

GRANDLYON
communauté urbaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

Séance du **18 décembre 2007**

Délibération n° 2007-4652

commission principale :

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Avis de la communauté urbaine sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de travaux et sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la liaison autoroute A 89-autoroute A 6

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

Rapporteur : Monsieur Collomb

Président : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 157

Date de convocation du Conseil : 6 décembre 2007

Secrétaire élu : Madame Samia Belaziz-Bouziani

Compte-rendu affiché le : 19 décembre 2007

Présents : MM. Collomb, Bret, Da Passano, Dumont, Mmes Pedrini, Vullien, MM. Touraine, Buna, Reppelin, Darne J., Vesco, Calvel, Lambert, Malaval, Mme Gelas, MM. Joly, Crédoz, Abadie, Polga, Pillonel, Claisse, Barral, Daclin, Laurent, David, Mmes Vessiller, Rabatel, Mailler, MM. Crimier, Passi, Allais, Assi, Barge, Mme Bargoin, MM. Barret, Barthélémy, Beauverie, Béghain, Mme Belaziz-Bouziani, MM. Benarbia, Bertrand, Mme Besnard, MM. Bonnard, Bouju, Brochier, Broliquier, Buronfosse, Chevailler, Clamaron, Collet, Communal-Haour, Mme d'Anglejan, M. Darne JC., Mmes David, Decieux, M. Denis, Mme Desbazeille, MM. Deschamps, Desseigne, Dubernard, Mme Dubost, MM. Durieux, Fillot, Flaconnèche, Forissier, Fournel, Mme Friehe, MM. Gignoux, Gigot, Girod, Mme Guillaume, MM. Guimet, Huguet, Imbert, Mme Isaac-Sibille, MM. Jeannot, Julien-Lafferrière, Laréal, Le Gall, Lelièvre, Linossier, Longueval, Mansot, Mme Mermoud, M. Meyer, Mmes Nachury, Palleja, MM. Perret, Petit, Mme Petitjean, M. Plazzi, Mmes Psaltopoulos, Puvis de Chavannes, M. Rémond, Mme Reynaud, MM. Rivalta, Roux de Bezieux, Sardat, Sauzay, Serres, Terracher, Tête, Touati, Mme Tourniaire, MM. Vaté, Vincent.

Absents excusés : MM. Charrier (pouvoir à Mme Rabatel), Muet (pouvoir à Mme Gelas), Colin (pouvoir à M. Reppelin), Mme Elmalan (pouvoir à M. Plazzi), M. Duport (pouvoir à M. Abadie), Mme Guillemot (pouvoir à M. Longueval), MM. Blein (pouvoir à M. Beauverie), Balme (pouvoir à M. Buronfosse), Mme Bertrix (pouvoir à M. Sauzay), MM. Bideau (pouvoir à Mme Nachury), Braillard (pouvoir à Mme Belaziz-Bouziani), Buffet (pouvoir à M. Meyer), Chapas (pouvoir à M. Assi), Mme De Coster (pouvoir à M. Julien-Laferrière), MM. Delorme (pouvoir à M. Denis), Galliano (pouvoir à M. Laurent), Genin (pouvoir à M. Passi), Gerin (pouvoir à M. Chevailler), Giordano (pouvoir à M. Durieux), Gonon (pouvoir à M. Forissier), Guétaz (pouvoir à M. Linossier), Mme Marquaille (pouvoir à M. Terracher), MM. Millon (pouvoir à M. Barthélémy), Morales (pouvoir à M. Vincent), Nissanian (pouvoir à M. Deschamps), Mme Orcel-Busseneau (pouvoir à M. Rivalta), M. Pacalon (pouvoir à Mme David), Mmes Perrin-Gilbert (pouvoir à Mme Petitjean), Pesson (pouvoir à M. Bonnard), MM. Rendu (pouvoir à M. Gigot), Roche (pouvoir à M. Claisse), Rousseau (pouvoir à Mme Dubost), Sangalli (pouvoir à M. Allais), Mme Spiteri (pouvoir à M. Bouju), MM. Sturla (pouvoir à M. Crédoz), Téodori (pouvoir à Mme Tourniaire), Terrot (pouvoir à M. Le Gall), Turcas (pouvoir à M. Rémont).

