



GRANDLYON  
communauté urbaine

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE**

Conseil de communauté du **16 décembre 2013**

Délibération n° 2013-4305

commission principale : déplacements et voirie

commission (s) consultée (s) pour avis :

commune (s) :

objet : Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison A 89/A 6 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Avis de la Communauté urbaine de Lyon

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

**Rapporteur** : Monsieur le Conseiller Chabrier

**Président** : Monsieur Gérard Collomb

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 156

Date de convocation du Conseil : vendredi 6 décembre 2013

Secrétaire élu : Monsieur Marc Augoyard

Compte-rendu affiché le : mercredi 18 décembre 2013

Présents : MM. Collomb, Bret, Darne J., Reppelin, Da Passano, Buna, Mme Guillemot, MM. Charrier, Calvel, Mme Vullien, MM. Kimelfeld, Crimier, Mme Pédrini, M. Abadie, Mmes Besson, David M., MM. Barge, Passi, Brachet, Charles, Sécheresse, Barral, Desseigne, Mme Dognin-Sauze, M. Crédoz, Mme Gelas, MM. Claisse, Bernard R., Bouju, Mme Laurent, M. Vesco, Mme Frih, MM. Rivalta, Assi, Julien-Laferrière, Albrand, Appell, Ariagno, Augoyard, Mmes Bab-Hamed, Bailly-Maitre, Bargoin, MM. Barret, Barthélémy, Mmes Baume, Benelkadi, M. Bernard B., Mme Bocquet, M. Bolliet, Mme Bonniel-Chalier, MM. Bousson, Braillard, Broliquier, Buffet, Mme Cardona, M. Chabrier, Mmes Chevallier, Chevassus-Masia, MM. Corazzol, Coste, Coulon, Mme Dagonne, MM. Darne JC., David G., Desbos, Deschamps, Mme Dubos, MM. Dumas, Ferraro, Flaconnèche, Fleury, Forissier, Fournel, Galliano, Gentilini, Geourjon, Mme Ghemri, MM. Gignoux, Gillet, Giordano, Gléréan, Goux, Grivel, Guimet, Mme Hamdiken-Ledesert, MM. Havard, Huguet, Imbert, Jacquet, Joly, Justet, Kabalo, Lambert, Mme Laval, MM. Le Bouhart, Lebuhotel, Lelièvre, Léonard, Mme Lépine, M. Lévêque, Mme Levy, MM. Llung, Longueval, Lyonnet, Martinez, Millet, Morales, Nissanian, Mmes Perrin-Gilbert, Pesson, MM. Petit, Pili, Pillon, Plazzi, Quiniou, Mmes Rabatel, Revel, M. Roche, Mme Roger-Dalbert, MM. Rousseau, Rudigoz, Sangalli, Schuk, Suchet, Terrot, Thévenot, Thivillier, Mme Tifra, MM. Touleron, Touraine, Uhlrich, Vaté, Vergiat, Mme Vessiller, MM. Vial, Vincent, Vurpas, Mme Yéréman.

Absents excusés : Mme Domenech Diana (pouvoir à M. Jacquet), MM. Philip (pouvoir à M. Corazzol), Arrue (pouvoir à Mme David M.), Colin (pouvoir à M. Reppelin), Balme (pouvoir à M. Plazzi), Chabert (pouvoir à Mme Dagonne), Cochet (pouvoir à M. Thévenot), Genin (pouvoir à M. Millet), Muet (pouvoir à M. Bolliet), Ollivier (pouvoir à M. Guimet), Mme Palleja, MM. Réale (pouvoir à M. Passi), Serres (pouvoir à M. Roche), Turcas (pouvoir à M. Buffet).

Absents non excusés : M. Daclin, Mmes Peytavin, Ait-Maten, M. Louis.

**Conseil de communauté du 16 décembre 2013****Délibération n° 2013-4305**

commission principale : déplacements et voirie

objet : **Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison A 89/A 6 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Avis de la Communauté urbaine de Lyon**

service : Délégation générale au développement urbain - Direction de la planification et des politiques d'agglomération

**Le Conseil,**

Vu le rapport du 27 novembre 2013, par lequel monsieur le Président expose ce qui suit :

Par arrêté du 24 octobre 2013, monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône a prescrit l'ouverture de l'enquête préalable :

- à la déclaration d'utilité publique du projet de liaison autoroutière A 89/A 6,
- à la mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de l'agglomération lyonnaise et du plan local d'urbanisme (PLU) de la Communauté urbaine de Lyon sur le territoire des communes de Dardilly, La Tour de Salvagny, Limonest et Lissieu,
- au classement des voiries concernées dans la catégorie des autoroutes.

