

**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA MISE EN
COMPATIBILITE 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

RAPPORT ET CONCLUSIONS

(Cent vingt-quatre pages)

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 14 Février 2014



**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA MISE EN
COMPATIBILITE 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

RAPPORT

(Cent seize Pages)

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 14 Février 2014



SOMMAIRE

1 GENERALITES

Préambule	Page 2
Objet de l'enquête	Page 3
Cadre juridique	Page 3
Nature et caractéristiques du projet	Page 4
Composition du dossier	Page 6

2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1.1 Désignation du Commissaire Enquêteur	Page 7
1.2 Modalités de l'enquête	Page 7
1.3 Information du public	Page 8
1.4 Climat de l'enquête	Page 8
1.5 Clôture de l'enquête	Page 9
1.6 Procès Verbal de Synthèse	Page 9
1.7 Relation comptable des observations	Page 9
2.7.1 Contributions	Page 11
2.7.2 Pétitions	Page 13

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

3.1 Analyse par thèmes	Page 14
3.1.1 Difficultés de circulation	Page 18
3.1.2 Autoroute Bordeaux- Genève Nouvelle pénétrante	Page 23
3.1.3 Plus au Nord Étude DREAL	Page 27
3.1.4 Bruit	Page 31
3.1.5 Pollution	Page 34
3.1.6 Environnement Mesures compensatoires Modes alternatifs	Page 36
3.1.7 Documents d'urbanisme	Page 42
3.1.8 Développement économique	Page 48
3.1.9 Poursuite des études	Page 51
3.1.10 Constat du ressenti de l'action de l'État par le public	Page 55
3.1.11 Constat du ressenti de l'action des élus par le public	Page 59
3.2 Analyse des registres de Dardilly	Page 62
3.2.1 Registre N° 1	Page 62
3.2.2 Registre N°2	Page 69
3.2.3 Registre N°3	Page 73
3.3 Analyse du registre de La Tour de Salvagny	Page 82
3.4 Analyse du registre de Limonest	Page 86
3.5 Analyse des registres de Lissieu	Page 92
3.5.1 Registre N°1	Page 92
3.5.2 Registre N°2	Page 97
3.5.3 Registre N°3	Page 99
3.6 Analyse de la messagerie électronique	Page 103

ANNEXES : voir document séparé

PIECES JOINTES

Quatre dossiers d'enquête, avec leurs trois registres chacun, un classeur messagerie électronique, deux classeurs de pétitions et les quatre certificats d'affichage N°2.

1 GENERALITES

1.1 PREAMBULE

La réalisation de l'autoroute A89 entre Balbigny et la Tour de Salvagny a été déclarée d'utilité publique par décret du 17 Avril 2003. Pour répondre à une réserve de la commission d'enquête, l'État a proposé que le raccordement de l'autoroute A89 à l'autoroute A6 se fasse par des voiries aux caractéristiques autoroutières.

Un projet de liaison A89-A6 répondant à cet objectif a fait l'objet d'une enquête publique du 11 Décembre 2007 au 18 Janvier 2008. Les conclusions de la Commission d'Enquête font état de:
817 lettres et observations dont 593 contre, 174 pour et 50 sans avis,
6370 pétitions collectives dont 3368 contre et 3002 pour,
2072 pétitions individuelles dont 1354 pour et 718 contre.
La commission d'enquête a décidé, le 12 Mai 2008, de donner un avis défavorable à la déclaration d'utilité publique.

A noter qu'une autre enquête publique concomitante portait sur le barreau A466 reliant, dans la plaine des Chères, l'autoroute A6 à l'autoroute A466 et que les considérants figurants dans les deux enquêtes sont identiques; par ailleurs la commission d'enquête a estimé que les deux projets sont manifestement liés et n'auraient pas du être considérés comme indépendants.

Le Conseil d'État, en sa séance du 7 Juillet 2009, a émis un rapport et une note relatifs au projet A89 A6 (N° 382901 et 382902).

Le rapport considère que « les conclusions de la commission d'enquête apparaissent incomplètes ».

La note fait apparaître que « le Conseil d'État (section des travaux publics) n'a pu donner un avis favorable pour les raisons suivantes: »

« la section a certes estimé que cette opération revêt un caractère d'utilité publique...Les inconvénients de ce projet, qui s'appuie pour l'essentiel sur la voirie existante, n'apparaissent pas excessifs au regard de l'intérêt qu'il présente »

« la section n'a en revanche pu que constater que l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique du préfet du Rhône du 12 Novembre 2007, de même que la publication qui en a été assurée dans la presse, omet d'indiquer que l'enquête portera également sur la mise en compatibilité du schéma directeur de l'agglomération lyonnaise »

« Il n'a pas paru possible de surmonter cette irrégularité qui, touchant à l'objet même de l'enquête, revêt un caractère substantiel ».

Parallèlement, le barreau A466 a été déclaré d'utilité publique (contre l'avis de la commission d'enquête). Les travaux sont actuellement en cours, pour une mise en service prévue en 2015.

Après avoir recherché des solutions alternatives en concertation avec les élus locaux, l'État a, par décision ministérielle en date du 29 Juin 2010, relancé la procédure de déclaration d'utilité publique du projet de liaison directe entre les autoroutes A89 et A6 sur la base du projet présenté au Conseil d'État en Juillet 2009.

Conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, ce projet de liaison autoroutière entre l'autoroute A89 et l'autoroute A6 a fait l'objet d'une concertation. Celle-ci s'est déroulée du 30 Mai au 25 Juin 2011. Le bilan de la concertation est joint au dossier de la présente enquête (pièce I).

Les statistiques globales relatives à la concertation font apparaître (voir page 8/61 de la pièce I) que sur 2587 avis exprimés, 2536 sont défavorables, 26 sont favorables avec réserves et 25 favorables. Le projet fait l'objet d'une opposition quasi unanime du public s'étant exprimé; près de 83% des avis exprimés émanent de particuliers par le biais de pétitions d'opposition au projet mises en œuvre par quatre des communes concernées par le projet.

L'autoroute A89 a été mise en service le 21 Janvier 2013.

Plus récemment et suite aux résultats de la concertation il a été décidé de soumettre à l'enquête publique un projet qui se caractérise essentiellement par un tracé très voisin de celui soumis à la concertation duquel on a retiré les installations de péage sur la section concernée; ce nouveau projet permet également de conserver le passage supérieur au dessus de l'autoroute A6 qui relie Lissieu à Limonest.

Cette succession de phases d'études a conduit à la présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,(à savoir : le PLU de la Communauté Urbaine de Lyon sur le territoire des communes de Dardilly, Limonest, Lissieu et La Tour de Salvagny et le SCOT de l'agglomération lyonnaise), au classement des voiries dans la catégorie des autoroutes.

1.2 OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et au classement des voiries a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L.123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le Maître de l'Ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

1.3 CADRE JURIDIQUE

Les textes régissant la procédure d'enquête sont les articles L.123-1 à L.123-2, L.123-3 à L.123-19, R.123-1, R.123-2 à R.123-27 du Code de l'Environnement et L.11-1 à L.11-7, R.11-1 à R.11-2, R.11-3 à R.11-14 et R.11-16 du Code de l'Expropriation.

Les textes régissant le dossier d'enquête sont les articles R.123-8 du Code de l'Environnement et R.11-3 du Code de l'Expropriation.

Les textes relatifs à l'étude d'impact sont les articles L.122-1 à L.122-3-5, L.124-1 à L.124-8 et R.122-1 à R.122-15 du Code de l'Environnement.

Les textes relatifs à l'évaluation des incidences NATURA 2000 sont les articles L.414-4 et R.414-19 à R.414-26 du Code de l'Environnement.

Les textes relatifs à l'évaluation socio-économique sont les articles L.1511-1 à L.1511-7 du Code des Transports.

Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité du PLU sont les articles L.123-14, L.123-14-2, et R.123-23-1 du Code de l'Urbanisme.

Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité du SCOT sont les articles L.122-15, L.122-16-1, et R.122-13 du Code de l'Urbanisme.

Les textes relatifs au classement des voies sont les articles R.122-1, R.123-30 à R.123-39 du Code de la Voirie Routière.

1.4 NATURE ET CARACTERISTIQUES DU 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.

Les caractéristiques techniques retenues pour la géométrie du tracé sont celles d'une autoroute à 2x2 voies avec carrefours dénivelés, basées sur l'Instruction sur les Conditions d'aménagement des Voies Rapides Urbaines (ICTAVRU), conception de type A.

Les vitesses sont limitées à :

- 110 km/h de l'origine (extrémité actuelle de l'A89) jusqu'à l'approche du diffuseur avec la RN6/RD306,
- 90 km/h sur le barreau neuf entre la RN6 et l'A6,
- 70 ou 50 km/h sur les bretelles de la bifurcation autoroutière avec l'autoroute A6.

Le profil en travers est caractérisé par une largeur de chaussée de 2x7,00m, avec des bandes d'arrêt d'urgence de 3,00 m, pour une largeur totale de plateforme de 22,60 à 23,50 m.

Le profil en long présente une déclivité maximale de 6%.

Depuis l'extrémité actuelle de l'A89 en allant vers l'Est, la liaison utilise l'actuelle déviation de la RN7 au droit de La Tour de Salvagny, sur 2 km environ. Dans cette portion, il s'agit d'un aménagement sur place (reprise des accotements avec protections phoniques, équipements de sécurité, réaménagement du terre-plein centra).

Le diffuseur RN7-RD307 est complètement réaménagé pour assurer tous les échanges entre les voiries existantes, en réutilisant celles-ci au maximum.

Au delà, la RN489 est mise à 2x2 voies jusqu'à la RN6 en doublant au Nord la chaussée existante sur une longueur de 2 km environ. Sur ce tronçon sont également prévus les équipements de sécurité et des protections phoniques.

Le diffuseur RN6-RD306 rétablit les mouvements actuels entre la RN6 (au Sud), la RD306 (au Nord) et la liaison A89/A6 en provenance ou en direction de l'autoroute A89.

Au delà, un barreau entièrement neuf à 2x2 voies, sur un linéaire de 800 m environ, permet de rejoindre l'autoroute A6. Le tracé passe sous la RN6, sur la voie ferrée Paray-le-Monial/ Givors et franchit le vallon du Sémanet.

L'échangeur avec l'autoroute A6 est un nœud autoroutier complet permettant tous les échanges entre les deux infrastructures; les bretelles orientées vers Lyon sont à 2voies de circulation. Cette réalisation s'accompagne d'aménagements sur l'autoroute A6 pour permettre aux flux de s'entrecroiser dans de bonnes conditions de sécurité. Sur les quatre bretelles deux franchissent l'autoroute A6 en passages inférieurs.

Aucune création d'aire annexe, de repos ou de services n'est prévue. La section réalisée est également dépourvue d'installations de péage.

Les ouvrages d'art existants, au nombre de onze, sont maintenus en l'état, ou adaptés, ou démolis et reconstruits. Il est prévu de construire huit ouvrages d'art neufs. Le vallon du Sémanet est franchi, pour chaque sens de circulation par un ouvrage d'art non courant, de longueur 150 m environ.

Le coût de construction est estimé à 146 M€ hors taxes aux conditions économiques de Juillet 2012; il est financé en intégralité par le concessionnaire de cette liaison.

Le taux de rentabilité socio-économique est estimé à 25,7%; très nettement supérieur au taux d'actualisation de 4% défini par le Centre d'Analyse Stratégique, il met en relief l'intérêt de cet aménagement pour la collectivité.



1.5 COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier est composé de deux fascicules de format A3.

Le dossier d'enquête développe le sommaire suivant.

- ## Pièce A : Objet de l'enquête, informations réglementaires et administratives
- ## Pièce B : Plan de situation
- ## Pièce C : Notice explicative
- ## Pièce D : Plan général des travaux
- ## Pièce E : Étude d'impact
- ## Pièce F : Étude socio-économique
- ## Pièce G : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (document séparé)
- ## Pièce H : Bilan de la concertation au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme
- ## Pièce I : Avis de l'Autorité Environnementale et mémoire en réponse du maître

d'ouvrage

- ## Pièce J : Classement des voiries dans la catégorie des autoroutes
- ## Pièce K : Avis du Domaine

La pièce G est subdivisée en :

- ## G 1 : dossier de mise en compatibilité du PLU
- ## G 2 : dossier de mise en compatibilité du SCOT
- ## G 3 : procès verbaux des réunions d'examen conjoint sur les dossiers PLU et SCOT
- ## G 4 : avis de l'Autorité administrative de l'État compétente
- ## G 5 : mémoire en réponse du maître d'ouvrage
- ## G 6 : avis de la Chambre d'Agriculture du Rhône, de l'INAO et du CRPF

Le CE n'a pas relevé de manque dans le dossier et a émis un avis sur l'étude d'impact intégré au Procès Verbal de Synthèse (voir Annexe A 17).



2 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1 DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Suite à une demande de Monsieur le Préfet enregistrée le 10/09/2013, par ordonnance N° E13000312/69 en date du 24/09/2013, Monsieur le Président du Tribunal Administratif a désigné Monsieur Gaston Martin en qualité de Commissaire Enquêteur (CE), en vue de procéder à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, au classement des voies pour le projet de liaison autoroutière A89/ A6.

Concomitamment à cette désignation Monsieur Gérard Girin a été désigné en qualité de Commissaire Enquêteur Suppléant pour la présente enquête.

2.2 MODALITES DE L'ENQUETE

Les modalités de l'enquête ont été fixées lors d'une réunion en préfecture le 11/10/2013.

L'arrêté d'organisation de l'enquête (N°E-2013-600 en date 24 Octobre 2013) prévoit notamment:

- une durée d'enquête d'un mois environ, du 18 Novembre au 20 Décembre 2013 inclus,
- douze permanences, aux dates , heures et lieux suivants :
 - le mardi 26 novembre 2013 de 9h à 12h en mairie de Limonest,
 - le mercredi 27 novembre 2013 de 14h à 17h en mairie de Dardilly,
 - le samedi 30 novembre 2013 de 9h à 11h30 en mairie de la Tour de Salvagny,
 - le mardi 3 décembre 2013 de 14h à 17h en mairie de Dardilly,
 - le mercredi 4 décembre 2013 de 9h à 12h en mairie de Limonest,
 - le samedi 7 décembre 2013 de 9h à 12h en mairie de Lissieu,
 - le lundi 9 décembre 2013 de 9h à 12h en mairie de la Tour de Salvagny,
 - le mercredi 11 décembre 2013 de 9h à 12h en mairie de Lissieu,
 - le samedi 14 décembre 2013 de 9h à 12h en mairie de Dardilly,
 - le mardi 17 décembre 2013 de 13h30 à 16h30 en mairie de Lissieu,
 - le mercredi 18 décembre 2013 de 15h à 18h en mairie de la Tour de Salvagny,
 - le vendredi 20 décembre 2013 de 14h à 17h en mairie de Limonest.
- un délai de un mois pour la remise du rapport et des conclusions du Commissaire Enquêteur.

A noter qu'afin d'élargir, pour le public, la faculté de déposer des observations,suggestions, ou contre-propositions, le CE a ouvert une adresse internet dédiée : ce.mg.A89A6@gmail.com

2.3 INFORMATION DU PUBLIC

Tout au long de l'élaboration de ce projet, le public a bénéficié d'une information soutenue, actualisée. Outre la phase réglementaire de concertation, des réunions d'information ont été tenues dans les communes et celles-ci ont publié les éléments de projet dans les bulletins municipaux. Les sites internet officiels des mairies relatent aussi la mise à l'enquête publique du projet. Les communes ont procédé à des affichages (panneaux publicitaires, banderoles, impression de tee-shirts) systématiquement contre le projet présenté. Des communiqués de presse ont été diffusés, traduisant eux aussi une ferme opposition des communes au projet.

Une publicité très dense, traduisant l'opposition très vive des quatre communes concernées, a été faite avant et pendant l'enquête.

Parallèlement, il a été procédé à l'affichage réglementaire que le CE a contrôlé, à la fois dans les quatre mairies concernées et sur le site (où des panneaux ont quelque fois été arrachés puis remplacés).

Les formalités d'annonces dans la presse ont été respectées ; deux parutions dans quatre journaux (dont deux nationaux) à deux semaines d'intervalle ont été publiées:

- ## Le Monde du 31/10/2013,
- ## Libération du 31/10/2013,
- ## Le Progrès du 02/11/2013, sous le numéro 478789700,
- ## Le Tout Lyon Affiches du 02/11/2013, sous le numéro TL 042474
- ## Le Monde du 19/11/2013,
- ## Libération du 19/11/2013,
- ## Le Progrès du 18/11/2013, sous le numéro 475242400,
- ## Le Tout Lyon Affiches du 21/11/2013, sous le numéro TL 042474

2.4 CLIMAT DE L'ENQUETE

Compte tenu de l'importance, de l'enjeu et de l'environnement du projet, afin de bien comprendre et de mieux sentir le climat de l'enquête, le CE a choisi de rencontrer les quatre maires des communes concernées, de consulter en détails (et à deux reprises, en début et en fin d'enquête) à la fois les sites internet officiels des communes et les délibérations prises par les communes avant le lancement de celle-ci. Figure en annexe A 1 un document intitulé « Climat initial de l'enquête » qui relate cette triple démarche du CE.

Dès le démarrage de l'enquête, le CE a ressenti un climat de suspicion (notamment sur le rôle d'un seul commissaire enquêteur comparé à celui de la précédente commission d'enquête, composé de trois commissaires, « moins facilement manipulables »), un climat très partial de la part de l'opposition (basé pour une bonne part sur une diffusion de l'information tronquée et même parfois erronée : avis de la précédente commission d'enquête/avis du Conseil d'État, projet presque identique au précédent, information non complètement actualisée), un climat ne respectant pas la pluralité des opinions (sites internet).

Pendant l'enquête, le CE a constaté de la part du public une attitude très ferme de la part des opposants; mais ceux-ci sont demeurés corrects et n'ont pas marqué d'agressivité dans leur propos.

Les trois rencontres avec les collectifs d'association et bon nombre de leur représentants (Dardilly, Lissieu et Limonest) n'ont donné lieu à aucun débordement malgré quelques séquences tendues.

Les douze permanences tenues par le CE ont toutes été très denses: le CE a été quasiment en réception constante du public et a admis quelques dépassements horaires pour achever les consultations. Il n'est pas paru nécessaire d'organiser une réunion publique.

Aucun incident n'a été relevé et, globalement, le climat de l'enquête est resté suffisamment serein pour ne pas perturber le bon déroulement de celle-ci. La très forte participation constatée est garante d'une expression variée et représentative permettant au CE de forger son avis.

A noter un bon esprit de collaboration des personnels des mairies des quatre communes concernées, ainsi que des services de la DREAL et de la Préfecture.

2.5 CLOTURE DE L'ENQUETE

Il n'est à aucun moment paru nécessaire de prolonger l'enquête.

L'enquête a été close le 20 Décembre 2013, dans les conditions prévues.

Les dossiers et registres ont été collectés par le CE en fin de sa dernière permanence en mairie de Limonest.

2.6 PROCES VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE

Le procès verbal de synthèse des observations a été présenté au pétitionnaire le 14 Janvier 2014. Il est joint en annexe A 17.

Le mémoire en réponse du Maître du pétitionnaire est en date du 29/01/2014 ; il est joint en annexe A 18.

2.7 RELATION COMPTABLE DES OBSERVATIONS

Remarque préliminaire relative aux contributions: plusieurs difficultés sont apparues dans le comptage :

sur les registres, à l'intérieur d'une commune comme entre communes et/ou la messagerie électronique dédiée (qui est un registre particulier), certaines personnes, des organismes, des collectivités, ont déposé plusieurs fois la même contribution (parfois sous différentes formes), jusqu'à 5 fois! Il a donc fallu rechercher et éliminer les doublons.

à Lissieu, le 07/12/2013, pendant toute la matinée, les collectifs d'association ont « animé » la permanence en mairie et la place située devant celle-ci; ils ont utilisé le registre N° 2 pour y porter les observations 4 à 80 incluses (soit 77 observations), toutes défavorables, presque toutes lapidaires et parfois signées de façon tout à fait illisible ; il est quasi certain que les auteurs de ces contributions ont également signé les pétitions proposées par les associations (mais les quelles ?) et qu'il y a là un certain nombre de doublons. Le travail d'élimination, impossible à mener en toute rigueur (tri impossible des contributions à signatures illisibles), n'a pas été mené.

la forme des pétitions, toutes en défaveur du projet, fait souvent apparaître non pas une personne, mais un foyer (allant jusqu'à 8 personnes) ; par contre, sur ce même sujet, dans la messagerie électronique , des contributions (majoritairement favorables) sont signées :« famille.... » , sans que le nombre de membres de la famille soit précisé, rendant impossible une comparaison cohérente et rigoureuse des opinions favorables et défavorables.

Il apparaît donc que, pour les contributions, les nombres affichés ci-dessous ne sont pas exacts, avec une tendance à la surestimation des opinions défavorables par rapport à la réalité .

Remarque préliminaire relative aux pétitions :

il apparaît, à plusieurs reprises, que certaines personnes (parfois même de façon évidente!) ont signé plusieurs fois une même pétition ou bien ont signé des pétitions différentes; cela a été pratiqué par des élus, et même des maires.

vu le nombre de pétitions, la diversité des registres et le caractère illisible de certaines signatures, il est impossible de faire un travail de tri et d'élimination parfaitement rigoureux, ceci d'autant plus que ce travail interfère entre contributions et pétitions. Seul une élimination des cas évidents a été mené ci-après.

Il apparaît donc que, pour les pétitions , les résultats affichés ci-dessous ne sont pas rigoureusement exacts, avec une tendance certaine à la surestimation du nombre d'opinions défavorables par rapport à la réalité.

Synthèse des deux remarques préliminaires :

Pour les contributions, comme pour les pétitions, du fait de l'impossibilité d'un travail rigoureux d'élimination, la photographie est légèrement « floue », avec une tendance certaine à la surestimation du nombre d'opinions défavorables par rapport à la réalité; mais il ne s'agit pas ici d'une élection et, de toutes façons, les contributions et les pétitions ont un poids relatif fonction des arguments qu'elles développent. Sans anticiper (cette partie de rédaction, ici à sa place, n'a été mise au point qu'après établissement des conclusions), il faut souligner clairement que ce point particulier n'est pas de nature à modifier, ni même à infléchir en quoi que ce soit les conclusions du commissaire enquêteur.



2.7.1 CONTRIBUTIONS

Compte tenu du nombre de contributions de tout type, de leur diversité et de leur taille relative, le CE a choisi la méthode de traitement suivante :

les cinq sources à savoir les quatre communes et la messagerie électronique dédiée, conduisent à cinq tableaux identiques et donc sommables, qui facilitent le traitement et la synthèse,

dans la première colonne apparaît: « OBS », qui est le numéro de la contribution,

dans la seconde colonne « ORI » caractérise l'origine de la contribution (aucune indication particulière s'il s'agit de particuliers, par contre indication abrégée s'il s'agit d'une association, d'un organisme, d'une collectivité),

le groupe des quatre colonnes suivantes permet de connaître le type de contribution: « Oral » est la colonne des observations orales (recueillies pendant les permanences si celles-ci n'ont pas fait l'objet de confirmation écrite), « Ecr » est celle des observations écrites sur les registres (ou déposées sur la messagerie), la colonne « Let » dénombre les lettres qui sont annexées aux registres, et la colonne « Pét » désigne les pétitions ou tracts,

dans le second groupe de colonnes les contributions sont qualifiées pour distinguer leur poids relatifs : « Lapi » est attribué aux observations lapidaires, c'est-à-dire sans aucun commentaire, « Peu » concerne celles qui sont peu développées, « Dev » signifie que l'observation est argumentée de façon significative et « Très » est réservée aux contributions qui font l'objet d'une étude approfondie,

le dernier groupe de colonnes positionne la contribution dans le langage en usage chez les Commissaires Enquêteurs, à savoir « Favo », « F Rc », « F Rs », « Déf » pour respectivement : favorable, favorable avec recommandations, favorable avec réserves, et défavorable.

Tout en permettant de se situer à tout moment dans chaque source (afin de pouvoir relire la contribution en cas de besoin), ces tableaux permettront d'avoir un point de vue partiel par commune (pas très significatif) et un point de vue global à partir de chiffres absolus et relatifs à la fois en termes de type, de poids relatif et de positionnement sur une échelle de valeurs à quatre niveaux.

Cas particuliers: il peut se produire qu'une contribution ne soit pas « positionnable » (remarque sans intérêt pour le débat, totalement hors champ de l'enquête, correspondances échangées, voire erreurs..) ou déjà prise en compte dans un autre registre (cas des doublons entre registres ou entre registre et messagerie électronique) : aucune case n'est alors cochée et un commentaire est alors donné dans les dernières colonnes,

Nota : le code de l'environnement prévoit que les messages issus de la messagerie électronique dédiée soit imprimés et versés au registre ouvert au siège de l'enquête (c'est-à-dire Dardilly); cette clause a été respectée et les contributions correspondantes, après élimination des éventuels doublons, sont analysées dans le cadre du registre « messagerie électronique »; au stade du comptage et du traitement global, par respect des sources et pour contrôles éventuels, la messagerie électronique est conservée comme un autre registre.

Les cinq tableaux détaillés correspondants sont explicités en annexe et la synthèse de ceux-ci est fournie ci-après.

REG	Oral	Ecrite	Lettre	Péti	Lapid	Peu D	Devel	Très D	Favor	F Rec	F Rés	Défav
Dard1		14	7	7	9	4	10	5	12	3	1	12
Dard2		5	23		1	8	18	1	18		1	9
Dard3	3	8	15		9	7	8	2	12			14
SDard	3	27	45	7	19	19	36	8	42	3	2	35
Ltds1	3	6	6		7	5	2	1	3			12
Lim1	1	24	4		11	10	5	3	4			25
Liss1		83	3		47	30	6	3	2			84
Liss2		102			83	16	3		1			101
Liss3	5	46	3		34	14	6		4		1	49
SLiss	5	231	6		164	60	15	3	7		1	234
SReg	12	288	61	7	201	94	58	15	56	3	3	306
MesEl		292	14	3	125	120	52	12	231	13	2	63
SGén	12	580	75	10	326	214	110	27	287	16	5	369
%									43			54

Quelques remarques purement statistiques peuvent être faites:

les registres ont été très inégalement utilisés : les trois à Dardilly (siège de l'enquête, où beaucoup de courriers ont été adressés), un seul à Limonest et à La Tour de Salvagny, les trois à Lissieu,

##l'ensemble des registres a permis de recueillir 368 contributions dont 12 orales,

##la messagerie électronique a permis de recueillir 309 contributions, soit presque autant que les douze registres déposés dans les quatre communes, ce qui est une preuve de son utilité,

##il existe une très nette disparité de résultats FAV/DEFAV entre les registres et la messagerie électronique: on assiste presque à une inversion des pourcentages entre les deux,

##on remarque une tendance à une expression plus développée par le biais de la messagerie que sur les registres,

2.7.2 PETITIONS

Un décompte des pétitions a été fourni par le collectif des associations non à la liaison A89-A6 Sud composé de :

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

Le décompte total sur l'ensemble des communes avec site change.org s'élève, selon le collectif, à :

# Charbonnières et La Tour de Salvagny	508 signatures
# Dardilly	214 signatures
# Limonest	325 signatures
# Lissieu	947 signatures
# change.org	514 signatures
soit un total de	2508 signatures

Les points particuliers suivants peuvent être soulignés:

l'examen du site change.org fait apparaître des signatures antérieures à la date d'ouverture de l'enquête, au nombre de 60 dans la première livraison et de 219 dans la seconde; il convient donc de retirer 279 signatures de ce site,

dans les pétitions remises sous le titre NON à la liaison, 149 d'entre elles sont sans objet, ce sont des parties découpées de feuilles avec simplement des noms et signatures, sans aucune autre indication; il convient de les retirer du décompte,

certaines pétitions comportent quelques commentaires ou additifs au texte proposé : ce sont notamment celles recueillies sur le site change.org et à la mairie de La Tour de Salvagny.

Le décompte final des pétitions s'élève à $2508 - 279 - 149 = 2080$ signatures.

A noter que certaines pétitions présentent des commentaires; ceux-ci sont très souvent lapidaires et ceux qui ne le sont pas n'abordent que les thèmes généraux, traités globalement dans l'analyse par thèmes.

Conclusion résumée des décomptes:

L'enquête a suscité:

677 contributions dont 43% de favorables et 54% de défavorables,

2080 signatures de pétitions défavorables,

tout en gardant à l'esprit le fait que les opinions défavorables sont probablement, dans la réalité, en nombre inférieur à celles que traduisent ces chiffres.

Par rapport aux résultats de la concertation de 2011 sur le même principe de liaison Sud, l'évolution de l'opinion est nette : sur un total de 2587 interventions, il n'y avait que 2% d'opinions favorables. Le nombre total d'interventions a progressé de 6,6% et le nombre d'opinions favorables a été multiplié par $287/25 = 11,5$.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

Remarque préliminaire du CE : pour permettre au lecteur intéressé d'apprécier le niveau de cette enquête j'ai choisi de porter en annexe au présent rapport quatre contributions que je considère comme très significatives: deux Défavorables et deux Favorables (voir Annexes A 7 Contribution ME 20, A 8 Contribution ME 317, A 9 Contribution ME 351 et A 10, Contribution Pétitions). Le lecteur intéressé pourra donc s'y reporter.

3.1 ANALYSE PAR THEMES

Préambule sur les déplacements

Première remarque préliminaire du CE : compte tenu de la nature du projet soumis à l'enquête, il me semble naturel d'avoir – et de conserver – présent à l'esprit en permanence le contexte schématique des infrastructures existantes sur la zone d'études. Le lecteur peut, dans ce but, se référer utilement aux annexes A 19 SCOT VOIRIES et A 21 SCOT TC. Ces deux cartes, issues du SCOT de l'agglomération lyonnaise, représentent le réseau de voirie et celui des transports collectifs. Il ressort immédiatement de l'observation de ces deux cartes, dans la zone considérée, une relative pauvreté en éléments structurants et une insuffisance de maillage. Ces deux caractéristiques sont plus marquées pour les transports collectifs. En additionnant à ces faiblesses la présence de l'autoroute A89 qui, inachevée, ne débouche « nulle part », on peut se poser immédiatement la double question : comment se déplace-t-on aujourd'hui, comment se déplacera-t-on demain?

De façon plus précise, il est intéressant de constater qu'à ce jour, il est extrêmement difficile de passer de l'extrémité de l'autoroute A89 aux autoroutes A42 et A43, dans un sens comme dans l'autre. Compte tenu de la configuration actuelle A46N/A6, aucun itinéraire efficace ne peut contourner l'agglomération par le Nord (il faudrait remonter à Villefranche et faire « demi-tour » au Nord du péage !). La meilleure solution consiste à traverser Lyon, soit par TEO (mais cette infrastructure n'est ouverte pas aux poids lourds de plus de 19 tonnes), soit par le tunnel de Fourvière. La situation s'améliorera avec la mise en service prochaine (2015) du barreau A466, qui rendra un contournement par le Nord possible dans les deux sens (y compris pour les poids lourds de plus de 19 tonnes), avec une efficacité limitée par l'absence de liaison entre A89 et A6.