Absents non excusés : M. Chaffringeon, Mme Decriaud, MM. Guillemot, Lévêque, Marquerol, Mme Mosnier-Laï, M. Nardone, Mme Peytavin, MM. Philip, Thivillier, Uhlich, Vial, Mme Yéréman.

Séance publique du 18 décembre 2007**Délibération n° 2007-4652**

commission principale :

objet : **Avis de la communauté urbaine sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de travaux et sur le dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la liaison autoroute A 89-autoroute A 6**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction des politiques d'agglomération - Mission déplacements

Le Conseil,

Vu le rapport du 13 décembre 2007, par lequel monsieur le président expose ce qui suit :

Par arrêté en date du 12 novembre 2007, monsieur le préfet de région a prescrit l'ouverture de l'enquête publique conjointe préalable :

- à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de la liaison autoroutière entre l'autoroute A 89 (commune de la Tour de Salvagny) et l'autoroute A 6 (commune de Limonest),
- à l'attribution du statut d'autoroute à cette nouvelle liaison,
- au déclassement du statut de route express de la RN 7 dans sa partie déviation de La Tour de Salvagny entre l'échangeur avec la RD 30 et l'échangeur avec la RN 489,
- à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la communauté urbaine de Lyon et les plans d'occupation des sols (POS) de Dommartin et de Lissieu.

Cette enquête a débuté le 11 décembre dernier et s'achèvera le 18 janvier 2008.

Dans cette phase très importante d'enquête publique, il est proposé au conseil de Communauté de faire valoir le point de vue constant de la Communauté urbaine sur le projet.

L'historique du projet de liaison A 89 - A 6 est rappelé ci-après (point A). Ses caractéristiques principales sont ensuite précisées (point B). Ce projet a suscité une position constante d'opposition de la Communauté urbaine depuis le début des années 90 (point C). En effet, le projet est en contradiction avec les orientations des différents documents de planification et d'urbanisme (directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine, schéma directeur, plan des déplacements urbains) mais également avec le plan régional de qualité de l'air (PRQA) et le projet de plan de protection de l'atmosphère (PPA), ce dernier étant mis à l'enquête publique simultanément. Il est en contradiction également avec les orientations majeures du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du schéma de cohérence territoriale (SCOT) en cours d'élaboration sous la maîtrise d'ouvrage du syndicat d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise (SEPAL) (point D).

A - Historique du projet

Le 5 janvier 1999, le gouvernement a décidé de ne pas mener à son terme la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) de la section autoroutière A 89 entre Balbigny et Lyon. Le projet A 89 comprenait une section Châtillon-Quincieux permettant un raccordement aux autoroutes A 6 et A 46.

L'Etat motive cette décision par le lancement, en 1997, d'un débat d'opportunité sur le contournement ouest de Lyon (COL), dont la branche nord pourrait à terme écouler les trafics de transit de l'A 89 vers l'A 6 (dossier d'enquête p. A5).

En juillet 1999, cette décision a été confirmée en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) et en septembre suivant, la mise à l'étude d'une liaison autoroutière entre Balbigny et La Tour de Salvagny a été prescrite par décision ministérielle dans l'attente du COL (dossier d'enquête p. A5).

