CHEMIN du DODIN : C.Q.F.D.*

VL4 à DARDILLY : C.Q.F.D.**

*Ce qu'il fallait démontrer

**Ce qu'il faut dénoncer

SOMMAIRE

1. INFORMATION LIMINAIRE
2. FAITS ET MÉFAITS
3. RETOUR SUR IMAGES
4. LA RÉALITE DÉPASSE L'AFFLICTION
5. ANALYSE DU TRAFIC
6. BILAN DEMOCRATIQUE
7. BILAN FONCTIONNEL
8. BILAN ÉCOLOGIQUE
9. BILAN FINANCIER
10. DU DODIN À LA VL4
11. CHEF D'ŒUVRE EN PÉRIL
12. MARCHÉS PUBLICS POUR TRAVAUX INUTILES

ANNEXE VL4 ILLÉGALE

1. INFORMATION LIMINAIRE

La Métropole de Lyon a entrepris depuis 2021 de transformer une partie des routes et chemins de l'agglomération en pistes pour cyclistes, certaines étant accessibles aux piétons. C'est ainsi que sont apparus dans nos villages les Chaucidous, pistes cyclables, bandes cyclables, voies vertes, zones de rencontre et, pour couronner le tout les Voies Lyonnaises ou VL.

Le présent dossier fait suite à deux précédents :

- DEA/1 CHEMIN DU DODIN AUTOPSIE D'UNE INEPTIE de juillet 2024
- DEA/2 VL4 A DARDILLY CHEF D'ŒUVRE D'ART NAC ? d'août 2024

Ces deux dossiers ont alerté sur l'inutilité d'une partie des travaux et des projets de la Métropole sur le territoire dardillois.

Ce nouveau dossier a pour but de démontrer a posteriori la supercherie du Dodin, mais surtout d'inviter fermement la municipalité de Dardilly à s'opposer à la défiguration de la RD306 qui, à quelques détails près, répond déjà de manière optimale aux besoins des automobilistes, des cyclistes, des piétons et des riverains.

2. FAITS ET MÉFAITS

Dans la perspective de mise en sens unique du chemin du Dodin imaginée par la Métropole, **DEA** avait dénoncé ce qu'elle considérait comme de l'Art Nac.

Voir le dossier DEA/1 "AUTOPSIE D'UNE INEPTIE".

Des mois se sont écoulés, permettant de finaliser des travaux dont l'intérêt restera à tout jamais à démontrer.

Pour preuve, **DEA** a procédé fin janvier 2025 à des comptages précis qui n'avaient jamais été faits auparavant par les instigateurs de l'intervention.

La mutilation du chemin avec sa mise en sens unique pour les véhicules motorisés, avait été présentée comme indispensable pour la sécurité des 750 élèves des deux lycées (Rabelais et Horticole) et des nombreux cyclistes qui l'empruntaient chaque jour (sic)…

Or, ce n'était qu'un leurre car la réalité est tout autre !

3. RETOUR SUR IMAGES

Le chemin du Dodin de haut en bas après travaux.

4. LA RÉALITE DÉPASSE L'AFFLICTION

Afin de pouvoir valider ses doutes quant aux arguments avancés pour justifier l'opération du Dodin, **DEA** a attendu la fin des aménagements pour effectuer les comptages des divers usagers empruntant le chemin un jour de semaine normale.

Poste de contrôle en bas du chemin

Ces comptages, réalisés par des membres de DEA qui se sont relayés de 7 h à 19 h, ont permis de prendre la mesure du trafic par tranche horaire en distinguant piétons, vélos, motos, voitures et utilitaires ainsi que le sens de circulation pour les piétons et les vélos.
Voici les résultats :

ÉTUDE DE TRAFIC CHEMIN DU DODIN

	Sens S-N (montée)		Sens N-S (descente)				
Tranches h.	Piétons	Vélos	Piétons	Vélos	Motos	Voitures	Utlitaires
7h - 8h	0	1	1	1	2	179	8
8h - 9h	1	2	4	1	6	356	9
9h - 10h	2	0	1	2	0	109	15
10h- 11h	2	1	0	3	1	38	11
11h - 12h	1	0	0	1	0	21	2
12h - 13h	1	2	0	0	2	36	9
13h - 14h	0	0	0	2	0	67	3
14h - 15h	0	0	1	0	0	28	2
15h - 16h	0	0	2	0	1	19	2
16h - 17h	1	1	2	0	0	37	1
17h - 18h	6	0	0	1	1	33	2
18h - 19h	0	5	4	3	0	36	0
T. sur 12 h	14	12	15	14	13	959	64
Au total :	55 piétons et vélos		et 1036 véhicules motorisés				