Cette enquête a débuté le 18 novembre dernier et devrait s'achever le 20 décembre 2013.

**Éléments de contexte**

L'autoroute A 89 entre Balbigny et La Tour de Salvagny, longue de 50 kilomètres et comprenant une antenne de liaison vers l'Arbresle, a été mise en service le 21 janvier 2013. En l'absence de continuité autoroutière entre l'A 89 et l'A 6, la liaison est aujourd'hui assurée par l'itinéraire routier national RN 7-RN 489-RN 6, sur lequel l'État a mis en œuvre des mesures d'accompagnement transitoires visant à limiter la diffusion du trafic sur le réseau secondaire.

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'A 89 devra se faire sur l'A 6 par des voiries ayant les caractéristiques d'un aménagement autoroutier. La date de mise en service de l'A 89 et celle de son raccordement sur l'A 6 devront être concomitantes". De plus, la commission a recommandé qu'une liaison A 6/A 46 complète le dispositif en permettant l'accès à l'est de l'agglomération lyonnaise aux mêmes échéances.

Le projet de liaison A 89/A 6 porté par l'État a fait l'objet, entre le 11 décembre 2007 et le 18 janvier 2008, d'une première enquête en vue de sa déclaration d'utilité publique, enquête concomitante avec celle du projet de liaison A 6/A 46.

Au cours de la procédure, la Communauté urbaine a rappelé son opposition au projet tel que présenté dans la délibération n° 2007-4652 du Conseil du 18 décembre 2007 et émis un avis défavorable sur, d'une part, le projet de liaison A 89/A 6 et, d'autre part, la mise en compatibilité du PLU de la Communauté urbaine, délibération n° 2009-0774 du Conseil du 15 juin 2009.

À l'issue de la procédure, seule la liaison A 6/A 46 a été déclarée d'utilité publique le 15 juillet 2009, malgré un avis défavorable de la commission d'enquête. Les travaux de cette liaison, dénommée aujourd'hui A 466, ont débuté en 2013 pour une mise en service prévue fin 2015.

L'opération de liaison A 89/A 6 a également reçu un avis défavorable de la commission d'enquête. Elle n'a pour sa part pas fait l'objet de déclaration d'utilité publique suite à l'avis défavorable du Conseil d'État lors de la séance du 7 juillet 2009.

Le 29 juin 2010, monsieur le Ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer a décidé de relancer la procédure de déclaration d'utilité publique du projet de liaison A 89/A 6, tel qu'il avait été présenté au Conseil d'État.

La concertation préalable au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme auprès des communes concernées par le projet (Lissieu, Limonest, La Tour de Salvagny et Dardilly) a eu lieu du 30 mai au 25 juin 2011. Le bilan de cette concertation, diffusé le 13 décembre 2012, fait ressortir une très forte opposition au projet, avec seulement 25 avis favorables contre 2 536 avis défavorables (soit 98 % des avis formulés).

### **Présentation du projet et des aménagements projetés**

Le projet de liaison A 89/A 6 soumis à l'enquête publique fait partie du programme de liaison entre l'A 72 (Nervieux) et l'A 46 (Quincieux), qui comprend, en outre :

- l'antenne de Balbigny, en service,
- l'A 89 Balbigny/La Tour de Salvagny, en service,
- la liaison A 6/A 46 (dénommée A 466), en travaux.

À ce titre, il est censé constituer le dernier maillon de l'itinéraire autoroutier de l'A 89 entre Bordeaux et Lyon et plus largement de l'axe ouest-est entre la façade atlantique et Genève et l'est européen.

Au sein de ce programme, les objectifs assignés par l'État à la liaison A 89/A 6 sont :

- d'assurer la continuité autoroutière depuis l'extrémité actuelle de l'A 89 avec l'A 6, l'A 466, l'A 46 nord et l'A 432,
- d'améliorer la structuration des flux de transit et d'échanges sur les grands axes du réseau routier national.

