aboutir à :

- ✓ La conservation la voirie existante pour la partie sud de l'échange avec la RD307 (voir plan). Ceci afin de réduire encore l'emprise au sud avec un giratoire à 5 voies, comme le giratoire nord, au lieu de 6. Cela permet aussi de moins perturber la circulation existante en phase chantier par rapport au projet 2008.
- ✓ Une section de l'autoroute en tranchée depuis la RN7 jusqu'à proximité du passage supérieur En Carret (conforme au projet 2008).
- ✓ La route de La tour de Salvagny rétablie au nord de l'autoroute, parallèle à l'A89 (projet de 2008) ou empruntant le chemin rural existant pour rejoindre la route de Dardilly à Dommartin au nord (variante à étudier).
- ✓ Un soutènement particulier au droit de la vigne pour la préserver (secteur AOC).

## Section En Carret – Les Longes

Cette partie du tracé se caractérise par une pente continue sur le flanc nord de la butte du Paillet. Le point haut du profil en long se trouve à l'ouest du pont En Carret. Sur près de 400 mètres la pente est de 6%.

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

Côté nord la RN489 est bordée 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.

Normalement les voies à caractéristiques autoroutières (VCA) ont une voie véhicules lents (VVL) en cas de pente supérieure à 5%, mais le projet bénéficie d'une dérogation résultant de l'aménagement d'une route existante élargie à 2x2 voies.

Cette dérogation permet une réduction optimale de l'emprise.

A noter que dans le projet de 2008 la 3ème voie montante était en fait une voie d'entrecroisement résultant de la géométrie de l'échangeur avec la RN6 et du trafic important empruntant la bretelle en direction de La Tour de Salvagny pour éviter le péage. Avec une liaison sans péage et l'échange avec la RN6 proposé par **DEA**, cette voie d'entrecroisement n'est pas nécessaire.

Dans ces conditions les observations de **DEA** se réduisent à demander :

- ✓ Au droit du verger des Prasses une réduction du talus latéral, avec soutènement si nécessaire, devra préserver ce verger très particulier.
- ✓ Du fait de la suppression du chemin des Genets, latéral à la RN489 depuis la route de La Tour de Salvagny, un pont est à prévoir entre le Creux Margelay et Les Prasses pour rétablir la desserte rurale du chemin des Genêts.
- ✓ Un passage aménagé pour la faune sauvage, peut être jumelé à ce pont, un passage aérien semblant préférable à un tunnel trop long que les animaux évitent.
- ✓ Une protection acoustique par merlons dans toutes les parties de l'autoroute en relief, dans la continuité des talus des parties en creux.

**DEA** portera une attention toute particulière à la protection des ruisseaux et des mares ainsi qu'à la sauvegarde de la faune et de la flore, toutes deux riches et variées dans ce secteur.