En décembre 2001, la commission d'enquête a émis un avis favorable sur l'utilité publique du projet autoroutier A 89 entre Balbigny et La Tour de Salvagny assorti de la réserve suivante :

- *"le raccordement de l'autoroute A89 devra se faire sur l'autoroute A6 par des voiries ayant les caractéristiques d'un aménagement autoroutier,*
- *la date de la mise en service de l'autoroute A89 et celle de son raccordement sur A6 devront être concomitantes".*

En juillet 2002, une décision ministérielle commande l'élaboration des études d'avant-projet sommaire (APS) d'une solution de raccordement de l'A 89 à l'A 6 s'appuyant sur l'aménagement de la RN 7, la RD 73 et la réalisation d'un barreau neuf assurant la liaison entre la RN 6 et l'A 6. A noter que, conformément à la commande du Directeur des Routes du 18 juillet 2002, la recherche de variantes s'est appuyée sur le réseau existant RN 7 et RN 489 et que, par conséquent, la liaison n'a pas fait l'objet de *"recherche de variantes larges"* (dossier d'enquête p. E63).

Les sections de RD 73 et RD 73d comprises entre la RN 7 et la RN 6 sont déclassées par délibération du conseil général du Rhône du 11 octobre 2002 et classées dans le domaine public routier national sous la dénomination de RN 489 par un arrêté ministériel du 23 avril 2003.

Le 17 avril 2003, le projet autoroutier A 89, Balbigny-La Tour de Salvagny est déclarée d'utilité publique, l'Etat ayant pris en compte dans ce décret la réserve de la commission d'enquête sur les conditions du raccordement autoroutier de A 89 sur A 6 (cf. supra).

La proposition de mise à péage de la liaison A 89-A 6 a été prise en compte à partir de 2006 (cf. note de problématique annexée au dossier d'APS du 8 juillet 2006).

Le 2 mai 2007, le dossier d'APS de la liaison A 89-A 6 est approuvé par décision ministérielle qui retient l'option de mise en concession de la liaison et de mise à péage des bretelles de bifurcation avec l'A 6 en direction de Lyon.

B - Présentation du projet de liaison A 89-A 6

Le projet de liaison A 89-A6 s'inscrit dans un programme plus global A 72 (Nervieux)-A 46 (Quincieux) qui comprend les opérations suivantes :

- l'antenne de Balbigny entre l'A 72 au droit de Nervieux et la RN 82 au droit de Balbigny,
- l'autoroute A 89 Balbigny-La Tour de Salvagny, longue de 50 kilomètres et qui comprend une antenne de liaison vers l'Arbresle ; les études de projet de l'autoroute sont en cours par la société concessionnaire ASF pour une mise en service en 2012,
- la présente liaison A 89-A 6 soumise à enquête publique,
- la liaison autoroutière A 6-A 46 longue d'environ 4 kilomètres, qui permettra les échanges entre l'A 46 et l'A 6 vers le Sud ; l'enquête publique de cette liaison est concomitante avec celle portant sur la liaison A 89-A 6.

Le projet de liaison A 89-A 6 consiste à réaliser une autoroute concédée, d'une longueur d'environ 6 kilomètres, reliant l'A 89 à hauteur de La Tour de Salvagny à l'autoroute A 6 sur la commune de Limonest.

Cette liaison est basée sur :

- l'aménagement de la RN 7 dans sa partie déviation de La Tour de Salvagny, déjà à 2 x 2 voies,
- la mise à 2 x 2 voies de la RN 489 entre la RN 7 et la RN 6,
- la réalisation d'un barreau neuf entre la RN 6 et l'A 6,
- la réalisation d'un diffuseur complet avec la RN 7 (RD 307 au sud de la RN 489),
- la réalisation d'un diffuseur complet avec la RN 6 (RD 306 au nord de la RN 489),
- la réalisation d'un système d'échanges complet avec l'A 6 comprenant un dispositif de péages sur les bretelles orientées vers Lyon (échangeur des Longes à Limonest),
- l'élargissement de l'autoroute A 6 à 2 x 3 voies entre la liaison A 89-A6 (nouvel échangeur des Longes) et l'échangeur de La Garde.

A noter également que le dossier fait apparaître (p. F56) un projet de requalification de la RN 6 entre la liaison autoroutière A 89-A 6 et l'échangeur de La Garde *"afin de lui rendre un caractère de voie urbaine en entrée de Dardilly"*. Il est indiqué que *"la mise au point se fera en concertation avec les collectivités territoriales,*

notamment le Département du Rhône, futur gestionnaire de la voirie". En revanche, cette action ne figure pas dans la description du projet de liaison A89-A6.