Seconde remarque préliminaire du CE : eues égard aux divergences d'opinion constatées, toutes affirmées avec plus d'assurance les unes que les autres, et donc confronté à une forte difficulté dans l'établissement de mon avis, j'ai pris l'initiative de rencontrer un expert. J'ai pris contact avec Monsieur Yves Crozet, Professeur à l'Université de Lyon (IEP), directeur du Laboratoire d'Économie des Transports (LET). Monsieur Crozet est un spécialiste des problèmes de déplacements qui, en outre, connaît bien la zone concernée puisqu'il la fréquente quotidiennement. Il m'a exposé, avec objectivité et sans prendre parti à aucun moment, les bonnes raisons que l'on peut sérieusement avancer en faveur ou en défaveur du projet proposé. Sa conclusion a été : « dans votre rôle de commissaire enquêteur vous devez prendre position et je vous avoue que je n'aimerais pas être à votre place ! ». Il ne m'a surtout pas proposé une réponse mais il m'a fourni quelques documents qui m'ont aidé (qu'il en soit ici, à nouveau, remercié) notamment, sa récente Contribution au Débat Public relatif au projet « Anneau des Sciences ».

Je joins au présent rapport quatre pièces qui m'ont été fournies par Monsieur Crozet : annexes A 11 à A 14 inclus .

Je relate ci après, en neuf points (dont certains extraits partiels des documents cités ci-dessus) les éléments essentiels que j'ai retenus de ces lectures. Ce sont en quelque sorte des bases théoriques sur le vaste débat de la mobilité, de l'accessibilité, de l'étalement urbain. Le grand intérêt que j'y ai rencontré est que l'on trouve dans ces notes des éléments récents relatifs à l'agglomération lyonnaise.

1 Dans ce type de débat ,les avis sont divergents et les clivages sont patents et ils le sont d'autant plus que les uns et les autres reposent sur des croyances, aussi respectables les unes que les autres. Il n'est donc pas aisé de trouver une issue simple au débat.

2 Il est considéré comme exact que, contrairement à une idée répandue, dans la majorité des cas ,ce ne sont pas les autoroutes qui engendrent le développement économique mais que c'est l'essor économique qui incite à la création d'infrastructures routières .Et il est constaté que les congestions routières ne peuvent pas être résolues par la mise en place systématique de nouvelles infrastructures car le fait d'améliorer l'accessibilité routière est un encouragement à la mobilité automobile.

3 Le fait qu'une agglomération en croissance étende son aire d'influence n'est pas négatif en soi. Une ville est comme une pyramide de sable : plus on accroît sa hauteur (c'est à dire son attractivité) et plus on élargit sa base. Lyon et sa région urbaine, fort attractives ces dernières décennies vont continuer de l'être et n'échapperont probablement pas à voir leurs populations croître d'encre 200 000 habitants d'ici 2030. La métropolisation combine deux effets de sens opposés : an centre de l'agglomération, une forte concentration d'emplois tertiaires et un retour pour une partie de la population, en périphérie, les emplois industriels et logistiques et la résidence de certains ménages, d'où un fort besoin de déplacements quotidiens.

4 Contrairement à une approche simpliste,l'étalement urbain n'est pas un problème en soi. C'est une « solution » qu'il faut maîtriser en contrôlant non pas le principe de l'étalement mais la capacité qu'ont des outils comme les PLU et les SCOT à jouer dans chaque commune, y compris en périphérie, la carte de la densification et de la diversification des services de proximité.

5 La route est un vecteur essentiel de mobilité pour la majorité des déplacements; elle est d'autant plus que le secteur concerné est pauvre en transports en commun. La dé-saturation routière ne passe pas d'abord par la construction de voies nouvelles, elle suppose surtout un usage plus intensif de la route par le développement du transport collectif sur route et par le covoiturage (une partie de la saturation trouve son origine dans l'occupation de l'espace que fait l'automobile qui ne contient souvent qu'une seule personne et en moyenne 1,3 personne par véhicule).

6 La préférence pour les transports en commun n'empêche ni leur saturation aux heures de pointe, ni la congestion routière dans les zones périphériques.

7 Pour sortir, « par le haut »,de ces difficultés, l'ambition commande de réfléchir, comme cela est possible depuis la loi Grenelle 2 , à un système intégré de tarification (péages) de toutes les mobilités motorisées qui aura l'avantage d'accroître potentiellement les ressources publiques tout en jetant les bases d'une optimisation des flux de mobilité.

Plus spécifiquement, pour l'agglomération lyonnaise:

8 Les transports en commun conviennent aux axes sur lesquels une massification est possible. Il en va différemment du trafic automobile. Du fait de l'existence d'un réseau routier finement maillé et par sa capacité à réaliser un trajet origine destination sans rupture de charge, l'automobile offre une accessibilité à 360°. Elle est ainsi souvent le plus rapide et le plus simple, sinon le moins cher , des modes de déplacement. C'est pour cela que l'automobile , en tant que passager (13,4%) ou en tant que conducteur (45%), représente près de 60% des déplacements. Ce que révèle la domination de l'automobile en matière de mobilité des personnes est simple: si ceux qui se déplacent choisissent majoritairement la voiture c'est parce que face aux contraintes

multiples des modes de vie modernes l'automobile est souvent la seule option possible. L'amélioration des transports en commun est une nécessité dans une grande métropole notamment pour accéder au centre ville et y circuler. Mais cela ne peut se traduire par une disparition de l'automobile ni même par un rôle minoritaire de cette dernière à l'échelle de l'agglomération. A l'échelle de l'aire urbaine de Lyon, l'accessibilité à 360° de l'automobile fait que celle-ci est plus performante que les transports en commun sur les trois quarts du territoire. L'automobile est le mode offrant la meilleure accessibilité aux emplois de l'aire urbaine et améliorer la desserte en transports en commun pour la ville centre ne permet le report modal que pour une partie des déplacements.

9 L'examen de la carte « Évolution de l'accessibilité VP avec le projet Anneau des Sciences », présentée en page 14 de l'annexe A 14 montre que la mise en place d'une nouvelle rocade provoque des gains d'accessibilité qui pourraient avoir des « effets rebonds » non voulus (hausse globale du trafic dans l'agglomération, étalement urbain à l'Ouest). Le décideur public peut donc, ou bien décider de ne rien faire pour éviter ces risques ou bien prendre des mesures d'accompagnement comme: la mise en place d'un péage non seulement sur la nouvelle section autoroutière mais à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, la mise en place de restrictions fortes de trafic sur l'actuel tunnel de Fourvière, la mise en place d'un boulevard urbain et la réservation de certaines voiries au transport en commun ou au covoiturage, le contrôle des permis de construire à l'Ouest de l'agglomération, ce qui est sans doute la plus délicate des opérations.

Les quelques éléments rassemblés ci-dessus montrent la grande complexité du sujet, les difficultés que l'on rencontre pour faire des choix entre les différents modes, la forte imbrication qui existe entre accessibilité et mobilité, l'intérêt qu'il peut y avoir à développer des solutions mixtes mais aussi à rechercher des modes innovants et également l'incidence que peuvent avoir les choix urbanistiques (notamment au travers des PLU). Par ailleurs, concrètement, il apparaît que l'automobile n'est ni en déclin, ni menacée dans l'agglomération lyonnaise, notamment dans sa périphérie.

Tout en considérant ces éléments comme une solide base de réflexion, reste posée pour moi la question de leur applicabilité systématique au projet concerné. En effet il convient de ne pas omettre que le projet soumis à l'enquête n'est pas celui d'une infrastructure globale, mais d'un court maillage, d'un raccordement entre une autoroute A89 « inachevée » et l'autoroute A6, élément dominant de la traversée Nord Sud de l'agglomération lyonnaise. Il me semble qu'aux aspects fondamentaux et globaux évoqués ci-dessus doivent être ajoutées des considérations de sécurité, de comportement des usagers en fonction des incitations particulières locales à choisir son itinéraire (existe-t-il dans la zone concernée des itinéraires susceptibles d'accueillir une forte circulation qui s'échappe de l'infrastructure principale?), de possibilité dans le secteur considéré de trouver une alternative modale efficace à la route pour résoudre les difficultés locales...

Troisième remarque préliminaire du CE : il m'est apparu utile d'apporter en annexe A 22 des éléments complémentaires récents sur l'évolution locale du trafic liée à la mise en service de l'autoroute A89 dans la zone concernée. Les éléments résumés ci-après sont disponibles sur le site de la DREAL.

Une première comparaison a été faite entre Mars 2012 et Mars 2013 pour le Trafic Moyen Jours Ouvrés Tous Véhicules et Poids Lourds : sur l'itinéraire RN7 -RN489 -RN6, il est apparu une augmentation de 6 à 17% selon les sections dont 400 poids lourds. Pour le tunnel sous Fourvière, on ne constate pas d'évolution significative.

Une seconde comparaison a été menée entre Juin 2012 et Juin 2013 dans les mêmes conditions : l'augmentation constatée a été de 11 à 27% selon les sections dont 600 poids lourds. La hausse de 8% sous le tunnel de Fourvière s'explique en partie par les fermetures nocturnes du

tunnel en Juin 2012 et on constate que l'effet de l'A89 est bien localisé à proximité du barreau concerné.

Ces éléments, réels et récents, doivent être gardés en mémoire dans l'analyse des contributions.

Quatrième remarque préliminaire du CE : l'usager d'un trajet quotidien choisit son itinéraire fréquemment en fonction du temps de parcours mais aussi en fonction du coût généralisé de celui-ci qui intègre les notions de temps et de coût monétaire (péage, carburant, nombre de kilomètres parcourus et donc amortissement et usure du véhicule).

Sur ce sujet le dossier compare deux itinéraires.

En pages F53 et 59/76 figurent les cartes de temps de parcours. L'itinéraire Ouest Est (de la sortie de A89 à la jonction des autoroutes A42 et A432) offre deux choix: un par le Sud via le Périphérique Nord de Lyon (TEO) et l'autre par le Nord via A466, A46N et A432 ; les comparaisons sont fournies à l'horizon 2018, avec projet et sans projet. Il faut souligner deux points : le surplus de kilomètres parcourus en passant par le Nord n'est que de 6 km et les poids lourds de plus de 19 tonnes, qui ne peuvent pas emprunter TEO, n'auront pas le choix de passer le Sud sauf à emprunter le tunnel de Fourvière, l'A7, le périphérique Sud et Est de Lyon puis A42 ce qui allonge considérablement l'itinéraire par le Sud (et de plus affronte à des ralentissements importants voire des bouchons).

En heures creuses et sans projet, les deux itinéraires sont équivalents en temps, ce qui, compte tenu de la distance parcourue et du différentiel de péage, se traduit par un itinéraire Sud légèrement plus attractif en coût généralisé.

En heures creuses et avec projet, compte tenu de l'évitement, pour aller vers le Nord, de l'échange très complexe à la porte de Lyon, l'itinéraire Nord est plus attractif en temps et les deux itinéraires sont probablement équivalents en coût généralisé.

Aux heures de pointe du matin et du soir, le contournement par le Nord est plus compétitif que l'itinéraire Sud dans tous les cas. La réalisation du projet de liaison proposé permet de gagner environ 15 minutes sur l'itinéraire Nord et 10 minutes sur l'itinéraire Sud. Le gain de temps obtenu en empruntant l'itinéraire Nord est variable entre 10 et 15 minutes.

Le mémoire en réponse établi par le pétitionnaire (voir annexe A 18 page 2/19) propose une comparaison en coût généralisé entre les deux itinéraires: il s'avère que, même en tenant d'un parcours légèrement allongé et d'un coût de péage supérieur, l'itinéraire de contournement Nord demeure plus attractif. Une signalétique adaptée et incitative participera à l'efficacité du contournement par le Nord.

En résumé, outre les gains de sécurité qu'il apporte, le projet présente l'intérêt d'offrir un itinéraire attractif de contournement de l'agglomération lyonnaise par le Nord.

En pages F 53 et 59/76 du dossier figurent également deux autres cartes de temps de parcours. L'itinéraire extrémité de A89- sortie Nord du tunnel de Fourvière présente deux choix : l'un par la RD307, l'autre par l'A6. Les comparaisons sont faites à l'horizon 2018, avec et sans projet. Il n'y a pas de péage et les distances parcourues sont voisines.

En heures creuses et sans projet les temps de parcours sont légèrement à l'avantage de l'A6.

En heures creuses et avec projet compte tenu des difficultés rencontrées à la porte de Lyon, l'A6 offre un avantage probablement plus marqué.

Aux heures de pointe du matin et du soir, dans tous les cas de figure, le projet permet un gain de temps de l'ordre de 10 minutes et l'itinéraire qui emprunte l'A6 conserve un léger avantage sur la RD 307.

En résumé, de même que pour la comparaison Est/Ouest, outre les gains de sécurité, le projet présente l'intérêt d'offrir un itinéraire attractif pour aller vers le tunnel de Fourvière en alternative à la RD 307.

3.1.1 DIFFICULTES DE CIRCULATION

La quasi totalité des contributions qui abordent ce thème fait le constat unanime de très grandes difficultés de circulation . Sont couramment évoqués : bouchons (y compris remontées de queue en situation très dangereuse, sur l'autoroute),retards, rendez-vous manqués, perte de temps, transports en commun par autobus non efficaces, évasion de trafic sur un réseau de voiries urbaines non conçues pour accueillir ces flux, d'où énervement, dangerosité du comportement de certains automobilistes, niveau de sécurité devenu insuffisant, stress.... Il apparaît également une grande lassitude, une forte exaspération face à ces difficultés dont personne n'entrevoit pas la fin.

Quelques extraits : « La RN6 le matin et le soir est un enfer aux heures de pointe ».

« Si cela persiste il faudra aux Dardillois 2 heures de route pour atteindre le centre de Lyon qui n'est qu'à 12 km de Dardilly .»

« La circulation évasive chaque jour plus dense pénalise tout le monde .»

« Certains secteurs sont de plus très dangereux; rouler à Dardilly devient impossible et dangereux. »

« Faites le où vous voulez, mais n'attendez pas une catastrophe pour agir. »

« Résorber les inextricables bouchons engendrés par les mouvements pendulaires entre la grande banlieue lyonnaise Ouest et la ville de Lyon. »

« Dégradation de la sécurité de circulation, pertes de temps significatives dans la vie quotidienne, situations de blocage extravagantes à certaines heures. »

« L'augmentation de la fréquentation de la RD 307 deviendra bientôt insoluble et deviendra une nuisance telle qu'une forte contestation risque d'apparaître. »

« La circulation croissante se disperse de façon anarchique dans Dardilly. »

« Les nuisances deviennent insupportables et je souhaite en finir avec le bruit et les embouteillages. »

« Notre village autrefois sympathique est devenu aujourd'hui une véritable poubelle à voitures... je ne supporte plus cet état de fait. »

« La situation se dégrade actuellement à une vitesse très inquiétante; la saturation du barreau à 2X1 voie est entrain de se propager à toutes les communes environnantes, c'est une horreur! »

« Les problèmes liés à l'intensité croissante de circulation ne peuvent que s'aggraver. »

« Dardilly terminera complètement paralysée. »

« La situation actuelle n'est pas sans affecter négativement l'activité économique mais aussi la sécurité des personnes. »

« Cela devient de plus en plus invivable. »

« A quand une circulation à peu près fluide? »

« Il devient impossible de continuer à supporter les nuisances, les embouteillages, les énervements occasionnés par l'actuelle organisation de la circulation. »

« Ras le bol d'arriver en retard au bureau à cause des embouteillages pour se rendre à Lyon !! »

« En effet, je vis un enfer, j'ai la sensation d'être cernée par les différents embouteillages et travaux autour de mon village si tranquille. Que j'essaie n'importe quel itinéraire, je suis souvent en retard au travail et super stressée dès le matin ! »

Avis du CE : Le constat est évident pour tous, usagers quotidiens ou non, d'où l'unanimité. L'origine de cette situation est parfois esquissée dans certaines contributions.

Quelques extraits complémentaires: « L'Ouest lyonnais n'a pas l'infrastructure routière en phase avec les ambitions de Lyon. »

« Maintenant que l'A89 a ouvert l'accès à tout l'Ouest lyonnais, une réflexion et des mesures doivent être prises afin de gérer l'augmentation exponentielle du flux routier à venir. »

« Actuellement l'A89 débouche dans une impasse. »

« Depuis l'ouverture de l'A89, la circulation croissante se disperse de façon anarchique dans Dardilly alors qu'elle n'a rien à y faire; les poids lourds orientés maintenant vers la RD 307 surchargent significativement cette dernière; le réseau secondaire inapproprié n'a pas à recevoir ce flot de véhicules de passage qui se dissipe dans notre commune. »

« Je n'en peux plus des embouteillages le matin et le soir depuis l'ouverture de l'A89. C'est du grand n'importe quoi de faire déboucher une autoroute sur une petite nationale avec sortie en virage. »

« Depuis l'ouverture de l'A89, la circulation devient impossible. Et je ne vous parle pas des transports en commun (ligne 86 et autres); ils sont tout le temps en retard et impossible à prendre quand on veut prendre un train à Perrache ou Part-Dieu par ex. »

« Pour vous signaler que depuis l'ouverture de l'A89 la durée de mon trajet domicile-travail Lentilly / Champagne au Mont d'Or) a quasiment doublé. Ceci a pour conséquence un énorme gâchis financier, écologique et sanitaire. Le temps passé à polluer dans sa voiture est à la fois absurde et incontournable. Je ne peux aller travailler au moyen des transports en commun. »

Avis du CE : Les éléments essentiels qui conduisent à cette situation sont : la relative pauvreté de ce secteur de l'agglomération lyonnaise en infrastructures routières à fort débit (l'examen de la carte « Réseau de voirie » figurant dans le SCOT est éloquent -voir annexe A 19), et l'arrivée de l'A89 non reliée à une infrastructure de débit suffisant. Comme cela est souligné, cette autoroute débouche « dans une impasse », ce qui aggrave les difficultés. En effet, ouvert depuis le 21 Janvier 2013, ce tronçon joue son rôle de drainage des flux dans sa zone d'influence et le trafic croît et continuera de croître (voir annexe A 22).

Un autre facteur important me semble être le fort développement de l'urbanisation dans ce secteur de l'agglomération lyonnaise. A l'appui de ce propos vient la comparaison des illustrations (voir annexe A 11) « SITADEL » gérées par la DREAL sur la base de statistiques de l'INSEE : l'examen comparatif du nombre de logements autorisés dans les communes en 1991 et 2007 est très parlant: il y a une très forte augmentation de la pression foncière qui ne devrait pas diminuer puisque l'INSEE prévoit vers 2030, dans l'agglomération un nombre d'habitants supérieur d'environ 200 000 par rapport à celui d'aujourd'hui.

Il est constaté par les usagers que cette situation perturbe également le fonctionnement des transports en commun (non respect des horaires de bus), et que des poids lourds empruntent le réseau secondaire.

A partir de constat, une forte divergence voit le jour entre Favorables et Défavorables :

Extraits des contributions Favorables : « L'opposition est une opposition de principe à l'A89, cette autoroute est maintenant là, il faut faire avec et la connecter au plus vite à l'A6. »

« Indispensable pour désengorger l'Ouest lyonnais, seule solution pour désengorger Dardilly. »

« La pire des solutions serait de ne rien faire. »

« Nous ne pouvons plus attendre une hypothétique liaison Nord, notre santé, notre sécurité sont en jeu. »

« Meilleure solution pour aérer la circulation à Dardilly et dans les environs. »

« Je pense qu'il est temps d'être pragmatique et de réaliser au plus tôt la liaison entre les deux autoroutes. »

« Je demande que soit réalisée au plus vite la liaison Sud pour résorber les bouchons qui vont aller en s'aggravant si rien n'est fait dans un avenir proche. »

« Nous militons pour une liaison Sud A89 A6 afin de régler ces problèmes d'affluence à toute heure. »

« Seule vraie solution pour désengorger les communes de Dardilly et de Charbonnières au débouché de l'A89. La liaison Nord n'est pas une solution efficace pour résorber les bouchons quotidiens, qui sont dus en grande majorité aux trajets domicile-travail. »

« Canaliser sur un axe autoroutier TOUT le trafic entre l'A89 et l'A6; supprimer de ce fait toute la circulation évasive/invasive sur la voirie secondaire de Dardilly et des communes voisines »

« C'est la seule liaison qui pourra capter l'ensemble du trafic (une liaison Nord n'en captera que 30%). »

Extraits des contributions Défavorables : « Inadapté aux déplacements quotidiens, le projet fusionne trafics de transit et flux locaux, annexe les voies secondaires dédiées aux échanges intercommunaux. (Pétition LTDS). »

« Non au projet envisagé pour relier A89 et A6 au Sud de Lissieu-Bois Dieu compliquant un peu plus l'accès à Lyon (Pétition collectif associations citoyennes). »

« Cela va amener vers Lyon, un flux de véhicules notoire qui va aggraver les conditions de circulation dans Lyon et surtout vers et dans le tunnel de Fourvière. »

« Ce projet a pour conséquence d'aggraver l'engorgement de Lyon, de son agglomération et du tunnel de Fourvière, l'ensemble étant déjà saturé. »

« Dans le tracé proposé cette voie est une nouvelle pénétrante qui va amener du trafic supplémentaire en cœur de ville et aggraver la congestion en amont du tunnel de Fourvière. »

« Je suis opposé au projet de liaison à la hauteur de Dardilly/Limonest. C'est une absurdité. Il faut que le raccordement se fasse avec l'autoroute A6 à la hauteur de Anse. »

« Je désapprouve totalement cette liaison en zone urbaine et déjà empruntée et trop embouteillée. »

« Ce projet ne s'inscrit pas dans une vision globale des déplacements à l'échelle de la métropole. »

« Si ce projet devait aboutir tous les projets, dont l'anneau des sciences, seraient voués à l'échec et notre agglomération serait durablement asphyxiée par la circulation automobile. Il deviendrait impossible de conduire une politique de déplacements efficace dans l'ensemble du Grand Lyon. »

« En résumé, ce projet n'apportera rien de bénéfique à la collectivité, aux territoires concernés, aux futurs usagers. »

« Le seul moyen pour ne pas engorger la circulation dans La Tour de Salvagny est de ne pas faire la liaison A89-A6 en passant au village. »

« Il est inacceptable de créer une nouvelle pénétrante dans le Grand Lyon, de supprimer entrée/sortie de A89 au lieu-dit Étang Carret commune de Dardilly. »

Avis du CE : les Favorables soulignent qu'il est primordial de soulager la circulation locale dans les communes concernées. Il est clair (voir ci dessus 1.4 Nature et caractéristiques du projet) que parmi les fonctionnalités recherchées du projet figurent :

« ## 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. »

et que le projet joue ce rôle. Ceux-ci ajoutent fréquemment qu'il y a une réelle urgence à réaliser cette liaison : je pense que la réalité quotidienne actuellement conduit à une forte exaspération, mais, à ce stade , il ne paraît pas évident que l'urgence soit un critère dominant d'utilité publique parmi tous ceux à considérer.

Les Défavorables évoquent majoritairement l'aggravation des conditions de circulation dans Lyon et sous le tunnel de Fourvière. Cet argument ne me paraît pas convaincant: les éléments fournis dans le dossier font apparaître (figure 4, page C 11/38 et figure 35, page F 57/76) qu'en 2018, la somme des trafics venant du Nord Ouest en direction du tunnel de

Fourvière sans projet et avec projet est respectivement de 152100 véh/j et de 153500 véh/j soit une augmentation liée à la présence du projet inférieure à 1%. Il y a certes une très légère tendance à l'augmentation (liée probablement, au moins en partie, à la circulation en provenance de l'Ouest qui arrivait autrefois dans l'agglomération lyonnaise par le Sud via Saint Étienne) mais 1% est, en la matière, moins que « l'épaisseur du trait » et je pense qu'on ne peut pas en tirer des conclusions aussi alarmistes. Je pense que le trafic sous Fourvière augmentera à terme mais plus par tendance de fond (on considère généralement cette tendance égale à 2% pour l'agglomération lyonnaise) et par les effets du développement urbain (attractivité de la région lyonnaise) qu'à cause de la réalisation du projet. Les Défavorables me semblent affirmer sans apporter de preuve et utiliser des arguments fallacieux et catastrophistes par exemple: le projet annexerait des voies secondaires dédiées aux échanges intercommunaux, compliquerait un peu plus l'accès à Lyon, asphyxierait durablement l'agglomération, rendrait impossible la conduite d'une politique de déplacements efficace... Je ne partage pas ces avis qui ne sont pas démontrés alors que les éléments récents de trafic (voir ci-dessus troisième remarque préliminaire) et les cartes de trafic apporte des éléments contraires à ceux avancés.

De rares contributions Défavorables font une contre proposition pour résorber les difficultés locales de circulation, extraits: « Aménager la liaison actuelle entre l'A89-A6, en la laissant en voie urbaine classique destinée aux seuls véhicules désireux d'entrer dans l'agglomération. Ce doit être une avenue normale et ordinaire pour entrer dans la ville, tout comme les autres avenues de la ville, puisqu'à partir de cette fin d'autoroute on est dans la Métropole!!»

Avis du CE : je pense que l'aménagement esquissé, pour être efficace, demanderait les mêmes types de voie, jusque et y compris à l'autoroute A6 si l'on souhaite résoudre les difficultés du nœud routier de la porte de Lyon , ce qui n'est pas proposé dans cette contribution. Celui-ci aurait un impact écologique très voisin, une sécurité moindre par la présence de nombreux carrefours , un financement assuré par la collectivité et donc par les contribuables, des délais de réalisation probablement plus longs (nécessité d'une nouvelle enquête publique et, sans doute, financement par tranches). Dans cette comparaison sommaire je ne vois pas aucun avantage à la solution proposée .Je ne pense pas que cette proposition soit réaliste.

Rares sont les contributions qui analysent de façon détaillée et caractérisent les points les plus critiques.

Extraits de la contribution Favorable fournie en annexe A 9 : « je suis favorable au projet au regard des arguments suivants : le raccordement actuel A89/A6 est accidentogène notamment le soir lorsque, par insuffisance de débit dans le sens Lyon vers périphérie (donc sans effet d'entonnoir) les queues remontent sur l'autoroute A7 remonte jusqu'à l'échangeur d'Ecully, plusieurs accidents graves ayant déjà eu lieu, à tel point que les services routiers ont été obligé de bricoler à la hâte une signalisation sur l'autoroute A6, »

Avis du CE : malgré une « coquille » dans la rédaction cette affirmation est tout à fait pertinente et exacte : cet effet existe bel et bien sur A6, le soir, en arrivant à l'échangeur de la Garde. C'est un aspect de sécurité qu'il est indispensable de prendre en compte.

Plus loin : « si les embouteillages le matin sont quasiment inévitables par effet entonnoir dans le sens périphérie vers Lyon, il faut souligner que la responsabilité en incombe d'abord aux collectivités de tout niveau de l'Ouest lyonnais qui développent de manière déraisonnable l'urbanisation alors que les transports collectifs et parkings relais dont elles ont la charge sont insuffisamment développés. En revanche le soir l'effet entonnoir s'inverse dans le sens Lyon vers périphérie et un raccordement approprié comme celui présenté résoudrait une bonne partie des problèmes, d'où des gains de temps, de pollution, de bruit et une diminution du trafic sur le réseau vernaculaire aujourd'hui anormalement saturé.... »

Avis du CE: je pense que l'auteur a bien analysé la situation et que ces observations sont parfaitement exactes et pertinentes. Je partage cette position. Pour la question de l'étalement urbain, se reporter au paragraphe « documents d'urbanisme » de l'analyse par thèmes.

Plus loin: « en journée courante ou en période non chargée le projet apportera des gains évidents. »

Avis du CE: Je partage ce point de vue et pense que c'est un argument en faveur du projet, qu'il convient de ne pas omettre. Cette liaison nouvelle donne beaucoup de fluidité sur l'axe Est / Ouest et assure bien la fonction de drainage en heures creuses: le trafic de transit s'en trouve facilité.

Quelques contributions Défavorables affirment que les études de trafic fournies ne sont pas crédibles et en particulier que les trafics sont surestimés, extraits: « On notera d'ailleurs le décalage entre les estimations d'augmentation de trafic présentées dans le document soumis à enquête publique (+ 40%) et les valeurs enregistrées sur le terrain entre Juin 2012 et Juin 2013 (entre 11 et 27%). » « Comme pour l'A45, les prévisions de trafic sont très surévaluées (de l'ordre de 1 à 2). Pour l'A89 les prévisions étaient de 10 000 v/j à l'ouverture et 20 000 à l'horizon 2018; actuellement elles sont de l'ordre de 4 500 v/j après Balbigny. »

Avis du CE: il convient de rappeler que le modèle utilisé par le pétitionnaire est partagé entre l'État, le Conseil Général et le Grand Lyon depuis 2000; en fonction des résultats (notamment comparaison entre prévision et réalité après la mise en service d'infrastructures nouvelles, le modèle est recalé, ce qui en améliore la fiabilité. Selon les données disponibles sur le site internet de la DREAL (voir annexe A 22), les trafics moyens jours ouvrés en Juin 2013 sont de 33973 v/j; les cartes de trafic à l'horizon 2018 jointes au dossier font apparaître, sans projet (voir page C11/38) 41500 v/j et avec projet (voir page F57/76) 44300 v/j. Par rapport au trafic actuel, cinq mois après la mise en service, ces trafics correspondent respectivement à des augmentations de 4 et 5 % par an environ. Compte tenu d'une augmentation du trafic dite de fond, estimée à 2%, les valeurs proposées ne paraissent pas surestimées, contrairement à l'affirmation très exagérée commise par l'auteur de la contribution.

3.1.2 AUTOROUTE BORDEAUX-GENEVE NOUVELLE PENETRANTE

Les Défavorables s'expriment soit en s'opposant directement au barreau Sud, soit en défendant un barreau « plus au Nord ».

Extraits : « Oui au barreau Nord A89-A466-A46N qui assure la véritable liaison autoroutière Bordeaux-Genève. »

« Oui à la réalisation d'un barreau autoroutier Nord reliant A89-A6-A466 créant ainsi une véritable liaison autoroutière Bordeaux-Genève ainsi qu'un grand contournement autoroutier de la Métropole lyonnaise. »

« Le projet ne s'inscrit pas dans une vision globale des déplacements à l'échelle de la Métropole. »

« Nos collectivités ont depuis des années prôné une répartition du trafic entre les différents secteurs en écartant les flux au lieu de les concentrer. »

« A89 autoroute Bordeaux-Genève devient Bordeaux-La Tour de Salvagny. »

« Il faut très rapidement envisager une liaison au Nord A89-A466-A46N qui redonnerait un sens à l'objectif premier de la création de l'A89 : assurer la liaison autoroutière Bordeaux-Genève, tout en désengorgeant l'entrée de Lyon et la circulation en ville. »

« Par cette liaison Nord, la transversale Bordeaux-Genève serait enfin réalisée (on en parle depuis trente ans). Cette liaison Nord doit être envisagée sans péage si l'on veut qu'elle capte efficacement le trafic. »

« Un pseudo projet: Rabattre les camions sous le tunnel en plus grand nombre et les autres véhicules car c'est le plus court chemin et celui indiqué par les GPS et le moins coûteux financièrement? »

Avis du CE : je rappelle que l'autoroute A89, transversale de 500 km environ a été voulue comme un outil puissant de désenclavement de la France, facilitant les déplacements Ouest/Est, améliorant le réseau autoroutier de la façade atlantique à l'Europe de l'Est. Bordeaux Genève est un tronçon de cet itinéraire actuellement interrompu au Nord Ouest de Lyon, seule interruption dans la continuité entre Bordeaux et Genève.

