

**Liaison A89/A6 : après le refus,  
les élus unis dans la négociation**



**Impact.** Alors que la déclaration d'utilité publique de la liaison A89/A6 semble imminente, les élus locaux estiment toujours que la seule alternative est une liaison plus au Nord. Zoom à Lissieu, où le maire et son premier adjoint cherchent désormais à en limiter les impacts.

« L'État a eu raison de ses opposants. Les habitants se sont lassés et attendent désormais que le dossier s'achève. Alors, quitte à ce que ce soit fait, autant que ce soit bien fait. Mais il est inexact de dire que depuis l'ouverture de A89, il y a deux ans, nous attendons sa liaison avec l'A6. Nous voulons que nos arguments soient entendus. Et surtout, que cette pénétrante autoroutière à l'entrée de Lyon, véritable ineptie, se réalise en toute conscience des impacts inévitables. »

Quand Yves Jeandin, maire de Lissieu, s'exprime sur le dossier de la liaison A89/A6, il ne mâche pas ses mots. Tout comme son premier adjoint, Christophe Janvier. « Il y a eu un déni de démocratie, un déni de l'humain. Tout le monde s'en moque et on continue sans tenir compte de nos propositions. Nous respectons les lois. Il faut respecter le plan de déplacement urbain du Grand Lyon qui interdit toute pénétrante dans une zone urbaine. »

### Une agression environnementale qui nécessite des mesures de protection

Pour les deux élus, de nombreuses questions n'ont pas eu de réponse. « Depuis quand une ligne droite entre Bordeaux et Genève doit-elle passer juste au nord de Lyon ? L'autorisation a été donnée

### A6/A89, c'est quoi ?

La liaison A89-A6 longue de 5,9 km est présentée par les pouvoirs publics comme un axe ayant vocation à écouler le trafic Ouest-Est arrivant de l'A89 au Nord de l'agglomération lyonnaise. Le tracé passe par Dardilly et se prolonge sur Limonest en traversant un territoire classé en Zone d'intérêt écologique et faunistique (ZNIEFF), afin de rejoindre l'A6 au niveau du hameau du Bois-Dieu à Lissieu.

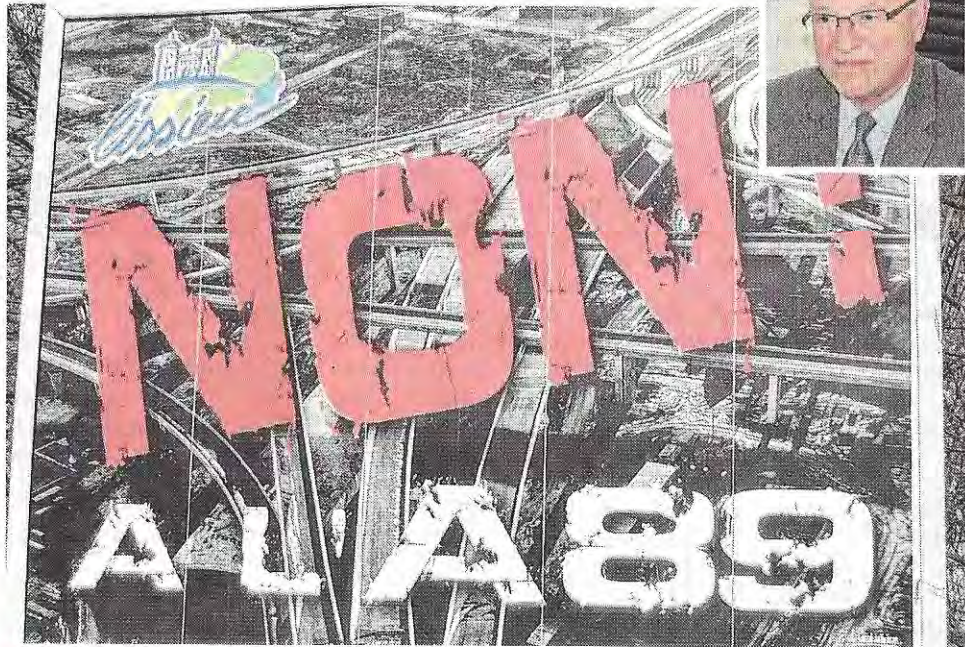
sans tenir compte des suggestions de barreau plus au Nord. Là même où des zones mâconnaises, à proximité de la N10, sont mortifères et souhaitaient cette infrastructure pour développer l'économie locale. »

### « Sur l'A89/A6, on protège les grenouilles mais pas les bipèdes »

**Christophe Janvier,**  
1<sup>er</sup> adjoint de Lissieu

Alors certes, Lissieu n'est pas la commune la plus impactée par cette liaison A89/A6. Seule une parcelle de terrain pourrait être concernée par les expulsions.