L'opération portée à l'enquête publique consiste à réaliser une autoroute concédée, d'une longueur d'environ 5,5 kilomètres, entre l'A 89, sur la commune de La Tour de Salvagny, et l'A 6, sur la commune de Limonest. Le parti d'aménagement retenu et le tracé sont ceux du projet soumis à enquête publique en 2007-2008.

L'opération prévoit :

- l'aménagement et la mise à niveau aux caractéristiques autoroutières de la déviation de la RN 7 au droit de La Tour de Salvagny, sur un linéaire d'environ 2 kilomètres,
- le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN 7, la RD 307, la RD 77 E, la RN 489, la RD 73 (diffuseur RN 7/RD 307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN 489 avec la RD 73 (demi-diffuseur du Carret), sur 0,7 kilomètre environ,
- la mise à 2x2 voies aux caractéristiques autoroutières de la RN 489 entre la RN 7 et la RN 6, sur un linéaire de 2 kilomètres environ,
- le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN 489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD 306/RN 6), à la différence du projet de 2007 qui prévoyait l'aménagement d'un diffuseur complet,
- la réalisation d'un nouveau barreau autoroutier à 2x2 voies entre la RN 6 et l'A 6, sur un linéaire d'environ 0,8 kilomètre,
- la réalisation d'un échangeur complet avec l'A 6 (bifurcation A 89/A 6) et l'aménagement, dans les deux sens, des voies et zones d'entrecroisement sur l'A 6 entre la bifurcation A 89/A 6 et le diffuseur de La Garde, sur une longueur d'environ 3 kilomètres.

Le coût du projet est estimé à 146 M€ HT (aux conditions économiques de juillet 2012) et sa mise en service prévisionnelle est annoncée fin 2017.

À la différence du projet rejeté en 2009, cette liaison ne serait pas dotée d'installation de péage.

La déclaration d'utilité publique aurait pour conséquence un déclassement de la RN 6 entre le diffuseur RN 6/RD 306 et le diffuseur de La Garde du réseau routier national et son reclassement dans le réseau routier local.

### **Analyse du contenu du dossier soumis à l'enquête publique**

#### *Concernant les hypothèses prospectives de trafics*

Les hypothèses d'évolution des trafics prises en compte en référence aux horizons 2018 et 2038 ne sont pas suffisamment justifiées, notamment s'agissant des actions menées sur le territoire pour favoriser la mobilité alternative à l'autosolisme (projet ferroviaire de l'ouest lyonnais, actions de la Communauté urbaine en faveur du covoiturage, etc.). À titre d'exemple, l'augmentation de 25 % du trafic sur l'A 6 sud à 2018 indiquée dans le dossier en l'absence de projet (soit 20 000 à 25 000 véhicules/jour supplémentaires par rapport à 2011) est contradictoire avec la relative stabilité du trafic sur l'A 6 constatée sur la période 2005-2011 dans ce secteur. En outre, la comparaison entre les situations avec et sans projet semble, en l'absence d'indication contraire dans le dossier, avoir été réalisée à demande constante. Or, l'expérience montre que la création de projets autoroutiers, sans réduction de capacité en accompagnement, ce qui est le cas du projet soumis à l'enquête, induit systématiquement une demande de trafic supplémentaire, qui devrait être prise en considération.

#### *Concernant les hypothèses d'évolution des réseaux*

À la lecture du dossier, il ressort que les études de trafic en situation de projet intègrent la réduction de 2x2 voies à 2x1 voie du profil en travers de la RN 6 entre la liaison A 89/A 6 et le diffuseur de La Garde. Or, cette requalification de la RN 6, permise d'après les simulations de l'État par l'absence de péage sur la liaison A 89/A 6 et régulièrement évoquée dans le dossier, ne fait partie ni du projet, ni du programme : aucune information n'est fournie sur son coût, son éventuel calendrier de réalisation, les hypothèses d'aménagement retenues et la maîtrise d'ouvrage de l'opération, etc. La requalification de cet axe ne faisant l'objet d'aucune certitude, le dossier aurait dû analyser les trafics sans cette hypothèse.

Par ailleurs, le dossier fait état d'un test de sensibilité prenant en compte les projets d'Anneau des Sciences et de contournement autoroutier de Lyon, afin d'évaluer les impacts potentiels de leur réalisation sur le bilan socio-économique du projet. Le plan de situation proposé en pièce "B" ne présente qu'un tracé indicatif "partiel" du contournement ouest de Lyon (COL) (partie centrale uniquement), sans information sur les hypothèses de tracé prises en compte concernant ses branches nord et sud.