Un des objectifs affichés de ce projet est l'achèvement de cette transversale. Je pense que le projet proposé atteint cet objectif, même si on peut regretter que son tracé emprunte le territoire du Grand Lyon. L'analyse des temps de parcours des différents itinéraires en compétition (voir ci-dessus quatrième remarque préliminaire du CE), montre que cet objectif est atteint. D'autres solutions, situées en dehors de l'agglomération lyonnaise peuvent évidemment remplir cette fonction fondamentale mais, à mon sens, la dite liaison ne sera pas plus « véritable ». La différence serait son implantation et l'impact de celle-ci sur le trafic de transit. En l'occurrence celui-ci n'est qu'une faible proportion (25% environ d'après les éléments fournis dans le dossier), le solde étant lié au trafic pendulaire des déplacements domicile-travail.

De plus comme le fait remarquer judicieusement une des contributions ci-dessus, pour que cette liaison Nord soit efficace, il faudrait qu'elle soit sans péage, ce qui paraît peu réaliste. Un tronçon « plus au Nord » aurait à mon sens le gros inconvénient de pas résorber du tout les encombrements locaux de circulation car il ne serait utile que pour la part des usagers se rendant dans la grande banlieue Est de Lyon. Cette liaison seule ne me paraît pas pertinente pour répondre à l'ensemble des objectifs et fonctionnalités recherchés, malgré la logique, tout à fait judicieuse, qu'il y a à écarter ces autoroutes de transit des grandes agglomérations, pour éviter le mélange des trafics locaux avec le trafic de transit.

L'argumentaire des Défavorables s'appuie parfois sur l'erreur historique du tunnel de Fourvière . Je pense que la comparaison ne peut être faite sans la moduler par trois éléments importants : le tunnel de Fourvière est en centre ville, le trafic Nord Sud n'a rien de comparable avec le trafic Est-Ouest, et une solution complémentaire ultérieure assez simple existe ici alors que ce n'est pas du tout le cas du tunnel de Fourvière.

Les Favorables ont une position caractérisée par les extraits suivants : « La liaison Nord se justifiera quand il y aura un trafic de transit, mais , pour l'instant, ce n'est qu'un trafic pendulaire. »

« les avantages du barreau Sud sont tellement évidents qu'on se demande quelles sont les raisons de basse politique sous-jacentes qui motivent vraiment les défenseurs du barreau Nord, qui pourra toujours se faire plus tard. »

« Quant au débat entre une liaison Sud ou une liaison Nord, je pense que c'est un faux débat. Le plus urgent me semble une continuité Sud , pour amener rapidement à Lyon. Il est évident que de toute façon, liaison Sud ou pas, cela amène un surcroît de circulation au Nord de Lyon sur l'A6. A terme la solution sera sans doute de créer également une liaison Nord afin de détourner les véhicules en transit sur l'A46. Ces deux projets (liaison Sud, Liaison Nord) m'apparaissent utiles et complémentaires et non en opposition. »

« Cette réalisation ne doit pas être exclusive de la réalisation d'un lien Nord, éloigné de l'agglomération lyonnaise, à plus long terme. »

Avis du CE : *je pense que ces arguments sont beaucoup plus pragmatiques, leurs tenants étant moins attachés à des principes, notamment de séparation des flux (repoussée dans le temps, si cela s'avère justifié par augmentation du trafic de transit Est Ouest).*

Sous thème particulier du péage .

Extraits : « Une sortie gratuite de l'Autoroute A6 au dessus des Chères soulagerait la circulation sur les communes de Limonest, Dardilly, Lissieu Les Chères. »

« En effet on voit déjà bien que, après le péage de Villefranche, par mesure d'économie de kilométrage les routiers utilisent le passage par l'A6 et Fourvière plutôt que le contournement Est: la liaison avec l'A46N nécessite de remonter au Nord et de ce fait les routiers obligeront leurs chauffeurs à emprunter le passage par Fourvière. Seul un système de péage pour les plus de 3,5 tonnes (un à la bifurcation de Anse un autre sur la liaison A89/A6 en direction de Lyon) permettra de contrer le choix économique des routiers, quitte à le faire approuver par un référendum local pour s'opposer aux dictats européens ou des organisations de transporteurs. »

« Faites la circulation gratuite de Lyon Villefranche. »

« Nous vous demandons une gratuité pour rejoindre l'autoroute à partir de la porte de Lyon pour désengorger les villages de Lissieu , Les Chères et Anse. »

« Stop aux routes à péage, vive la gratuité de déplacement; »

Avis du CE: *la population de la plaine des Chères qui n'a pas d'accès à l'autoroute A6 autre que la porte de Lyon et qui vit les difficultés actuelles de circulation le long de la RD306 RN6 apprécierait un échangeur gratuit dans cette zone par prolongation de la gratuité de quelques kilomètres vers le Nord. Cette demande pragmatique est compréhensible mais je pense que cette création aurait pour inconvénient de créer un diffuseur, ce qui est en contradiction avec la DTA au titre de la non incitation à l'étalement urbain.*

Il est vrai que le péage sur A46 incite une part du transit Nord Sud à emprunter le tunnel sous Fourvière, (de surcroît l'itinéraire est plus court). Mais cette part de transit reste limitée notamment pour les poids lourds à cause des restrictions de trafic sous le tunnel de Fourvière (dont on sait qu'elles ne sont pas toujours respectées, voir analyse de la contribution ME 119). Je pense que cette stratégie ne s'appliquera pas au trafic Est Ouest comme elle s'applique au Nord Sud (voir quatrième remarque préliminaire de l'analyse par thèmes).

Autre extrait : « Par ailleurs, le projet a été amélioré par l'adoption d'un péage réparti – et non supprimé comme je l'entends parfois et donc la disparition de la gare de péage initialement prévue. »

Avis du CE : *l'auteur de cet extrait est le seul à avoir remarqué que le péage n'est de fait pas supprimé mais réparti. En effet, pour le mouvement A89 vers A6 Nord (comme pour l'inverse), le péage est perçu soit à Villefranche sur Saône soit à la future barrière pleine voie du barreau A466. L'existence de ce péage ne participera pas à inciter pas l'utilisateur en transit à contourner l'agglomération par le Nord ce qui est un argument plutôt défavorable au projet tempéré par le constat fait à la quatrième remarque préliminaire que, même en coût généralisé, l'itinéraire de contournement par le Nord est plus attractif que celui empruntant le centre de Lyon.*

La demande d'une sortie gratuite supplémentaire dans la plaine des Chères pourrait venir en appui d'une véritable gratuité sur la liaison Sud (une nouvelle entrée-sortie gratuite sur A6 rendrait automatiquement la liaison Sud véritablement sans péage). A noter qu'ainsi, en direction du Nord par exemple, la dernière sortie gratuite (actuellement Porte de Lyon), serait reportée plus au Nord, ce qui assurément soulagerait le trafic sur la RD306 /RN6. Cette amélioration potentielle du projet (par amélioration de la fonction transit du lien global A89/A6 plus A466) doit être considérée, même si on peut considérer qu'elle sort du cadre de l'enquête et qu'elle aurait pour inconvénient de créer un nouveau diffuseur.

Les Défavorables ajoutent à ces arguments celui de la pénétrante.

Extraits : « A proximité immédiate du cœur de l'agglomération lyonnaise, véritable autoroute pénétrante. »

« Dans le tracé proposé, cette voie est une nouvelle pénétrante qui va amener du trafic supplémentaire en cœur de ville et aggraver la congestion en amont du tunnel de Fourvière. »

« Je rappelle que le projet anneau des sciences a pour objet de réorganiser les déplacements à l'intérieur de l'agglomération, en diminuant l'impact de la voiture au cœur des villes et en laissant davantage de place aux transports en commun. La création de la liaison telle qu'elle est présentée, vient en totale opposition à ce principe puisqu'elle ouvre une voie pénétrante, traversant cet anneau en direction du centre. »

Avis du CE : *La notion de pénétrante est, de fait, soumise à interprétation : l'image est claire, l'application du qualificatif à une voirie l'est beaucoup moins. Il est clair que la RN 6, l'A6, la RD307, et même un peu plus loin l'A89, sont des pénétrantes tant leurs fonctions est de permettre de se diriger directement vers le centre ville. Je pense qu'il est difficile de conclure sur la liaison proposée : elle se présente plus comme une liaison, un maillage, entre des pénétrantes existantes car son tracé n'est pas radial et il intercepte des pénétrantes, que comme l'équivalent de l'une d'entre elles. Ce raccordement est plus tangentiel que radial.*

A cette analyse géométrique et directionnelle (qui peut aussi être complétée ainsi qu'il est mentionné dans le dossier par un décompte des voies de circulation avec et sans projet qui montre qu'il n'y a pas d'accroissement de capacité des pénétrantes), je pense qu'il convient d'ajouter une analyse du trafic apporté. On a vu plus haut que le projet apportait vers Fourvière, en 2018, un supplément de circulation inférieur à 1% par rapport à la situation sans projet: il y a certes une très légère tendance à l'augmentation liée au projet, mais celle-ci est très faible, du niveau de précision de ce type d'études. Par ailleurs je rappelle la position de l'Autorité Environnementale : « L'Ae considère que si cette liaison ne constitue pas une nouvelle pénétrante, elle modifie néanmoins la répartition des flux d'échanges entre les trois pénétrantes, en les dirigeant préférentiellement vers l'A6. » Cette disposition protégera les riverains des RD306 et RD307 des fortes nuisances qu'ils subissent actuellement en faisant baisser le trafic sur ces axes. En outre, associée au barreau A466 en cours de réalisation, la liaison Sud A89/A6 permettra effectivement d'écarter les trafics de transit du cœur de l'agglomération lyonnaise.

L'ensemble des éléments ci-dessus m'incitent à penser que le projet, n'est pas une véritable pénétrante mais plutôt un maillage entre des pénétrantes existantes. La dernière citation comporte une erreur; le projet ne traverse pas le futur anneau des sciences en direction du centre : il est bien plus au Nord que celui-ci. Je considère à ce stade que la véritable nouvelle pénétrante est l'autoroute A89, qui existe. Ce point sera complété au paragraphe « documents d'urbanisme »

Les Favorables ne rentrent pas dans ce débat, qui semble éloigné de leurs préoccupations.



3.1.3 PLUS AU NORD ETUDE DREAL

La prise de position Défavorable s'accompagne souvent d'une contre proposition imprécise: « plus au Nord

Extraits : « J'ai toujours privilégié et défendu une liaison Nord (entre Belmont et Les Chères), (E Poncet, Vice Président du Conseil Général du Rhône). »

« Faire un raccord entre l'A89 et l'A46 beaucoup plus au Nord, à l'extérieur de la métropole lyonnaise. Ceci afin d'éloigner le plus possible le transit de l'agglomération. »

« Lorsqu'on observe une carte routière, avec le tracé tel qu'il est proposé, il est difficile d'imaginer que quelqu'un ait pu le dessiner, le vendre et le défendre. Il est incongru et n'a pas d'envergure pour les générations futures et l'environnement. Il y a effectivement des tracés « naturels » possibles plus au Nord. »

« L'obligation de raccordement de l'A89 à l'A6 ne doit pas autoriser l'État à faire n'importe quoi!! La DREAL aurait du étudier un barreau plus au Nord reliant directement l'A89 avec soit l'A6 au Nord de Villefranche, soit à la hauteur de l'A466. »

« Nous sommes conscients qu'il faut trouver une solution.. un certain consensus s'oriente vers un trajet davantage au Nord. » « NON, 2 fois NON à ce projet aberrant. Il faut de toute urgence réaliser cette liaison plus au Nord vers la future A466. »

« Certainement qu'un tracé A89/A6 drainerait beaucoup plus de circulation qu'un axe Nord, qui pourtant paraît géographiquement plus plausible et certainement moins coûteux. »

« Faire la jonction à l'antenne de Belmont entre les Chères et Anse. Personne ne sera lésé; cela vous demandera quelques kilomètres d'autoroute en plus (vue la longueur de l'A89 et les impôts payés, cela ne devrait pas être un problème! »

« Je suis pour le tracé « antenne de Belmont : meilleur respect de l'environnement, moins de nuisances pour les habitants, l'urbanisation est très réduite sur tout son parcours. »

Avis du CE : parmi les Défavorables au moins une certaine proportion, même si elle s'en défend, fait appel à un réflexe souvent constaté parmi les opposants aux grands projets d'infrastructures qui consiste à être d'accord avec celui-ci pourvu qu'il soit plus loin de chez soi. Un autre indice est indubitablement l'appellation « plus au Nord » elle même, qui laisse penser qu'il faut déplacer le projet plus loin, sans autre précision. De plus, je constate à la lecture, que ces arguments ne sont pas toujours accompagnés de la meilleure bonne foi (personne ne sera lésé, moins de nuisances pour les habitants..).

Par ailleurs, même si certaines esquisses de tracé sont fournies, peu d'intervenants se prononcent sur une proposition précise et ceux qui le font montrent des désaccords qui laissent augurer que la poursuite éventuelle d'un tel projet ne sera pas aisée; j'ai noté, en particulier les positions divergentes des maires des quatre communes concernées (voir annexe A 1) : alors que Limonest et Lissieu souhaitent le barreau Les Olmes Villefranche, La Tour de Salvagny demande un barreau A89 /A466, et Dardilly ne fait que souhaiter un barreau plus au Nord sans davantage de précisions .La communauté Urbaine propose (voir analyse de sa position en D3-18) un tracé encore différent.

Le premier extrait comporte une erreur révélatrice : comment proposer une liaison Belmont-Les Chères alors que l'A89 ne passe pas à Belmont? Cette proposition n'est pas réaliste, la continuité de l'A89 ne serait pas assurée, sauf à emprunter une liaison nouvelle prévue par le Département du Rhône entre le diffuseur du pont de Dorieux et le rond point du Pont de Dorieux, mais cette liaison n'a pas les caractéristiques autoroutières.

Certains affirment qu'un certain consensus existe pour un tracé « plus au Nord » et d'autres affirment que la difficulté, autrefois constatée, d'un tracé « plus au Nord » n'existe plus car les vignes du Beaujolais ont été en grande partie arrachées dans cette zone (en oubliant qu'elles ont été remplacées par des habitations). Ces affirmations sont sans preuve et je pense qu'obtenir un

vrai consensus par les populations concernées sera extrêmement difficile et en tout état de cause très long!

Par ailleurs d'autres difficultés surgiront (celles-ci ne sont que très peu évoquées directement dans les contributions) : ce barreau serait beaucoup plus coûteux (donc plus long à réaliser) et nécessiterait beaucoup plus d'emprises (donc plus d'expropriations). Il faut ne pas omettre de poser la question de son financement : fonds publics ou fonds privés et dans ce dernier cas : par avenant à un contrat de concession existant ou par appel d'offres de concessionnaire?

Le barreau Nord, ne peut donc être qu'une solution à long terme, si on parvient à trouver un tracé acceptable par tous.

Les Favorables voient le barreau « plus au Nord » comme une solution à long terme destinée à améliorer, plus tard, la fonction autoroute de transit. On note dans ce cadre quelques contributions des communes de la basse vallée de l'Azergues,

Extraits : « J'y suis extrêmement favorable compte tenu de l'aberration que nous constatons suite à l'ouverture de cette autoroute qui n'arrive nulle part... En attendant une liaison plus au Nord (St Romain de Popey- Ponts Tarrets – Villefranche par le dédoublement de la D38) sur laquelle je suis très favorable et qui est devenue impérative et indispensable. »

Avis du CE: *les Favorables demeurent dans le pragmatisme tout en étant favorables à une liaison ultérieure plus directe vers A6 si l'augmentation du trafic le justifie. Je ne vois aucune incohérence dans cette logique.*

Pendant le processus, l'État a pris l'engagement de faire des études complémentaires. Il convient de rappeler ici la position de l'État au travers notamment de la déclaration de Monsieur F. Cuvillier, Ministre délégué chargé des transports, faite à L'Assemblée Nationale, le 28 Février 2013 suite à une question de Monsieur P. Verchère, député du Rhône: « La réalisation de cette liaison ne ferme pas pour autant la porte à d'autres solutions à plus long terme, comme le barreau Nord auquel vous faites référence. Le raccordement de l'A89 à l'A6 doit être mis en œuvre en toute première priorité dans votre région, ce qui n'exclut pas, comme je l'ai indiqué aux élus locaux et aux responsables régionaux, de travailler sur une solution au Nord à plus long terme. » Dans ce cadre un Comité de pilotage ayant pour objet : « Liaison complémentaire A89-A466 » s'est tenu le 26 Juin 2013. Dans les contributions ces études reçoivent souvent l'appellation « Études DREAL. »

Les Défavorables se prononcent sur ce point comme suit .

Extraits : « Je déplore que la mise à l'étude d'une solution Nord proposée par les collectivités ne fasse pas partie des variantes étudiées dans le dossier d'enquête alors même que la DREAL l'étudie en ce moment. »

« Il paraît à la Communauté Urbaine essentiel d'attendre les conclusions de ces études et analyses avant que toute décision irréversible ne soit prise... aucune réalisation ne doit être 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 en soit stabilisé. (Délibération de la Communauté Urbaine en date du 16 Décembre 2013). »

Cette dernière position est reprise par certaines communes dans les délibérations qu'elles ont produites en fin de période d'enquête.

Avis du CE : *il m'apparaît que l'État et la Communauté Urbaine ne traitent pas le même sujet. Pour l'État, il s'agit d'étudier une liaison complémentaire A89-A466, complémentaire signifiant : qui vient compléter, à plus long terme, le raccordement de l'A89 à l'A6 mis en œuvre en toute première priorité. Le pétitionnaire a précisé, dans son mémoire en réponse au commissaire enquêteur (voir annexe A 18 page 5/19) : « Les études d'opportunité de ce barreau lancées à l'automne 2013, portent sur : l'intérêt du projet pour l'écoulement du trafic de transit Est/Ouest, les conditions de réussite du projet, les effets attendus et les principaux impacts sur l'environnement, le cas échéant, les modalités de financement. »*

Pour la Communauté Urbaine il s'agit de stabiliser un schéma d'ensemble permettant d'écartier les trafics de transit tout en organisant et maîtrisant les flux d'échanges avec l'agglomération. Je ne vois pas comment les attentes de la Communauté Urbaine pourraient être satisfaites lors de la remise des études en cours tant l'objectif de l'État est limité et l'attente de la Communauté Urbaine vaste. Je ne conteste en rien la nécessité de stabiliser un schéma global pour l'agglomération mais je pense que celui-ci qui devra déboucher sur des mesures très nombreuses et de très vaste ampleur (allant par exemple jusqu'à choisir les signaux forts à envoyer aux usagers dans leur choix d'itinéraires, qu'ils soient quotidiens ou non ; atteindre un tel objectif général devra sans doute aller jusqu'à définir quelles seront les infrastructures gratuites et celles à péage en acceptant de modifier le principe actuel des péages) ce qui nécessitera à la fois beaucoup de réflexion, de consultations et de temps, notamment pour obtenir un vrai et durable consensus.

Si je prends en considération les difficultés rencontrées, tout au long des trente dernières années, dans l'agglomération lyonnaise sur ce vaste sujet, je conclus, même en partageant cet objectif pour les générations à venir qu'il n'est pas réaliste à ce jour dans les structures de concertation et de décision existantes. Il ne me paraît pas réaliste non plus de conditionner toute avancée à la stabilisation d'un tel schéma. Voir également éléments d'analyse de la délibération du Grand Lyon au registre de Dardilly : D3-18.

Quelques contributions Favorables apportent des éléments.

Extraits : « Un barreau Nord de 8 km détournerait du Sud les 10 000 véhicules/jour uniquement en transit pour un coût de l'ordre de 300 M€ (estimation Grand Lyon). Pour être concédé, un barreau de 8 km en site propre devrait faire l'objet d'un appel d'offres international contrairement aux 800 m de la liaison Sud, réalisable par APRR. Jamais une société d'autoroutes n'investira 300 M€ pour 10 000 v/j. Reste l'État: jamais il n'investira à fonds perdus dans ce barreau Nord. De plus, jamais les communes menacées ne se laisseront traverser par un ouvrage dévastateur et pratiquement inutile. Conclusion: un barreau Nord seul ne se fera jamais, avec ou sans liaison Sud. Alors pourquoi dire non à la liaison Sud uniquement pour favoriser un barreau Nord utopique? »

« Les arguments avancés par les opposants au projet relèvent pour beaucoup de la mauvaise foi : le barreau Nord, coûteux et long à réaliser, ne recueillerait qu'une petite part du trafic à la sortie de A89, 25% au plus. »

Avis du CE : ces deux arguments me semblent pertinents, même si les chiffres proposés peuvent être discutés. Le barreau Nord, au moins à court terme, est illusoire et les procédures administratives qu'il suppose, ajoutées à la probable opposition des populations locales sont des obstacles très difficiles à franchir.

Avis résumé du CE sur les trois premiers paragraphes ci-dessus

Sur les thèmes évoqués ci-dessus l'affrontement se fonde sur des principes nettement opposés mais tous deux respectables et compréhensibles.

Les Défavorables s'appuient sur le principe que le tracé d'une autoroute de liaison, qui assure l'écoulement d'un trafic de transit, ne doit pas être prévu en zone urbaine et qu'il convient d'écartier la liaison Bordeaux Genève de l'agglomération pour ne pas mélanger les trafics. C'est un principe qui a une logique certaine, logique qui est une vue d'ensemble et qui doit s'accompagner de beaucoup d'autres mesures, probablement très coûteuses en temps et en argent, portant sur la toute la zone urbaine pour être efficace et pérenne.

Les Favorables ont une position plus pragmatique, donc moins visionnaire, qui consiste à affirmer qu'il faut immédiatement sortir d'une situation inextricable et injustifiée, qui handicape grandement la mobilité quotidienne du Nord Ouest de l'agglomération.

Les objectifs et fonctionnalités recherchés par le projet sont rappelés en 1.4 Nature et caractéristiques du projet. A mon sens, le projet proposé, même s'il n'est pas parfait sur le plan de la circulation de transit est le seul qui puisse atteindre les objectifs d'ensemble . On peut certes lui reprocher d'avoir une légère tendance à rapprocher une part du trafic de transit, (environ 25% du trafic global), du centre de l'agglomération; mais cette petite part ne pénètre pas dans l'agglomération et il reste possible, moyennant une réelle gratuité sur la totalité de la section, de réduire quasiment à néant cette part .Il convient de bien noter que l'itinéraire de contournement par le Nord est le plus attractif en coût généralisé.

Les Défavorables considèrent insuffisamment l'ensemble des objectifs, notamment celui de la circulation locale et je pense que s'engager dans la voie de rechercher un tracé « plus au Nord » (puis un consensus, puis un financement) est équivalent à s'engager à supporter pendant de très nombreuses années une congestion générale de la circulation, qui ira en s'aggravant, sans pour autant régler la question du trafic de transit dans un avenir proche. Les Favorables considèrent, à juste titre, que le projet va fluidifier le trafic dans le secteur concerné, que le faible trafic de transit actuel en bénéficiera et qu'ultérieurement, quand le niveau de trafic le justifiera, une solution plus efficace pourra être mise en œuvre pour le trafic de transit.

A mon sens, le tunnel de Fourvière, (très chargé et saturé aux heures de pointe), aura tendance à voir sa fréquentation croître très légèrement (cette très légère tendance, environ 1%, est déjà une réalité depuis la mise en service de l'A89). Tant que des mesures bien plus larges ne seront pas prises, par sa fonction de tronçon de périphérique (drainage et irrigation) traversant le centre ville, il restera en l'état, notamment aux heures de pointe. Il faudra attendre le déclassement, bien lointain, des autoroutes A6 A7 dans la traversée de Lyon et la mise en service de l'Anneau des Sciences pour voir son trafic diminuer significativement. En outre, sans la mise en service de ce dernier projet je ne pense pas qu'on puisse affirmer que le projet « plus au Nord » améliorera sensiblement la situation de ce point noir de la circulation dans l'agglomération.

Par ailleurs, le projet proposé améliorera indéniablement la circulation locale et le transit aux heures creuses, ce qui est un point appréciable.

Enfin, sans être expert en la matière, je ne trouve pas d'arguments convaincants pour qualifier le liaison Sud A89/A6 de pénétrante; elle est pour moi un raccordement entre des pénétrantes qui n'accroît ni la capacité de celles-ci ni le trafic global de manière significative, c'est le nécessaire achèvement du dispositif existant, par maillage.



3.1.4 BRUIT

D'une façon générale, la population est très sensible à cette nuisance et de nombreuses contributions abordent ce thème. Les arguments sont souvent peu précis. Les cartes de bruit sans et avec projet figurent au dossier pages E166 à 171/392 puis E 249 à 258/392. D'autres cartes, sans et avec projet ont été fournies par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale en période 22h/6h; elles figurent en fin de mémoire et démontrent que le dimensionnement est lié à la période diurne.

Extraits relatifs à la zone de La Tour de Salvagny : « Non au projet envisagé pour relier... oui à la pose de protections phoniques le long de la RN7 à La Tour de Salvagny. »

« Non au projet... Oui en revanche aux protections acoustiques performantes au droit de la RN7, zone très urbanisée et en pleine expansion. »

« Notre villa est bâtie sur un terrain limitrophe de la RN7. Avec notre voisin, nous sommes les deux villas les plus proches de la 4 voies. Depuis des années nous adressons des courriers tant à notre mairie, à la DDE, au Préfet : sans résultat évidemment, pour réclamer la construction d'un mur antibruit. Depuis des années nous vivons de jour comme de nuit fenêtres fermées, intérieur des maisons couvertes de poussière, bruit infernal. Dernière réponse du Préfet en date du mois d'Octobre 2013: Plus de crédit pour la construction d'un mur, peut-être en 2018...Alors Axe Nord ou Axe Sud? Égoïstement et avant tout, un mur antibruit pour protéger les riverains de la N7. »

« Si je viens vers vous aujourd'hui, c'est que je pense être à l'heure actuelle, la personne la plus touchée par ce fléau. En effet je suis le propriétaire de la maison la plus proche (quelques mètres) de la jonction entre l'A89 et de la 4 voies et croyez moi, sans mur antibruit, c'est un véritable enfer!!.. ses autres réponses (note du CE : il s'agit des réponses de Monsieur le Préfet aux courriers de l'auteur) prêteraient à rire si, sur le fond, il ne s'agissait pas de notre santé tant physique que mentale!!! Ceci pour vous dire, « devoir de prévention » oblige, que si toute cette mascarade continue cela « finira mal » avec bien évidemment les conséquences que vous pouvez imaginer pour leurs responsables mais également pour toutes les instances officielles qui auront été « complices » puisque bien évidemment mises en garde en amont. »

« Protections phoniques : personne n'est à même de nous préciser le type de ces dernières, et leur efficacité... »

Avis du CE : Le cas de La Tour de Salvagny est sans aucun doute le plus préoccupant car un grand nombre d'habitations sont proches de la RN7 et le développement urbain se poursuit dans la zone affectée, notamment près du futur échangeur avec la RD 307. La difficulté n'est pas nouvelle pour ce quartier et les plaintes ont largement précédées l'enquête; elles sont très appuyées et, je pense, légitimes car les cartes de bruit qui figurent dans la partie état initial du dossier montrent que certaines habitations jouxtent la limite réglementaire .

Cette situation est telle que nombre de plaignants demandent des écrans antibruit immédiatement, avant toute chose ; c'est presque leur seule préoccupation et certains n'ont cure de l'implantation du futur projet en regard de leurs souffrances. Je pense que le traitement prévu au dossier est conforme à la réglementation; celui qui sera réalisé, après études détaillées, sera nécessairement conforme aux normes en vigueur. Le type de protections mises en œuvre ne peut être précisé à ce stade des études: le raisonnement est fait en mesure d'efficacité : les simulations montrent qu'avec protections le bruit respecte la réglementation.

Mais au delà, il me paraît souhaitable, si le projet est déclaré d'utilité publique, de prévoir une tranche de travaux anticipés pour la construction de ces murs afin de protéger rapidement la population de cette nuisance en lui offrant, par la même occasion une protection très utile pendant les travaux.

Plus loin : « Sans attendre les décisions sur un quelconque tracé, de grâce, faites sans délais des murs antibruit et un revêtement routier absorbant. »

Avis du CE : *la question ici soulevée d'un revêtement routier absorbant vis à vis du bruit n'a pas de réponse précise dans le dossier; comme indiqué ci-dessus le raisonnement se fait en termes de performances réglementaires à atteindre. Je précise que l'efficacité des protections acoustiques fera l'objet de mesures de réception spécifiques à la construction et de suivi en phase d'exploitation afin de garantir aux riverains le respect des seuils réglementaires.*

Extraits relatifs à la zone de Dardilly: « Or les protections acoustiques prévues au niveau de la RN489 actuelle, notamment dans le secteur de l'intersection avec la RD 73 dans le projet d'aménagement soumis, sont totalement inadaptées au fort niveau de circulation pour nous protéger de la pollution sonore et visuelle. Même si les normes réglementaires acoustiques en vigueur sont respectées, celles-ci sont inopérantes et sans effet pour protéger l'agrément de nos habitations et cadre de vie. Sans barrière acoustique tout le long de la N489 actuelle, et notamment dans la zone actuellement à découvert (au niveau de la bretelle de sortie Dardilly le Bourg et au niveau de la trémie qui enjambe la RD73- route de La Tour de Salvagny), ce projet est en l'état inacceptable pour nous. »

« Pollution sonore en forte hausse (hausse de la fréquentation sur la RN489 et la Route de la Tour de Salvagny; le désagrément doit être mesuré à l'extérieur dans les jardins qui sont l'essence même d'une vie dans un pavillon; les dispositions de la réglementation acoustique actuelle sont insuffisantes et inadaptées; le projet actuel d'aménagement n'est pas acceptable sur ce point, parce qu'il ne propose pas un traitement acoustique suffisant sur toute la longueur de la portion de liaison à découvert. »

Avis du CE : *Les cartes de bruit fournies dans l'état initial montrent clairement que la zone d'habitation où se situent les plaignants n'est pas réellement affectée par le bruit. Je ne partage pas la position exposée ici et, les normes étant respectées, aucun traitement particulier n'est à prévoir.*

Extraits relatifs au quartier des Longes: «A la lecture du document page E 59/392, nous ne constatons aucune protection phonique pour les habitants du chemin du bois qui se trouvent pris en tenaille entre la RN6 et le projet de liaison. Ils bénéficieront également des nuisances phoniques venant de la rocade de jonction à l'autoroute qui domineront notre quartier du chemin du bois. Quelle protection envisagée pour cette voie? »

« Comment les résidents restants au milieu de ces voies importantes , viaduc, ronds points peuvent-elles résister à la pollution sonore et ambiante. Quelle est la protection acoustique prévue contre les nuisances sonores et polluantes.? Incertitude sur l'insonorisation.»