Le dossier considère que cette liaison autoroutière A 89-A6 deviendra une *"infrastructure périurbaine"* lorsque le COL sera réalisé, assurant l'évacuation du trafic de transit en provenance de l'A 89 vers l'A 6 et l'A 46 (p. F49).

Le système de péage se présente comme suit : seuls les usagers empruntant (quel que soit le sens) le barreau neuf de la liaison entre la RN 6 et l'A 6 seront soumis à la perception d'un péage, le reste de l'itinéraire étant gratuit pour les usagers sortant au diffuseur de la RN 7 ou à celui de la RN 6.

Les automobilistes en provenance ou en direction de Lyon devront s'acquitter d'un péage dont le montant serait de 1 € TTC (valeur 2012) tandis qu'il serait de 2,50 € (valeur 2012) pour ceux empruntant vers le nord la liaison A 6-A 46.

Parmi les impacts locaux du projet, on peut signaler plusieurs points :

- le nombre de bâtiments susceptibles de faire l'objet d'une acquisition en vue de leur démolition est estimé à une vingtaine, dont plus de la moitié d'habitations, notamment dans le secteur des Longes à Dardilly (p. F50 du dossier d'enquête et carte p. E111),

- le projet impliquera des déboisements sur une surface estimée à environ 25 hectares, dont près de 9 hectares au niveau du Bois des Longes sur la commune de Dardilly et 11 hectares au niveau du Bois d'Ars sur la commune de Limonest ; le Bois d'Ars est identifié comme site naturel inaltérable au schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (SDAL), secteur dans lequel sera implanté l'échangeur avec l'A6 (p. E79 du dossier d'enquête),

- au niveau du nouvel échangeur avec l'A 6, la réalisation des plates-formes de péage et des annexes de la bifurcation (deux bassins de rétention et de traitement des eaux de ruissellement) entraînera une emprise importante (p. E79).

C - Rappel des positions prises par la Communauté urbaine

Depuis l'origine, la Communauté urbaine n'a cessé de souligner l'incohérence de l'itinéraire de la liaison A 89-A6, de manifester son opposition à celui-ci et de demander à l'Etat de revenir à un tracé plus au nord :

- courrier en date du 24 février 1994 du président de la Communauté urbaine (Michel Noir) au préfet de Région,

- courrier en date du 19 décembre 2000 du président de la Communauté urbaine (Raymond Barre) au préfet de Région,

- avis du Conseil communautaire du 17 janvier 2005 relatif à la directive territoriale d'aménagement (DTA) indiquant : *"le projet d'autoroute A 89 constitue une nouvelle incitation à la traversée de l'agglomération plutôt que de favoriser une liaison vers Genève, la Plaine de l'Ain et l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry par l'A 46 et l'A 432 (...) L'Etat doit proposer un tracé de l'A 89 arrivant au droit de l'A 46 dans le secteur de Anse compatible avec le respect de la zone verte d'agglomération"*,

- courriers du président de la Communauté urbaine au ministre de l'Equipeement et des Transports (8 juin 2006 et 19 janvier 2007), au ministre en charge de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables (11 juillet 2007), au préfet de Région (17 juillet 2007).

D - La question de la cohérence du projet avec les orientations des documents de planification et d'urbanisme

a) - Le projet A 89-A6 et la directive territoriale d'aménagement (DTA)

Le dossier d'enquête, dans la partie consacrée à l'étude d'impact du projet (p. E13) ainsi que le rapport sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, transmis par le préfet, indiquent que cette liaison s'inscrit en cohérence avec la DTA approuvée par décret du 9 janvier 2007, *"en permettant d'assurer la fluidité de l'écoulement du trafic de transit."*