#### *Concernant la comparaison des grands partis d'aménagement*

L'argumentation qui conduit à écarter les variantes au projet soumis à l'enquête publique et, notamment la branche nord du COL, s'avère sommaire et imprécise, comme l'a pointé l'autorité environnementale dans son avis délibéré ("*La comparaison des différentes variantes est réalisée de manière très sommaire et la synthèse des arguments qui ont conduit à retenir la solution adoptée reste imprécise*") et semble largement s'appuyer sur le constat que la majorité du trafic provenant de l'A 89 est à destination de l'agglomération. Or, bien qu'une part significative des trafics soit effectivement en lien avec Lyon-Villeurbanne, l'opportunité d'un barreau plus au nord se pose, non seulement pour le trafic de transit, mais également pour ce qui relève de la desserte des autres secteurs de l'agglomération, notamment l'est lyonnais, qui n'a pas vocation à passer par le cœur dense de l'agglomération. Ceci est d'autant plus étonnant que l'État lui-même a engagé, à l'été 2013, les études de préféabilité d'une liaison plus au nord, qui s'apparente à la branche nord du COL. Ces études sont en cours et les résultats devraient être connus au printemps 2014.

#### *Concernant l'analyse de l'attractivité de l'itinéraire de A 89-A 6-A 466-A 46N*

L'analyse de la compétitivité entre l'itinéraire A 89-A 6-A 466-A 46N et l'itinéraire via le cœur d'agglomération par le boulevard périphérique nord de Lyon (BPNL) se limite à un comparatif de temps de parcours aux heures de pointe avec et sans le projet de liaison porté par l'État. Le dossier ne prend pas en compte l'impact des coûts de péage sur le choix d'itinéraire au travers d'un raisonnement en coûts généralisés et ne présente pas d'analyses de temps de parcours en heures creuses, en première approche similaire sur les deux itinéraires. En effet, le trafic de transit en cœur d'agglomération, par les nuisances qu'il occasionne, n'est pas plus souhaitable en heures creuses qu'en heures de pointe, notamment en ce qui concerne le trafic des poids-lourds.

Par ailleurs, les gains de temps affichés apparaissent particulièrement élevés, notamment sur l'itinéraire passant par le cœur d'agglomération, alors même que la fluidification du trafic sur la liaison A 89/A 6 présente des risques importants de renforcement de la congestion en aval, en arrivée sur le cœur dense, notamment au niveau du tunnel de Fourvière. Dans la mesure où les gains de temps sont des données d'entrée majeures du bilan socio-économique, qui vise à établir l'utilité publique du projet, il aurait fallu détailler les hypothèses et sources utilisées pour évaluer ces temps de parcours et surtout en préciser les limites.

L'itinéraire proposé ne prend pas en compte une analyse de risques liés au trafic engendré, notamment par les poids lourds, dans les deux principaux ouvrages que constituent le tunnel de Fourvière et les tunnels du BPNL, ouvrages qui présentent, d'ores et déjà, des niveaux de risques élevés.

#### *Concernant les impacts en termes de trafic sur le cœur d'agglomération*

Le dossier ne présente pas les effets qu'aurait la réalisation de la liaison A 89/A 6 sur les axes routiers structurants du cœur d'agglomération, *a fortiori*, comme indiqué précédemment, sur le tunnel sous Fourvière et le BPNL.

### **Avis de la Communauté urbaine sur le projet soumis à enquête publique**

#### *Au titre des incidences sur l'organisation des déplacements*

En premier lieu, il convient de rappeler que la capacité d'écoulement d'une voirie n'est généralement pas déterminée par son calibrage en section mais par ses points d'échanges, comme c'est le cas aujourd'hui sur le secteur de projet. Dans ce cadre, la Communauté urbaine estime que, si le projet ne modifie pas les capacités en section des voiries, il n'en contribue pas moins, par la création d'un nouvel échangeur, à augmenter la capacité d'accès automobile à l'autoroute pénétrante d'agglomération qu'est aujourd'hui l'A 6.

Dans ce contexte, le point d'accroche à l'A 6, à proximité immédiate du cœur d'agglomération, apparaît fortement préjudiciable à la lisibilité de l'itinéraire de contournement Nord (A 89-A 6-A 46) et présente des risques majeurs de contribuer à orienter les flux routiers vers le cœur d'agglomération. L'absence de péage ne pourrait que renforcer cet effet de « pénétrante » générée par l'infrastructure.