Avis du CE : *pour répondre à la question posée, il ne faut pas consulter la page E 59/392, mais les pages E 40/392 et les cartes de bruit avec projet c'est à dire pour ce quartier page E 256/392. Je pense qu'une meilleure lecture du dossier aurait permis aux auteurs de construire différemment leurs contributions.*

Plus loin : « le bruit est hors norme, les vibrations dues aux poids lourds se propagent dans les murs de notre habitation. Les services de l'État et particulièrement Monsieur le Préfet nous ignorent totalement; aucune mesure de protection ne nous est proposée. »

Avis du CE: *mon avis est le même que pour l'extrait précédent.*

Extraits relatifs au quartier du Bois Dieu :« absence d'isolation phonique entre la bifurcation de la nouvelle liaison autoroutière avec l'A6 et la RD306-RN6, malgré la proximité du lotissement du Bois Dieu. Il est également à prévoir que des nuisances sonores seront perçues dans le bourg de

Limonest, situé au dessus de cette bifurcation. Absence d'étude d'impact sur la santé des habitants du Bois Dieu provenant de l'effet cumulé de la forte pollution et des nuisances sonores générées par cette nouvelle liaison autoroutière. En particulier en cas de vents du Sud, qui sont les vents dominants en région lyonnaise, cette pollution et ces nuisances seront entraînées vers le lotissement de Bois Dieu. Cette situation particulière de la présence de vents du Sud devrait faire l'objet d'une étude préalable et les remèdes appropriés devraient être apportés, par exemple la couverture du viaduc du Sémanet ou la construction de murs antibruit. »

Avis du CE : la consultation des cartes de bruit montre clairement que, pour le Bois Dieu, la seule incidence qui conduise au delà des seuils réglementaires est l'augmentation du trafic sur l'A6. Cette aggravation de la situation au delà des 65 décibels est traitée par une protection acoustique le long de l'A6. Le Bois Dieu, et a fortiori Limonest sont suffisamment éloignés de cette liaison nouvelle pour ne pas être fortement impactés. De plus les vents dominants dans la région sont des vents Nord Sud et non le contraire (certes avec une faible différence, voir page E 79/392). Je pense que les demandes de l'auteur vont bien au delà des normes réglementaires en vigueur et qu'il n'est donc pas justifié d'y répondre positivement.

Plus loin : « La construction de ce viaduc à 40m du sol est contraire aux recommandations du Grenelle de l'Environnement, il est à proximité du Bois Dieu dont les habitants subissent déjà les nuisances importantes de l'A6, où circulent près de 100 000 véhicules/jour et aucune solution n'a été apportée par le concessionnaire pour en réduire l'importance. Avec l'A89/A6, on ajoutera donc du bruit supplémentaire au bruit existant dont on constate actuellement qu'il est de l'ordre de 70/75 dB. Les habitants côté Sud de la commune de Lissieu, cernés de toutes parts de l'A89/A6, la RN306, seront particulièrement impactés par les nuisances sonores. Actuellement nous sommes gênés par le bruit, dû à l'augmentation de trafic sur la RN6, le son monte et nous habitons sur le haut de la Clêtre donc plus de nuisances sonores. »

Avis du CE : les protections nécessaires, dues à l'augmentation du trafic sur l'A6 sont prévues au dossier; dans cette zone il est clair que les protections sont nécessaires mais l'appréciation des niveaux de bruit faite semble majorée: les habitants de la zone Sud du Bois Dieu ne seront que faiblement impactés par l'augmentation des nuisances sonores alors qu'ils bénéficient aujourd'hui d'une ambiance très correcte.

Avis résumé du CE sur le bruit

Je rappelle ici que le tableau des protections acoustiques (écrans et merlons antibruit, isolations de façades) envisagées par secteur est fourni à la page E 254/392 du dossier.

J'ai constaté , pendant les permanences que tout un chacun ayant son propre ressenti et sa propre mesure du bruit, il s'avère très difficile d'expliquer à la population le contenu d'un dossier (au demeurant tout à fait correct et complet) qu'elle n'a souvent même pas consulté, forte de sa propre « connaissance » du bruit. Ceci est d'autant plus marqué que la réglementation est mal comprise, notamment parce qu'elle ne prévoit de protéger que l'intérieur des habitations. Même si les critiques sont souvent très acerbes sur ce sujet, je pense que le traitement des nuisances acoustiques prévu au dossier est satisfaisant; il comporte un dispositif de contrôle des performances à la réception des travaux et un suivi de celles- ci en phase d'exploitation.

Il me paraît simplement souhaitable de prévoir, si le projet est déclaré d'utilité publique, une tranche de travaux anticipés à la Tour de Salvagny, le long de la RN7 où les nuisances sont mal supportées depuis de nombreuses années (cette construction anticipée constituerait également une protection utile pendant la phase travaux). La même mesure pourrait également être aisément envisagée pour le quartier du Bois Dieu malgré une acuité moindre des nuisances.

3.1.5 POLLUTION

Comme pour le bruit, au quel la pollution atmosphérique est souvent associée, ce thème est toujours abordé d'une façon très générale, sauf au profit d'une contribution. Il convient de noter que les simulations proposées dans le dossier sont faites sur la base d'hypothèses défavorables : vitesse à 110km/h alors que celle-ci pourrait être ramenée à 90 km/h, protections acoustiques (écrans, merlons) non intégrés alors que ceux-ci limiteront la diffusion de la pollution vers les riverains.

Extraits : « Explosion des nuisances pour les riverains (sonores, pollution, risques aggravés de santé etc). Envisager une vitesse réduite pour limiter la pollution. Nous vivons ces jours-ci des pics de pollution terribles pour la santé de tous, pensons à l'héritage environnemental urbain des générations futures. Les Monts d'Or sont zone protégée. La pollution va détruire cette zone où se côtoient les rapaces et oiseaux divers. »

« En-cerclage du domaine de Bois Dieu au milieu d'autoroute, opposition totale pour la santé de nos enfants avec la pollution et le bruit pour les riverains. »

« Je suis contre la liaison A89/A6 au Sud du Bois Dieu qui va procurer de nombreuses nuisances sonores pour Lissieu et un risque de pollution atmosphérique supplémentaire pour les habitants de la commune du Bois Dieu.

« Réduire la pollution de l'air avec la suppression des bouchons actuels et futurs.

Avis du CE: *comme l'explique le dossier la zone traversée par le projet n'est actuellement que peu touchée par la pollution; en page E 241/392 on lit : « à l'échelle du domaine d'étude, à l'horizon 2038, le projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air; des dépassements des normes de qualité de l'air, non imputables au projet, seraient effectifs, notamment pour les particules et le dioxyde d'azote, à proximité des axes routiers majeurs ». Même s'il faut y veiller scrupuleusement et faire les efforts nécessaires pour réduire et compenser ces nuisances, je ne pense pas que l'augmentation de la pollution de l'air soit un axe majeur de critique du dossier, d'autant plus qu'actuellement, par le fait des embouteillages (que la liaison devraient anéantir dans la zone concernée) , les effets polluants sont élevés.*

Autres extraits : « Est-ce que vous pensez aux habitants? Vous allez nous faire respirer un air déjà pollué, encore plus dégradé. Pollution atmosphérique: le dioxyde d'azote et les particules doivent largement dépasser, comme aux abords de l'A6 et aux Longes les valeurs limites : Exemples : rebords de fenêtres, barreaux de défense , façades noircissent. Nos poumons sont-ils dans quel état? De nouveaux cancers en perspectives, alors que l'état mène une lutte contre la tabagisme... Côté pollution nous sommes déjà largement au dessus des normes tolérables pour la santé des riverains, alors après! »

« Lissieu est déjà submergée par la pollution de l'A6, la circulation et les embouteillages sur la N6. Toutes ces nuisances ont un sérieux impact sur notre santé entraînant allergies et problèmes de toux, yeux rougissant, quand ce n'est pas des problèmes plus sérieux encore... »

Avis du CE : *je constate que les auteurs se font leur propre idée de l'état initial, sans même consulter le dossier: les valeurs limites ne sont actuellement pas dépassées dans la zone concernée et, à l'horizon 2038, le projet n'aura pas d'impact significatif sur la qualité de l'air.*

Autres extraits : « La population située le long de l'axe A6/A7 dans sa traversée de l'agglomération lyonnaise est exposée à une atmosphère de qualité non conforme, portant atteinte à sa santé. Le trafic induit par le projet de liaison A89/A6 aggrave cette situation à laquelle il n'est présenté aucun remède. La proximité suivant laquelle ont été conduites les procédures d'enquête du PPA puis de la liaison A89/A6 permet à cette dernière d'être conduite en contradiction avec les objectifs d'un PPA qui n'a pas encore été approuvé. Cette pratique prive le public d'une

information fiable et cohérente sur les objectifs de l'État, sur le contexte dans lequel est conduit le projet mis à l'enquête. Le projet de liaison A89/A6 qui rentre en contradiction avec le projet de PPA soumis à enquête publique un mois auparavant ne peut pas être déclaré d'utilité publique. »

Avis du CE : la situation évoquée le long de l'axe A6/A7 est hors champ de l'enquête; le surplus de circulation sur A6, en réalité modeste, sera équilibré par des diminutions sensibles de nuisances sur les itinéraires actuellement utilisés indument. Il est vrai que l'enquête relative à la révision du PPA s'est déroulée juste avant la présente enquête; je n'en conclus pas personnellement que cela soit la traduction de la volonté de priver le public d'information sur ce sujet (un PPA existe). Cette critique est essentiellement juridique, je ne suis pas chargé de dire le droit et je ne la considère pas comme essentielle vis à vis du projet.

Autres extraits: « Comment réguler les vapeurs de sels de déneigement en dérive sur les cultures environnantes? »

Avis du CE : cette question se pose certainement pour les cultures très proches de la voirie; sans limiter la pertinence de cette question il faut remarquer que ce phénomène ne peut se produire que par temps venteux et en hiver lorsque la plupart des cultures sont à leur seuil bas. Je n'ai pas trouvé de renseignement ou étude fiable sur ce sujet qui reste donc à approfondir.

Autres extraits : « S'agissant de la qualité de l'air, la problématique de l'ozone n'est même pas abordée. Nulle modélisation des émissions de terpène naturels, de l'évolution du rapport NOx/COV dans les régions traversées... ne pas les étudier est-il un gage de sérieux? »

Avis du CE : l'ozone n'est pas un gaz émis par le trafic routier et ce n'est qu'un polluant secondaire. Les terpènes ne figurent pas parmi les polluants visés par la réglementation applicable aux projets routiers. L'étude Air-santé est conforme à la circulaire ministérielle en vigueur (étude de niveau I c'est à dire la plus détaillée).

Avis résumé du CE sur la pollution

La zone concernée par le projet se caractérise par des teneurs en polluant représentatives d'un environnement péri-urbain et n'est pas considérée, dans l'état initial, comme critique. La qualité de l'air est qualifiée de bonne pour la plupart des polluants, mais elle reste à améliorer pour le dioxyde d'azote en proximité routière et pour les poussières.

Le projet ne devrait pas engendrer une pollution supplémentaire significative à l'horizon 2038 compte tenu des progrès technologiques attendus venant en compensation de l'augmentation du trafic; de fait, l'étude air et santé montre que, à l'horizon 2038, le projet contribue à la réduction de la pollution atmosphérique par rapport à une situation sans projet.

Je ne pense pas que cet aspect soit significativement négatif même si, comme pour tout projet ayant tendance à augmenter le trafic (le long de l'autoroute A6 notamment mais avec une compensation sur les itinéraires voisins de substitution)il convient de prendre des mesures pour limiter l'émission des gaz à effet de serre (par limitation de la vitesse notamment).

Le projet a aussi pour intérêt de diminuer la pollution liée aux embouteillages actuels sur l'itinéraire RN7 RN489 RN6.La diffusion de la pollution devrait être limitée par la présence des protections acoustiques (non prises en compte actuellement dans les simulations fournies).



3.1.6 ENVIRONNEMENT MESURES COMPENSATOIRES MODES ALTERNATIFS

De nombreuses contributions abordent ce thème, tout comme le bruit et la pollution, de façon générale et très imprécise. Les cartes de synthèse des mesures prises en faveur de l'environnement figurent aux pages E 304 et 305/392. Comme le souligne l'Autorité Environnementale, le secteur présente des enjeux environnementaux forts (voir carte de synthèse de ceux-ci pages 52 et 53/55 du mémoire en réponse du pétitionnaire à l'Autorité Environnementale) : protection de la biodiversité compte tenu des risques d'atteinte à des espèces menacées et du fractionnement des habitats, eaux superficielles, traversée d'espaces naturels sensibles.

Extraits : « Je suis opposée à la liaison A89/A6 qui viendra dénaturée notre lotissement et lieu de vie ainsi que la forêt qui nous entoure. Comment peut-on imaginer un viaduc au dessus d'une forêt domaniale protégée, poumon vert à la périphérie de Lyon. Ineptie totale par rapport à l'écologie : sauvegarde de la nature pour nos enfants, petits enfants, nos descendants, protection de l'environnement , des animaux, santé. »

Avis du CE : *cette attitude générale est légitime, il est vrai qu'un tel projet porte atteinte à l'environnement, mais il présente aussi des avantages et le but de cette enquête est précisément de faire un bilan avantages/ inconvénients.*

Deux associations référencées sont intervenues en fournissant des contributions approfondies : la FRAPNA et la LPO.

Extraits de la contribution de la FRAPNA : « Alors que l'autoroute A89 est mise en service depuis près d'un an (alors que nous y étions opposés), la nécessité de joindre l'extrémité Est de cette autoroute au maillage routier existant reste cohérent afin d'assurer la continuité de cet axe Est-Ouest majeur à l'échelle nationale et européenne. Le tracé proposé étant le moins consommateur d'espace parmi ceux envisagés, puisqu'en quasi doublement de l'existant (RN7 et RN489), nous sommes favorables à sa réalisation directe pour une jonction A89-A6 Nord qui permet de contourner l'agglomération lyonnaise via la plaine des Chères et le plateau dombiste. »

Avis du CE : *Cette association, qu'on ne saurait taxer de favorable au tout routier, met en valeur la nécessité de réaliser cette jonction et souligne le fait que cette solution est celle qui consomme le moins d'espace. Je partage ce point de vue.*

Plus loin : « Nous sommes opposés à de nouveaux flux automobiles générés par un raccordement avec des bretelles vers Lyon qui viendraient renforcer les problématiques liées à l'utilisation de la voiture individuelle sur l'agglomération et sa périphérie. » Puis au titre du « Respect des enjeux vis à vis de la qualité de l'air et du climat : La réalisation d'une voie rapide ajoutant du trafic à celui existant sur l'A6 Sud est en opposition avec ces objectifs. Ce projet ne prévoit aucune disposition vis à vis du report modal de la voiture individuelle vers les modes de transport alternatifs. Pour ces raisons, la FRAPNA est défavorable à la réalisation des bretelles Sud (vers/ de Lyon) sur l'échangeur autoroutier de raccordement sur A6. »

Avis du CE : *Ces arguments sont pertinents. L'augmentation du trafic sur l'A6, à l'horizon 2018, liée à la réalisation du projet est de 10% environ; mais cette augmentation est quasiment compensée par une diminution des autres trafics convergents vers Lyon (comme explicité plus haut, cette augmentation est inférieure à 1% en direction du tunnel de Fourvière). Un autre aspect important m'amène à ne pas partager le point de vue de la FRAPNA sur ce sujet précis: la non réalisation des bretelles vers Lyon engendrerait des difficultés encore plus importantes qu'aujourd'hui dans le quartier des Longes et au niveau du nœud routier de la porte de Lyon; elle*

ne résoudrait en rien les remontées de queues sur l'autoroute, constatées le soir dans le sens Sud-Nord à l'échangeur de la Garde. Par contre je partage globalement l'avis de la FRAPNA quant à la prise en compte de dispositions visant à favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les modes de transport alternatifs. C'est un objectif vers lequel il faut tendre mais les projets actuels de transport en commun ne peuvent pas atteindre un niveau d'efficacité suffisant pour délester le réseau de voirie locale. J'y ajoute qu'une bonne orientation serait très probablement l'incitation au covoiturage et à une utilisation des infrastructures routières pour y faire circuler les transports collectifs.

Plus loin : « Préconisations pour une prise en compte optimale des espèces et milieux naturels sensibles : respect des corridors écologiques (deux secteurs particulièrement sensibles : passage de l'A6 au dessus du secteur du Bois Renard, passage de la N489 sur le plateau agricole de Dardilly-Dommartin; gestion des remblais : il est impératif de réduire autant que possible ces remblais en évacuant les terres non indispensables au projet et en favorisant l'implantation de murs antibruit qui consomment moins d'espaces que les merlons de protection; préservation des cours d'eau et zones humides; préservation des espèces remarquables : chauve-souris, hérisson d'Europe, amphibiens, cuivré des marais. »

Avis du CE : les propositions faites, judicieuses, visent à une amélioration du projet. Je les partage et suggère leur prise en compte lors de la mise au point du projet, si celui-ci est déclaré d'utilité publique.

La LPO formule quant à elle un avis défavorable : « Ce projet engage des financements importants de l'état, génère des impacts importants et irréversibles sur les milieux naturels et ne contribue pas à l'objectif de réduction des GES : nous regrettons donc que l'utilité publique de ce projet ne soit pas plus explicitée; » « Nous demandons donc au maître d'ouvrage d'étudier d'autres alternatives à ce projet, alternatives qui ne reposeraient pas sur un scénario « tout routier », de reconsidérer son argumentation sur l'augmentation du trafic sur les axes concernés en utilisant des données plus actualisées qui ne soient pas des estimations issues de modèles. »

Avis du CE : Je regrette l'erreur relative au financement, importante mais pas probablement pas suffisante pour faire évoluer l'avis de la LPO sur l'utilité publique. A mon sens le rôle du dossier d'enquête est de présenter le projet plus que de faire la preuve de son utilité publique: c'est à l'issue de l'enquête, compte tenu de l'avis de la population qu'un véritable bilan contradictoire peut être établi pour constater ou non l'utilité publique. Cette association s'oppose au « tout routier » et rejète toutes les solutions évoquées dans le dossier, car toutes appartiennent à ce même type. Il y a, à mon sens, une incompatibilité de base avec les objectifs et fonctionnalités recherchés, entre autres achèvement de la liaison autoroutière Bordeaux-Genève et fluidification des trafics locaux. De plus, comme on le sait, dans l'aire urbaine de Lyon, sur les trois quarts du territoire et particulièrement dans cette zone, l'automobile est plus performante que les transports en commun car c'est le mode qui offre la meilleure accessibilité aux emplois.

Certes on peut reprocher au projet de manquer de proposition favorisant le report modal; mais il ne m'apparaît pas réaliste de refuser un projet au seul titre qu'il est « tout routier ». Le covoiturage est à encourager. Quant aux données de trafic, ce sont celles existantes à la constitution du dossier et attendre des études de trafic actualisées pour prendre une décision ne me semble pas pertinent (voir sur ce sujet précis les réponses faites sur le modèle utilisé dans le mémoire en réponse du pétitionnaire annexe A 18).

Plus loin : « Nous soulignons ici des manques de l'état initial de l'étude d'impact dont certains auraient pu être levés par un travail bibliographique plus fourni: amphibiens, avifaune. L'état initial est un élément essentiel d'une étude d'impact puisqu'il établit les enjeux faune/flore/milieux et permet de construire le programme des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront établies en fonction des enjeux révélés. Nous estimons qu'en l'état, ce diagnostic initial

comporte trop de lacunes et biaise donc l'évaluation des enjeux écologiques de la zone d'étude. »

Avis du CE : Je ne doute ni des constats faits, ni de la compétence de la LPO, mais ne suis pas certain qu'il soit exact d'affirmer que le diagnostic initial biaise l'évaluation des enjeux écologiques de la zone d'étude. L'Autorité Environnementale n'a pas souligné d'insuffisances sur ce point. Par ailleurs, comme l'indique le pétitionnaire dans son mémoire en réponse (annexe A 18 page 8/19), si le projet est déclaré d'utilité publique, les inventaires seront mis à jour dans le cadre de la procédure spécifique relative à la demande de dérogation pour la destruction des espèces protégées (procédure spécifique indépendante de la déclaration d'utilité publique).

Plus loin encore : « Sur l'aspect « corridors écologiques », nous notons deux secteurs particulièrement sensibles : passages de l'A6 au dessus du secteur du Bois Renard, passage de la N489 sur le plateau agricole de Dardilly-Dommartin (note du CE : le texte est très proche de celui proposé par la FRAPNA sur ce même sujet). Sur l'évaluation des impacts :L'estimation des surfaces impactées que ce soit des milieux agricoles, des milieux forestiers ne nous paraît pas fiable et doit être explicitée : cartographie, explication des méthodes de calcul. Cela rend difficile l'évaluation de l'utilité publique de ce projet face aux enjeux environnementaux. »

Avis du CE : Certaines critiques me paraissent justifiées, mais elles concernent autant le dossier lui même que le projet. Les deux sont perfectibles et les fins détails relèvent d'un travail d'expert que je ne suis pas. Là encore, si le projet est déclaré d'utilité publique, il conviendra de prendre en considération ces observations pour améliorer le projet dans sa dimension écologique, notamment pour les corridors écologiques.

La démarche incontournable « Éviter, réduire, compenser » exige que les impacts négatifs non évités et non réduits soient compensés. Les mesures compensatoires ont attiré l'attention de l'Autorité Environnementale (voir son rapport en page 18/19) : « L'Ae recommande au maître d'ouvrage de garantir qu'il mettra en œuvre les mesures compensatoires prévues en s'attachant à rechercher la maîtrise foncière de sites au plus près des zones affectées et en s'efforçant de réaliser les mesures avant le début des travaux afin de préserver au mieux les espèces affectées. » Je précise que, si le projet est déclaré d'utilité publique, les recommandations de l'Ae seront reprises dans le dossier des engagements de l'État qui s'imposera au concessionnaire et mises en application au stade des études détaillées et de la réalisation des travaux.

Extraits de la contribution de la LPO : « la lecture du document nous laisse penser que les mesures compensatoires ne sont pas à la hauteur des impacts du projet et des enjeux. Milieu forestier : plus de 8 ha sont au moins impactés. Le Maître d'ouvrage ne s'engage à en recréer qu'à hauteur de 4 ha (dépôt D12) malgré des pourcentages de compensation de 100 et 200%. Nous estimons que d'autres solutions satisfaisantes n'ont pas été suffisamment étudiées et que le projet ne relève pas d'un intérêt public majeur. » Suivent une analyse détaillée des différents types de surfaces impactées et les questions afférentes.

Avis du CE : les impacts résiduels doivent être compensés mais pour ce faire il faut les connaître parfaitement et disposer de sites convenables pour recevoir les mesures compensatoires, définies en l'état actuel au dossier d'enquête pages E 298 à 304/392 (voir la synthèse de ces mesures en pages E 304 et 305/392). Cette démarche n'est pas possible dans le détail et donc pas aboutie à ce niveau d'études. Comme le précise le pétitionnaire dans son mémoire en réponse (annexe A 18 page 8/19) la poursuite des études permettra d'aboutir à une formulation plus fine des mesures compensatoires rapportées aux impacts résiduels après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction. Pour les réponses aux critiques détaillées (surfaces notamment) le lecteur peut se reporter à l'annexe A 18 (page 9/19) et à la réponse du pétitionnaire faite à l'Autorité Environnementale en page 45/55 du dossier. Je considère ce point comme important mais certainement pas rédhibitoire puisque perfectible lors des études de détails.

Un autre aspect de la même démarche « Éviter, réduire, compenser » vise à réduire l'émission de gaz à effet de serre par le développement des modes alternatifs de transport. Le dossier fait l'état des différents réseaux de transports en commun existants (voir pages E 142/392) et analyse le fonctionnement des transports collectifs et leurs perspectives d'évolution (voir pages F 43/76 et suivantes). Les transports collectifs sont, sur la zone du projet, moins efficaces que l'automobile.

Extraits : « Arrêtons de construire des routes! On en meurt: les hôpitaux sont remplis de cancéreux! Mettons de l'argent dans les transports en commun. Élargissons la route non pas pour les voitures mais pour faire des voies dédiées aux bus, aux trains. Mettons de l'argent pour éduquer les gens : les pousser à se civiliser et à prendre les transports en commun! Je suis contre tous les projets. Je serais pour un projet qui améliorerait de manière significative les transports en commun et non pas les voitures individuelles. »

Avis du CE : *cet avis, très marqué, ne peut pas constituer une réponse à la réalité des difficultés rencontrées; je le considère comme un objectif lointain vers lequel il est très sain de tendre mais les exigences des trajets domicile-travail dans cette zone ne peuvent se satisfaire de suivre cette proposition.*

Extraits de la contribution de la FRAPNA : « Nous demandons de développer et/ou créer de fortes alternatives pour les déplacements vers le Sud (Lyon et sa périphérie) par des solutions performantes, économiques et respectueuses de l'environnement. Elles doivent permettre de rejoindre les principaux pôles économiques de l'agglomération par des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle: renforcement et amélioration du trafic des TER et requalification des gares et de leur site afin de faciliter leur accès et rendre plus attractive l'offre ferroviaire, mise en place de voies réservées aux transports en commun (express et omnibus) et au covoiturage sur la liaison A89-A6 et sur l'A6, création de parkings spécifiques pour le covoiturage, l'autopartage, développement des itinéraires cyclables sécurisés: bandes cyclables systématiques sur toutes les RD... »

Extraits de la contribution de la LPO : « nous estimons que des alternatives au « tout routier » dans le secteur de la Tour de Salvagny/Dommartin/Dardilly, alternatives qui permettraient de soulager les infrastructures routières et de rendre inutile la création d'un enième axe autoroutier dans le département du Rhône. Plusieurs aménagements pourraient être réalisés au débouché de l'A89: créer des aires de covoiturage, favoriser et faciliter l'utilisation des transports collectifs (et notamment les TER), création de voies réservées pour les transports collectifs. »

Avis du CE : *Ces contributions font preuve de conscience écologique et d'une réflexion approfondie sur les modes alternatifs. Elles font des propositions dont je pense que certaines peuvent être mises en œuvre sans grandes difficultés pour un coût acceptable: il s'agit notamment des aires de covoiturage (par exemple dans le secteur des Longes et surtout près de l'échangeur RN7/ RN489; ce type de mesures pourrait voir un commencement de mise en œuvre anticipé par rapport aux travaux principaux ce qui soulagerait quelque peu la phase travaux) et de la réservation de voies dédiées aux transports collectifs (voir l'exemple de Grenoble sur son entrée Ouest) , notamment sur l'A6.*

Le développement d'un service TER sur la seule ligne qui est au cœur du projet paraît plus lointain et ne doit pas être négligé (la ligne Lozanne/Tassin la Demi Lune, sous autorité de la Région Rhône Alpes, ne comporte actuellement qu'une voie et ne relie pas directement à Lyon, ce qui est un handicap); l'État pourrait prendre des mesures incitatives pour accélérer le projet le projet mené par la Région (voir page E142/392). A l'examen de la carte présentée page E139/392 il apparaît, entre la RN6 et la voie ferrée une zone à urbaniser : une opportunité peut être saisie pour développer un P+R éventuellement associé à des activités commerciales. A mon sens des possibilités restent à exploiter pour favoriser les modes alternatifs: elles doivent être saisies et encouragées par l'État dans le cadre du projet.

Le projet est fréquemment critiqué au sujet de son impact sur les zones ZNIEFF et ENS, entre la RN6 et l'A6. Globalement, il conduit à la destruction directe d'environ 43ha d'habitats naturels, forestiers ou ouverts; le fort volume de matériaux excédentaires, 385000 m³, nécessite la mobilisation de 25 ha d'espaces de stockage définitifs, ce qui représente un impact préoccupant. Ces éléments, issus du dossier, font l'objet de recommandations claires de l'Autorité Environnementale: « éviter tout dépôt de matériaux sur les secteurs sensibles et dans les sites boisés, justifier les solutions retenues pour limiter les emprises de dépôts, réduire le plus possible les emprises dans la ZNIEFF I, limiter au minimum les emprises du projet sur les massifs boisés et en particulier au niveau du Bois d'Ars. »

Extraits : « Il est inadmissible de sacrifier plus de 14 ha en ZNIEFF sur le territoire de Limonest sachant que ce territoire doit être mis en PENAP. »

« Il faut une concertation écologique large, où la ZNIEFF a du sens.. Sans parler des espaces naturels (ZNIEFF) qui sont négligés, sacrifiés, aux desseins des transports européens. »

Avis du CE : *ce point me semble très important même si, objectivement, il convient de le relativiser. Le tableau 46 (page E 221/392) fait apparaître les pourcentages des surfaces d'emprises du projet par rapport aux surfaces totales des espaces concernés;*

en ZNIEFF de type I (Ravins du Bois d'Ars) : 1,5%,

en ZNIEFF de type II (Massif des Monts d'Or) : 0,6%,

en ENS (Bois d'Ars) : 4,5%,

en ENS (Vallon de Serre et des Planches) : 1,3%.

Ces pourcentages peuvent être qualifiés de faibles, sans pour autant considérer que l'impact est négligeable.

Je pense que la démarche « Éviter, Réduire, Compenser » n'a pas été appliquée avec suffisamment de rigueur. En effet, il subsiste une opportunité forte d'amélioration du projet au niveau de l'échangeur A89/A6, dans l'esprit de la proposition faite par DEA (LIM 3), jointe en annexe A 7 . Cette idée est également présente dans la contribution de la Chambre d'Agriculture. L'objectif général de la démarche à conduire est d'abandonner la traversée de l'A6 en passages inférieurs au profit d'une traversée en passages supérieurs, ceci, bien évidemment en continuant de sauvegarder le passage supérieur existant (liaison Limonest -Lissieu) . Il suffirait, dans une première approche, de modifier le profil en long du projet, en augmentant, dès la RN6 franchie la pente jusqu'à 5% environ (augmentation de la pente sur le Viaduc du Sémanet et prolongement de celle-ci vers l'Est). Par ailleurs, compte tenu de la topographie, une légère inflexion du tracé vers le Sud semble favorable géométriquement; mais il convient aussi de réfléchir, dans ce cadre, à faire évoluer la géométrie en plan afin « d'orienter » les bretelles dans une direction préférentielle, qui pourrait être le Nord, pour mieux marquer le caractère prioritaire du trafic de transit. La solution esquissée par DEA ne me semble pas convenir géométriquement et il convient probablement de l'écarter de ce point de vue, en en conservant l'idée générale. Les avantages de cette variante me semblent qualitativement très importants:

un gain considérable sur les terrassements en déblais et donc sur les emprises totales (voiries mais aussi emprise des dépôts pour les matériaux en excédent).

un impact écologique nettement atténué sur une zone en ZNIEFF et ENS, partiellement classée en EBC,

une réalisation de travaux beaucoup moins impactante et moins contraignante pour la circulation sur A6 qui pourrait pratiquement ne pas être perturbée par la construction des passages supérieurs alors que celle des passages inférieurs oblige à prévoir des basculements de circulation,

une gestion des eaux de surface beaucoup mieux maîtrisée,

Les inconvénients qualitatifs pourraient être:

le coût (à vérifier en coût global, et en y intégrant les gains environnementaux),

l'impact visuel (avec un côté subjectif important),

l'impact sonore (probablement modeste et traitable par des écrans acoustiques).