De plus **DEA** a observé la circulation piétonne chemin de la Brocardière jusqu'à l'accès à l'arrêt de bus 10 sur la M6.

5. ANALYSE DU TRAFIC

Une analyse pragmatique des chiffres permet de prendre la mesure de la supercherie orchestrée par la Métropole et malheureusement relayée par la Mairie.

5.1 Piétons

Parmi les 14 piétons montant et 15 descendant sur le boulevard que la Métropole leur a offert, il n'y a eu que des promeneurs, avec ou sans chien, des joggers et des dardillois travaillant à TECHLID, mais aucun élève du Rabelais usager du bus 10.

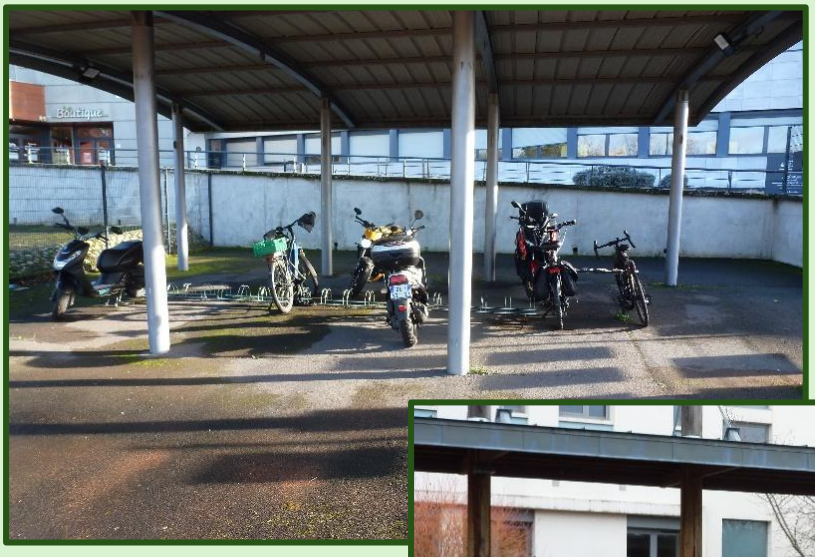
A noter qu'il y a peu ou pas de piétons empruntant le chemin à la nuit tombée.

Par ailleurs, 3 élèves du lycée horticole, pas plus, ont aussi été vus prendre le bus 10 en direction de Lyon.

5.2 Vélos

Impossible de savoir d'où venaient les 12 vélos montant ou les 14 descendant, ni où ils allaient. Quelques-uns ont peut-être fait l'aller et retour.

Par contre, ce qui a été observé à de multiples reprises, c'est le peu de vélos présents dans les abris pour deux roues des deux lycées. Dans chacun d'eux, il n'y que 2, parfois 3 vélos, appartenant à des élèves ou à des membres du personnel. Certains passent peut-être par le Dodin, mais rien n'est moins sûr.



Lycée Rabelais

Lycée Horticole

5.3 Motos, voitures et utilitaires

Avec 13 motos, 959 voitures et 64 utilitaires en 12 heures, ce sont 1036 véhicules motorisés qui ont pris le sens unique de la descente.
Ce qui a été le plus surprenant, c'est le total de 684 aux trois premières heures dont en réalité plus de 500 en deux heures entre 7h30 et 9h30 (voir photo de couverture).
En fait ce trafic matinal important a probablement eu son explication avec une circulation évasive cherchant à éviter les bouchons de la Porte de Lyon causés par les travaux d'une autre ineptie de la Métropole sur le pont de l'A6 : la VL4.
DEA réalisera de nouveaux comptages matinaux quand ces travaux seront terminés et il est possible que le trafic matinal de janvier se trouve divisé par deux en temps normal.
Ainsi, selon le caractère pendulaire dodo-boulot-dodo des déplacements observés avant les travaux, le trafic N-S du matin devait avoir, avant la création du sens unique, son équivalent le soir dans le sens S-N. Ce sont donc au moins 750 usagers motorisés qui ont été lésés par le dictat de la Métropole.

