

**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA MISE EN
COMPATIBILTE DES DOCUMENTS D'URBANISME**

Du 18 Novembre au 20 Décembre 2013

**DIRECTION REGIONALE DE
L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT
ET DU LOGEMENT RHONE ALPES**

LIAISON AUTOROUTIERE A89/A6

CONCLUSIONS

(Huit Pages)

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 14 Février 2014

Après :

- avoir étudié attentivement le dossier d'enquête initial reçu le 01/10/2013, et demandé au pétitionnaire quelques amendements de celui-ci,
- avoir visité les lieux et pris contact avec les différents intervenants sur le projet (les services de la DREAL et les maires des quatre communes concernées),
- avoir recueilli et consulté de nombreux documents complémentaires (voir liste jointe en annexe A 16 au rapport),
- avoir pris connaissance des avis formulés par les différents organismes et autorités administratives concernés,
- avoir étudié soigneusement l'avis de l'Autorité Environnementale,
- avoir pris connaissance de l'addendum joint au dossier par le pétitionnaire,
- avoir participé à l'organisation de l'enquête publique,
- avoir organisé, le 11/10/2013, une réunion de travail avec le pétitionnaire afin que celui-ci lui présente le projet,
- avoir vérifié l'affichage public et visité les lieux,
- m'être procuré les journaux d'annonces légales à fin de vérification des parutions (voir paragraphe 2.3 du rapport),
- avoir créé une adresse électronique dédiée à cette enquête (ce.mg.A89A6@gmail.com), et avoir mis à disposition du public, au siège de l'enquête, une édition de celle-ci,
- avoir échangé avec le pétitionnaire de nombreux courriers électroniques pour parfaire mon information et ma réflexion,
- avoir assuré au total douze permanences réparties dans les quatre communes concernées,
- avoir interrogé un spécialiste en économie des transports,
- avoir rédigé et présenté (le 14/01/2014) au pétitionnaire le Procès Verbal de Synthèse,
- avoir pris connaissance et tenu compte du mémoire en réponse du pétitionnaire en date du 29/01/2014,
- avoir pris contact avec l'Autorité Environnementale,
- avoir organisé une réunion complémentaire avec le pétitionnaire le 06/02/2014.

Après m'être remémoré la jurisprudence (par exemple Conseil d' État du 28 Mai 1971 « Ville Nouvelle Est »), selon laquelle, pour statuer sur l'utilité publique, on est amené à comparer les avantages et les inconvénients de l'opération, et donc que celle-ci ne peut être établie que si les avantages l'emportent sur les inconvénients et que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, ne sont pas excessifs eu égard aux buts poursuivis.

Après m'être recentré sur le rôle du commissaire enquêteur, à savoir : donner mon avis personnel en me livrant à une appréciation des avantages et des inconvénients du projet, en pesant les éléments pour ou contre le projet, en donnant les raisons qui déterminent mon avis, en fournissant une synthèse qui dégage explicitement mon avis personnel. Et, étant dans le cas particulier d'une procédure préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, examiner si l'opération présente concrètement un caractère d'utilité publique, si le bilan coûts-avantages penche en faveur de l'opération (atteintes à la propriété privée, coût financier), examiner les inconvénients d'ordre social et les atteintes à des intérêts publics (santé, environnement), les justifications du projet retenu par rapport aux solutions alternatives, examiner la compatibilité avec les documents d'urbanisme (en distinguant bien compatibilité et conformité).

J'ai constaté :

+++ que l'enquête publique, diligentée du 18 Novembre au 20 Décembre 2013 inclus, s'est déroulée dans les conditions prévues par la réglementation,
+++ qu'aucun incident susceptible de remettre en cause sa légalité n'est venu perturber le bon déroulement de celle-ci,
+++ qu'il n'est pas apparu nécessaire, ni de prévoir une réunion publique, ni, a fortiori, de prolonger l'enquête,

Rappelés les objectifs et fonctionnalités recherchés par le projet

Les objectifs du projet sont au nombre de deux :

assurer la continuité autoroutière depuis l'extrémité actuelle de l'autoroute A89 avec l'A6, l'A466, l'A46 Nord et l'A432,
améliorer la structuration des flux de transit et d'échanges sur les grands axes du réseau routier national.