Je souligne qu'un travail ayant les mêmes objectifs (mais avec des gains espérés forcément beaucoup plus modestes) pourrait probablement être mené sur l'échangeur avec la RD 307.

Avis résumé du CE sur l'environnement, les mesures compensatoires et les modes alternatifs.

Le secteur concerné présente des enjeux environnementaux forts (espèces menacées, fractionnement des habitats, eaux superficielles) et tout particulièrement celui compris entre la RN6 et l'A6, où le projet traverse des zones très sensibles (ZNIEFF, EBC, ENS).

La démarche « Éviter , réduire, compenser » ne me semble pas complètement aboutie et le projet demeure perfectible notamment par une réduction drastique de l'excédent de matériaux à mettre en dépôts en aménageant l'échangeur A89/A6. En supposant cette amélioration obtenue, il conviendra encore, si le projet est déclaré d'utilité publique, de prendre en considération les observations ci-dessus pour optimiser la réalisation au regard de l'environnement (corridors écologiques notamment)

Le projet présente également une marge d'amélioration très sensible en termes de mesures compensatoires (manque de précision lié pour beaucoup au fait que les études ne sont qu'au stade préalable) et de modes alternatifs de transports collectifs (création d'aires de covoiturage, réservation de voies dédiées aux transports en commun sur certaines infrastructures).

Les mesures relatives à la protection de la biodiversité mériteront un suivi attentif (faune et flore).



3.1.7 DOCUMENTS D'URBANISME

Rappel réglementaire et de jurisprudence : la mise en compatibilité est une procédure régie par le code de l'urbanisme qui permet d'adapter un document d'urbanisme à un projet présentant un caractère d'utilité publique, conformément aux articles L.122-15 et suivants (SCOT) et L.123-14 et suivants (PLU). Il est précisé que la déclaration d'utilité publique ne peut intervenir qu'au terme de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme. La notion de compatibilité est définie par la jurisprudence comme « la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme. »

Remarque préliminaire : il convient de rappeler en préliminaire que la Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise (DTA) préconise : « de compléter le maillage routier national de liaisons rapides pour assurer les liaisons transversales vers la façade atlantique et le Sud Ouest par la liaison de Lyon vers Bordeaux par l'autoroute A89. », et demande en outre : « des modes de gestion du réseau routier structurant cohérents avec les principes d'aménagement. » En page 40, : « Conformément au schéma arrêté par le CIADT du 18 Décembre 2003, le contournement autoroutier de l'agglomération se fera à l'Ouest de l'agglomération. La desserte actuelle de Saint Étienne et de Roanne est en effet gravement pénalisante et compromet l'avenir économique et social de tout l'Ouest de Rhône Alpes. »

Les documents réellement concernés sont le SCOT de l'agglomération lyonnaise et le PLU de la Communauté Urbaine de Lyon sur le territoire des quatre communes concernées mais les opposants y associent souvent d'autres documents comme : la DTA, le PDU, le PRQA, le SRCAE, le PPA, les futurs PENAP de la zone concernée.... Pour le projet soumis à l'enquête, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est un sujet dont se saisissent essentiellement les Défavorables en insistant souvent sur l'aspect antidémocratique de cette démarche, l'État cherchant à imposer aux élus locaux des clauses qu'ils ne souhaitent pas inclure dans des documents qui sont d'initiative locale.

Positionnement général du CE : les documents d'urbanisme sont très utiles à la planification urbaine et ils doivent être respectés (certains sont opposables); ils sont eux mêmes des « prescripteurs » très influents sur le développement et l'étalement urbains. Vis à vis des grands projets d'agglomération ce sont des guides qui sont nécessairement évolutifs. Il est aisé de constater qu'ils font l'objet de fréquents amendements, mises au point suscités par l'arrivée d'importants projets non programmés précédemment (des exemples récents illustrent ce propos dans l'agglomération lyonnaise).

Ils peuvent parfois soulever des difficultés vis à vis de projets qui subissent des évolutions, c'est le cas qui nous préoccupe. Il convient alors d'examiner la compatibilité – et non la conformité- du projet avec ces documents; « compatible » signifie conciliable , « conforme » signifie semblable, identique, en concordance. Je pense que cette distinction est nette; elle prend une grande importance face à un analyse d'utilité publique .

A mon sens, si un projet peut être déclaré d'utilité publique, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme peut en découler à condition qu'on ait pris le soin d'intégrer, parmi les critères d'utilité publique l'impact du projet sur ce qui constitue les préoccupations de ces documents. Le caractère d'utilité publique d'un projet dépend de nombreux autres critères.

Avis du CE sur les documents d'orientations générales : en page 11/55 de son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale, le pétitionnaire justifie la contribution du projet en vue d'atteindre les objectifs du PRQA et du SRCAE. Je partage cet avis sur la faible dégradation du niveau de l'air à proximité de la liaison (il y a, de fait, une légère amélioration par rapport à la situation sans projet), en certains lieux ; compte tenu des hypothèses défavorables prises en compte, le projet est conforme à la réglementation en vigueur en termes de qualité de l'air.

Extraits de l'avis Défavorable du SEPAL : « les raisons de cette incompatibilité sont multiples au regard des grandes orientations contenues dans le SCOT ; orientations environnementales : émissions supplémentaires de polluants sur le territoire de l'agglomération, nuisances phoniques supplémentaires à proximité immédiate de zones habitées qui ne seront que très partiellement compensées par la limitation des vitesses, orientations pour la protection et la mise en réseau de l'armature verte. » En conclusion : « le SEPAL émet donc un avis strictement défavorable au projet de liaison A89/A6 qui lui est soumis. Le SEPAL émet de la même manière un avis strictement défavorable au projet de mise en compatibilité du SCOT qui lui est soumis par l'État. Le SEPAL considère notamment comme inacceptable de voir intégré de manière autoritaire dans le SCOT qui reste un document de planification décentralisé, un texte qui affirme contre toute évidence que cette liaison ne constitue pas une nouvelle pénétrante et aille ainsi à l'encontre des politiques d'aménagement et de déplacements conduites dans la cohérence par les élus de l'agglomération. »

Avis du CE: à mon sens, l'avis du SEPAL manque de précision : le document de mise en compatibilité explicite des propositions qui ne sont pas analysées et le SEPAL ne fait pas la démonstration de la contrariété du projet avec les options fondamentales. Le dossier d'enquête précise les mesures prises en faveur de l'environnement, de la lutte contre le bruit et la pollution et les résultats exposés montrent qu'il n'y a pas de dégradations inadmissibles des différentes caractéristiques.

Par ailleurs, le document fourni par le SEPAL date du 03/07/2013, date antérieure à la mise au point finale du dossier (Novembre 2013) et malgré la sollicitation faite par mes soins lors de la rédaction de cette partie, le SEPAL n'a pas fourni de document plus récent. Ce point est regrettable car les observations ainsi portées à l'enquête ne prennent pas en compte les modifications apportées par le pétitionnaire suite à la réunion du 18 Septembre 2013.

Il faut préciser que le texte du SCOT actuel prévoit : « L'A45 et l'A89 ne doivent donc pas constituer de nouvelles pénétrantes dans l'agglomération lyonnaise et y ramener du trafic supplémentaire. A ce titre, il est souhaitable de prévoir que : l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au Nord de l'agglomération, selon le tracé soumis à l'enquête publique en Juin 1997; ». Le terme souhaitable ne marque pas une obligation de raccordement selon le tracé de l'enquête publique de 1997. Cela, joint au fait que le projet ne prévoit pas, en accord avec la DTA, de nouveaux diffuseurs me semble suffisant pour affirmer qu'il n'y a pas incompatibilité.

A titre accessoire, il est possible d'examiner les différentes cartes relatives à ce débat.

L'examen des documents disponibles fait apparaître les quatre éléments suivants :

la carte « Réseau de voirie » figurant au SCOT (voir annexe A 19) positionne très schématiquement, dans la zone du projet, légèrement au Nord de la RN489, le raccordement du COL, à la fois sur A89 et, plus vaguement sur A6, dans une zone proche du carrefour RD 385/ RD306,

la carte « un réseau hiérarchisé » extraite de la DTA, (page 42), fournie en annexe A 20 positionne elle aussi, schématiquement, le COL; par rapport à la carte du SCOT, le COL est dans cette zone, sensiblement plus au Nord, notamment au niveau de son raccordement sur l'A6.

la carte « Le contexte du projet de liaison A89-A6 », fournie au dossier en page C13/38, positionne une très large zone dite « Périmètre du COL » qui englobe la RN489 et semble centrée sur le tracé schématique explicité à l'alinéa précédent.

la carte de « sensibilité environnementale pour le fuseau branche Nord du COL », fournie en page C17/38, positionne une zone dite « fuseau branche Nord du COL » incluse dans la partie Nord de la précédente .

On constate ainsi, sur ces documents, un véritable flou au sujet du COL; ceci ne doit pas surprendre eu égard au caractère très lointain de cet aménagement. La liaison A89/A6 ne figure pas dans ces différentes cartes, sauf sur la carte citée en troisième, issue du dossier d'enquête. Les cartes DTA et SCOT ne positionnent pas le raccordement A89-A6.

Il apparaît donc que la liaison A89/A6 vient prendre place dans une vaste zone, dans la quelle, à terme lointain, sera (ou serait?) implanté la branche Nord du COL. Les difficultés soulignées par le SEPAL (dégradation de l'environnement, augmentation des niveaux de bruit et de pollution atmosphérique) seraient certainement voisines, voire supérieures, en cas de réalisation du COL. Cette appréciation, sans être un élément décisif, vient conforter la compatibilité de la liaison Sud A89/A6 avec le SCOT.

Il m'apparaît que l'avis Défavorable du SEPAL est plus motivé par l'aspect inacceptable pour lui de « l'autoritarisme de l'État » que par la précision de son argumentaire; cette position n'est pas convaincante.

Extraits de l'avis Défavorable du Grand Lyon. La délibération en date du 16/12/2013, souligne, au sujet de la cohérence avec les constructions 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 des principes forts tels que le gel des capacités des voiries pénétrantes ou encore le principe de ne pas favoriser la gratuité des autoroutes. »

Plus loin sur le PLU : « le complément proposé dans le dossier de mise en compatibilité relatif au PLU (....) dans les articles 2 des zones du PLU concernées par le projet de liaison A89/A6, ne lui paraît pas nécessaire, qu'à titre principal, 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 (...) dans les articles 13 des zones du PLU concernées par le projet est inutile; »

Avis du CE : *Cette délibération explicite en termes synthétiques les points d'achoppements sur la logique de traitement différencié entre voiries de contournement et voiries pénétrantes, avec , entre autres le gel de la capacité des pénétrantes.*

Sur ce thème, le Grand Lyon a présenté, de façon illustrée (les « pinces ») sa position sur la façon d'orienter le trafic Est Ouest autour de l'agglomération. L'idée est d'écartier la circulation de l'agglomération, tant au Sud qu'au Nord, pour ne pas, symboliquement, « pincer » l'agglomération. Je ferai pour ma part deux commentaires sur ces dispositions :

les difficultés essentielles de l'agglomération lyonnaise proviennent du trafic de transit Nord Sud , le trafic de transit Est Ouest , surtout dans la partie Nord de l'agglomération étant beaucoup plus faible,

pour être efficaces les schémas proposés doivent impérativement être accompagnés de signaux forts à l'attention de l'usager: limitations, interdictions, et surtout péages qui seraient à installer sur le boulevard périphérique actuel et son bouclage naturel que sera le futur « Anneau des Sciences » tout en rendant gratuit les grands contournements autoroutiers de Lyon, notamment celui de l'Est, actuellement à péage. Mais rien n'est évoqué ou proposé sur ce point.

Le Grand Lyon reste en parfaite cohérence avec des positions déjà exprimées et analysées par ailleurs dans le présent rapport (voir paragraphe « Plus au Nord Études DREAL)qui le conduisent à proposer de n'accepter aucune décision de réalisation tant qu'un schéma global n'est pas stabilisé; mais au demeurant le Grand Lyon n'apporte aucune précision sur ce schéma global, qui pour être efficace devra être très large et très volontariste, et « last but not least » obtenir l'accord de principe de toutes les populations concernées.

Ma position sur la pénétrante est exprimée au paragraphe « Autoroute Bordeaux-Genève Nouvelle pénétrante de l'analyse par thèmes.

Je précise à nouveau que, compte tenu de la très grande ambition du schéma global évoqué (à peine esquissé sur le principe à ce jour) sa stabilisation est un objectif à très long terme, et il y a de graves inconvénients à attendre ce schéma avant toute avancée. Je considère à ce stade que la constatation de la légère augmentation de circulation ne peut, à elle seule, constituer une véritable contrariété aux grandes options fondamentales.

La position du Grand Lyon sur la rédaction des articles du règlement de PLU est fort détaillée: l'aspect très juridique de ces arguments ne peut faire l'objet d'un avis pertinent de ma part. Ces points seront à réexaminer avant production des documents définitifs, si le projet est, dans son principe, d'utilité publique.

Extrait de l'avis Défavorable du SYTRAL : « le projet représente une nouvelle pénétrante routière, ce qui est contraire aux orientations et objectifs du PDU, car un tel projet peut induire une augmentation de trafic à l'entrée de l'agglomération. Les techniciens du SYTRAL ont souligné le risque d'une perte de cohérence entre le PDU et le SCOT, s'il est mis en compatibilité avec ce projet de liaison, en particulier, avec une perte de visibilité sur les schémas de voirie et une perte d'efficacité en terme environnemental. »

Avis du CE : *cette contribution reprend le thème des pénétrantes, déjà analysé. Si le projet est déclaré d'utilité publique, cela nécessitera une adaptation du PDU, ce qui ne constituera pas une novation insoutenable au regard de celles qui ont eu lieu dans la dernière décennie pour d'autres grands projets de l'agglomération lyonnaise. Une réponse plus détaillée sur cette contribution figure dans l'analyse du registre 2 de Dardilly D2-30.*

Extraits de la contribution ME 317, jointe en annexe A 8 : « En page 42 (de la DTA, note du CE), figurent les réseaux routiers hiérarchisés. L'A89 se raccorde sur le contournement Ouest de Lyon (COL) qui lui même se raccorde sur l'A6 puis sur l'A46... Le schéma est clair. » Puis : « Le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération lyonnaise (SCOT 2030), en cohérence avec la DTA présente en page 120 du Document d'Orientations Générales ce même schéma. » « On ne peut être plus clair. »

Avis du CE: *il m'apparaît que l'auteur n' a pas fait la lecture détaillée et comparative des deux schémas qui ne sont pas tout à fait identiques. En effet, le schéma qui figure au SCOT (voir annexe A 19) préfigure un COL (et non une liaison A89/A6) qui pénètre partiellement dans le territoire du Grand Lyon et se dirige vers A6 en passant par le carrefour RD385/RD306 avant de rejoindre l'A6 au Sud du bourg de Lissieu (et même au Sud de l'intersection entre l'A6 et la RD306. Alors que la carte des réseaux routiers hiérarchisés qui figure en page 42 de la DTA (voir annexe A 21) propose un tracé schématique (toujours pour le COL et non pour la liaison A89/A6) sensiblement plus au Nord, n'intersectant pas le territoire de la Communauté Urbaine et rejoignant l'A6 légèrement au Sud de l'extrémité Ouest du barreau A466. Si on ajoute à cela l'examen de la carte page C13/38 du dossier d'enquête, qui montre un large fuseau d'étude pour le COL, on en déduit qu'il est faux de dire qu'on ne peut être plus clair, les deux schémas de raccordement du COL sur A6 étant intégrés dans le périmètre qui lui est réservé tout comme la liaison Sud A89/A6. Le raccordement de la liaison A89 -A6 n'est évoqué que dans le texte avec le terme précis souhaitable selon le tracé soumis à l'enquête en Juin 1997.*

Par ailleurs la DTA sur laquelle l'auteur s'appuie, souligne page 36 : « La desserte actuelle de Saint Étienne et de Roanne est en effet gravement pénalisante et compromet l'avenir économique et social de tout l'Ouest Rhône-Alpes. » Il est incontestable que la liaison telle que proposée contribuera favorablement et rapidement au désenclavement de Roanne auquel ne contribuerait que très mal (c'est à dire uniquement pour la grande banlieue Est de Lyon) un barreau plus au Nord. Je pense que refuser la liaison Sud A89/A6 est ne pas respecter la DTA sur le thème du désenclavement de Roanne.



Puis l'auteur évoque les PENAP : « Le département du Rhône vient de mettre en enquête publique un projet de mise en protection d'espaces agricoles et naturels (PENAP). Le massif des Monts d'or en frange de l'agglomération lyonnaise, est particulièrement sensible sur cette question. Le dossier met en évidence à l'ouest de la commune de Limonest qui fait partie du massif, la présence d'un secteur encore agricole entouré de vallons boisés. Ce secteur a déjà été sectionné par la construction de l'autoroute A 6. L'échangeur A 89 / A 6 va encore aggraver la situation. Le département s'en est ému. »

Avis du CE: Ce document non officialisé à ce jour (et, en tout état de cause, non opposable) ne peut concrètement intervenir ici; si la volonté du département apparaît être une démarche environnementale justifiée et saine, il faut souligner en contre partie que la DREAL est intervenue pendant l'enquête publique PENAP auprès du commissaire enquêteur pour préciser : « La hiérarchie des documents de planification en matière d'urbanisme place le PENAP à un rang inférieur au ScoT. Ainsi, afin d'assurer la compatibilité future du PENAP avec le ScoT, je vous prie de prendre en compte cette modification envisagée du tracé de la liaison A89-A6. Il pourrait par exemple être opportun de faire figurer ce nouveau tracé dans les cartes concernées du PENAP, avec une mention « projet de liaison A89-A6 soumis à enquête publique fin 2013. » Selon le mémoire en réponse du pétitionnaire (Annexe A 19), le commissaire enquêteur chargé de l'enquête PENAP a indiqué, dans son rapport la nécessité de prendre en compte le tracé de liaison A89-A6. Cette information apporte une solution aux difficultés éventuelles.

Plus loin : « Pourquoi l'État s'obstine-t-il à ne pas suivre le principe de bon sens et à ne pas écouter non seulement les élus des communes concernées mais aussi de la communauté urbaine de Lyon qui pour cette dernière s'est exprimée, à l'unanimité, défavorable à ce projet et d'autres élus qui préconisent de rejoindre l'A6, l'A72 et l'A46 sans rentrer dans l'agglomération ? Qu'on ne verse pas dans le fantasme de l'urgence. Certes on assiste déjà actuellement aux dégâts d'une A 89 pénétrante. Le maintien dans l'erreur risque d'aggraver les effets pour longtemps. L'État doit retirer ce projet et engager sans tarder une étude en cohérence avec tous les constats et prescriptions avancés dans les différents documents d'aménagement cités ci-dessus et opposables. »

Avis du CE : l'auteur est manifestement très avisé en matière d'urbanisme et connaît bien les différents documents et leurs rôles respectifs. Son avis, en conclusion, est à rapprocher de celui de la Communauté Urbaine avec une différence par rapport à cette dernière : il s'agit pour lui d'engager une étude en cohérence avec tous les constats et prescriptions avancés dans les différents documents d'aménagement. A mon sens, cette position n'est pas réaliste car chercher à bâtir un projet en posant comme principe de base qu'il faut en toute première priorité respecter les documents d'urbanisme me paraît vouer à l'échec.

L'auteur n'a par ailleurs que très peu considéré la réalité : s'il reconnaît de fait que la véritable pénétrante en cause est l'A89, ce que je partage, il affirme qu'il ne faut pas verser dans le fantasme de l'urgence (ce que je partage également tout en considérant que l'urgence peut être un critère d'utilité publique) et propose de rechercher une forme de solution miracle introuvable et donc génératrice de perte de temps.

En résumé, malgré son caractère professionnel, je ne partage pas la conclusion générale de cette contribution assise quasi uniquement sur l'analyse des documents d'urbanisme, ce qui conduit à une position qui n'est que partielle et conduit à un attentisme qui ne fera qu'accroître les difficultés actuelles.

Les Favorables n'interviennent pas sur ce thème qu'ils ne placent apparemment pas comme une condition du projet, à l'exception de l'auteur de la contribution ME 351 : « la non-conformité avec le PDU est un argument quasi-risible, le PDU étant un document confus à qui on peut faire dire n'importe quoi en choisissant le bon alinéa, »

Avis du CE : cette position vis à vis du PDU, même si elle est caricaturale, n'est pas dénuée de fondements. Je n'en accepte pas la généralisation, d'ailleurs non faite, aux autres documents d'urbanisme, mais il n'est pas faux de dire que les documents en questions sont fréquemment interprétables et en tout cas amendables.

Quelques contributions Défavorables évoquent l'étalement urbain qui va suivre la réalisation de cette liaison.

Extraits : « La création de voirie supplémentaire va favoriser l'étalement urbain, et donc par conséquent l'augmentation du trafic sur ces axes. »

« Ce calcul complètement théorique tend à justifier économiquement le projet en occultant les inconvénients sur la croissance du trafic du à l'étalement urbain. »

« De la même manière, on nous demande de ne pas favoriser l'étalement urbain, or ce projet en accentuant l'effet « autoroute pénétrante en cœur d'agglomération » va inévitablement provoquer une forme d'étalement urbain. »

Une contribution Favorable évoque l'étalement urbain: « Il faut souligner que la responsabilité en incombe d'abord aux collectivités de tout niveau de l'ouest lyonnais qui développent de manière déraisonnable l'urbanisation alors que les transports collectifs et parkings relais dont elles ont la charge sont insuffisamment développés. »

Avis du CE : comme le montrent les cartes proposées en annexe A 11 l'étalement urbain existe, tous azimuts, dans l'agglomération lyonnaise depuis plusieurs décennies. Les deux facteurs principaux sont l'attractivité de la région urbaine (ce dont on ne peut que se féliciter globalement) et les documents d'urbanisme, notamment les PLU, qui organisent la constructibilité des différentes zones. S'il est vrai que la création de nouvelles infrastructures est une incitation à la mobilité et donc au développement du trafic, il n'est pas vrai que la création de voirie provoque inévitablement l'étalement urbain car il suffit, pour limiter l'étalement urbain, de ne plus ouvrir de zones à la construction en compensant par une densification des zones constructibles existantes (cette action est à l'initiative des communes, sous le contrôle de l'État). Il est également possible d'éviter l'étalement urbain le long des grandes infrastructures en déclarant une zone inconstructible le long de celles-ci, tout en y maintenant l'agriculture. Par ailleurs la mise en place en cours des PENAP souhaités par le Département du Rhône dans cette zone participera clairement à limiter l'étalement urbain.

Je ne partage donc pas ces avis, d'autant plus que cette zone ne voit pas la création de diffuseur qui sont eux des vecteurs potentiels d'étalement urbain. Par contre, l'extrait de la contribution favorable me semble pertinent dans son principe.

Avis résumé du CE sur les documents d'urbanisme.

Je rappelle tout d'abord que le projet n'est pas, à mon sens, une véritable pénétrante avec le cortège d'inconvénients que celles-ci peuvent avoir, mais bien plus un maillage entre des pénétrantes qui répartit le trafic différemment.

Il m'apparaît clairement que les arguments s'opposant à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sont insuffisants pour démontrer la contrariété aux documents existants. Le SCOT est flou même si le texte apporte la précision d'un emplacement souhaitable pour le raccordement.

Le PLU, comme le SCOT, sont des documents évolutifs et il n'est pas rare que leurs évolutions se fassent ponctuellement lors de l'apparition de nouveaux projets.

L'étalement urbain (qui n'est critiquable en soi car il est la conséquence de l'attractivité d'une agglomération) n'est pas favorisé par la création d'infrastructures mais autorisé par les PLU qui, en lieu et place de l'étalement-urbain-consommateur-d'espace, peuvent imposer la densification des zones déjà construites et prévoir les dispositions pour limiter celui-ci.

3.1.8 DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Les Favorables font part de la nécessité d'un réseau permettant une circulation aisée, favorable au développement économique.

Extraits: « Le projet répond à des enjeux territoriaux et économiques et impacte directement notre région. Sur le plan des liaisons régionales, l'A89 apparaît comme un outil nécessaire au renforcement de l'attractivité de l'aire métropolitaine de Lyon. reste indispensable que les liaisons avec les axes autoroutiers existants autour de Lyon soient effectivement de même qualité en terme de confort, de sécurité et de rapidité. L'impact des infrastructures de communication sur la vitalité économique des territoires est aujourd'hui largement sous-estimé. Lorsque les infrastructures de transport s'améliorent, les vitesses de déplacement motorisé progressent, les portées de déplacement croissent. Des échanges plus faciles font des échanges plus intenses, et des échanges plus intenses produisent plus de richesse. Au vu de ces remarques..... formule un avis extrêmement favorable à l'aménagement de cet équipement et considère qu'il y a une absolue nécessité à sa réalisation à l'horizon 2017. » Note du CE : les extraits ci dessus appartiennent à des contributions qui reproduisent souvent le même texte.

Ces observations favorables sont issues des communes suivantes :

- # 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),

ainsi que des communautés de communes suivantes:

- # 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,

et des organismes consulaires et organisations professionnelles suivants :

- # Chambre d'Agriculture du Rhône,
- # Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon,
- # CCI Auvergne,
- # CCI Rhône-Alpes,
- # CCI Dordogne.

Avis du CE : ces 29 contributions issues de collectivités de taille et de représentativité très variées (majoritairement des départements de la Loire et du Puy de Dôme) évoquent toutes l'aspect bénéfique du projet pour le développement économique. On peut y joindre quelques contributions personnelles de chef d'entreprise (dont certaines bien connues dans la région -Fontanel- et même sur le plan national -Toutpargel-) non listées exhaustivement ici. Même si, pour les économistes, il est certain que l'activité économique précède les infrastructures, il est indéniable, dans le cas du projet présenté, que l'absence de continuité autoroutière dans le secteur étudié est un handicap pour le fonctionnement des entreprises. Je pense que cet argument est clairement à porter au crédit du projet.

Quelques contributions fournissent un avis Défavorable au sujet de l'étude socioéconomique et du taux de rentabilité.

Extraits : « Le bénéfice de 3,2 milliards d'euros sur une période de 50 ans, comme indiqué au paragraphe 6.2 de la notice explicative, est une affirmation purement gratuite. On peut s'attendre à ce que les difficultés actuelles de circulation au niveau de la RD 306-RN 6 soient uniquement déplacées avec une forte aggravation au niveau de l'A6 dans la zone située entre la bifurcation A89/A6 et la Porte de Lyon. Le temps gagné par les véhicules provenant de Roanne ou de Clermont-Ferrand, qui empruntent la nouvelle A89 jusqu'à La Tour de Salvagny est d'environ ½ heure. Ce gain de temps sera annulé par l'augmentation et l'apparition de nouveaux bouchons imputables à cette nouvelle liaison autoroutière, qui constitue une nouvelle voie entrante dans l'agglomération lyonnaise. Dans ce cas présent, on devrait plutôt parler de perte économique pour l'agglomération lyonnaise, qui subira une congestion quasi permanente de l'A6, et ce depuis la bifurcation A89/A6. Il faudrait sans doute évaluer si les gains économiques éventuels de la région de Roanne justifient l'engorgement du trafic Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise. »

Avis du CE : Il serait irréaliste de prendre les calculs faits à long terme comme une parfaite vérité; je retiens personnellement de ceux-ci une tendance et ne m'étonne pas, sur la base du simple constat qu'il manque 5 km d'autoroute pour raccorder une autoroute qui se termine en rase campagne à une autoroute majeure, du fait que le résultat soit positif et fort. Je ne pense pas que cette nouvelle liaison autoroutière soit la cause d'apparition de nouveaux bouchons; les gains de temps seront importants pour les déplacements quotidiens dans cette zone et les gains économiques réels (et non éventuels!) pour la région de Roanne compléteront les précédents. Je précise qu'une simulation complémentaire a été fournie par le pétitionnaire dans son mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale : en supposant, long terme, le Col et l'Anneau des Sciences mis en service, la rentabilité de ce barreau ne ferait que diminuer très légèrement.

Extraits de contributions Défavorables : « Il est inacceptable d'ignorer qu'il existe de nombreuses zones d'activité au Nord de Villefranche sur Saône en cours de développement: il conviendra de pouvoir les approvisionner aisément par transport routier sans pour autant être obligé de transiter à proximité de Porte de Lyon, commune de Dardilly. »

« Ce calcul complètement théorique tend à justifier économiquement le projet en occultant les inconvénients qui seront très pénalisants économiquement. »

Avis du CE: le premier argument est seulement destiné à participer à la « justification » d'une solution « plus au Nord ». Le probablement très faible trafic de transit en provenance de l'Ouest et à destination du Nord de Villefranche sur Saône est dérisoire par rapport aux autres trafics et aux enjeux du projet. Le second argument, on ne peut plus vague, n'est pas convaincant. Je ne partage pas ces avis.

Avis résumé du CE sur le développement économique

Je pense que la réalisation de cette liaison aura un effet bénéfique sur l'essor économique des zones situées au Nord Ouest qui sont actuellement mal desservies. Les entreprises y trouveront des gains de temps et de ponctualité aux heures de pointe comme pendant la journée. Il me paraît également clair que dégrader la fonctionnalité des infrastructures (ce qui serait le cas si rien n'était fait)aurait un impact économique défavorable.

Les calculs présentés font état d'une très bonne rentabilité économique, ce qui est très appréciable. Compte tenu du fait que le coût d'investissement n'est pas supporté par la collectivité, le bilan coûts-avantages est très positif.



3.1.9 POURSUITE DES ETUDES

Nombreuses sont les contributions qui proposent des suggestions d'aménagement du projet.

Avis général du CE : j'ai rassemblé ci-après toutes celles dont l'examen me paraîtrait utile dans le cas où le projet serait déclaré d'utilité publique. Elles ne sont pas commentées systématiquement. A l'intérieur de ces contributions seules sont citées ci-dessous les demandes locales des particuliers; les développements relatifs aux échangeurs A89/RD307 et A89/A6, étudiés au paragraphe « Environnement Mesures compensatoires Modes alternatifs » ci-avant et non repris ci-après pourraient aussi être incluses dans ce paragraphe.