## Échange A89 / RN6 / RD306

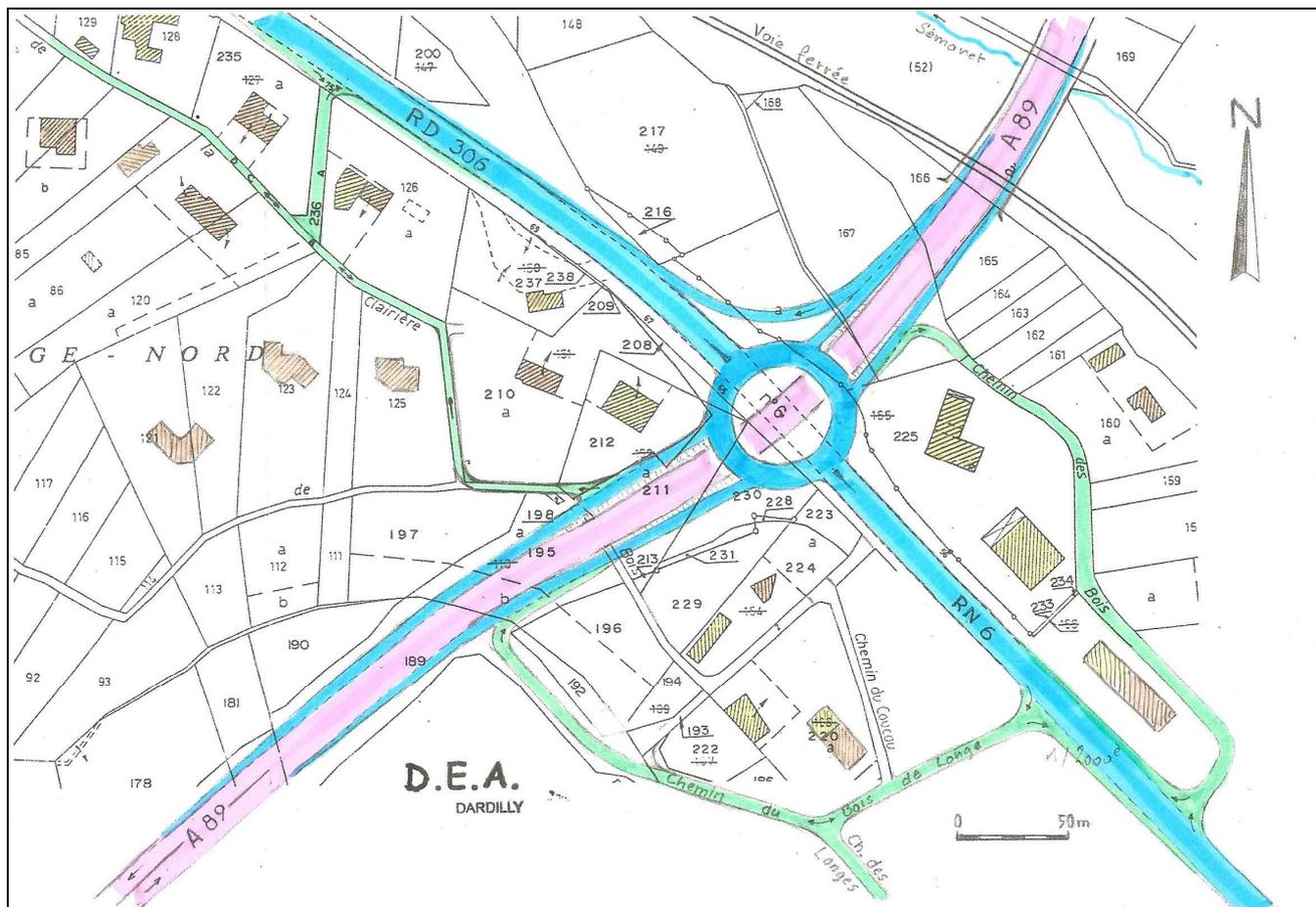
Cet échange permet la liaison entre la RD306 et l'A6 conformément à la fonctionnalité adoptée dans le projet de 2006 sans péage et maintenue dans celui de 2008 malgré le péage.

*« La construction de la liaison A89- A6 pourra permettre de requalifier la RN6 entre les secteurs des Longes et de La Garde. La réalisation d'un diffuseur complet de la liaison avec la RN6 aux Longes délesterait cette section de la RN6.*

*La RN6 actuelle dans ce secteur constitue une "barrière" infranchissable pour les piétons, les cyclistes et les véhicules. Son image est celle d'une voie express et non celle d'une voie urbaine.*

*L'objectif de la requalification sera de redonner à la voie une vocation de desserte locale. »*

**DEA** ne peut que partager ces arguments extraits du dossier présenté à l'enquête publique en 2007/2008 (page C17) et qui sont plus que jamais d'actualité. L'absence de cette fonctionnalité laisserait 30.000 v/j sur la RN6, soit un trafic trop important pour une requalification sérieuse.



DEA a étudié, en liaison avec des riverains et des entrepreneurs des Longes une solution au demeurant fort classique, constitué d'un giratoire supérieur avec 4 bretelles dont 2 pour une liaison RD306–A6, 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.
- ✓ Par contre amputation à l'est du dépôt d'une entreprise (à réduire et à compenser).
- ✓ Attractivité du passage par l'autoroute vers et depuis l'A6, sans cisaillement sur le giratoire du fait de la diminution du trafic sur la RN6 dans les deux sens..
- ✓ Possibilité en conséquence de requalifier la RN6 et de réorganiser le complexe de voirie Porte de Lyon comme explicité en 2008..
- ✓ Réduction de la pollution et 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). Les 3 raccordements de la voirie riveraine sur les bretelles ne permettent pas d'accès direct à l'A89 (code de la Route)
- ✓ Phasage des travaux pouvant permettre d'absorber au mieux la circulation entre la Porte de Lyon et la RN489.