Les fonctionnalités recherchées pour cette opération sont :

l'obtention d'un niveau de service satisfaisant en termes de fluidité et de sécurité pour le trafic de transit,
une captation efficace des trafics d'échanges prépondérants entre l'A89 et Lyon sur un itinéraire aménagé à cet effet,
en conséquence, une redistribution cohérente des trafics locaux et d'échanges avec l'Ouest de l'agglomération lyonnaise sur les itinéraires existants,
une remise à niveau environnementale des voiries réaménagées (RN7, RN489 et A6) offrant ainsi une amélioration du cadre de vie des riverains de ces infrastructures.

Prises en considération les contre propositions faites,

Pris en compte mes avis résumés relatifs à chaque thème (voir, si nécessaire, rapport en fin de chaque paragraphe de l'analyse par thèmes: 3.1.1 et suivants),

Prises en considération les contributions favorables, à savoir :

303 avis favorables, y compris ceux avec recommandations, soit 44,7% des contributions et parmi lesquelles ceux des collectivités et organismes suivants:

Combre (42),
Saint Vincent de Boissey (42),
Perreux (42),
Saint-Just-en-Chevalet (42),
Vougy (42),
Villerest (42),
Ambierle (42),
Balbigny (42),
Pouilly les nonains (42),
Sainte-Agathe-en-Donzy (42),
Villemontais (42),
Notre Dame-de-Boisset (42),
Champoly (42),
Thiers (63),
Le Cergne (42),

- # Cordelle (42),
- # Commelle Vernay (42),
- # Chandon (42),
- # communauté d'avenirs Roannais Agglomération (42),
- # Issoire Communauté (63),
- # Syndicat mixte Métropole Clermont Vichy Auvergne (63),
- # Clermont Communauté (63),
- # Communauté d'agglomération Vichy Val d'Allier (03),
- # Communauté de communes de la Basse Vallée de l'Azergues,
- # Chambre d'Agriculture du Rhône,
- # Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon,
- # CCI Auvergne,
- # CCI Rhône-Alpes,
- # CCI Dordogne,
- # Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF, avis joint au dossier).

Prise en considération l'absence de remarque formulée par l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO , avis joint au dossier).

Prises en considération les contributions défavorables, à savoir :

374 avis défavorables, y compris les avis favorables avec réserves, soit 55,3% des contributions et parmi lesquels ceux des collectivités et organismes suivants :

- # Communauté Urbaine de Lyon,
- # Charbonnières les Bains,
- # Ecully,
- # Lyon 69002,
- # Genay,
- # Saint Germain au Mont d'Or,
- # Saint Cyr au Mont d'Or,
- # Curis au Mont d'Or,
- #Fontaines Saint Martin,
- # Dardilly,
- # La Tour de Salvagny,
- # Limonest,
- # Lissieu,
- # Département du Rhône,
- # Sytral,
- # Sepal.

Pris en considération les 2080 avis défavorables exprimés par le biais de pétitions sollicitées soit par certaines des communes concernées, soit par des associations, à savoir essentiellement :

- # ADEL Association De l'Environnement pour Lissieu,
- # DDT Déplacement Durable pour Tous La Tour de Salvagny,
- # HORUS Charbonnières les Bains,
- # Sauvegarde la Clairière Dardilly.