D'après les valeurs de trafics présentées dans le dossier, force est de constater que le projet, qui porte l'objectif d'assurer une continuité depuis l'autoroute A 89 avec l'A 6, l'A 466, l'A 46 Nord et l'A 432, ne participe pas à l'amélioration de l'attractivité de cet itinéraire de contournement nord. En effet, les volumes sur l'A 6 au nord de la liaison A 89/A 6 sont identiques avec ou sans le projet (65 600 véhicules par jour à l'horizon 2038 dans les deux cas). La fluidification de l'itinéraire A 89-A 6 vers l'agglomération contribuerait en revanche à déplacer la congestion en aval, vers le centre dense, avec les impacts sanitaires et environnementaux liés.

#### *Au titre des incidences sur l'environnement*

Le milieu naturel du vallon du Sémanet est un des principaux milieux affectés par l'opération de liaison A 89/A 6, du fait de la création d'une nouvelle infrastructure traversant le vallon. Il est reconnu pour sa qualité environnementale puisqu'il est inscrit en zone naturelle d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF), à l'inventaire départemental des espaces naturels sensibles (ENS) et le PLU de la Communauté urbaine l'a classé en espace boisé classé (EBC). La construction des piliers du viaduc affecterait le fonctionnement actuel de ce milieu dont 0,3 hectare de zones humides (mares) seraient définitivement détruits. Parmi les conséquences sur des espèces protégées figurent la destruction du milieu de reproduction de la grenouille agile, de la salamandre tachetée et de celui du cuivré des marais (papillon).

L'opération de liaison A 89/A 6 couperait plusieurs corridors écologiques et couloirs de vols des chiroptères qui, de plus, seront fortement impactés par la destruction de leurs habitats (arbres anciens à cavités au sein des boisements détruits, perte de prairies permanentes, etc.). La présentation de ces corridors est lacunaire, notamment sur les cartes présentées, même si des principes de rétablissement des continuités sont présentés.

L'opération de liaison A 89/A 6 aurait des impacts sur les circulations des eaux superficielles et des effets sur les alimentations des zones humides et des retenues collinaires existantes et alimentées par ruissellement. Si le rétablissement des continuités des cours d'eau est annoncé, les études hydrologiques fines ne sont pas encore réalisées pour préserver les flux de ruissellement alimentant les zones humides. De plus, il existe des risques de pollution chronique ou accidentelle contre lesquels sont annoncés des bassins de rétention, avec système de décantation et de filtration avant rejet au milieu naturel.

Enfin, l'ensemble des études des impacts sur les espèces et les milieux naturels a été élaboré sur la seule option retenue en fonction de critères techniques et économiques, ne permettant pas une réelle comparaison des effets sur l'environnement entre les différentes hypothèses de tracé.

La Communauté urbaine œuvre aux côtés du Département du Rhône, de la Région Rhône-Alpes et des Communautés de communes de l'est lyonnais et du pays de l'Ozon pour préserver l'activité agricole sur son territoire, notamment par la mise en place d'un dispositif de soutien aux projets portés par des agriculteurs visant à développer de nouvelles activités économiques (ex. atelier de transformation de légumes, etc.) ou à modifier leurs pratiques pour une plus grande prise en compte de l'environnement et une adaptation à la fréquentation des espaces agricoles par le public.

Dans cet objectif, la Communauté urbaine a accompagné et délibéré favorablement à la mise en place de périmètres de préservation des espaces agricoles et naturels sur son territoire et, notamment dans le secteur concerné par la jonction entre l'A 89 et l'A 6, et dont l'enquête publique vient de s'achever. Une mise en cohérence des périmètres devrait être faite.

Peu d'exploitations seraient menacées dans leur survie par la mise en place de cet ouvrage, elles le seraient plutôt par la gestion des matériaux de terrassement. Il est regrettable qu'il n'y ait pas d'autre solution qui puisse être trouvée que le dépôt sur espaces agricoles, risquant d'induire une moindre qualité agronomique du foncier concerné.