Extraits de la contribution de Monsieur Bettahar (quartier des Longes) D1-9 : « je demande l'interdiction aux camions de passer sur le chemin des Longes, la fermeture des deux parkings « sauvages » et de la déchetterie côté chemin des Longes. »

Extraits de la contribution de Monsieur J. Hauchard, propriétaire du haras de Villedieu à Dardilly, D1-13 et ses compléments D3-24 et ME 168: « La RD 77 dénommée chemin de la Brochetière ne doit pas être transformé en cul de sac et son tracé futur doit permettre, comme c'est le cas actuellement, de rejoindre la commune de Dommartin afin de ne pas causer un fort préjudice d'exploitation. Le projet de DUP de 2007 conservait bien nos débouchés vers les voiries RD489 et RD73 par la RD77, le projet actuel de diffuseur semble supprimer la continuité de la RD77 (chemin de la Brochetière) entre Dommartin et le secteur de Montcourant. »

Avis du CE : ce rétablissement me semble nécessaire car il dessert d'autres parcelles; il est également demandé par les agriculteurs de cette zone.

Extraits de la contribution de Madame et Monsieur M. Oullion (quartier des Longes), D1-26 : « Un aménagement complémentaire pourrait être prévu : l'assainissement de tout le quartier des Longes est individuel mais en raison de la nature argileuse du terrain, les épandages sont inefficaces. »

Extraits de la contribution de Madame et Monsieur L. Zuliani (quartier des Longes), D1-30 : « comment les commerces bordant la D306 pourront-ils recevoir et garer les véhicules de leurs clients pendant les travaux et après les travaux. Nulle part il est fait état de trottoirs pour circuler. D'un rond point à l'autre, mes petits enfants ont à chaque rond point des grands parents, comment faire pour rendre visite aux deux familles? Si l'état persiste dans cette absurdité, au moins prévoyez des trottoirs sécurisés pour aller et venir d'un point à l'autre et utilisable pour des personnes handicapées en fauteuil. Ainsi qu'une piste cyclable entre ces deux ronds points, dans les deux sens de circulation. Moi-même handicapé taux 50% avec carte station debout pénible, « COTOREP », je dois marcher chaque jour, ce que je fais actuellement, chemin du bois longe, bois ragot et chemin des geais, déjà dangereux à atteindre depuis mon domicile, mais impossible après les travaux. Dans le secteur concerné une quinzaine de couples de retraités, sont impactés par ce projet, alors prévoyez au moins des passages piétonniers protégés et arrêt de bus près de leurs domiciles. »

Extraits de la contribution de Monsieur C. Rongy (Quartier des Longes), D1-33 : « Il faudra pouvoir continuer à circuler dans notre quartier c'est essentiel. Une solution envisageable serait de passer la RN6 sur l'auto-pont à deux fois une voie, et de passer la vitesse à 50 km/h entre les ronds points créés, il serait possible alors d'affecter une voie piétonne et cyclable, car cela est fondamental pour garder le contact et le libre accès aux riverains du quartier, et ralentir l'arrivée des véhicules de la deux fois deux voies avant l'échangeur de la RN6. Enfin il faut trouver un emplacement pour les arrêts de bus qui desservent Lyon et ses alentours ce qui est nécessaire à la vie du quartier. »

Avis du CE : il est prévu dans le dossier de passer la RN6 à 2X1 voie.

Extraits de la contribution de la Chambre d'Agriculture du Rhône D2-15 : « Il serait judicieux que la bretelle de liaison entre les deux giratoires sur le raccordement RN7/RD 307 et RN489 soit calée sur l'existant afin de ne pas impacter la parcelle BW 219. L'ensemble des cheminements et des dessertes agricoles du secteur devra faire l'objet de rétablissements (exemple : raccordement du chemin de Poyat au chemin des Genêts?)

Extraits de la contribution de Madame et Monsieur D. Bouchut (Quartier des Longes) D3-4 : « Comment allons nous sortir de notre chemin, à pieds ou en vélo, en direction de Dardilly, de Lissieu et de La Tour de Salvagny? »

Extraits de la contribution de la FRAPNA, D3-20 : « Nous notons deux secteurs particulièrement sensibles mentionnés dans le SRCE. Ces points doivent faire l'objet de traitements spécifiques afin d'améliorer la transparence des axes routiers : passage de l'A6 au dessus du secteur du Bois Renard, passage de la N489 sur le plateau agricole de Dardilly-Dommartin. Il faut rappeler ici que la LPO a fait la même demande.

Extraits de la contribution de l'Association Syndicale Autorisée d'Irrigation de Dardilly D3-11 : « quatre types d'opérations de travaux sont amenés à être rencontrés dans le cadre du projet : dévoiement et mise sous fourreau des canalisations constituant le réseau d'irrigation collectif sous l'emprise autoroutière et sous les voies de rétablissement, rétablissement des parcelles irriguées qui se retrouveraient isolées de leur point d'alimentation par le projet autoroutier, rétablissement des réseaux de drainage réalisés lors de la création du réseau d'irrigation, extension du réseau d'irrigation visant à compenser le préjudice subi par les agriculteurs adhérents à l'ASA (perte directe de terrain irrigable par l'emprise). Les exploitants agricoles exigent en outre : le rétablissement du réseau intercepté par le tracé autoroutier et des surfaces irriguées, la réalisation d'une étude hydraulique indépendante, relative à l'impact du projet autoroutier sur le bassin versant, en coordination avec le SMHAR, le rétablissement du réseau de drains endommagés par les travaux, le rétablissement du potentiel des surfaces irriguées actuellement présent, le dédommagement des agriculteurs dont les parcelles n'auront pas pu être irriguées pendant la durée des travaux, car isolées de leur point de distribution du fait du projet. »

Avis du CE : cette contribution mérite toute l'attention en cas de réalisation du projet car l'activité de cette zone agricole est en grande partie liée à l'irrigation. L'absence de celle-ci, temporaire ou non, ou pire la suppression serait un véritable dommage.

Extraits de la contribution de Monsieur V. Ducreux, GAEC des sables Rouges à Dardilly : LTDS 22 et son complément ME 352: « Il faut rétablir la liaison chemin du Creux Marjolais-chemin des Genêts par un pont pour les tracteurs et la faune, il faut protéger au maximum la parcelle de poiriers Ferdinand Gaillard (variété unique), il faut préserver l'alimentation en eau et la régularité de débit des étangs des Prasses, ainsi que des étangs collectifs Brochetière et le Roux voire même améliorer le stock, les merlons antibruit réclamés par certains habitants sont néfastes aux microclimats et contraire à la politique de réduction d'emprise des terres. Les terrains de l'état disponibles doivent être redistribués en propriété (ferme de la Brochetière). Il faut pendant la durée des travaux éviter les projections de poussière sur les cultures et prévoir la libre circulation des véhicules agricoles sans déviation. »

Avis du CE: cette contribution est à rapprocher de la précédente et mérite un traitement attentif.

Extraits de la contribution de Monsieur M. Gaucher Président de DEA : LIM 3. Cette contribution est jointe en annexe ; les paragraphes à inclure ici sont ceux relatifs à : l'échangeur A89/RD307, la section EX-RN489, l'échange A89/RD306.

Avis du CE : cette contribution est très aboutie; même si toutes les propositions ne peuvent pas être reprises dans le projet définitif, elles s'appuient à la fois sur l'observation et la réflexion et certaines sont assez largement partagées par les agriculteurs. Il sera donc utile de se reporter à cette contribution si le projet est déclaré d'utilité publique.

Extraits de la contribution de Monsieur JL. Schuk, maire de Lissieu LIS3-1 : « j'ai demandé que le syndicat mixte des Monts d'Or soit attributaire des terrains, des espaces agricoles et boisés dans le secteur Bois d'Ars- Limonest-Lissieu. Lui seul saura redonner un second souffle à une agriculture péri-urbaine, ces terrains ne doivent pas devenir des jachères éligibles aux fonds européens. L'agriculture doit vivre du travail de la terre et non des subventions européennes. »

Extraits de la contribution de Monsieur H. Lemaitre , ME 187 : « Il faut en complément demander les mesures d'urgence suivantes : faire des aménagements en urgence pour fluidifier le tourne à droite RD vers RN7, supprimer le tourne à gauche du demi-échangeur RN7 RD qui permet de reprendre la RN7. Ces voitures bloquent le trafic le matin vers Lyon. »

Extraits de la contribution de Madame et Monsieur D. Besson : ME 250 : « je propose d'amender le projet dans le sens d'une simplification dans le secteur des Longes : ne pas réaliser la jonction directe A89/RD306-RN6 pour éviter la sortie des véhicules vers la RN6 et obliger le flux A89-A6 à passer par la liaison autoroutière directe, réaliser une jonction routière entre les Longes – La Tour de Salvagny en utilisant les infrastructures projetées (rond point des Longes+ Ronds points de la Tour de Salvagny)

Avis du CE : Ces amendements ne me paraissent pas réalistes (voir mon analyse à ME 250).

Extraits de la contribution de Monsieur V. Maurel ME 300 : « Remarque sur l'échangeur avec la RN6 : entre le dossier de 2007 et celui de 2013, des mouvements ont été supprimé. Cela signifie que tout le trafic entre le Beaujolais Sud et Lyon va emprunter ni le matin ni le soir le viaduc du Sémanet et continuera d'emprunter la RN489. Cela maintient donc selon moi les problèmes de sécurité de l'A6 direction Roanne au niveau de la Porte de Lyon, bouchée tous les soirs avec une accidentologie élevée et des trafics « sauvages » sur l'aire juste en amont de cette sortie. »

Avis du CE : je ne suis pas sur que cette remarque soit pertinente : en effet, une grande partie du trafic devrait remonter vers le bas Beaujolais par la liaison créée, en empruntant l'échangeur A89/A6 et l'A89. Ceci réduira considérablement, et je pense, supprimera les remontées de queue évoquées.

Extraits de la contribution de Monsieur Le Ny, (entrepreneur au quartier des Longes) : ME 315 et son complément ME 340 : « il sera impératif de permettre aux véhicules de nos entreprises d'accéder normalement, avec des voies suffisamment larges pour un accès correct. Nos entreprises et nos transporteurs utilisent des gros porteurs avec remorques et il semblerait que le rond point Sud soit sous dimensionné. Nous n'aurons plus qu'un seul accès, prévoir une zone de retournement pour les gros véhicules... un accès permettant aux camions semi remorques d'accéder ainsi que de se croiser sur la route nous desservant. Il n'est pas envisageable d'avoir la même largeur de route sur une section plus longue qui interdirait un croisement de véhicules et notamment de camions (Pour info le rond point sous le pont (liaison RN6 et N489) ainsi que la voie d'accès à notre entreprise avaient été refaits car sous dimensionnés lors des travaux pour la RN489). »

Extraits de la contribution de Monsieur JC. Rongy (quartier des Longes) ME 328 : « Il sera nécessaire de tenir compte des faits suivants : le commerce sera mis en difficulté par les entrées-sorties résultant des travaux sur la RN6 et l'A89. Comme la seule voie d'accès naturelle débouche sur la RN6, différentes options devront être examinées. En tenant compte de la présence de camions pour le chargement-déchargement : soit un aménagement de la RN6, soit une sortie sur le chemin de la Clairière par une voie d'accès au Sud de la propriété pour une entrée sur l'A89. Qu'elle soit provisoire ou définitive en fonction de la future voie d'entrée sur le rond point liaison. »

Avis résumé du CE sur la poursuite des études

Les contributions font apparaître des idées susceptibles d'améliorer le projet au delà des études préalables. Si celui-ci est déclaré d'utilité publique, lors de la mise au point des études de détail, il conviendra de prendre en considération les propositions faites et d'en intégrer les parties les plus pertinentes et utiles dans la réalisation. Certaines de ces modifications pourront faire partie des mesures compensatoires qui seront mises en œuvre.



3.1.10 CONSTAT DU RESENTI DE L'ACTION DE L'ETAT PAR LE PUBLIC

Sont rassemblés ci-après des témoignages d'amertume de la population vis à vis de l'action de l'État, des administrations concernées par le projet, voire du commissaire enquêteur.

Extraits proposés par les Défavorables: « Depuis près de dix ans, l'État impose un projet de liaison incohérent entre l'A89 et l'A6. Que dire de plus lorsque nous avons répondu à la précédente enquête publique? Il est inacceptable de ne pas tenir compte des avis négatifs exprimés en 2011 lors de la concertation préalable... avis défavorables : 2536 soit 98% des suffrages. »

« Sentiment d'une population totalement oubliée. »

« Un Déni de démocratie! Est-il acceptable qu'un régime démocratique autorise l'État à présenter une troisième fois un projet toujours identique qui avait pourtant été recalé deux fois , en 2008 et en 2011, au seul motif que le péage envisagé soit supprimé? »

« Comment interpréter l'entêtement de l'État et son déni démocratique? Enfin , pourquoi l'État tente-t-il le tout pour le tout sans attendre les résultats des études encours sur les projets alternatifs de raccordement plus au Nord qui permettraient de créer un lien direct avec l'A46 et l'A42 Lyon/Genève? »

« Aujourd'hui, l'État se trouve en totale opposition avec les Maires des communes concernées par cette liaison, de leurs habitants (plus de 19000 personnes concernées) , des entreprises, des associations locales, du Grand Lyon et du Conseil Général du Rhône. »

« Une administration comme toujours non sanctionnée par ses décisions qui repoussent le bouchon de la Porte de Lyon jusqu'à Limonest /Lissieu. »

« De qui se moque-t-on? En Corse ou en Bretagne le problème sera réglé et vous savez bien comment! »

« Le citoyen est tenu de respecter la loi, apparemment l'État lui en est exempt. »

« Que fait-on de la parole des citoyens qui sont sollicités dans leurs points de vue? »

« Le résultat d'un saucissonnage volontaire de l'État pour faire passer en force un tracé de l'A89 au départ autoroute devant relier Lisbonne-Genève, se transformant au fil des années en Bordeaux-Genève, pour finir aujourd'hui en Roanne ou Tarare-Lyon. L'agglomération lyonnaise est sacrifiée, car les technocrates de l'État n'ont fait preuve d'aucune efficacité pour réaliser un projet cohérent dans sa globalité. »

« A quoi servent nos députés, nos maires, nos conseillers généraux, si leur avis n'est jamais pris en considération alors que nous les avons élus, qu'ils nous représentent et qu'ils prennent des décisions d'ordre local; Est-ce la démocratie? »

« Là aussi l'autisme de l'Administration, le rouleau compresseur administratif sont les plus forts! »

« On est face à la technocratie et à l'administration qui prend le pas sur les élus (à tous niveaux) qui sont pourtant par vocation les porte-parole de l'UTILITE PUBLIQUE. »

« Notre administration est-elle aveugle ou incompétente? De grâce, un peu de lucidité, d'écoute des gens du terrain et d'imagination! Pourquoi une nouvelle enquête d'utilité publique sans modification fondamentale du projet? La précédente avait rejeté le projet à l'unanimité -c'est rare- des commissaires enquêteurs. »

« La démocratie n'est pas de vouloir à tout prix avoir raison mais de prendre en compte le résultat d'une enquête et l'avis des citoyens. Il est demandé de lire attentivement le document de ce jour précité. En faisant appel à votre probité et à votre impartialité »

« En tant que citoyen, on se sent méprisé dans la démocratie qui se veut participative. Nous sommes confondus par l'irresponsabilité des ingénieurs des ponts qui dans leurs bureaux parisiens

décident des aménagements routiers d'une région sans tenir compte de la réalité existante et des demandes de la population locale. Puisse Monsieur le Commissaire Enquêteur, Monsieur le Préfet, prendre au moins une fois des décisions de bon sens!!! »

« L'État, quelque soit sa puissance administrative doit s'incliner devant l'intérêt des citoyens. »

« Non à ce tracé idiot qui engendrera pollution et bouchons supplémentaires. »

« D'autre part, lors d'une enquête précédente, le Commissaire Enquêteur, avait conclu au rejet du projet. Comme ça n'a pas dû plaire aux intelligents décideurs, on n'en tient pas compte et on recommence. »

« Vous, certains technocrates et politiciens locaux et parisiens qui restez sourds depuis plus d'un quart de siècle aux réflexions et propositions objectives et réalistes de nos élus et populations locales. Sortez de vos palais dorés afin d'entendre notre hostilité quant aux propositions, que dis-je impositions, officielles que vous présentez pour la liaison Sud A89-A6 d'un Bordeaux-Genève, se déclinant en réalité à un Bordeaux-Lyon, que nous ne pouvons que combattre quant aux nuisances présentes et à venir qu'elles engendreront. »

« C'est absurde et l'entêtement de l'État est incompréhensible. »

« Quelle honte, quelle irresponsabilité politique. Une alternative s'ouvre à vous (la liaison Nord) et vous ne l'acceptez pas sous prétexte que vous n'y avez pas songé... Excusez -nous de savoir faire marcher notre cerveau, et de ne pas avoir fait polytechnique pour ça! Cette liaison serait une vraie liaison Bordeaux-Genève et elle coûterait de surcroît moins chère vu qu'elle se raccorderait directement à la liaison A6-A46. Pas besoin de viaducs, pas besoin de grandes boucles autoroutières et peut-être moins d'expropriations...Soyez intelligents (pour une fois) et écoutez donc les milliers de voix qui se sont liguées contre ce projet dément et inutile!! »

« Bon sang, un peu de bon sens , Messieurs les Décideurs. L'asphyxie n'est pas d'utilité publique. »

« Ce projet fait fi et bafoue l'avis des territoires et des populations, rappelé lors de la concertation récente de 2011. Si on respecte un minimum l'avis des citoyens consultés, on ne revient pas à la charge en leur proposant un scénario quasi-identique voire même sans doute encore plus inapproprié. Qu'attend Monsieur le Préfet pour valider cette proposition construite par les collectivités locales? »

« Mais je vais vous dire Monsieur, ce qu'il en est de votre enquête publique, c'est un bureau des pleurs, puits sans fond, qui ne changera rien à la décision de l'État de faire quelques magouilles supplémentaires avec leurs copains VINCI, BOUYGUES, APRR, ATMB et les autres. Je ne m'attends pas de votre part à une réponse construite, mais à une magnifique réplique « nous avons pris part de votre avis » avec un écho qui ressemble à « casse-toi pauv'con ». Les dés sont pipés et votre enquête publique ne sert à rien. »

« Simplement vous prévenir que si cette « ineptie technocrate » qui consiste à faire se terminer une autoroute dans un goulet d'étranglement de deux misérables voies, (ce que même un gamin de maternelle n'aurait pas osé faire), avec ce bruit lancinant qui quotidiennement m'attaque les nerfs, il risque de se produire un véritable drame dont toutes les personnes que j'ai pris la peine de prévenir, seront de fait cautions solidaires et également complices devant les tribunaux, si malheureusement cela doit se terminer là!! »

« En terme démocratique, je suis choqué par la méthode. »

« L'exaspération est aujourd'hui à son comble devant l'irresponsabilité et l'incompétence des concepteurs du projet de raccordement de l'A89 à l'A6!!! Les erreurs commises dans la conception de ce projet dépassent l'entendement. Même un enfant découvrant les principes de l'hydraulique à travers les problèmes de robinets ne commettrait pas de telles erreurs. »

« Donc toutes ces directives ne servent à rien puisqu'on peut les modifier quand ça arrange. Que l'état prenne ses responsabilités pour effacer l'incompétence et l'insuffisance de ses services durant toutes ces années précédentes depuis 1993. »

« J'invite le commissaire enquêteur à rejoindre le flot de véhicules chaque matin, chaque soir qui se rendent à Lyon ou en reviennent peut être que cela lui ouvrira les yeux sur ce projet qui n'est qu'ineptie et gabegie financière!! Ouvrez les yeux!! »

« Côté environnement, l'État, le Grenelle de l'environnement impose, à juste titre, la préservation des espaces boisés (EBC) et des ZNIEFF. Bon élève, nous respectons cette obligation! Mais État et concessionnaire sont moins scrupuleux, prêts à sacrifier nos espaces remarquables et notre cadre de vie. »

« Ce projet est absurde. Faire arriver la liaison A89-A6 vers le tunnel de Fourvière qui est déjà blindé, cela est stupide. Qui a pensé à ce tracé? »

« Jusqu'où ira la bêtise humaine dans la destruction de notre environnement pour des histoires de « gros sous »?

« Suis opposé formellement à ce projet complètement imbécile. Malgré les réclamations l'État fait n'importe quoi. »

« Afin que le Bois Dieu ne devienne pas le bois de l'enfer, merci de réviser votre projet pour le bien de tous.... Sinon!!! »

« La longue histoire est le témoin d'un arbitraire administratif constant. »

« Ne passez pas en force, respectez la démocratie et vos belles promesses. Ce projet est une aberration absolue. Ayez le courage et l'honnêteté d'y renoncer. »

« Pourquoi un Seul enquêteur en charge de l'enquête publique comme le souligne Mme Vullien, Maire de Dardilly? »

« C'est un véritable acharnement par les services de l'état à vouloir imposer, une fois de plus, le projet de la liaison A89/A6, est-ce un déni démocratique!! alors que les trois commissaires enquêteurs mandatés pour juger de la pertinence de ce projet ont tous émis un avis défavorable sur ce projet insensé! »

« Où est est la cohérence du discours de l'État? Comment un citoyen honnête peut-il comprendre que 10 ans après plusieurs ministres en charge des transports aient demandé que soit sérieusement étudié un tracé Nord pour le liaison A89/A6, on en soit encore qu'aux prémices d'une future étude. Les services de l'État peuvent-ils donc choisir, à leur gré, d'appliquer ou non la politique du Gouvernement? »

« L'État exige des collectivités qu'elles respectent ces directives quand elles élaborent leur documents d'urbanisme mais passe outre pour ses propres projets, ce qui est tout à fait inacceptable pour des citoyens respectueux du droit. »

« Les faux semblants de l'État se révèlent à travers de nombreuses incohérences techniques. »

« La DUP qui aurait dû être promulguée suite à l'enquête publique de novembre 2007 ne l'a pas été pour un vice de forme comme l'a toujours soutenu l'État, mais parce que le projet ne respectait aucun document prescriptif national et local par exemple le SDAL le PPA, le PQRA, la DTA, le PADD du SCOT, le Grenelle de l'environnement, les POS ou PLU des communes (rapport des commissaires enquêteurs page 7). La volonté farouche de l'État de changer le Schéma de Cohérence Territoriale et le Plan Local d'Urbanisme du Grand Lyon contre l'avis de toutes les collectivités locales en est la preuve. »

« Sans préjuger du déroulement de l'enquête publique, cette attitude de refus n'est pas de nature à engager un débat démocratique apaisé dans le secteur concerné pour la recherche de l'intérêt général. »

« L'État nous écoute mais ne nous entend pas. Il nous bâillonne en confisquant la concertation publique: en ne mandatant qu'un seul commissaire au lieu de trois, en interdisant la tenue de réunions publiques dans chaque commune concernée et ce malgré les demandes réitérées par les maires! »

« Tout cela ne sert à rien puisque tout est décidé d'avance. Le mal est déjà fait. Le passage en force de l'État est prévisible! Est-ce-que l'on veut faire la même erreur que le tunnel de Fourvière? »

« Alors oui, nous avons du mal à accepter le rouleau compresseur de l'État qui essaye un passage en force seulement pour honorer les termes de son contrat qui le lie à son concessionnaire; liaison faite dans l'urgence pour pallier rapidement à une incohérence de l'État qui lors des études de l'A89 avait saucissonné le projet pour le rendre légal. »

« En dehors de l'Intérêt que j'ai du mal à voir public, un autre aspect me gêne beaucoup : la facilité avec laquelle on détourne les lois, les décrets, on fait fi des directives... »

Avis du CE : le public exprime ainsi son amertume. L'origine de celle-ci est peut-être liée à un malentendu et/ou à une méconnaissance (volontaires?) du dossier dans ce qu'il a de plus fondamental : aux yeux du Conseil d'État, le précédent projet (proche de celui-ci) était d'utilité publique et ce n'est qu'une question de forme qui a fait reconsidérer le projet; certes la concertation a remis en évidence un refus quasi unanime de la population mais le projet a été amendé (suppression des installations de péage et donc forte réduction des emprises, amélioration de la configuration des échangeurs, conversation du passage supérieur du bois d'Ars...) et une solution plus au Nord paraît bien improbable, tant vis à vis des objectifs à atteindre qu'en terme de délai raisonnable de réalisation. Ce qui est possible aux yeux de l'État est absurde à ceux des opposants. Cette position prise, de nombreux opposants font feu de tout bois : quasi insultes, ironie, arguties juridiques et mauvaise foi. Tous les opposants ne sont pas atteints par ces maux mais nombreux sont ceux qui, attirés par les discours parfois lapidaires des associations d'opposition, viennent faire part de leur opposition sans avoir consulté le dossier.

Le public s'insurge contre le fait que l'État bafoue la démocratie et ne tenant pas compte de l'avis des élus locaux.. Je ne partage pas cet avis car il faut faire la distinction entre les projets d'intérêts locaux, présentés au public par des structures locales ou régionales et les projets d'intérêt national (voire international) soumis par l'État. Nous sommes ici dans le second cas puisqu'il s'agit d'achever une autoroute transversale et nul n'ignore que, dans ce cas, la décision n'est pas uniquement locale. La tendance naturelle des opposants est de repousser le projet sur les territoires voisins en utilisant les arguments qui conviennent à la défense de leurs intérêts sans véritablement prendre en compte l'intérêt public.

Extraits proposés par les Favorables : « Il est temps que l'État prenne ses responsabilités pour la réalisation au plus vite de la liaison A89/A6. On sait tous que la liaison Nord envisagée par la plaine des Chères ne se réalisera pas avant 20 ans. »

Cette affaire n'a que trop duré après de multiples études, documents toujours plus épais, débats, enquêtes, erreur (volontaire?) de procédure qui a empêché le Conseil d'État de rendre un avis favorable et je regrette que le(s) représentant(s) de l'État en Région ai(ent) manqué de rigueur dans le déroulement du dossier, voire de clairvoyance et de fermeté.

Avis du CE : le reproche fait à l'État par les favorables est le manque de réactivité: ça n'a que trop duré, il faut faire vite. Ce reproche trouve son origine dans l'exaspération des populations face à la congestion routière.



3.1.11 CONSTAT DU RESSENTI DE L'ACTION DES ELUS PAR LE PUBLIC

Sont rassemblés ci-après d'autres témoignages d'amertume de la population vis à vis de l'action des élus.

Extraits proposés par les Favorables : « Sur le site internet de la commune de Dardilly, je trouve désolant que seuls les opposants à la liaison Sud puissent s'exprimer via la pétition en ligne mais aucun forum constructif pour répondre aux interrogations des Dardillois n'a été mis en place. »

« Riverains de la RN7 on a que faire des querelles politiques à propos d'un lien Nord Sud. On attend d'une Administration Responsable des mesures de Bon Sens, de Protection des populations. On a perdu 10 ans par la mauvaise volonté de grands élus. »

« Quel manque de lucidité de nos élus, on voit bien que vous ne prenez jamais l'A6 tous les matins. Vous pouvez dire merci à nos impôts qui servent à payer vos chauffeurs. »

« Je suis en total désaccord avec la Mairie de Dardilly qui utilise les deniers publics pour mener une campagne de propagande contre cette liaison, à grands renforts de courriers, de pétitions et de pancartes placardées dans toute la commune. La Mairie actuelle, qui prétend défendre l'intérêt des habitants de Dardilly, mène en fait un combat politique sur ce sujet, sans avoir à aucun moment sondé l'ensemble des Dardillois sur ce qu'ils soutenaient à propos de ce raccordement. »

« Maintenant que l'A89 débouche à la Tour de Salvagny, il importe que chacun oublie son « jardin » et s'investisse dans la recherche de l'intérêt général. »

« Il serait temps que ceux qui se réclament de la « résistance » comprennent aussi ce qu'est « l'utilité publique », qui est aussi une version citoyenne de la solidarité dans le développement. Il faut une liaison Sud de toute urgence, et abandonner ce combat d'arrière garde, qu'il fallait mener avec énergie il y a 20 ans. L'heure n'est plus aux atermoiements ni aux théories fumeuses destinées à servir un entêtement pour ce projet Nord, devant le fait accompli. »

« L'État a fait une erreur en ne prévoyant pas de sortie digne de ce nom à cette autoroute. Il est grand temps que l'État et les élus se préoccupent un peu des citoyens et de leur qualité de vie. »

« On peut comprendre qu'un maire défende les intérêts de ses administrés, mais notre association choisit la solution la plus facile et la plus rapide à mettre en œuvre, qui est aussi la plus économique. »

« Alors après avoir fait aboutir A89 dans la ZI, de grâce, réveillez-vous, un peu de bon sens, Monsieur, si il vous en reste et faites au plus vite la liaison Sud A89 A6, je pense qu'il y a eu assez d'erreurs de faites. »

« Que se serait dommage et incompréhensible (notamment pour les deniers publics) qu'elle ne trouve pas son issue, qui en toute logique ne peut être que l'A6, n'en déplaise aux communes impactées qui devraient savoir accepter, de bonne grâce, la nécessaire évolution des structures induite par leur proximité de la grande métropole de Lyon. »

« Des banderoles d'opposition ont fleuri dans la commune de Dardilly lors de la concertation. La lecture de ces banderoles m'a laissé pantois! A mon avis, Dardilly, très touchée par les circulations parasites, ainsi que les bouchons de la RD 306, trouvera plus d'avantages que d'inconvénients dans ce projet. »

« Les tergiversations de certains élus ne font que repousser une décision d'intérêt général, au risque d'engendrer des accidents mortels dont ils seraient les premiers responsables. »

« Je suis en désaccord total avec la mairie de Dardilly qui fait campagne contre ce projet, sans permettre aux habitants de la commune qui sont en faveur de la liaison Sud de s'exprimer. La distribution par la municipalité d'une pétition contre le projet dans les boîtes aux lettres de la commune, qui ne comportait aucun moyen d'exprimer un avis différent m'a choqué, et elle

constitue la preuve que la mairie cherche plutôt à influencer les habitants de Dardilly qu'à les informer objectivement ».

« Les pressions exercées sur l'enquête et le commissaire enquêteur par les maires actuels des communes concernées (banderole, urnes, gesticulations diverses ...) me paraissent peu dignes de dépositaires de l'autorité publique. »

« J'ai comme beaucoup de citoyens le sentiment que les nombreux débats sur le barreau A89/A6 sont un jeu stérile, un prétexte à reporter des décisions.... le tout au détriment de de la performance et de la compétitivité de notre agglomération ».