Je considère comme AVANTAGES les points suivants :

+++ les contributions favorables au projet dont certaines me sont apparues argumentées et pertinentes,

+++ le projet concrétise la décision formelle de raccorder l'A89 à l'A6 (le décret en date du 17 Avril 2003 prononçant l'utilité publique de l'A89 prévoyait une mise en service concomitante pour l'A89 et son raccordement à l'A6) en complétant le maillage du dispositif existant,

+++ le projet, complété par le barreau A466 en cours de réalisation, répond (avec une nuance, voir ci-après la question du péage, dans les inconvénients) à l'objectif d'assurer une continuité autoroutière Bordeaux Genève, et d'améliorer la structuration des flux de transit. En effet l'itinéraire de contournement par le Nord de l'agglomération lyonnaise ainsi offert au transit est le plus attractif en coût généralisé; cet argument se décline à tous les échelons : international, national et local. Cette liaison présente donc l'intérêt de limiter le surengorgement du tunnel de Fourvière et du boulevard périphérique Nord de Lyon,

+++ le projet répond aux fonctionnalités de captation efficace de trafic d'échanges et de redistribution cohérente des trafics locaux. Le tracé répond parfaitement à la fonctionnalité de fluidification du trafic local ce qui traite la préoccupation quotidienne des usagers de ce secteur. Il offre un véritable désenclavement autoroutier à Roanne, en facilitant en outre les communications entre Roanne et le grand Est Lyonnais, le Nord Isère et le pôle de Satolas,

+++ le projet présenté réutilise pour l'essentiel de son tracé des voiries existantes, n'affecte que très peu les propriétés privées en ne nécessitant donc qu'un nombre très limité d'expropriations (en particulier aucune habitation),

+++ l'absence de dépenses d'argent public, le coût d'investissement étant pris en charge par une société concessionnaire qui fait payer (par le biais d'un péage réparti) à l'utilisateur, et non au contribuable, l'utilisation de cette infrastructure. Le bilan coûts-avantages est donc très favorable,

+++ la mise à disposition d'un équipement qui permet d'accompagner le développement économique. Les entreprises qui empruntent ces itinéraires retrouveront ainsi un niveau de service satisfaisant qui n'existe plus aujourd'hui,

+++ la rentabilité socioéconomique du projet est indéniable, (même si on peut critiquer les calculs faits dont le résultat peut paraître majoré), et demeure satisfaisante en cas de réalisation du COL et de l'Anneau des Sciences,

+++ la possibilité de réaliser les travaux dans un délai court alors que toute autre tracé nécessite d'attendre, environ dix ans de plus, l'éventuelle résorption de l'engorgement de la voirie locale dans la zone concernée. De très nombreux usagers, exaspérés par les encombrements constatés quotidiennement, appellent de leurs vœux cette réalisation au plus tôt,

+++ comparé aux autres solutions possibles, notamment un barreau « plus au Nord » vigoureusement soutenu par les opposants, le tracé proposé a des impacts fonciers et écologiques incontestablement plus faibles, un financement assuré en fonds privés. Les autres tracés n'auraient aucune efficacité pour fluidifier le trafic local et offrir une desserte satisfaisante à la région de Roanne,

+++ aucune solution « Plus au Nord » n'est définie à ce jour, ni, a fortiori, stabilisée et acceptée par les populations concernées, ce qui se traduirait par un statu quo excessivement long au regard des constats d'encombrements actuels. Le mode de financement d'une telle variante, inconnu et non exploré à ce jour, pourrait causer ultérieurement des difficultés supplémentaires,

+++ le niveau de sécurité routière dans le secteur concerné est nettement amélioré par le projet,

+++ le projet a un effet immédiat de diminution de la pollution le long de cet itinéraire par la suppression des encombrements,
+++ la remise à niveau environnementale complémentaire faite le long de l'autoroute A6 diminue les nuisances autoroutières pour les habitants de Limonest.