Le giratoire du carrefour dénivelé et les raccordements de la voirie locale sur ses bretelles sont le seul moyen de conserver, voire d'améliorer, la desserte des trois secteurs des Longes. L'Etat doit bien cela aux habitants et aux entreprises du quartier qui depuis 1999 souffrent des attermoissements du projet et qui auront encore à subir les nuisances du chantier.

**DARDILLY ENVIRONNEMENT et AVENIR**

## Section 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 d'environ 140 m de long surplombant le vallon. Cette section devra être à 2x3 voies, des collectrices étant nécessaires (idem le projet de 2008). Le viaduc devra comporter des protections phoniques latérales pour éviter les nuisances sonores aux habitations de la cité des Longes, du chemin du Bois (Dardilly) et de la résidence du Sémanet (Lissieu).

## Échangeur A89/A6



Cet ouvrage est l'aboutissement et le point de départ de la liaison. **DEA** propose un type d'échangeur simple caractérisé par :

- ✓ Réduction optimale des emprises.
- ✓ Milieu naturel boisé et accidenté préservé au sud de l'A6.
- ✓ Un seul pont enjambant l'A6 au niveau du terrain naturel.
- ✓ Bretelles au nord de l'A6 regroupées pour empiéter le moins possible en zone A.
- ✓ Eloignement maximum des zones habitées, en particulier de Bois Dieu.
- ✓ Préservation du pont et de la route du Bois d'Ars (Bois-Dieu – Limonest)

Il ne s'agit toutefois qu'une proposition de principe, la boucle de l'échange pouvant également être réalisée au nord du pont de la liaison si les entrecroisements avec la sortie et l'entrée de La Garde exigent une distance plus importante.

## Phase chantier et calendrier

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 des dépôts transitoires de déblais.

**DEA** demande d'ores et déjà au Maître d'ouvrage de protéger le milieu naturel ou cultivé en veillant tout particulièrement à éviter les dérives souvent expansionnistes des emprises de chantier...

Une attention toute particulière est à porter à deux cultures faisant partie du patrimoine dardillois : il s'agit de la vigne AOC (la seule de la commune) En Carret et du verger de poiriers Ferdinand Gaillard (variété ancienne très rare) aux Prasses. Les emprises à ces endroits précis devront se limiter au strict minimum des ouvrages définitifs.

Le phasage de la réalisation des ouvrages devrait permettre des mises en service progressives afin de basculer la circulation de l'existant sur le définitif.

Pour faire face à l'ouverture de l'A466 en 2016, l'urgence pour dégager la Porte de Lyon sera la liaison directe entre la RN489 et l'A466 via l'A6.

**DEA** suggère donc de traiter en priorité la section RN6 – A6, avec les bretelles vers et depuis le nord de l'A6. D'autant que c'est sur cette partie qu'il y a les ouvrages d'art les plus importants en milieu naturel accidenté, même si la suppression du péage les a considérablement simplifiés.

Pour conclure, l'intérêt général des usagers, des riverains de l'axe principal (RN7, RN489, RN6 et A6 sud) et de tous les habitants des communes concernées par la circulation évasive, est que ce dernier tronçon de l'A89 soit réalisé et mis en service dans les meilleurs délais que le permettront les procédures de DUP, les études d'exécution et le chantier.

Objectif fin 2017 ?

## LIAISON NORD ?

L'A89 raccordée à l'A6 à Limonest est nécessaire pour le trafic local et pendulaire vers et depuis Lyon, soit déjà plus de 50.000 v/j, mais elle sera surchargée par un trafic de transit qui n'a rien à faire dans l'agglomération.

Il manquera la liaison au nord conformément au projet de 1997 dont l'objectif était bel et bien une liaison Bordeaux-Genève et non Bordeaux-Lyon. Seule une route express (suffisante) était alors prévue vers Lyon.

Il ne manquera, par rapport au tracé initial Balbigny-Quincieux, que le tronçon Châtillon-Les Chères. Ainsi l'A89 aurait drainé environ 20.000 v/j, dont beaucoup de poids lourds, qui ne se seraient pas mélangés au trafic local de l'agglomération.

L'A89 Bordeaux-Genève aurait ainsi eu tout son sens.

De 1999 à 2008 **DEA** n'a cessé de réclamer un retour au projet de 1997 (2 problèmes, 2 solutions). Des élus et des associations s'y sont alors opposés ... Le résultat est là !

*Dossier réalisé par Michel Gaucher, ingénieur BTP, Président de DEA  
en collaboration avec des riverains concernés et avec le soutien des adhérents*