#### *Au titre de la cohérence avec les orientations des documents de planification*

Le projet de raccordement porté par l'État entre en contradiction avec les orientations de l'ensemble des documents en vigueur sur l'agglomération lyonnaise : directive territoriale d'aménagement (DTA), SCOT, plan des déplacements urbains (PDU), qui identifient des logiques de traitement différenciées entre les voiries de contournement et les voiries pénétrantes, en vue notamment de ne pas favoriser l'étalement urbain. La nécessité de maîtriser les flux automobiles entrant dans l'agglomération y est clairement énoncée, au travers de principes forts tels que le gel des capacités des voiries pénétrantes ou encore le principe de ne pas favoriser la gratuité des autoroutes.

À cet effet, ces documents font état d'intentions particulières concernant le traitement du débouché de l'A 89 :

- le document d'orientations générales (DOG) du SCOT, adopté en 2010, indique que l'A 89 ne doit pas constituer une nouvelle pénétrante dans l'agglomération lyonnaise et y ramener du trafic supplémentaire. À ce titre, il affiche formellement sa préférence pour que "l'A 89 se connecte sur l'A 6 et l'A 46 au nord de l'agglomération, selon le tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997",
- le PDU, révisé en 2005, spécifie que les études concernant les modalités de raccordement de l'A 89 au réseau autoroutier existant "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 différentes pénétrantes dans l'agglomération, pour améliorer les transports collectifs et garantir la cohérence avec les systèmes d'échanges."

Par ailleurs, le projet pourrait s'avérer difficilement compatible avec les orientations et objectifs des différents plans relatifs à la qualité de l'air et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre : plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), projet de schéma régional climat air énergie (SRCAE), plan climat, futur plan de protection de l'atmosphère (PPA) en cours de révision, etc.). L'autorité environnementale, dans son avis délibéré, a d'ailleurs rappelé à l'État que les objectifs définis dans le PRQA et ceux fixés dans le cadre des travaux en cours sur le SRCAE "sont tels que la seule amélioration des carburants ou des rejets des véhicules à moteur ne suffira pas à les atteindre". Elle a, dans ce cadre, recommandé à l'État de préciser comment le projet contribue à atteindre ces objectifs, notamment en favorisant le report modal vers des systèmes de transports moins polluants.

#### **Avis de la Communauté urbaine sur la mise en compatibilité du PLU sur le territoire des communes de Dardilly, La Tour de Salvagny, Limonest et Lissieu**

La Communauté urbaine souligne :

- que le complément proposé dans le dossier de mise en compatibilité relatif au PLU (les travaux, constructions, installations, aménagements et rétablissements de voiries, y compris affouillements, exhaussements de sols nécessaires à la réalisation et au fonctionnement des infrastructures de transports) dans les articles 2 des zones du PLU concernées par le projet de liaison A 89/A 6, ne lui paraît pas nécessaire,

- qu'à titre principal, l'admission par l'article 2 de l'ensemble des zones, des équipements techniques liés aux différents réseaux, implique, bien évidemment, que les éléments support desdits équipements sont autorisés. L'absence de cette mention dans les autres zones du PLU pourrait laisser sous-entendre que de nouvelles voiries ne sont pas autorisées dans celles-ci. De ce fait, si l'État souhaite apporter une modification à l'article 2 du PLU, elle devra être intégrée aux dispositions transversales du règlement pour une application à l'ensemble des zones et éviter de créer des distorsions juridiques au sein du règlement,

- que le complément proposé (les dispositions du présent article ne s'appliquent pas dans le cadre des travaux, constructions, installations, aménagements et rétablissement de voiries, y compris affouillements, exhaussements de sols nécessaires à la réalisation et au fonctionnement des infrastructures de transports) dans les articles 13 des zones du PLU concernées par le projet, est inutile. En effet, cet article ne concerne que le traitement des abords des constructions (article 13.1). Ainsi, les aménagements de voirie sont clairement exclus des espaces libres à paysager (article 13.2). Enfin, les normes ne sont pas applicables dans le cas d'équipements publics ou d'intérêt collectif (article 13.2.1).

### **Synthèse de l'avis de la Communauté urbaine**

Nœud de communication européen, l'agglomération lyonnaise pâtit depuis de nombreuses années de la configuration du réseau autoroutier sur son territoire qui mélange des flux locaux, nationaux et internationaux sur les mêmes infrastructures, conduisant à faire passer un trafic de transit en cœur d'agglomération sur un réseau structurant déjà saturé.

