

Contournement Ouest de Villefranche

Où en est le COV ?

Infrastructures et coûts (estimations 2005)

Depuis la D306, au niveau du diffuseur nord de l'A6, jusqu'à la jonction avec la D338, à la hauteur de Liergues, le COV aurait une longueur de 8,5 km, d'après les estimations du Département du Rhône, maître d'ouvrage.

Sur cette route à deux voies, de 7 mètres de largeur, la vitesse serait limitée à 90 km/h, selon les renseignements que nous avons collectés, au printemps 2005.

Initialement, dans le projet du Département, le tracé était divisé en trois segments, dont les dates approximatives de mise en circulation étaient les suivantes :

Segment 1 : D306 - D43 (complété par le contournement d'Arnas) : 2010

Segment 2 : D43 – D504 : 2015

Segment 3 : D504 – D338 : 2020

Ultérieurement, à la Communauté de communes et dans les communes, ce projet a été scindé en deux segments :

Segment nord, de la D306 à la D504, à réaliser en priorité

Segment sud, de la D504 à la D338, apparaissant en pointillés sur les ébauches qui ont été publiées car « tracé non encore arrêté en raison des difficultés liées au terrain ».

Etait-ce là une manœuvre pour démobiliser les riverains concernés par le segment sud ?

Rappelons toutefois que ce projet a bien été validé dans sa totalité par les communes concernées, la Cavil et le Conseil général.

Selon les prévisions de 2005, ce tracé représentait un coût de 20 millions d'euros. Mais ce prix représente l'investissement pour un itinéraire de 8,5 km, en terrain plat et sans infrastructure supplémentaire. Si le relief du tracé entre la D306 et la route d'Epinay peut être considéré comme peu accidenté, il n'en est rien pour les kilomètres suivants, jusqu'à la D338, qui devront franchir collines et vallées.

A cette évaluation financière de base, il convient donc d'ajouter le prix des infrastructures nécessaires au franchissement de ces accidents du terrain mais aussi celui d'autres infrastructures ou investissements dont une liste, non limitative, figure ci-après :

- réévaluation de l'estimation financière initiale, formulée en 2005;
- acquisition des terrains ;
- franchissement de la ligne SNCF, à l'Ave Maria, avec élargissement ou doublement du passage sous la voie ferrée ;
- franchissement des vallées et zones inondables par des ponts ou viaducs (Nizerand, Morgon, Merloup...)
- franchissement de la colline de Chervinges, avec décaissement de cette colline et création d'une troisième voie, pour véhicules lents, à cause de sa pente à plus de 7% ;
- création de multiples ronds-points aux intersections avec les routes, à orientation ouest – est, que le COV est destiné à drainer, pour éviter l'entrée en ville des véhicules en transit : D306, D43, D44, D504, D84, D31, D338...

De plus, il est classique que les estimations initiales, optimistes, du coût de ces grands projets fassent l'objet d'une réévaluation, parfois importante, lors de leur réalisation.

Ce qui a permis à un des élus concernés par ce dossier de nous affirmer, en privé, que le coût de ce projet devrait avoisiner les 60 millions d'euros !

A la charge du Département.

Et donc du contribuable...



A suivre : arguments des partisans

arguments des opposants