6. BILAN DÉMOCRATIQUE

La Mairie de Dardilly avait parfaitement fait l'analyse des besoins réels en prévoyant des moyens y répondant parfaitement … à moindre coût.
Pour preuve la délibération du Conseil municipal du 7 mars 2023 :

> ***''Chemin du Dodin (entre le lycée Rabelais et le lycée Horticole) : ralentissement de vitesse et sécurisation des piétons (création de trottoir)''.***

Le montant prévu pour ce simple aménagement, qui répondait à l'intérêt des dardillois, se chiffrait à quelques dizaines de milliers d'euros financés à 50% par la Métropole et 50% par Dardilly. Il était nullement question de piste cyclable ou de sens unique !
Pourquoi la Mairie a-t-elle ensuite laissé la Métropole contrevenir à la décision du Conseil municipal et, qui plus est, a-t-elle maladroitement tenté de justifier une intervention non votée ?
Considérant que la démocratie locale a été bafouée, DARDILLY se voulant *ville citoyenne et responsable*, **DEA** souhaiterait que le Conseil municipal confirme les décisions de mars 2023 en se prononçant sur :
La suppression des aménagements inutiles de la Métropole (bordures, etc…),
La création d'un trottoir pour les piétons sur la partie étroite (conformément au vote),
L'entretien des bas-côtés ailleurs, toujours pour les piétons,
La remise à double sens de la circulation pour tous,
Le ralentissement de la vitesse (voté et réalisé) avec par exemple un Chaucidou pour les cyclistes.

7. BILAN FONCTIONNEL

DEA avait estimé, à partir des données en sa possession, le trafic motorisé avant le sens unique à 1.500 véh./jour, soit 750 dans chaque sens avec une circulation essentiellement pendulaire.
Même si les comptages effectués ont pu être faussés le matin, ce sont au moins 750 véhicules qui sont condamnés à passer ailleurs, rallongeant leurs itinéraires en empruntant des voies déjà encombrées. Tout cela pour à peine plus d'un piéton et un cycliste chaque heure, d'autant que les piétons disposaient avant, sur la majeure partie du chemin, de bas-côtés praticables … à condition de les entretenir !

8. BILAN ÉCOLOGIQUE

Tout d'abord quelles ont été les quantités de CO^2, de particules fines et autres polluants qui ont été émis par les engins de chantier et les camions au cours des travaux ? Aucune information à ce sujet.
Ensuite, les 750 voitures par jour qui ne peuvent plus remonter le chemin du Dodin, apportent leur supplément de CO^2 et de pollution en parcourant des kilomètres sur la voirie environnante.
Les écologistes métropolitains devraient apprendre ce qu'est une étude d'impact, cela pourrait servir l'environnement. Mais sous l'étiquette "écologistes" les verts sont en fait des autos-phobes.
L'autos-phobie, à ne pas confondre avec autophobie (qui ne concerne que soi), est une peur démesurée et irrationnelle de tous les véhicules terrestres mus par un moteur, les autos pour simplifier. Les troubles anxiogènes de cette pathologie se manifestent par des hallucinations, notamment la vision d'une multitude de vélos roses qui envahissent tous les espaces publics en en chassant les monstres que sont les autos, ralentissant et compliquant leur circulation et empêchant autant que possible leur stationnement. Le surcroit de pollution et de temps perdu que cela engendre n'étant pas un problème !