Or, la DTA affirme de manière prescriptive que, dans la perspective de limitation de la capacité des pénétrantes, *"le niveau de service doit être satisfaisant en amont des contournements, notamment pour les accès internationaux et régionaux : en revanche, à l'intérieur des contournements, c'est la logique urbaine avec priorité"*

aux transports collectifs qui doit être affirmée, dans l'esprit des Plans de Déplacements Urbains (PDU). Pour ne pas concurrencer le développement des transports ferroviaires régionaux, et à l'exception des projets ayant fait l'objet d'une décision ministérielle d'approbation à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005) il n'y aura pas d'augmentation des capacités des grands axes routiers de pénétration à l'intérieur des contournements, dès lors qu'ils seront doublés par une branche de l'étoile ferroviaire" (p. 45 de la DTA).

Le projet de modernisation de l'Ouest ferroviaire lyonnais a fait l'objet d'un protocole d'accord entre l'État, la Région Rhône-Alpes, le département du Rhône, la Communauté urbaine, la SNCF et RFF, adopté par le Conseil communautaire le 9 juillet dernier et signé par l'ensemble des parties le 8 octobre suivant. Ce projet, qui constitue un programme prioritaire du contrat de projet Etat-Région 2007-2013, prévoit une amélioration du service, dès décembre 2009, sur les trois branches de l'Ouest lyonnais avec la mise en service d'un matériel neuf ou récent et la mise en service de matériel type tram-train à l'horizon 2012-2015 avec des aménagements importants des infrastructures et des gares. Ce projet correspond à un investissement de l'ordre de 300 M€.

Or, la liaison A 89-A 6 vient concurrencer les deux branches ferroviaires de L'Arbresle et de Lozanne.

De surcroît, le projet de liaison A89-A6 prévoit une augmentation de la capacité de l'A6 au sud de l'échangeur des Longes (cf. point B).

Il convient également de rappeler que la commission d'enquête sur la DTA, le 4 novembre 2005, avait explicitement demandé que *"la DTA étudie de façon détaillée les raccordements au sud de l'A 45 et au nord de l'A 89 de façon que le COL puisse s'établir plus à l'ouest du tracé actuel prévu"*. La DTA a fait l'objet d'un décret en Conseil d'État le 9 janvier dernier mais il n'a pas été donné suite à cette recommandation.

b) - Le projet A 89-A6 et le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise (SDAL)

Le dossier indique que *"la liaison A 89 -A 6 s'inscrit par ailleurs en cohérence avec le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (chapitre V - les politiques de développement prioritaires...) en écartant les trafics de transit du cœur de l'agglomération lyonnaise"* (p. E20 du dossier).

Or, le SDAL de mai 1992 indique : *"la mise en place, dans le cadre du plan autoroutier national, d'un maillage éloigné de l'agglomération pour le transit national et international, l'interconnexion des autoroutes et la réalisation d'un contournement autoroutier complet de l'agglomération sont seuls susceptibles, à terme, d'absorber l'augmentation des trafics routiers longue distance et permettre au nœud de communication lyonnais de fonctionner"* (p. 101).

Le SDAL a pris acte de la définition au nord *"d'une liaison Genève-Clermont Ferrand-Bordeaux composante de l'amorce d'un deuxième système de contournement de l'agglomération encore plus éloigné du centre"* (p. 103). La carte du schéma de voirie de l'agglomération (p. 105) mentionne d'ailleurs le principe du projet d'origine A 89 Châtillon-Quincieux.

Enfin, le dossier d'enquête indique *"la liaison A 89-A 6 impactant le Bois d'Ars, identifié comme site inaltérable dans le SDAL, les documents graphiques de ce document devront être mis en compatibilité pour prendre en compte le projet de liaison A 89-A6"*. Sur ce point particulier également, le projet apparaît incompatible avec le SDAL.

c) - Le projet A 89-A6 et le PDU

Le dossier d'enquête indique : *" le PDU reprend le principe d'écarter les trafics de transit et prévoit par ailleurs la maîtrise des flux de circulation entrant dans l'agglomération ; la liaison A 89-A 6 à péage sur les bretelles, depuis et vers Lyon, et qui maintient à 2 x 2 la RN 7 actuelle au droit de la Tour de Salvagny est en adéquation avec ce principe"* (p. E20).