« Devant les défis majeurs de notre société, j'ai l'impression que le système politique, au niveau local comme national, est incapable de prendre des décisions rapides – mais concertées- et se perd dans des jeux politiques, des allers et retours successifs, compliquant à l'excès les procédures, chargeant si besoin les administrations qui sont à son service et lui obéissent, le tout par manque de courage et peur de perdre des privilèges. »

« Ceci a pour conséquence un énorme gâchis financier, écologique et sanitaire. Le temps passé à polluer dans sa voiture est à la fois absurde et incontournable . Je ne peux aller travailler au moyen des transports en commun. »

« Je me demande comment nos décideurs ont pu en arriver à valider un projet qui consiste à faire aboutir une autoroute sur une simple départementale à deux voies. L'absence de bon sens ne peut à lui seul justifier cette position. D'autres arguments ont été probablement pris en considération mais peut-être pas tous avouables... »

« En espérant qu'un minimum de bon sens permettra de corriger cette situation regrettable pour les usagers mais aussi pour les riverains qu'ils utilisent ou non un véhicule motorisé. On parle beaucoup d'écologie mais nos responsables agissent parfois à l'opposé en toute hypocrisie. »

« Complètement illogique et ahurissant de la part des Élus. »

« Parce que les politiques n'ont pas pris leurs responsabilités. »

« Devant cette réalité, il appartient à nos élus de prendre des mesures afin de continuer à assurer la sécurité des citoyens et la protection face aux nuisances, mais aussi de s'adapter et de faire les meilleurs choix possibles pour favoriser la circulation et le stationnement. »

« Des services de l'État pilotés par des hommes politiques irresponsables, nous voulons au plus vite sortir de cette impasse. »

Avis du CE : les Favorables ont tendance à reprocher aux élus leur manque de courage et de lucidité face à une situation dont ils sont en partie responsables. Une partie de la population reproche aux élus de favoriser le report des décisions, dans le temps et dans l'espace.

Certaines contributions reprochent aux élus, et tout particulièrement, à ceux de la commune de Dardilly, de ne pas avoir favorisé l'expression d'avis divergents, d'avoir diffusé des pétitions contre le projet... Je souligne, pour l'avoir constaté (voir annexe A 1 Climat initial de l'enquête) puis vécu que je regrette ce comportement de reprocher à l'État de ne pas respecter la démocratie alors que soi-même, élu local, on ne respecte pas la pluralité d'opinions; je considère que la pluralité est une valeur fondatrice de la démocratie.

Une contribution (ME 77) mérite un point de réflexion particulier.

Extraits : « Je pense qu'il est temps d'arrêter cette polémique, c'est toujours facile d'envoyer la patate chaude chez les autres. Je rappelle les manifestations à l'ouverture de TEO; imaginez un peu le cirque si Noir avait capitulé. »

Avis du CE: cette contribution présente à mon sens une erreur historique : à l'ouverture de TEO Monsieur M. Noir n'était plus maire de Lyon, il avait été remplacé par Monsieur R. Barre. Mais peu importe : de vives manifestations d'opposition se sont effectivement déroulées pour manifester un fort mécontentement vis à vis du projet (et notamment du péage, jugé trop cher). Des aménagements ont été trouvés, notamment sur le péage, et à ce jour, le degré de fréquentation de cette infrastructure autrefois contestée traduit à lui seul le niveau de satisfaction

global. Ainsi les opposants d'autrefois sont devenus les utilisateurs très probablement satisfaits d'aujourd'hui.

Je remarque également que lors de l'enquête publique relative à A466 (menée concomitamment à celle de la liaison Sud A89/A6) de 2007/2008, la commission d'enquête avait donné, comme pour la liaison Sud, un avis défavorable. Le Conseil d'État, contre l'avis de la commission d'enquête et comme pour la liaison Sud, avait jugé sur le fonds que le projet présentait un caractère d'utilité publique. L'obstacle du vice de forme décelé pour la liaison Sud n'existant pas pour le barreau A466 celui-ci, contre l'avis du public a été déclaré d'utilité publique et les travaux sont actuellement en cours. Je note aujourd'hui que les opposants au projet (dont de nombreux sont opposants de toujours, ils l'affirment et l'écrivent) ne critiquent plus le barreau A466 comme autrefois mais qu'ils s'appuient sur sa prochaine mise en service pour proposer une liaison »plus au Nord », qui se raccorde sur A466. Ce second point peut paraître quasi anecdotique, mais il reflète en partie l'état d'esprit de l'opposition.

Il est notoire, dans notre pays, que les personnes directement ou indirectement impactées par des projets d'infrastructures y sont généralement et, pour la plupart, opposées. Elles utilisent alors des arguments qui ne sont pas toujours inspirés par la bonne foi. Il est également notoire qu'après coup, ces oppositions (les deux exemples régionaux ci dessus l'illustrent) s'estompent.



3.2 ANALYSE DES REGISTRES DE DARDILLY

Rappel : l'analyse des observations contenues dans les registres n'aborde que partiellement les points traités dans l'analyse par thèmes.

3.2.1 REGISTRE N°1

Contributions de Madame M. Vullien, Maire de Dardilly: D1-1 et D2-13.

D1-1 : Madame le Maire annexe le courrier qu'elle a adressé à Monsieur le Préfet le 14/11/2013 dans le quel elle fait part à la fois de son « profond mécontentement » et de son « inquiétude démocratique » dans la préparation et l'organisation de l'enquête. Elle précise « Lors de la précédente enquête publique, une commission d'enquête forte de 3 commissaires enquêteurs avait permis, grâce à l'écoute et à la réception des populations, d'émettre collégialement et à l'unanimité un AVIS DEFAVORABLE à ce projet inique pour l'agglomération lyonnaise et ses habitants, ses agriculteurs et ses entreprises locales. »

Avis du CE: ce courrier illustre, en termes courtois, le climat qui règne entre Madame le Maire et Monsieur le Préfet, mais il n'apporte aucune observation sur le projet lui-même.

D2-13 : Madame le Maire annexe son intervention à la séance du 16/12/2013 du Conseil Communautaire du Grand Lyon lors de la quelle l'assemblée communautaire a délibéré contre le projet. Madame le Maire évoque « l'embarras de l'État dans un dossier particulièrement mal géré », « l'air gêné des différents ministres ou grands commis de l'État que nous avons rencontrés en compagnie de plusieurs députés ».

Avis du CE: ce discours illustre lui aussi les reproches que Madame le Maire fait à l'État dans la gestion de ce dossier. Madame le Maire n'est pas du tout isolée dans cette position: les élus locaux, le conseil de la Communauté Urbaine de Lyon, le Conseil Général du Rhône partagent cette vision de non respect de l'avis des populations, d'obstination de l'État... Une origine possible de cette incompréhension peut résider dans le fait que le Conseil d'État -organe incontestablement respectueux des principes de justice et de démocratie- a estimé sur le fonds que l'opération revêt un caractère d'utilité publique (tout en bloquant la procédure pour un vice de forme dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête). Ainsi, après avoir apporté quelques améliorations substantielles au projet, dont certaines sont issues de la concertation, l'État est en mesure de considérer que le projet doit être à nouveau soumis à enquête publique alors que les élus qui ignorent – certains volontairement, d'autres par méconnaissance du dossier- ce point capital demeurent en opposition au projet. Ils ne comprennent pas – ou font mine de ne pas comprendre- le principe même d'une nouvelle enquête.

Elle souligne ensuite « les interminables files qui saturent déjà le tunnel sous Fourvière devenu une passoire à camions. Malheureusement c'est ce qui se passe et se passera encore plus si l'État s'obstine à concentrer en un seul point formant entonnoir l'ensemble des flux dont plus d'un tiers ne va pas sur Lyon. » et poursuit par : « Avec mon équipe, nous avons consulté un Spécialiste du Laboratoire d'Économie des Transports qui nous a techniquement confirmé ce que nous redoutions: si le projet soumis à DUP se réalise, les automobilistes lassés d'attendre dans des embouteillages encore plus importants qu'actuellement , iront se déverser sur les voiries non calibrées des communes de Limonest, la Tour de Salvagny, Lissieu, Charbonnières, Tassin, Dardilly ou Ecully. »

Avis du CE: dans ce discours-ci comme dans d'autres documents ou à d'autres occasions Madame le Maire s'appuie sur ce spécialiste sans jamais apporter le moindre début de preuve. Sur ma demande, elle devait fournir une « étude fine » sur ce sujet. Mais elle ne l'a jamais fait. Je suis donc fondé à dire que sur un sujet aussi important que les encombrements de circulation dans le secteur d'études, et sur le devenir de ceux-ci, Madame le Maire affirme délibérément des conclusions non justifiées. Je confirmerai plus loin cet avis (voir observation D3-16 et 17 et aussi analyse par thèmes, les trois premiers paragraphes).

Elle poursuit ainsi : « J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec l'un des rédacteurs de l'avis de l'autorité environnementale (note du CE: Madame le Maire a cité en réunion le nom de Monsieur Philippe Schmit en laissant entendre que celui-ci avait jugé le projet de mauvaise qualité alors qu'il est clair que l'avis de l'Autorité Environnementale ne porte que sur l'étude d'impact) qui a émis un avis très circonspect avec beaucoup de points d'interrogation et qui ne m'a pas caché que ce dossier avait été étonnamment géré. »

Avis du CE: Je pense que là encore, Madame le Maire, pose une affirmation pour la quelle il lui serait probablement difficile de fournir une preuve.

Elle conclut par : « Non, l'asphyxie n'est pas d'utilité publique! Développons rapidement les liaisons en transport en commun dans une cohérence avec les différents documents que j'ai eu l'occasion de citer, dans un souci de santé publique. Nous serons peut être moins sujets aux alertes quasi quotidiennes à la pollution. »

Avis du CE : Je rappelle que Madame le Maire de Dardilly est également Conseiller Général et siège comité syndical du SYTRAL. Le dossier d'enquête, (pages F 43 à 47, F 50, F 60 et F 61) fait l'état des projets portés par les autorités organisatrices de transports et l'annexe A 20 figure le schéma actuel de ceux-ci. Ces deux éléments réunis montrent la regrettable (mais aussi explicable, par son relief vallonné) pauvreté du Nord Ouest lyonnais en la matière. Les usagers utilisent l'automobile en grande partie parce qu'ils n'ont pas le choix. Le propos de Madame le Maire de Dardilly me semble inadéquat : elle ne fait aucune proposition concrète pour effectivement développer les transports en commun tout en refusant un projet qui soulagerait fortement la circulation dans sa commune. Je ne partage ni ne comprends cette position.

Contribution du collectif (Sauvegarde de la clairière de Dardilly, DDT la Tour de Salvagny, ADEL Lissieu, Horus Charbonnières) des associations: D1-2, communiqué de presse du 12/11/2013, (voir l'intégralité de cette contribution en annexe A 10).

Quelques extraits(sic) de ce communiqué de presse : « Depuis près de dix ans, l'État impose un projet de liaison incohérent entre l'A89 et l'A6. En 2008, l'enquête publique est retoquée pour vice de forme, en 2011, les 3 commissaires enquêteurs émettent un avis défavorable unanime à la suite de la concertation sur ce projet. Malgré cela, en 2012, l'État représente le copié collé du projet, avec le même tracé, les mêmes impacts et les mêmes incohérences: une autoroute low-cost de 8 km pour 140 millions d'euros, sans revêtement acoustique, sans murs antibruit, une liaison consommatrice d'espace et destructrice des terres agricoles avec une largeur de voie prévue entre 120 et 140 mètres... » « l'État nous bâillonne en confisquant la concertation publique: en ne mandatant qu'un seul commissaire enquêteur au lieu de 3, en interdisant la tenue de réunions publiques... »

Avis du CE: Je ne peux que regretter qu'un tel collectif d'associations qui diffuse un communiqué de presse prenne le parti de la désinformation. Il est en effet peu probable que l'accumulation d'erreurs constatables dans les extraits ci-dessus (à ce jour l'État n'a rien imposé, les 3 commissaires enquêteurs ne sont pas intervenus sur la concertation, en 2011, le projet n'est pas un copié collé du précédent, il ne fait pas 8 km, il y a des murs antibruit, la largeur des voies n'est pas de 120 à 140m, il n'y a pas de choix entre un seul commissaire et trois...) ne soient

que des erreurs involontaires; à mon sens cette attitude conduit à douter du bien fondé d'un bon nombre des arguments avancés par ce collectif, même si une proportion notable d'entre eux est à considérer avec attention (voir analyse par thèmes le paragraphe « Environnement »).

Contribution du SEPAL (Syndicat Mixte d'Études et de Programmation de l'agglomération lyonnaise) : D1-11. Cette contribution est analysée dans l'analyse par thèmes au paragraphe « Documents d'urbanisme ».

Contribution de Monsieur A. Feugier, Président de l'Association DDT: D1-24 « L'inacceptable liaison A89 A6 aux portes de Lyon ».

Quelques extraits : « Il est inacceptable de ne pas tenir compte des avis négatifs exprimés en 2011 lors de la concertation préalable, de croire en la rentabilité de A89 Balbigny-la Tour de Salvagny, d'affirmer que A89 permettra à Roanne et Tarare de trouver une seconde respiration économique, d'ignorer qu'il existe de nombreuses zones d'activité au Nord de Villefranche sur Saône en cours de développement, d'occulter l'objectif réel visé par la construction de A89, de créer une nouvelle pénétrante dans le Grand Lyon, de supprimer une entrée/sortie de A89 au lieu-dit Etang Carret, d'invoquer un impact négatif de A89 sur le vignoble du Bas Beaujolais, d'omettre la proximité socio-économique de Tarare et de Villefranche, de voir le trafic Nord/Sud européen de poids lourds à destination – ou revenant- de la péninsule ibérique transiter par l'agglomération lyonnaise. »

Avis du CE : l'essentiel des réponses à ce plaidoyer général en défaveur du projet se trouve dans l'analyse par thèmes . Le CE note une vision d'ensemble confuse sur la socio-économie des infrastructures, tant pour le raisonnement sur la zone périphérique du projet que sur le transit européen sans prise en considération réaliste des procédures de projet.

Contribution de Monsieur J. Favelier : D1-6

Extraits : « L'intense circulation actuelle au Nord Ouest de Lyon ne concerne pas la question posée, relative à la finalisation de la A89, elle reste un problème préoccupant. »

Avis du CE : cette vision du projet est tout à fait surprenante; c'est un refus de prendre en compte un des objectifs du projet qui est la fluidification de la circulation locale. Je ne partage pas cet avis, la fluidification de la circulation dans cette zone est recherchée par le projet et largement attendue par la population.

Contribution de Monsieur F. Brocard, échange de courriers électronique avec la DREAL: D2-10

Extraits : « En outre, il n'y pas non plus de réunion publique prévue dans les communes. A ce titre, Michèle Vullien, maire de Dardilly, demande officiellement l'organisation par la DREAL et la Préfecture d'une réunion publique à Dardilly pendant la durée de l'enquête publique. Je vous informe que nous avons relayé cette information aux maires des communes concernées qui font procéder de la même manière dans les jours qui viennent. Enfin, nous réitérons notre souhait de connaître dès à présent les coordonnées précises de M. Gaston Martin, commissaire enquêteur, afin que nous puissions officiellement lui demander l'organisation d'une réunion publique à Dardilly. »

Avis du CE : de fait, aucune demande de réunion publique, issue de quelque commune que ce soit, ne m'a jamais été adressée, ni par écrit, ni oralement, malgré mes rencontres avec les maires et leurs services (y compris l'auteur de ce courriel). Je n'ai, de moi même, pas ressenti le besoin d'en tenir une; mais si la demande avait été faite et motivée, j'aurai évidemment pris cette demande en considération.

Contribution de Monsieur J. Hauchard, propriétaire du haras de Villedieu: D1-13 et ses compléments D3-24 et ME 168; Cette contribution, détaillée, est analysée au paragraphe « Poursuite des études » de l'analyse par thèmes.

Contribution de Madame et Monsieur P. Grospiron : D1-15 (voir aussi ME 170 et ME 269)

Extraits : « A présent, il s'avère que c'est (déjà) une catastrophe pour les communes de Dardilly, La Tour, etc.. dont l'engorgement est évident. D'où la nécessité de trouver une solution, au plus vite et par conséquent de réaliser cette liaison Sud avec l'A6 la quelle doit être le simple préalable à la réalisation impérative du barreau Nord réclamée par les ELUS des communes concernées, à juste titre. Je réitère la nécessité de poursuivre l'étude du barreau Nord avec célérité, d'autant que c'est le prolongement normal de l'A466-liaison A46 sur le plan national et international. »

Avis du CE : *l'auteur marque une évolution, au cours du temps, dans son avis sur le projet global. Par pragmatisme, il insiste sur la nécessité de résoudre au plus vite les difficultés de circulation locale. C'est une position rencontrée à quelques reprises. Les arguments détaillés de mon avis sont à lire dans la partie analyse par thèmes, aux trois premiers paragraphes.*

Contribution de Monsieur A. Feugier, Président de DDT : D1-24.

Extraits : « L'inacceptable Liaison A89-A6 aux portes de Lyon!!!!. Il est inacceptable d'occulter l'objectif réel visé par la construction de A89 : on dit, on laisse entendre qu'on réalise la transversale Bordeaux-Lyon. Il s'agit en réalité de réaliser la transeuropéenne Bordeaux-Genève . »

Avis du CE : *le dossier me paraît clair, il suffit de relire les objectifs du projet , exprimés à plusieurs reprises.*

Plus loin : « il est inacceptable d'accepter la disparition de plusieurs entreprises et la démolition de plusieurs habitations dans le quartier des Longes à Dardilly. »

Avis du CE : *cette affirmation est fausse, la lecture attentive du dossier le montre. C'est un des avantages du projet proposé que celui de n'exproprier qu'une entreprise et de ne démolir aucune habitation.*

Contribution de Madame et Monsieur M. Oullion: D1-26.

Extraits : « Otages des services de l'État pilotés par des hommes politiques irresponsables, nous voulons au plus vite sortir de cette impasse. » Puis, plus loin : « la vitesse sur la liaison autoroutière entre la Tour de Salvagny et le début de la bifurcation doit absolument être limitée à 90 km/h afin de limiter l'impact phonique et atmosphérique sur les riverains du quartier des Longes. »

Avis du CE : *le premier extrait proposé pose la question de savoir à qui revient réellement la responsabilité de cette situation très difficile et souligne une urgence à agir. La limitation de vitesse à 90 km/h sur le tronçon proposé est, à mon sens une bonne proposition qui présenterait effectivement l'intérêt de limiter bruit et pollution face une perte de temps minime sur un tel trajet, moins de trente secondes.*

Contribution de Monsieur G. Panici : D1-27.

Extraits : « Je propose que cette voie soit mise dans une tranchée..pour passer en dessous de la RD 73.. Les sources de bruit seraient moins importantes. »

Avis du CE : *certes le fait d'enterrer l'autoroute protégerait contre le bruit; mais la zone concernée est peu touchée par le bruit (pas d'habitations proches, voir les cartes de bruit proposées au dossier pages E 167/392 et suivantes, E 249/392 et suivantes, E255/392 et suivantes, et mémoire en réponse du pétitionnaire à l'Autorité Environnementale) et cela causerait d'autres difficultés: les déblais, déjà excédentaires, le seraient encore davantage ce qui consommerait de l'espace pour les dépôts, sans évoquer le coût des travaux et les difficultés liées aux réseaux d'irrigation utilisés par les agriculteurs.*

Plus loin: « je propose, dans un premier temps, de réaliser la liaison A89/A6 en ne conservant que le rattachement de cette voie à l'A6 vers le Nord et en abandonnant provisoirement les bretelles en provenance et en direction de Lyon; »

Avis du CE: *cette proposition ne me semble pas très réaliste car elle ne résoudrait pas les difficultés de circulation actuellement constatées, notamment au nœud routier de la porte de Lyon, liées majoritairement au trafic pendulaire.*

Et enfin: « Pour la pénétration dans Lyon, il faudrait que SNCF et SYTRAL cessent de se faire la guerre et élaborent un programme commun. Je suggère : réaménagement de la gare SNCF de Dardilly, création d'un parking de dissuasion éclairé et gardé, aménagement des voies ferrées pour permettre aux trains de se croiser et assurer une cadence de 5 à 6 trains par heure dans chaque sens. »

Avis du CE: *je pense que des efforts importants doivent sans aucun doute être faits pour améliorer les transports en commun dans cette zone (alors que le Conseil Général a récemment réduit certaines dessertes par bus). Les transports en commun sont du ressort du Sytral, du Conseil Général et de la Région. Voir aussi l'analyse par thèmes au paragraphe « Environnement Mesures compensatoires Modes alternatifs ».*

Contributions de Madame et Monsieur L. Zuliani et P. Casso : D1-30 et D3-7, en leur noms et au nom du collectif des entreprises des Longes. Voir également LTDS 9.

Extraits de D1-30: « la plus mauvaise solution a été retenue par les services de la DREAL et défendu avec acharnement par DEA. Il faut savoir que sur les trois propositions proposées à la concertation, la meilleure et plus fiable traversait la propriété de son Président. Lorsqu'on connaît la dangerosité et l'inefficacité du rond point actuel des portes de Lyon, cela est très inquiétant pour l'avenir. Comment les commerces bordant la D 306 pourront ils recevoir et garer les véhicules de leurs clients pendant les travaux et après les travaux? En conclusion si vous persistez dans ce projet, nous serons obligés à demander notre expropriation, du commerce 7 chemin de la Clairière et de notre domicile 9 chemin de la Clairière, cela à un prix correct. »

En pièce jointe: « Si l'on étudie le projet de Monsieur Gaucher, on peut remarquer que sa notion de l'environnement et de l'écologie se limite encore une fois, au périmètre jouxtant sa propriété, puisque les modifications qu'il a formulées correspondent à la suppression d'une des bretelles d'accès, et étonnamment il s'agit de celle qui passe en mitoyenneté de sa propriété. Cette proposition est une aberration pour toutes les sociétés installées en bordure de la RN6 et pour la majorité des habitants du quartier des Longes. »

Extraits de D3-7: « la localisation et la durée des futurs travaux induits par la liaison A89 /A6 sur le quartier des Longes seront fatales aux 6 entreprises mitoyennes de la RN6. D'une manière globale, l'expropriation libérera les voies d'accès qui seront saturées pendant les travaux...Beaucoup des terrains concernés sont en zone ND et NB1, le coût d'expropriation devrait être très faible. »

En pièce jointe: « Ce tracé mettra inévitablement en danger nos sociétés qui ne pourront supporter, financièrement, une perte de clientèle engendrée par la durée des travaux et le peu d'accessibilité que la liaison laissera à nos entreprises une fois celle-ci terminée. Plus grave encore est le caractère accidentogène de la bretelle d'accès à la liaison bordant nos sociétés. »

Une autre note intitulée « C'est Faux!!! » critique de façon virulente les arguments avancés par l'association DEA.

Avis du CE: *Il existe manifestement une vive querelle entre voisins; je ne peux en juger mais il me semble que l'État a proposé ce tracé parce qu'il lui paraissait pertinent et non pas simplement pour « faire plaisir » à Monsieur Gaucher Président de DEA. Je ne pense pas, au vu des comparaisons proposées dans le dossier, qu'il soit exact de dire qu'il y avait, lors de la concertation une solution meilleure et plus fiable. La comparaison avec le nœud routier de la porte*

de Lyon ne peut, à mon sens, être faite : la circulation y est beaucoup plus dense; un aménagement soigné devrait être satisfaisant en termes de sécurité et fonctionnalité pour l'accès aux entreprises du quartier.

Il est indéniable que les six entreprises évoquées vont se trouver dans une situation très délicate pendant la phase travaux: leurs accès sont déjà difficiles, voire dangereux pour certaines, les travaux augmenteront les difficultés et je pense que des aménagements spécifiques et un soin particulier (signalisation en particulier) devront être apportés pour rendre supportable la gêne. Par contre la précision actuelle du projet (études préalables) ne permet pas de qualifier clairement les accès futurs par rapport à l'existant. Les personnes concernées évoquent le recours à l'expropriation comme une solution susceptible de résoudre les difficultés, voire d'améliorer la situation future. Cette issue ne me semble pas à négliger si, après que le projet soit éventuellement déclaré d'utilité publique, lors des études de détails, il était fait la preuve qu'on soit dans l'impossibilité d'améliorer les accès par rapport à la situation actuelle, tant en termes de fonctionnalité qu'en termes de sécurité.

Contribution du Collectif « Non à la liaison A89/A6 », transmise à la demande des services du Grand Lyon : D1-31.

Ce communiqué de presse est très voisin de celui joint à la contribution D1-2, certains passages étant identiques. S'y ajoute : « Nous refusons l'inacceptable : de se voir imposer une enquête publique sur un projet qui n'a même pas fait l'objet d'une étude d'impact, conformément à l'article L2122-1 du code de l'environnement. »

Avis du CE : dans le droit fil du communiqué de presse déjà étudié (voir D1-2), cette affirmation me semble tout à fait excessive et injustifiée. A noter que l'étude d'impact, requise par l'article L.122-1 fournie au dossier compte 392 pages A3 et que, même si l'Autorité Environnementale a formulé des recommandations visant à l'améliorer, le pétitionnaire a répondu à ces recommandations.

Contribution du Comité d'Action pour le Respect de l'Environnement et la Cohérence (C.A.R.EN.CO) : D1-32 et D3-21. Cette contribution apparaît également dans d'autres registres. On note que cette contribution, atypique, est de fait anonyme, non signée par son auteur.

Extraits: « Le projet A89/A6 n'est pas compatible avec la DTA. Le projet mis à l'enquête, d'intérêt d'agglomération, ne relève pas de la compétence de l'État. Le Ministre, le Préfet, ne sont donc pas juridiquement autorisés à réaliser le projet de liaison A89/A6. La DUP ne peut donc pas être prononcée. »

Plus loin : « Aucun décret n'est venu modifier la définition du réseau national. Ni le Ministre, ni le Préfet n'étaient juridiquement autorisés à mettre à l'enquête publique le projet de liaison A89/A6.

La DUP ne peut donc pas être prononcée. »

Plus loin encore : « Le projet de liaison A89/A6 qui rentre en contradiction avec le projet de PPA soumis à enquête publique un mois auparavant ne peut pas être déclaré d'utilité publique. »

Enfin : « Les dispositions de l'arrêté préfectoral réglementant la circulation sous le tunnel ne sont pas respectées ou appliquées si bien que les usagers qui l'empruntent régulièrement sont passibles d'une peine d'emprisonnement. Seule une réduction de la circulation, (objectif du PPA) ce que permet un déclassement de l'autoroute dans la traversée de l'agglomération pour en faire un boulevard urbain, (objectif de la DTA) et la réalisation du COL (objectif de la DTA et du SNIT) permettraient de rétablir dans le tunnel sous Fourvière des conditions de sécurité définies par la loi. Ce contexte ne permet pas à la liaison A89/A6 d'être déclarée d'utilité publique. »

Avis du CE : Sans aucunement considéré le projet lui-même ou une contre proposition à celui-ci, cette contribution affirme, sur la base d'arguments juridiques très formels, que le projet ne peut

être déclaré d'utilité publique. Le rôle du CE n'est pas de dire le droit. Sur un plan simplement pratique (voir la dernière partie), il me paraît irréaliste et paralysant d'attendre le déclassement de l'autoroute dans la traversée de Lyon et la réalisation du COL pour envisager de soumettre à une enquête publique une liaison A89/A6. Cette position très radicale n'est pas soutenable dans une démarche d'équipement du territoire.

Contribution de Monsieur C. Rongy: D1-33.

Extraits : « Si des travaux à venir doivent être réalisés, il faudra d'abord assurer les entrées et sorties des trois logements de ma maison, et pour le local commercial les entrées et sorties de nombreux camions. Il faudra adapter avant, pendant et après les travaux la sortie sans encombres sur la nationale 6 de tous les locataires et il y a du monde. Je ne veux et ne peux pas prendre le risque une deuxième fois de perdre des locataires, vous me comprendrez, c'est inacceptable. »

Avis du CE: *la préoccupation de l'auteur me semble tout à fait légitime, elle ne peut être traitée à ce stade et le sera, si le projet est déclaré d'utilité publique, à partir de la phase d'enquête parcellaire.*

Plus loin : « Il faudra pouvoir continuer à circuler dans notre quartier, c'est essentiel. Une solution envisageable serait de passer la nationale 6 sur l'auto-pont à deux fois une voie... il serait possible alors d'affecter une voie piétonne et cyclable car cela est fondamental pour garder le contact, le libre accès aux riverains du quartier. Enfin il faut trouver un emplacement pour les arrêts de bus. »

Avis du CE : *il est effectivement prévu dans le projet présenté de passer la RN6 à deux fois une voie dans la traversée du quartier des Longes. Les aménagements souhaités devraient être possibles et ils seraient à prévoir lors des études de détails, si le projet est déclaré d'utilité publique.*

Pour conclure: « En tout cas je ne veux pas en être prisonnier s'il doit se réaliser, je demanderai à être exproprié avec les compensations à hauteur des préjudices physiques moraux et financiers subis. Une indemnisation de ma propriété avec ses investissements, des pertes financières dans le temps et la prise en charge totale de mes locataires.

Avis du CE : *l'auteur montre une fois de plus l'inquiétude qui règne dans ce quartier et tend, en solution finale, vers une demande d'expropriation totale. Cette position est à prendre en considération dans les réflexions qui précéderont la mise au point du projet, si celui-ci est déclaré d'utilité publique.*



3.2.2 REGISTRE N°2

Contribution de Monsieur L. Mettetal : D2-3

Extraits : « Nous vous remercions de faire le nécessaire pour un accès à notre propriété. »

Avis du CE : *Cette observation ne pourra être prise que lors d'une éventuelle enquête parcellaire.*

Contribution de Monsieur M. Rougier et Madame C. Dufer : D2-6

Extraits : « nous nous permettons de confirmer notre demande de voir les parcelles de notre propriété, être déclassées. »

Avis du CE : *Cette demande est hors champ de l'enquête et ne peut être traitée que dans le cadre d'une révision de PLU.*

Contribution de Madame F. Kapsa : D2-8

Extraits: « Dans un premier temps, j'étais contre le projet Sud de la liaison A89/A6... en cas de liaison A89/A6 par le Nord, Dardilly restera toujours engorgé. Sur le site Internet de la commune de Dardilly, je trouve désolant que seuls les opposants à la liaison Sud puissent s'exprimer via la pétition en ligne mais aucun forum constructif pour répondre aux interrogations des Dardillois n'a été mis en place. »

Avis du CE : *Une partie du public a manifestement évolué dans sa façon de voir; j'ai moi même fait le constat que le site internet officiel de cette commune (comme celui des autres) manquait de pluralité en n'offrant de l'espace qu'à l'opposition au projet (voir annexe A 1).*

Contribution de Madame V. Rosier Présidente de Sauvegarde de la Clairière, Membre du Collectif contre la liaison : D2-10.

Extraits : « Comment peut-on accepter une liaison qui continuera à engorger le tunnel de Fourvière largement saturé aux heures de pointe, comment peut-on nous faire croire qu'une autoroute Bordeaux Genève puisse se transformer en un Bordeaux la Tour et Dardilly, Limonest , Lissieu, Genève. Comment peut-on accepter le fait de voir transiter des poids lourds revenant ou se rendant dans la péninsule ibérique par l'agglomération lyonnaise. Pour nos maisons qui se retrouveront coincées entre deux échangeurs, un viaduc aérien une autoroute de 140 m de large, une nationale, ALORS OUI, nous exigeons le Statu Quo sur ce projet dans l'attente des études plus au Nord . »

Avis du CE : *cette contribution expose une vision apocalyptique du projet avec les mêmes arguments que ceux du collectif des associations. Je ne peux que regretter les expressions, à mon sens excessives, qui ponctuent ce genre de contribution même si certaines d'entre elles peuvent être fondées (voir analyse par thèmes au paragraphe « Environnement Mesures compensatoires Modes alternatifs). Il me semble en particulier tout à fait inexact d'attribuer à ce projet l'inconvénient (déjà existant) de faire traverser l'agglomération lyonnaise par un flux de transit en provenance de la péninsule ibérique.*

Contribution de Agricultures et Territoires, Chambre d'Agriculture du Rhône : D2-15, voir aussi D3-27 et le dossier d'enquête en sa pièce G6.