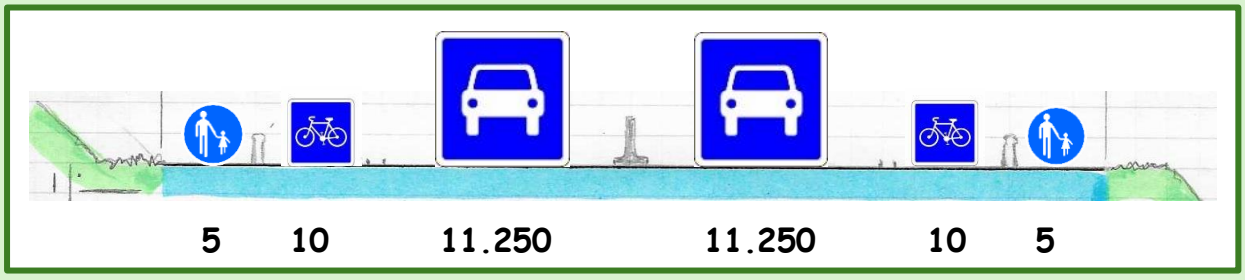
9. BILAN FINANCIER

Pour ce que l'on en sait, le montant des études et des travaux d'aménagement du chemin du Dodin se chiffrent à environ 500.000 €.
Cela pour le confort plus que la sécurité d'une cinquantaine de piétons et cyclistes, soit 10.000 € par usager non motorisé.
Si la Métropole tient à dépenser l'argent des contribuables, il faudrait peut être qu'elle introduise dans ses moteurs de recherche la notion d'intérêt général.

10. DU DODIN Á LA VL4

Mais cela est du passé et ce n'est rien par rapport au gaspillage de la VL4, du moins en ce qui concerne le tronçon Maison Carrée – Les Longes où ce sont 10.000.000 € qui sont prévus par la Métropole pour détruire l'existant pourtant conforme aux besoins et reconnu d'utilité publique (DUP de 2015). C'est pour cela que **DEA** a qualifié ce projet de chef d'œuvre d'ART NAC ! Voir le dossier DEA/2 VL4 Á DARDILLY.

RD 306 : TRAFIC JOURNALIER ACTUEL avec les aménagements existants



Si on admet que le nombre de cyclistes actuellement observés sur ce tronçon (20 maximum par jour) soit multiplié par 5 avec la voie verte qui leur serait dédiée (uniquement côté ouest), ce seraient 100 heureux bénéficiaires du chamboulement de la RD306, soit une dépense de 100.000 € par cycliste !
Pendant ce temps-là 22.500 automobilistes se partageraient les restes de chaussée côté est ... et des arbres seraient plantés sous les arbres existants !

11. CHEF D'ŒUVRE EN PÉRIL

Afin de tenter de justifier la défiguration de la RD 306 de Maison Carrée aux Longes pour en faire une VL4, et prenant peut-être conscience que le projet initial ne se justifiait pas, la Métropole, y aurait nouvellement introduit l'idée d'une voie nord-sud dédiée aux bus, en lieu et place du terre-plein arboré initialement vanté et devenu subitement inutile. Il est vrai que planter des arbres sous des arbres en pleine zone naturelles n'avait pas beaucoup de sens.

Il est effectivement constaté des ralentissements de la circulation aux heures de pointe sur tout ou partie de cette section dans le sens nord-sud le matin et sud-nord le soir.
La vitesse autorisée de 50 km/h est alors ramenée autour de 20 à 30 km/h.
Se pose alors la question de l'intérêt réel d'une voie dédiée aux bus sur les 1.800 m séparant le giratoires nord des Longes de celui de Maison Carrée. Le matin, certes cela ferait gagner environ 2 minutes à 4 ou 5 bus, mais ce gain est minime sur des trajets de plus de 2 heures. Ceci est d'autant plus absurde que par ailleurs, en réduisant la vitesse de 50 à 30 km/h dans la plupart des communes de la Métropole, celle-ci a rallongé de milliers d'heures les durées de parcours de tous les bus du SYTRAL.
A noter aussi que dans la section de RD 306 traversant Limonest, la Métropole voulait supprimer les voies existantes dédiées aux bus pour les remplacer par une voie verte et un terre-plein planté. Heureusement le Maire de cette commune a eu le bon sens et le courage de s'y opposer …
Au bilan, par rapport à une simple amélioration de ce qui existe, le gain ne serait donc pas suffisamment important pour justifier une dépense de 10.000.000 € en regard de tous les inconvénients rédhibitoires pour l'ensemble des autres usagers (voitures, piétons et cyclistes) et les riverains.
Si on se réfère à l'idée d'une voie Bus à Dardilly, bien qu'elle n'ait fait l'objet d'aucune concertation, ni même d'annonce officielle de la Métropole, on aurait donc d'ouest en est:

- Une voie verte mixte vélos/piétons à double sens,
- Une voie Bus sens nord-sud,
- Une voie VL/PL sens nord-sud,
- Une voie VL/PL sens sud nord.