Or, le PDU de l'agglomération lyonnaise dont la révision a été approuvée le 2 juillet 2005 précise : *"En ce qui concerne le projet A 89, la section Balbigny-La Tour de Salvagny a été déclarée d'utilité publique. Elle amènera un trafic supplémentaire dans l'agglomération. Les services de l'État ont engagé des études concernant les modalités de raccordement au réseau autoroutier existant. Ces études devront prendre en compte les orientations du PDU, pour renvoyer les trafics en direction de l'Est vers l'A 46, pour ne pas augmenter la capacité globale des pénétrantes dans l'agglomération, pour améliorer les transports collectifs et garantir la cohérence avec les systèmes d'échanges"* (p. 20).

Or, le projet de liaison A 89-A 6 :

- prévoit l'élargissement de l'A 6 à 2 x 3 voies entre les échangeurs de La Garde et des Longes,
- se traduira par un surcroît de trafic en raison, comme l'indique le dossier d'enquête, de "*la croissance régulière du trafic automobile et de l'arrivée d'A 89 (51 000 véhicules/jour)*" (p. F53),
- conduira avec l'A 89 nécessairement à une aggravation des conditions de circulation sur l'A 6 en direction de l'agglomération, sachant que le dossier indique que "*de 2002 à 2006, les bouchons annuels recensés sur l'A 6 dans le département du Rhône oscillent entre 12 700 à 14 000 heures*kilomètres par jour, ce qui est très important*" (p. F33).

A noter que les analyses de trafic présentées dans le dossier d'enquête ne font apparaître clairement ni le surcroît de trafic lié au projet, ni la ventilation géographique des origines et des destinations des trafics dans l'agglomération et au-delà.

En outre, le PDU rappelle : "*d'une manière générale l'ouverture de nouveaux diffuseurs sur les voies rapides périurbaines de l'agglomération sera soumise à des engagements stricts sur l'organisation et la maîtrise du développement pour ne pas favoriser l'étalement urbain. En parallèle, les dessertes TER du bassin de vie seront développées et réaménagées afin d'offrir autant que possible une alternative à l'usage de l'automobile pour les déplacements périurbains*".

Or, il est clair que le projet de liaison A 89-A6 contribuera à l'étalement urbain, comme mentionné dans la partie E du dossier d'enquête consacrée à l'étude d'impact du projet : "*le programme est susceptible d'avoir des conséquences importantes sur le développement de certaines communes (...). Ainsi, globalement, les zones d'échanges avec la voirie locale peuvent présenter un risque d'étalement urbain*" (p. E26).

d) - Le projet A 89- A6 et le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)

Les PRQA ont été institués par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996. Ils sont élaborés par le préfet de Région. Ils évaluent la qualité de l'air à l'échelle régionale, fixent des objectifs et arrêtent les orientations qui doivent permettre de les atteindre.

Le PRQA de la région Rhône-Alpes a été approuvé le 1er février 2001 et contient deux orientations qui concernent les projets autoroutiers :

- orientation n° 5 : "*réduire l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et pollen allergisants. Un effort doit être fait pour réduire l'exposition des populations au transport routier*",
- orientation n° 8 : "*réduire les émissions en intensifiant les efforts pour les zones où les objectifs de qualité ne sont pas durablement atteints*". Cette orientation se décline notamment par un développement de l'offre de transport en commun et par le fait d'écarter le trafic de transit des agglomérations.

Le document d'enquête se contente d'affirmer (p. F51) que "*la liaison A 89-A 6 s'inscrit en cohérence avec le PRQA en permettant d'écarter le trafic de transit de l'agglomération lyonnaise*".