Je considère comme **INDIFFERENTS** les points suivants :

=== les protections acoustiques prévues en respect de la réglementation limitent les nuisances sonores apportées par le projet. L'augmentation du niveau de nuisances est ainsi admissible pour les riverains,
=== la qualité de l'air, partiellement dégradée par l'augmentation du trafic reste quasi stable à long terme grâce aux progrès technologiques attendus sur la conception des véhicules,
=== la santé des résidents de la zone concernée par le projet n'est pas affectée significativement,
=== la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne soulève pas de difficultés majeures eu égard aux mesures prises pour la protection de l'environnement. Le projet ne constitue pas une véritable pénétrante dans l'agglomération mais plutôt une canalisation des flux qui se répartissent différemment (pas d'augmentation de capacité des pénétrantes existantes); il ne vient pas contrarier les documents existants,
=== les mesures compensatoires proposées au dossier, qui demeurent à compléter lors de l'élaboration des études de détails, paraissent satisfaisantes,
=== l'étalement urbain que peut susciter la réalisation de cette infrastructure (la cause principale de celui-ci demeurant l'attractivité de la région), peut être combattu par les communes, sous le contrôle de l'État, par adaptation des PLU,
=== le projet a une très légère tendance (inférieure à 1%), à surcharger le trafic total en direction du tunnel de Fourvière,

Je considère comme **INCONVENIENTS** les points suivants :

----- les contributions défavorables dont je pondère la valeur par la qualité de leurs arguments (une part significative de celles-ci ne sont pas des exemples de bonne foi),
----- les pétitions défavorables également que je pondère par leur caractère d'opposition systématique ou d'opposition au projet près de chez soi,
----- le projet porte atteinte à l'environnement de manière significative en traversant une zone classée à la fois en ZNIEFF , ENS et EBC. Sur ce point, la démarche « éviter, réduire compenser » ne me semble pas avoir été menée à son terme,
----- le maintien du péage vers le Nord (aux barrières pleine voie de Villefranche sur Saône ou sur A466) n'est pas de nature à favoriser totalement l'utilisation du tronçon RN6- A6 vers le Nord,
----- le projet présenté n'apporte pas d'incitations significatives en faveur d'un développement concomitant de modes alternatifs de déplacements,

La prise en considération bilancielle de l'ensemble des points ci-dessus met en évidence à la fois que les inconvénients liés au projet proposé n'excèdent pas les avantages qu'il offre et que le projet demeure perfectible. En conséquence :

1 j'émet un *AVIS FAVORABLE* au projet présenté dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la liaison A 89/ A6, assorti d'une réserve et des six recommandations suivantes :

Réserve : EVITER LE FORT IMPACT DE L'ECHANGEUR A89/A6. Le projet peut être amélioré. Il est possible de relever le profil en long (avec une pente maximale de l'ordre de 5%, sensiblement inférieure à celle rencontrée à l'Ouest de la RN6), pour substituer, dans la traversée de l'autoroute A6, des passages supérieurs aux passages inférieurs actuellement envisagés. Aux gains d'emprise ainsi effectués, viendraient se cumuler une forte diminution du volume excédentaire de déblais, et donc, en cascade , un autre gain d'emprise pour la mise en dépôts de ces matériaux. Les impacts sur la ZNIEFF, les ENS et EBC seraient amoindris. La faune et la flore seraient moins atteintes (corridors mieux maintenus). Le traitement des eaux recueillies en surface serait plus facile à maîtriser, les travaux à l'intersection avec l'autoroute A6 seraient nettement facilités. Les éventuels impacts négatifs de cette solution (visuels, sonores et peut-être de coût, à raisonner en coût global) seraient compensables sans difficultés majeures (traitement architectural soigné, protections acoustiques si nécessaire).

Moyennant la levée de cette réserve le projet deviendrait parfaitement acceptable grâce à la réduction de ses inconvénients.