Ainsi, dans le sens sud-nord les bus devront continuer à s'arrêter en pleine voie, créant à chaque fois un bouchon qui se transformera en ralentissement pour tous les véhicules qui suivent, dont les bus qui ainsi s'auto-ralentiraient. Or cela réduirait d'autant l'intérêt d'une voie Bus dans l'autre sens..
Le plus navrant, c'est que, jusqu'à présent, la Mairie de Dardilly a apporté son soutien à la VL4 de la Métropole, alors que la Maire honoraire de Dardilly, Conseillère métropolitaine, dénonce la frénésie de chantiers de la Métropole. Après s'être laissée berner pour le Dodin, il faut qu'en toute connaissance de cause la Mairie de Dardilly se démarque de ce nouvel ukase de la Métropole préjudiciable pour ses administrés et inutiles pour tous les usagers de la RD 306.
Ce chef d'œuvre d'ART NAC n'a pas sa place à Dardilly.

12. MARCHÉS PUBLICS POUR TRAVAUX INUTILES

La DGCCRF (Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes) dispose d'une plateforme de signalement visant à sanctionner des marchés publics pour travaux inutiles.
Voici les conditions telles que précisées par la Cour des comptes :

*Les marchés publics pour des travaux peuvent parfois être perçus comme **inutiles**, surtout lorsqu'ils semblent ne pas répondre **aux besoins réels** de la communauté. Cependant, il est important de comprendre que les procédures de passation de marchés publics sont strictement encadrées par des réglementations pour garantir la transparence et l'efficacité.*
Ces règles visent à assurer que les fonds publics sont utilisés de manière appropriée et que les projets répondent aux besoins des citoyens. Si vous avez des préoccupations spécifiques sur des travaux que vous jugez inutiles, il peut être utile de les adresser aux autorités locales ou de participer aux consultations publiques.
Les travaux considérés comme inutiles peuvent avoir plusieurs conséquences négatives sur la communauté et l'environnement.
Voici quelques-unes des principales conséquences :

- ***Perturbation de la vie quotidienne** : Les chantiers peuvent causer des nuisances sonores, des embouteillages et des perturbations pour les résidents locaux. Si les travaux ne sont pas justifiés, ces désagréments peuvent être perçus comme inutiles et frustrants.*
- ***Impact environnemental** : Les travaux de construction peuvent entraîner la destruction d'habitats naturels, la pollution de l'air et de l'eau, et une augmentation des déchets. Si ces travaux ne sont pas nécessaires, ces impacts environnementaux sont d'autant plus regrettables.*
- ***Gaspillage de ressources financières** : Les fonds publics utilisés pour des projets inutiles pourraient être mieux investis dans des infrastructures ou services essentiels, comme les écoles, les hôpitaux ou les transports publics.*

Cela, ce n'est pas **DEA** qui le dit, mais l'Autorité qui veille au bon usage de nos impôts.

Toute ressemblance avec le Dodin ou la VL4 ne serait pas totalement fortuite, et ce sont deux exemples de travaux perçus comme inutiles et donc dans le collimateur de la DGCCRF.

Concernant la VL4, comme le Dodin, chaque citoyen a la possibilité de protester contre un ***"Usage abusif de fonds publics"*** en effectuant un signalement en ligne sur la plateforme de signalement de la Cour des comptes (**signalement.ccomptes.fr**).
Cette démarche, légitime et parfaitement légale, peut s'appuyer sur les arguments développés dans le dossier de **DEA**/2 : VL4 Á DARDILLY CHEFD'ŒUVRE D'ART NAC.