Or :

- d'une part, le PRQA demande pour tout projet d'infrastructure de transport "*une analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances et des avantages induits par la collectivité*" (article 19 de la loi LAURE) et ce point est insuffisamment développé dans le document d'enquête,
- le projet de liaison A 89-A 6 se traduira bien par une augmentation du trafic en direction du cœur de l'agglomération.

e) - Le projet A 89-A 6 et le plan de protection de l'atmosphère (PPA)

Le dossier d'enquête indique : "*la liaison A 89-A 6 s'inscrit en cohérence avec le projet de PPA car sa mise à péage pour les flux vers et depuis Lyon permettra de réguler les trafics en entrée de Lyon. Par ailleurs, la réduction des vitesses imposées par le PPA concernera à terme la liaison A 89-A 6*" (p. E93).

Le projet de PPA de l'agglomération lyonnaise qui fait l'objet d'une enquête publique parallèlement à l'enquête sur l'A 89-A 6 indique notamment : "*des mesures spécifiques concernant le trafic routier doivent être mises en œuvre dès maintenant afin de respecter la valeur limite prévue en 2010. Pour le centre de*

l'agglomération, le PPA considère la diminution drastique de la pollution d'origine automobile comme le seul moyen d'atteindre à l'horizon 2010 les niveaux de concentration de polluants exigés par les directives européennes et le droit français" (p. 139).

Le document aura un caractère prescriptif.

Dans son avis rendu sur le projet de PPA (délibération du 12 juin 2007), la Communauté urbaine a rappelé une nouvelle fois sa position relative à la limitation des pénétrantes autoroutières dans l'agglomération et notamment sa demande de revoir le tracé de la liaison A 89-A 6 avec une arrivée, comme prévu à l'origine, dans le secteur de Anse.

f) - Les orientations du PADD du SCOT

Le projet de PADD du SCOT débattu par le SEPAL le 5 avril 2007 exprime la vision politique et formule trois choix fondateurs pour construire l'agglomération de demain : croissance, développement respectueux de l'environnement, solidarité.

En conséquence, le PADD propose une logique de structuration et de gestion des espaces urbanisés et non urbanisés qui repose sur une *"inversion du regard"* en matière notamment d'organisation des déplacements et de la croissance urbaine.

"Le premier changement de regard porte sur la hiérarchie des valeurs affectées aux infrastructures de déplacement et aux priorités dans les choix d'investissements. Pour ce faire, le SCOT de l'agglomération donne clairement la priorité à la constitution d'un réseau métropolitain de transport public autour duquel il faut organiser la croissance urbaine capable de desservir les pôles urbains d'un bassin de mobilité de 2 millions d'habitants. Il s'agit de rompre avec une croissance urbaine mal maîtrisée, orientée par le déploiement du réseau routier et autoroutier" (p. 41).

La liaison A89 - A6 qui constitue une véritable pénétrante autoroutière concurrente des axes ferrés et qui favorisera un développement en "tâche d'huile" de l'urbanisation est en contradiction évidente avec le projet d'aménagement et de développement durable du PADD du SCOT en cours d'élaboration ;

Vu ledit dossier ;

Vu l'accord du Conseil pour examiner ce dossier en urgence ;

DELIBERE

Donne mandat au président de la Communauté urbaine pour porter à la connaissance de la commission d'enquête l'opposition réitérée de la Communauté au projet de liaison A 89-A 6 :

- ce projet entraînerait le développement et la pénétration du trafic automobile vers l'agglomération et l'Etat doit revenir au projet d'origine arrivant dans le secteur de Anse,

- le projet est incompatible avec les orientations :

- de la directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise,
- du schéma directeur de l'agglomération lyonnaise,
- du plan des déplacements urbains,
- du plan régional pour la qualité de l'air,
- du projet de plan de protection de l'atmosphère,
- du projet d'aménagement et de développement durable du schéma de cohérence territoriale en cours d'élaboration,

- le projet se traduirait par des impacts humains et environnementaux irréversibles sur le territoire communautaire.

Et ont signé les membres présents,
pour extrait conforme,
le président,
pour le président,