Les projets autoroutiers portés par l'État (liaison A 89/A 6 et projet A 45), tels que prévus à ce jour, ne pourront qu'aggraver une situation qui présente d'ores et déjà des dysfonctionnements majeurs.

La Communauté urbaine considère que le projet tel que soumis à l'enquête publique participe à renforcer la capacité automobile d'accès à l'agglomération et est de nature à favoriser l'étalement urbain, en opposition aux orientations prises dans l'ensemble des documents de planification en vigueur sur l'agglomération (DTA, SCOT et PDU). Il aurait, par ailleurs, un impact potentiel fort sur le vallon du Sémanet.

Afin de répondre aux enjeux de développement, d'attractivité et de dynamisme économiques de l'agglomération lyonnaise, la Communauté urbaine considère qu'il est primordial de garantir des conditions de mobilité durable respectueuse de l'environnement et de la qualité de vie de ses habitants. Avec ses partenaires locaux, elle s'inscrit dans une vision globale et mène une politique de mobilité multimodale ambitieuse visant, notamment, à maîtriser les flux automobiles d'accès au cœur de l'agglomération.

Dans ce cadre, elle considère essentiel que l'État s'engage sur un schéma global d'infrastructures routières permettant, notamment, d'écarter les trafics de transit du cœur d'agglomération, conformément aux orientations inscrites dans l'ensemble des documents en vigueur sur le territoire.

Concernant le traitement de l'arrivée de l'A 89, la Communauté urbaine défend depuis toujours un raccordement à l'A 6 plus au nord, dans la continuité du barreau A 466 qui sera mis en service en 2015. En effet, seule cette continuité offrirait une solution durable à l'écoulement du trafic de transit ouest-est tout en permettant d'organiser la desserte des autres secteurs de l'agglomération, notamment l'est lyonnais, qui n'a pas vocation à passer par le cœur dense. Par ailleurs, la Communauté urbaine, le Conseil général du Rhône et les Communes du Val de Saône estiment que l'itinéraire de contournement A 89-A 466-A 46N, par les nouvelles liaisons offertes, pourrait utilement contribuer à répondre aux enjeux de desserte des territoires situés en rive droite de la Saône, qui souffrent aujourd'hui d'une accessibilité contrainte et limitée au réseau autoroutier, pénalisant leur attractivité économique et générant des dysfonctionnements sur le tissu local.

C'est dans cette perspective que la Communauté urbaine a sollicité l'État :

- sur l'engagement d'études sur un tracé de liaison A 89/A 6 plus au nord, dans la continuité de l'A 466, considérant que ces analyses complémentaires pourraient permettre de tendre vers une solution offrant une réponse plus adaptée aux objectifs d'organisation et de maîtrise des trafics d'accès à l'agglomération. Cette étude est aujourd'hui engagée, le programme d'études ayant été validé lors de la réunion du 26 juin 2013 sous l'égide de monsieur le sous-Préfet de Villefranche sur Saône,

- conjointement avec le Département du Rhône, sur l'engagement d'une étude d'opportunité de création de diffuseurs sur l'itinéraire A 466-A 46 nord, dans une logique de recherche d'une meilleure complémentarité des réseaux autoroutiers et départementaux. Monsieur le Préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, a saisi à cet effet monsieur le Ministre des transports dans un courrier du 7 novembre 2013.

Il paraît à la Communauté urbaine essentiel d'attendre les conclusions de ces études et analyses avant que toute décision irréversible ne soit prise.

Sur la base de l'ensemble des réserves et motifs précédemment exposés, il est proposé au Conseil d'émettre un avis défavorable au projet porté à l'enquête publique ;

Vu ledit dossier ;

Ouï l'avis de sa commission déplacements et voirie ;

#### **DELIBERE**

**1° - Émet** un avis défavorable sur le projet de liaison A 89/A 6 qui lui est soumis ainsi qu'au projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Communauté urbaine de Lyon.

**2° - Demande** à ce qu'aucune réalisation ne soit engagée avant qu'un schéma d'ensemble permettant d'écarter les trafics de transit tout en organisant et maîtrisant les flux d'échanges avec l'agglomération, en cohérence avec les orientations de l'ensemble des documents de planification et dans le respect des objectifs environnementaux, ne soit stabilisé.

Et ont signé les membres présents,  
pour extrait conforme.

**Reçu au contrôle de légalité le : 18 décembre 2013.**