MERCI à
Florence, Georges, Jean, Jean-Pierre et Thierry pour leur contribution à ce dossier

DARDILLY ENVIRONNEMENT ET AVENIR
5 allée de la Tour 69570 DARDILLY contact@dea-dardilly.fr

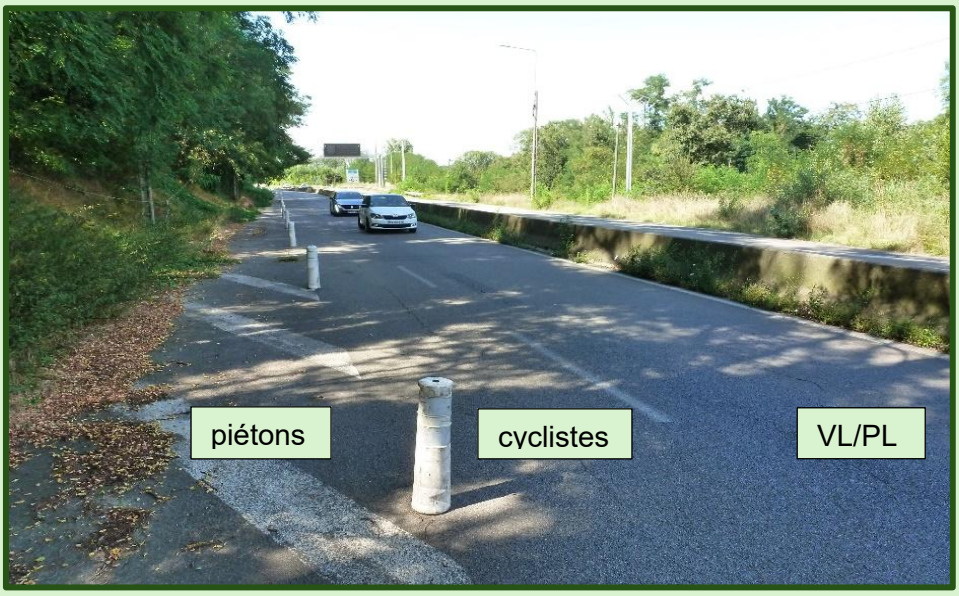
VL4 ILLÉGALE

La section de RN6 de Maison Carrée aux Longes a fait l'objet d'une requalification à la demande de **DEA** dans le cadre des ouvrages connexes de la liaison A89-A6. Le but était de profiter de l'importante réduction du trafic sur cette portion de route, permettant de la ramener à 2x1voie pour les VL/PL, afin de réaliser des cheminements piétons pour les riverains, ce qui manquait cruellement avant. Ainsi l'espace entre les piétons et les voitures pouvait être utilisé par des cyclistes.
Cette requalification a été réalisée par APRR en 2018 conformément à la Déclaration d'Utilité Publique de 2015.

DUP du 1er avril 2015 Décret 2015-376 (extrait)

La RN6 au sud de la liaison A89/A6 verra son trafic réduit de près de 23.000 v/jour à la mise en service de la liaison, ce qui permettra de requalifier la section entre Les Longes et Maison Carrée à deux fois une voie et d'aménager dans chaque sens un cheminement pour les piétons, accessible aux PMR, séparé de la partie de chaussée située entre lui et la voie VL/PL.

RN6 REQUALIFIÉE



Après une simple concertation, le projet de VL4 de la Métropole a été enregistré par la Préfecture en 2022 sans prendre en considération le fait que la section dardilloise qui allait être modifiée de façon substantielle avait été réalisée conformément à une DUP. En conséquence cette partie du projet aurait du faire l'objet d'une nouvelle enquête publique, or la Métropole a méconnu cette obligation.
En l'état, la VL4 de Maison Carrée aux Longes serait donc **illégale**.

Décision du Conseil d'Etat section TP n° 411086 du 22 octobre 2018 (extrait)

Lorsque qu'un projet déclaré d'utilité publique fait l'objet de modifications substantielles *« sans toutefois qu'elles conduisent à faire regarder celui-ci comme constituant un projet nouveau », l'autorité compétente* doit porter **une nouvelle appréciation sur son utilité publique** au regard de ces changements et modifier en conséquence la déclaration d'utilité publique initiale.
Une nouvelle enquête publique doit préalablement se dérouler *afin d'éclairer le public concerné sur la portée des changements opérés, au regard du contexte actuel du projet, mais elle peut être partielle.*