Première recommandation : ETUDIER LA POSSIBILITE DE SUPPRIMER VERITABLEMENT LE PEAGE SUR CETTE LIAISON. Le projet me paraît perfectible: la fonction autoroute de transit est à péage (alors qu'il n'y a pas de péage pour entrer dans l'agglomération), ce qui, bien que l'itinéraire de contournement par le Nord de l'agglomération demeure en coût généralisé le plus attractif, n'est pas totalement de nature à inciter l'utilisateur à emprunter le grand contournement Nord. Il convient donc, (sans rétablir de péage pour entrer dans l'agglomération, ce qui serait contraire à une des demandes faites par la population), d'étudier la possibilité de rendre gratuite la jonction entre la RN6 et l'autoroute A6 pour les trafics Ouest-Est. La solution qui consisterait à créer, dans la plaine des Chères, une nouvelle possibilité d'entrée/sortie gratuite sur l'autoroute A6 aurait également l'avantage de

fluidifier la circulation sur la RN6 mais elle serait en contradiction avec le principe de non création de nouveaux diffuseurs.

Si la suppression du péage ne pouvait être réalisée concomitamment à la mise en service du présent projet, il me paraîtrait acceptable d'en différer le principe.

Seconde recommandation : REDUIRE, SUR L'ENSEMBLE DE LA LIAISON, LA VITESSE A 90 KM/H. Sans causer une perte de temps importante sur cette courte distance, cette précaution aurait un effet bénéfique sur le bruit, la pollution et la sécurité.

Troisième recommandation : ACCOMPAGNER LE PROJET DE MESURES INCITATIVES AU DEVELOPPEMENT DES MODES ALTERNATIFS DE TRANSPORT. Il peut s'agir de favoriser le rail en augmentant (autant que faire se peut car la voie est unique) la fréquence des trains sur la ligne de chemin de fer qui traverse le quartier des Longes, en prenant des mesures incitatives pour que la Région mène à bien rapidement son projet d'aménagement de cette voie et en créant un parc relais (un emplacement semble disponible entre la voie ferrée et la RN6). Il semble également judicieux (effet immédiat pour un investissement faible) de créer deux aires de covoiturage (une près de l'échangeur RN7 /RN489, l'autre dans le quartier des Longes) et d'étudier la possibilité de dédier une partie de l'infrastructure à la circulation de transports collectifs.

Quatrième recommandation : ETABLISSEMENT DES ETUDES DE DETAILS. Lors de l'établissement du projet définitif, si celui-ci est déclaré d'utilité publique, il convient de prendre en compte soigneusement les propositions d'aménagement faites par la population dont certaines paraissent très judicieuses et de nature à améliorer le projet (voir le rapport: 3.1.10 poursuite des études). Deux points sont particulièrement sensibles :le quartier des Longes avec ses difficultés d'accès et ses demandes éventuelles d'expropriation et, d'autre part, les exploitations agricoles.

Cinquième recommandation : TRAVAUX ANTICIPES. Il paraît souhaitable de prévoir, au moins pour La Tour de Salvagny, si le projet est déclaré d'utilité publique, une tranche de travaux anticipés afin de réaliser en urgence les protections acoustiques le long de la RN7.

Sixième recommandation : MESURES COMPENSATOIRES. Il paraît important de veiller à la mise en œuvre, dans le cadre de la démarche « éviter, réduire, compenser », des compensations non explicitées dans le dossier au stade des études préalables en tenant compte des observations faites notamment par la FRAPNA et la LPO.

Par ailleurs: ## rappelés les éléments cités plus haut , c'est à dire, que je n'ai pas décelé d'éléments démontrant clairement la contrariété avec les documents existants,
pris en compte tous les avis reçus et notamment ceux des personnes associées qui se sont exprimées par courriers,

2 j'émet un *AVIS FAVORABLE*, sans réserves ni recommandations à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme : PLU de la Communauté Urbaine de Lyon sur le territoire des communes de La Tour de Salvagny, Dardilly, Limonest et Lissieu, et SCOT de l'agglomération lyonnaise.

3 j'émet un *AVIS FAVORABLE* au classement des voiries tel que prévu au dossier.

En complément, je demande à être informé des suites qui seront données à cette enquête: levé de la réserve, caractère d'utilité publique ou non, et suivi des recommandations.

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 14 Février 2014