« Mais le barreau autoroutier arrive à hauteur des habitations du Bois-Dieu », rappelle Yves Jeandin. Le Bois-Dieu, ce



■ Yves Jeandin, maire de Lissieu (en médaillon), maintient le grand panneau d'opposition à l'A89, situé à l'entrée de sa commune. Photo André Dauvergne

son 360 maisons, environ 1 200 habitants qui vont devoir faire avec la circulation annoncée de plusieurs dizaines de milliers de véhicules quotidiennement. D'où des mesures de protection exigées : intégration de protection phonique et visuelle (merlon, mur antibruit), pas de péage proche, préservation du pont de liaison entre Lissieu et Limonest, traitement acoustique de l'asphalte : autant de mesures visant à limiter les impacts de cette liaison A89/A6.

### L'A6/A466, en direction de l'Est

Depuis plus de douze ans, le combat mené par les communes de Lissieu, Dardilly, Limonest, La Tour-de-Salvagny n'a pas faibli. « La Métropole nous demande désormais d'appuyer son action sur la

liaison A6/A466 », explique Yves Jeandin, par rapport à une bretelle d'accès souhaitée au nord de Lissieu (1). Nouvelle liaison autoroutière, l'A466-barreau de 4 km-relie l'A6 au niveau de la commune de Les Chères à l'A46, à proximité de Quincieux et Ambérieux-d'Azergues.

À sa mise en service, prévue à la fin de l'été 2015, l'A466 permettra aux usagers de l'A46 en provenance de l'Est de Lyon de rejoindre directement l'A6 en direction du Sud, et inversement. Mais il s'agit pour l'instant d'un barreau fermé sans accès d'entrée ou de sortie.

Pour Lissieu et les communes avoisinantes -Chasselay, Limonest, les Chères- l'absence d'accès direct à cet échangeur est problématique.

« Si l'accès à ce barreau A466 au nord de Lissieu n'est pas validé, nous prendrons les

mesures qui s'imposent pour interdire le passage de tout transport de plus de 3,5 tonnes dans le centre de Lissieu. »

Une chose est certaine : les Lissillois ne feront pas d'opposition pure et dure pour le principe de s'opposer désormais que le dossier semble ficelé. Mais agiront, comme ils le font depuis des années, en concertation avec leurs homologues des communes touchées par ces nuisances : en tant que force de proposition. Reste à savoir s'ils seront, enfin, entendus. ■

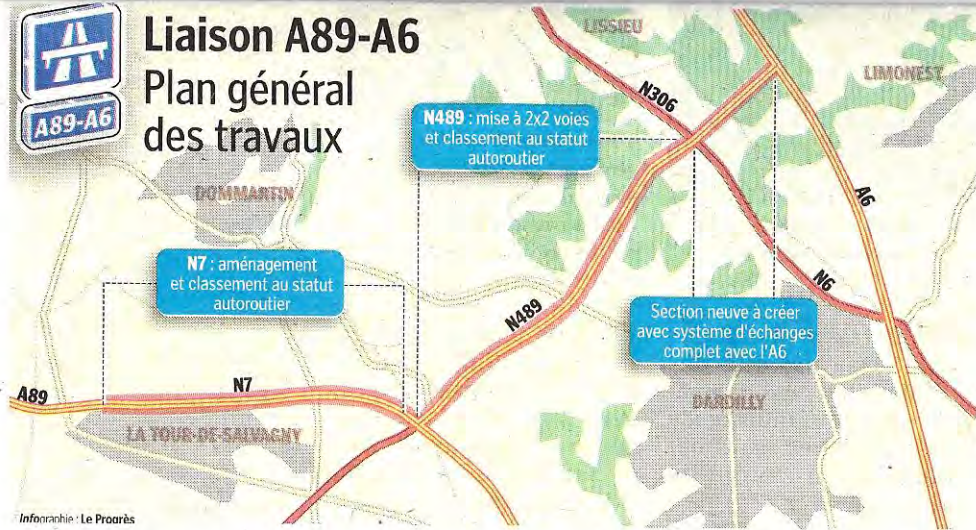
**Brigitte Del Rizzo**

(1) À ce jour, la Dreal -Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement -est sollicitée par la Métropole et les communes concernées, dont Lissieu, pour étudier un accès sur l'A466 à hauteur des Chères.





## Liaison A89-A6 Plan général des travaux



Infographie : Le Proarès

## Et les transporteurs routiers ?

Le barreau A6/A466 sera exploité par la société APRR, par le biais d'un péage prévu à 2 euros (tarif à confirmer). Plusieurs sociétés de transport routier sont installées sur la zone du Braille, au nord de Lissieu. Actuellement, leurs camions transitent par la commune pour rejoindre La Maison Carrée, Porte de Lyon, en direction du Sud, et restent sur la nationale jusqu'à l'entrée autoroutière à Anse en direction de l'Est ou du Nord. L'une d'entre elles témoigne : « Si ce barreau

est accessible, bien évidemment nous demanderons à nos chauffeurs routiers de l'utiliser pour rejoindre le Nord ou l'Est, mais à condition qu'il soit gratuit, car nous ne pourrions pas assumer le surcoût financier. » Actuellement, plusieurs dizaines de semi transitent chaque jour par le centre de Lissieu pour rejoindre l'A6 ou l'A7. Et les enfants qui se rendent à pied de l'école au gymnase doivent traverser cette nationale, rendue très dangereuse, en toute insécurité.