Extraits : « Notre Compagnie émet un avis favorable sur ce dossier mais formule les réserves ci-dessous. Nous tenons à souligner l'attention particulière portée à la question agricole tout au long du dossier. Pour ce qui concerne l'emprise du projet... les effets du projet sur l'activité agricole

seront minimisés. Nous ne pouvons que nous féliciter de ces choix. Nous resterons vigilants sur les emprises totales du projet. Nous souhaitons donc alerter le Maître d'ouvrage sur le double prélèvement subi par les agriculteurs : l'ouvrage lui même et les mesures compensatoires.. Notons que la tendance est à l'augmentation des surfaces boisées, qui empiètent sur les terres agricoles. Les compensations doivent être prioritairement localisées sur des terres déjà en cours de boisements et dans des secteurs où l'agriculture n'est pas menacée. De plus, un redimensionnement du projet pourrait permettre de réduire ces surfaces de compensation. Réduire les emprises au niveau du nœud autoroutier permettrait également de diminuer les surfaces de compensation environnementale. C'est pourquoi, nous attirons votre attention sur le caractère très impactant du diffuseur avec la RN7. De plus nous nous interrogeons sur le raccordement envisagé pour le chemin de la Brochetière. La Chambre d'Agriculture souhaite rappeler qu'au-delà des impacts directs sur le réseau et les surfaces irrigables, l'état des lieux agricole a mis en évidence l'importance des retenues collinaires du secteur. L'avis favorable de la Chambre d'Agriculture sur ce dossier reste conditionné au fait qu'il n'y ait pas, ultérieurement, création d'autres aménagements ayant des fonctionnalités similaires à ladite liaison. »

Avis du CE : l'impact du projet sur cette zone agricole active et importante du Nord Ouest Lyonnais étant très significatif, cette contribution revêt un caractère primordial. Je constate que la Chambre d'Agriculture a apporté un grand soin à l'analyse du projet et que les points évoqués le sont avec détails et ouverture. Je constate que toutes les propositions faites nécessiteront d'être prises en considération pour la mise au point du projet si celui-ci est déclaré d'utilité publique; ceci d'autant plus que certaines sont susceptibles d'améliorer sensiblement le projet en réduisant ses impacts (notamment modification de l'échangeur avec l'autoroute A6).

Le dernier extrait, souligné dans l'original, est par contre à considérer comme une réserve. A mon sens, le risque existe à long, voire très long terme; le fait qu'un nouvel aménagement puisse avoir des fonctionnalités similaires à celle-ci (pour l'écoulement du trafic de transit Est Ouest notamment), dépendra pour beaucoup de son implantation et du développement réel du trafic et des réseaux d'infrastructures mais je suggère en tout état de cause que l'attitude ouverte et constructive de la Chambre d'Agriculture soit prise en compte ultérieurement.

Contribution des communes d'Ecully et de Charbonnières les Bains : D2- 18 et D2-27.

Ces deux contributions , de communes à la fois limitrophes et voisines du projet ont été regroupées car elles sont très proches, dans une opposition résolue au projet présenté.

Extraits : « il est évident qu'elle (la commune) recevra au moins une partie des 10000 véhicules attendus chaque jour à la Tour de Salvagny et qui tenteront de rejoindre l'autoroute A6 et le tunnel de Fourvière en empruntant les voiries existantes, déjà saturées par une circulation de transit que la municipalité s'efforce de contenir depuis plusieurs années par des dispositifs de sécurisation (alternats, zone 30, ralentisseurs). La commune de Charbonnières les Bains est opposée à la création d'un barreau A89/A6 par le Sud qui conduirait à faire rentrer l'autoroute A89 et son trafic à l'entrée de l'agglomération lyonnaise dont le réseau routier est déjà très encombré. »

Avis du CE: ces deux communes marquent leur solidarité avec les quatre communes touchées directement par le projet et la Communauté Urbaine. Les remarques exposées mettent l'accent sur les encombrements qui résulteraient de la réalisation du projet dans les communes concernées. Mon avis est exposé dans les trois premiers paragraphes de l'analyse par thèmes ; j'ajoute qu'il me paraît au contraire très clair que les deux communes concernées auraient tout à gagner à la réalisation de la liaison qui soulagerait nettement leurs voiries actuellement parasitées par la circulation évasive; c'est ce que montrent les différentes cartes de trafic. Je ne partage pas du tout leur avis.



Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon : D2-20 .

Extraits : « La réalisation rapide de cette liaison directe est d'autant plus attendue par les entreprises que le chantier de l'A466 bat son plein. Pour tous les territoires à l'Ouest de Lyon, la continuité autoroutière permettra un meilleur accès à l'autoroute qui mène à Genève et à la plateforme multimodale de Lyon Saint-Exupéry. Il soulagera les communes de La Tour de Salvagny, Dardilly, Limonest , Lissieu et Dommartin qui subissent les nuisances inhérentes au débouché actuel de l'A89. La CCI de Lyon sera attentive à ce que les entités économiques concernées puissent être accompagnées dans la mise en œuvre de ces aménagements, notamment les bâtiments commerciaux susceptibles de faire l'objet d'une acquisition et les aménagements liés aux nuisances sonores. »

Avis du CE : *cette observation favorable au projet souligne les besoins liés à la circulation locale comme à celle de transit; la CCI propose un accompagnement pour les entreprises affectées par le projet. Je regrette cependant que cet organisme important n'aborde pas les difficultés liées à l'environnement, dimension importante de ce projet.*

Contribution de Monsieur A. Ecoiffier : D2-28.

Extraits : « Depuis les débuts du projet A89 les différents tracés proposés ont tous été combattu avec virulence par les élus et les associations concernées, surtout le barreau Nord qui aujourd'hui aurait toutes les vertus. Il est temps de dépasser un combat d'arrière garde, alors qu'A89 arrive déjà à la Tour de Salvagny et qu'il dessert en priorité l'Ouest Lyonnais dont la grande majorité des habitants travaillent sur Lyon. Les usagers en transit ne manqueront pas de remonter sur l'A466 afin d'éviter Lyon et ses bouchons récurrents. Arrêtons de gaspiller du temps et de l'argent en études supplémentaires alors que de nombreux projets ont été proposés et que le barreau Sud paraît le seul crédible au vu des infrastructures existantes aujourd'hui ou qui sont en cours de réalisation. »

Avis du CE : *cette contribution, peut être trop synthétique, me paraît de bon sens en ce qui concerne les usagers du secteur tant pour la circulation locale que pour celle de transit. Le contournement de l'agglomération par le Nord sera , comme le montre l'analyse par thèmes (voir quatrième remarque préliminaire) le plus attractif sur le trajet Est Ouest.*

Contribution du SYTRAL : D2-30. Il s'agit en fait d'un rapport au Comité Syndical ayant pour objet un avis sur ce projet.

Extraits : « Une première enquête n'a 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 parti d'aménagement retenu et le tracé sont ceux du projet soumis à l'enquête publique en 2007-2008. A la différence du projet rejeté en 2009, cette liaison ne serait pas dotée d'installations de péage. Le projet représente une nouvelle pénétrante routière, ce qui est contraire aux orientations et aux objectifs du PDU, car un tel projet peut induire une augmentation du trafic à l'entrée de l'agglomération. En conséquence, les dispositions de ce projet ne me paraissent pas conformes aux intérêts du SYTRAL, en tant qu'autorité responsable de l'élaboration du Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, et garant du respect de ses orientations et objectifs. »

Avis du CE : *cette observation est analysée dans les thèmes « Nouvelle pénétrante » et « Documents d'urbanisme » ; le CE regrette que le contexte du projet ne soit pas décrit avec la rigueur qui s'impose, notamment pour l'avis du Conseil d'État et les différences entre l'ancien projet et le nouveau. La zone concernée est par ailleurs peu développée en matière de transports en commun (voir annexe A 20), ce dont les usagers se sont plaints et aucune proposition élargie (le SYTRAL n'intervient pas directement sur la totalité de cette zone) n'est faite par le SYTRAL à cette occasion pour remédier à cette situation préjudiciable.*

Autres extraits : « Dans le cadre de sa politique générale, le PDU précise : Afin de ne pas favoriser le recours à l'automobile pour les mouvements pendulaires de la périphérie vers le centre et les nuisances qui en résultent, la capacité des pénétrantes ne doit pas être augmentée. De même, il convient de limiter la création de nouveaux diffuseurs sur les infrastructures autoroutières existantes ou en projet dans le bassin de vie. Le PDU affirme la nécessité de maîtriser les flux automobiles entrant dans l'agglomération en posant le principe de gel des pénétrantes. »

Avis du CE : *le texte pose bien le principe de geler c'est-à-dire de ne pas augmenter la capacité des pénétrantes. Je pense que le projet, en nombre de voies se dirigeant vers le centre de l'agglomération comme en termes de trafic (voir l'analyse par thème pour plus de précisions sur ces deux points), respecte ce principe. De même il n'y a pas de création de nouveaux diffuseurs. Je ne pense pas que le projet soit en contradiction avec les principes ci-dessus rappelés du PDU.*

Autres extraits : « Le Plan de Protection de l'Atmosphère mis en révision par l'État a fixé des objectifs drastiques en termes de pollution automobile. Ces objectifs et le projet de liaison A89/A6 semblent difficilement compatibles. Il en va de même avec les orientations et objectifs des divers autres 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, projet de Schéma Régional Climat Air Énergie, Plan Climat ..). »

Avis du CE : *Je note l'appréciation du SYTRAL : « semblent difficilement compatibles ». Je ne pense pas qu'il y ait effectivement incompatibilité à la fois parce que la fluidification du trafic actuel est indéniablement un facteur favorable pour l'amélioration de la Qualité de l'Air et parce que les éléments fournis au dossier ne montrent pas à long terme de dégradation de la Qualité de l'air (voir analyse par thèmes au paragraphe « pollution »).*

Contribution de la CCI RHONE-ALPES : D2-31.

Extraits : « Cette connexion de l'A89 avec l'A6 permettra notamment : d'achever la Transeuropéenne Bordeaux-Lyon-Genève, de résoudre la problématique des trafics de l'Ouest lyonnais, de faciliter l'accessibilité Ouest/Est de l'agglomération lyonnaise, en particulier aux équipements inter-modaux de l'Est lyonnais. La réalisation rapide de cette liaison est une demande forte des acteurs économiques de Rhône-Alpes. »

Avis du CE: *cette contribution, est dans l'esprit, proche de celle de la CCI de Lyon. Je constate, et regrette, le même manque de préoccupation de l'environnement.*



3.2.3 REGISTRE N° 3

Contribution D3-1.

Extraits : « Oui au projet présenté à l'enquête publique sans péage pour : tenir compte de la réalité A89 existante, avancer et passer à d'autres sujets, prévenir accident et pollution en cas de non réalisation rapide. »

Avis du CE : *les deux aspects sécurité et pollution évoqués ici me paraissent importants.*

Contribution D3-2.

Extraits : « Oui au projet.. il faut tout faire pour éviter la circulation évasive, la pollution, le risque grandissant d'accident surtout pour les piétons, y compris les enfants. »

Avis du CE : *cette contribution confirme la précédente : l'aspect sécurité est effectivement préoccupant. Je pense que la circulation évasive qui emprunte les centres des villages est un danger réel, notamment dans les zones proches des écoles.*

Contribution de Madame C. et de Monsieur D. Bouchut : D3-4. C'est une contribution abondante, à la quelle sont annexés des articles de presse, totalement défavorable au projet. De nombreuses réponses figurent dans l'analyse par thèmes.

Extraits : « Les véhicules en transit désireux de rejoindre l'Est n'emprunteront pas l'A6 vers le Nord puis le futur barreau A466, payant, les obligeant à parcourir au minimum 40 km supplémentaires. Les GPS sont de plus en plus utilisés de nos jours, avec comme critère le plus court. »

Avis du CE : *ces affirmations sont erronées : la différence est bien inférieure à 40 km, elle n'est que de 6km! En outre les GPS n'ont pas comme seul critère le plus court mais aussi le plus rapide. Le schéma page C26/38 du dossier expose clairement les différences de temps de parcours attendues aux heures de pointe. L'analyse faite à la quatrième remarque préliminaire de l'analyse par thèmes montre l'attractivité du contournement par le Nord. A mon sens ce constat d'erreur discrédite cette contribution, au moins en ce qui concerne les difficultés de circulation.*

Plus loin : « Notre agriculture est vitale est doit être préservée, pour notre avenir. »

Avis du CE : *cette affirmation est exacte, mais les auteurs de la contribution semblent ignorer la position de la Chambre d'Agriculture, pourtant intégrée dans le dossier; les agriculteurs eux mêmes sont certainement parfaitement placés pour évaluer les impacts du projet sur leur propre activité et: « Après examen du dossier, nous(note du CE : la Chambre d'Agriculture)tenons à souligner l'attention particulière portée à la question agricole tout au long du dossier ». Leur avis favorable au projet est net.*

Autre extrait : « Les véhicules en provenance de Anse, Lissieu, Civrieux, Chazay... et des communes en amont, seront toujours contraintes d'emprunter la Rn6, qui va passer à 2X1 voie. Donc bouchon continu sur cet axe jusqu'à Maison Carrée. Et de même dans le sens inverse il y aura toujours un bouchon à la Garde. »

Avis du CE : *Le trafic sur la RN6, dans un sens comme dans l'autre va diminuer très sensiblement car la part de trafic en provenance de la basse vallée de l'Azergues empruntera la future liaison pour accéder à Lyon ; Les études de trafic fournies au dossier justifie le passage de la RN6 à 2X1 voie. La carte des trafics attendus en 2018 sans projet (voir page C 11/38) fait apparaître sur la RN6 un flux de 55700v/j alors que la même carte avec projet (voir page F 57/76) précise que le trafic ne sera que de 33400v/J.*

Autre extrait : « Quel itinéraire les convois exceptionnels de 2^{ème} et 3^{ème} catégorie pourront-ils emprunter? »

Avis du CE : *cette question ne semble pas primordiale dans le cadre de la présente enquête; une solution lui sera obligatoirement apportée si le projet est déclaré d'utilité publique.*

Plus loin : « Comment allons-nous sortir de notre chemin, à pieds ou à vélo, en direction de Dardilly, de Lissieu ou de la Tour de Salvagny? Vous n'avez pas pu répondre à cette question lorsque nous vous avons rencontré, le 14 Décembre 2013! »

Avis du CE : *il est vrai que je n'ai pas pu répondre à cette question mais comment y répondre au stade des études préalables? Si le projet est déclaré d'utilité publique, il conviendra de rechercher des solutions qui répondent à cette demande.*

Plus loin encore : « Ce projet est d'un autre temps. La voiture n'a plus sa place à Lyon. Alors que vont bien pouvoir faire toutes ces voitures amenées par ce projet dans Lyon? »

Avis du CE : *Ce débat dépasse très largement le cadre de l'enquête et il demeure, de facto, que dans cette zone de l'agglomération, l'automobile est le mode de déplacement qui offre le meilleur service. Le nombre de véhicules se dirigeant vers Lyon centre continuera certainement de croître encore par effet de fond et par l'attractivité du centre ville, avec, en compensation quelques reports modaux (il faut favoriser le covoiturage) mais il ne m'apparaît pas que le projet présenté soit une cause essentielle, loin de là.*

Ensuite : « Pourquoi les 7km restant pour relier l'A89 à l'A6, n'ont pas été inclus dans le projet du tronçon de l'A89 soumis à enquête publique en 2001? Pourquoi avoir établi un nouveau tracé alors qu'il existait un tracé reliant directement Balbigny à l'A46N, dont l'enquête publique avait donné lieu à un avis favorable, mais dont la déclaration d'utilité publique n' a jamais été signée par le Ministre? »

Avis du CE : *Cette observation rappelle le passé tumultueux de ce projet et on ne peut réécrire l'histoire. Il convient ici de rechercher, aujourd'hui, les avantages et inconvénients du projet présenté pour faire un bilan d'utilité publique. Le passé existe mais revenir sur des solutions anciennes est déplacer le problème car rien ne dit que ces projets seraient aujourd'hui meilleurs pour la collectivité que celui présenté.*

Plus loin encore : « Attend-on malheureusement un accident aussi grave que celui du Mont-Blanc pour prendre des mesures pour éviter un tel trafic sous Fourvière et le périphérique Nord? »

Avis du CE : *les accidents sous les tunnels sont effectivement redoutables, mais d'une part depuis l'accident cité, des mesures très fortes ont été prises et de très lourdes opérations de mise en sécurité ont été conduites et d'autre part la question est hors champ de l'enquête.*

Enfin : « Le trafic pendulaire peut être réduit grâce à la mise en œuvre d'une vraie politique des transports en commun. Or c'est l'inverse qui se produit actuellement. Le Conseil Général a voté cette année une économie budgétaire de 340000 euros pour les transports en commun. De nombreuses lignes de cars du Rhône ont été modifiées ou supprimées, obligeant les usagers à prendre leur véhicule. Et donc, depuis Juillet 2013, le trafic est beaucoup plus important.»

Avis du CE : *la nécessité de développer les transports en commun est évidente, et je la partage, mais force est de constater que la mise en œuvre reste un chemin très difficile, particulièrement dans la zone concernée. En effet les transports en commun conviennent aux axes où la massification est possible et, dans le secteur concerné la voiture offre le meilleur service. Ce qu'il convient de développer pour contribuer à dé-saturer les routes c'est le covoiturage. L'avis défavorable du Conseil Général du Rhône sur ce projet me paraît être une forme de contradiction avec sa décision de suppression de lignes de cars dans la zone du projet (Madame M. Vullien*

Maire de Dardilly et Monsieur M. Vincent Maire de Limonest, tous deux Conseillers Généraux et membres du comité syndical du SYTRAL, pourraient être interrogés sur cette question précise).

Contribution de Madame A. François D3-8 : cette contribution est voisine de la précédente.

Extraits : « A6 saturée: Les personnes concernées par le trafic pendulaire voudront éviter les bouchons de l'A6 et ils emprunteront toutes les voiries adjacentes et continueront de traverser les communes de Dardilly, Champagne, Limonest, Ecully, Charbonnières... Ces usagers sont obligés de prendre leur véhicule : il n'y a plus de politique de développement des transports en commun: des lignes de bus ont été modifiées ou même supprimées et le budget voté par le Conseil Général a été revu... à la baisse!!

Avis du CE : *Je ne comprends pas l'affirmation qui consiste à dire que pour éviter les bouchons de l'A6 les automobilistes emprunteront les voiries secondaires (qui leur feraient perdre encore plus de temps!). Il est vrai que l'automobile offre le meilleur service dans ce secteur et que donc les usagers pour des trajets domicile-travail n'ont pas véritablement de choix. Il est vrai aussi que le budget du Conseil Général a été revu à la baisse en matière de transports en commun ce qui est regrettable mais très probablement le résultat de comparaisons soignées. Par contre je m'interroge sur la justification de la position de certains élus très concernés, de surcroît Conseillers Généraux, qui sont contre le projet, et qui ne font pas de proposition concrète de développement des transports en commun.*

Extraits complémentaires : « Y a-t-il une telle urgence pour qu'on ne puisse se donner du temps pour rouvrir ce dossier où, santé publique, effets induits, environnement, transports en commun, avenir seraient sérieusement pris en compte? Oui il faut raccorder l'A89 à l'A6 mais l'État ne peut pas faire n'importe quoi! »

Avis du CE : *La question est ici bien posée: celle de l'urgence. A mon sens devant une situation souvent qualifiée par les usagers eux mêmes de catastrophique, l'urgence peut devenir un critère de l'utilité publique. Les pertes de temps, les risques en matière de sécurité, la pollution augmenteront encore avec le temps. Le délai nécessaire pour mener à bien la réalisation d'un nouveau tracé qui satisferait l'ensemble des personnes concernées (et pas seulement les communes actuellement concernées par le projet) serait sans doute, toutes procédures et débats effectués, de l'ordre de 15 ans; soit dix ans de retard par rapport au projet présenté!! Je pense clairement qu'il peut y avoir une responsabilité à traiter les urgences!*

Pour conclure: « Une étude faite et aboutie en 1997 qui avait eu l'aval des élus locaux, avait vu l'enquête publique recevoir un avis favorable et avait été stoppée par Mr Gayssot ministre des transports sous la pression des viticulteurs du Beaujolais. (Viticulteurs qui aujourd'hui arrachent par milliers les pieds de vigne pour mettre des moutons sur les coteaux!). Pourquoi ne pas ressortir et réétudier cette solution? »

Avis du CE : *Cette observation rappelle, comme la précédente, le passé tumultueux de ce projet dans une autre phase. Il convient maintenant de rechercher les avantages et inconvénients du projet présenté pour faire un bilan d'utilité publique. Le passé existe mais revenir sur des solutions anciennes est déplacer le problème car rien ne dit que ces projets seraient aujourd'hui meilleurs pour la collectivité que celui présenté et que les viticulteurs, dont certains terrains ont été livrés à l'urbanisation soient aujourd'hui d'accord.*

Contribution de l'Association Syndicale autorisée d'Irrigation de Dardilly : D3- 11
Ce courrier analyse dans le détail l'impact du projet sur le réseau d'irrigation existant, son incidence sur le bassin versant, sur les canalisations en fonte, et sur la structure foncière.

Extraits : « Les éléments détaillés ci-dessus ont amené les irrigants à porter un avis défavorable sur le projet autoroutier de liaison entre l'A6 et l'A89 présenté. » Suit une liste d'exigences relatives au rétablissement des réseaux, à l'établissement d'une étude hydraulique indépendante, à l'aménagement foncier du secteur impacté et aux indemnités et dédommagements des exploitants. Enfin: « conscients de l'ampleur et de la complexité des travaux liés à la prise en compte du réseau d'irrigation, nous souhaitons être impliqués au plus tôt dans ce projet pour examiner les modalités techniques de ces travaux, par le biais d'une convention obligatoire entre l'ASA d'irrigation de Dardilly et le concessionnaire, qui devront être pris en charge par le futur concessionnaire en tant qu'aménageur de cette nouvelle infrastructure. »

Avis du CE : *plus qu'un avis défavorable cette contribution expose les préoccupations légitimes et demandes dans le cadre de travaux. Si le projet est déclaré d'utilité publique, je pense que, dès l'enquête parcellaire, il conviendra de prendre en considération ces demandes dont l'ensemble me paraît à la fois fondé et réaliste.*

Contribution de la SCI Les longes : D3-12 .

Extraits: « C'est pourquoi nous vous demandons, par le biais de vos résultats d'expertise de prendre en considération notre demande d'être expropriés. En effet nous regrettons que le premier projet de détruire le quartier des Longes était le seul qui tenait compte de l'aspect humain. »

Avis du CE : *ces propriétaires dans le quartier des Longes (situation exacte non précisée dans le courrier) marquent leur préférence pour une expropriation. Celle-ci ne pourra être envisagée qu'ultérieurement, si le projet est d'utilité publique. Le dernier membre de la phrase est surprenant; il reflète sans doute la lassitude et l'exaspération face à des incertitudes trop longues et trop lourdes à porter. Cette position est à conserver en mémoire si le projet est déclaré d'utilité publique pour ouvrir les débats d'expropriation avec les autres habitants du quartier des Longes.*

Contribution de Monsieur J. Gallay D3-16 et D3-17. Monsieur J. Gallay est conseiller municipal à Dardilly.

Extraits de la pièce D3-16 : « La DUP qui aurait dû être promulguée suite à l'enquête publique de Décembre 2007 ne l'a pas été pour une cause de forme comme l'a toujours soutenu l'État, mais parce que le projet ne respectait ni le SDAL, le PPA, le mythe du barreau Nord où, depuis 10 ans, on nous promet des études qui n'ont jamais vu le jour.... alors qu'au printemps 2014 la DREAL doit soumettre au Copil des une (sic!) étude comparative entre barreau Nord et barreau Sud.

Avis du CE: *il n'est pas loyal d'accuser l'État de mensonges en mentant soi même: il suffit de se reporter au dit rapport du Conseil d'État pour le constater: c'est bien un vice de forme et rien d'autre qui a conduit le Conseil d'État à prendre cette décision (défaut de précision dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête). Ce dernier a admis, sur le fonds, que le projet présenté était d'utilité publique. Compte tenu de la construction de cette observation, il s'agit d'une quasi falsification qui discrédite son auteur. Par ailleurs, concernant les études du barreau Nord, il s'agit, comme le précise d'ailleurs lui même le Président Collomb dans l'extrait de courrier fait par l'auteur, d'analyses complémentaires.*

J'ajoute en commentaire que le point 3 (Les mensonges de l'État) de cette contribution se retrouve en grande partie en copié-collé dans la délibération (page 13) du Conseil Municipal de Limonest en date du 28/11/2013.

Plus loin : « on ne parle que des avantages supposés, on occulte les inconvénients. J'ai l'impression d'être à l'agence du médicament spectateur lors de la présentation du médiateur par les laboratoires Servier. »

Avis du CE : « je ne pense pas que cela soit exact, le dossier fait de véritables comparaisons, applique régulièrement la méthode Éviter, Réduire, Compenser (le CE expose lui même dans le présent rapport les manques qu'il na constaté dans l'application de cette démarche) et bien au contraire l'auteur ne fait que critiquer avec virulence (par la comparaison avec l'agence du médicament l'auteur manque de retenue) sans considérer un bilan avantages inconvénients et sans faire de contre-proposition.

Plus loin encore: « le projet soumis à l'enquête publique est intégralement proposé avec la norme ICTAAL qui définit les contraintes d'un équipement autoroutier. Ce projet a-t-il été soumis à la commission départementale de sécurité routière, nous n'avons pas dans le dossier cet avis. Globalement l'autorité environnementale est très critique sur ce projet, et si l'on lit entre les lignes: Projet bâclé, à revoir fondamentalement. »

Avis du CE : « je ne peux que regretter très vivement, une fois de plus, de telles affirmations qui prouvent une grave méconnaissance du dossier et du rôle de la commission départementale de sécurité routière et de l'Autorité Environnementale. En effet le dossier précise clairement que la norme appliquée est l'ICTAVRU (une chance sur deux!) et l'Autorité Environnementale n'a pas pour rôle de donner un avis sur le projet mais simplement sur l'étude d'impact!! Dans tous ses rapports elle rappelle systématiquement cette distinction importante, et elle na pas dérogé dans le cas présent. Quant à la commission départementale de sécurité routière, elle n'a pas à être consultée sur ce projet.

En résumé, je refuse de penser que l'auteur peut asseoir une position sérieuse sur un tel nombre d'assertions aussi discréditantes.

Extraits de la pièce D3-17 : « Liaison A89-A6 Usages et utilités ». Il s'agit en fait d'une présentation imagée, qui m'a partiellement été projetée lors de ma rencontre avec Madame le Maire de Dardilly et les associations et dont le symbole est l'entonnoir. Sont représentés à l'aide d'entonnoirs de taille adaptée les difficultés actuelles et futures dans le Nord-Ouest lyonnais. Une série d'affirmation est déduite de cette présentation : « le barreau sera utilisé sauf aux heures de pointe, le gain de temps sera inférieur à la minute par rapport au tracé actuel , les trafics sur les grands itinéraires de percolation ne seront pas réduits par le nouveau barreau. » Une des images proposée reprend le schéma de comparaison qui figure au dossier page C26/38 avec les commentaires suivants : « L'illusion du Vert : Qui prendra le vert (itinéraire par le Nord) alors que le rouge (itinéraire par le Sud) est tellement plus court. »

Avis du CE : là encore l'auteur avance des affirmations gravement erronées sans amener aucune preuve : le barreau ne sera-t-il pas utilisé aux heures de pointe? Le gain de temps serait-il sérieusement inférieur à la minute compte tenu des difficultés actuelles de circulation? Quel serait sérieusement l'intérêt pour l'usager de continuer à aller perdre du temps en empruntant le réseau secondaire alors que la liaison lui permettrait d'en gagner? Par ailleurs l'auteur n'hésite pas à affirmer en conclusion que l'itinéraire emprunté sera le plus court (avec une différence réelle de 6 km) alors qu'il pose en début d'exposé comme principe le fait que l'usager cherche le trajet le plus court en temps (ce qui est vrai pour une très large proportion d'entre eux) et que le schéma expose des temps de parcours nettement à l'avantage de l'itinéraire Nord (voir à ce sujet la quatrième remarque préliminaire du CE dans l'analyse par thèmes) . J'ajoute que, de la compréhension que j'en ai eue, il est très probable que cette présentation soit « l'étude fine » promise par Madame le Maire. De fait, rien d'autre n'ayant été fourni et cette promesse ayant été faite lors de la rencontre en mairie de Dardilly, je suis fondé à penser qu'il ne s'agit là que d'une caricature d'étude et que c'est ce sur quoi s'appuie l'argumentaire des opposants pour proclamer que le projet est inacceptable parce qu'il va asphyxier le tunnel de Fourvière et l'agglomération lyonnaise.

Contribution du Grand Lyon: D3-18 et D3-26 : il s'agit d'un ensemble complet de pièces allant de courriers échangés entre le Président du Grand Lyon et différents interlocuteurs : ministres, préfet, et de délibérations relatives au projet, ainsi que de copies de pièces éditées précédemment, et de différentes cartes. Cette contribution est également commentée et analysée dans l'analyse par thèmes sur les sujets « Autoroute Bordeaux-Genève Nouvelle pénétrante » et « Documents d'urbanisme ».

Extraits de la délibération du 16 Décembre 2013 :

« 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.

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. »

Avis du CE : le mélange des flux constaté dans l'agglomération lyonnaise est en majeure partie lié au rôle et à la position du tunnel sous Fourvière, réalisé il y a une quarantaine d'année dans un contexte très différent de celui d'aujourd'hui. C'est une difficulté considérable que de voir une part du trafic Nord Sud emprunter cet ouvrage. Mais il faut souligner à ce sujet les données fournies par le dossier en sa page C10/38 : les études et enquêtes origines/destinations effectuées sur le secteur Nord Ouest de l'agglomération montrent que, par rapport à la totalité de ce trafic, la part de transit traversant l'agglomération lyonnaise est faible, inférieure à 10%.

Il est souhaitable que l'État favorise, en accord avec le Grand Lyon, le Département du Rhône et la Région Rhône-Alpes, un schéma global d'infrastructures routières qui apporte une solution à cette difficulté. Compte tenu de l'ampleur de la tâche, c'est forcément un objectif très long terme (2030 ?) et je pense qu'il faut garder présent à l'esprit, dans ce raisonnement, que le flux de transit Nord Sud, très perturbant, est très largement supérieur aux autres et que le couloir naturel Rhône-Saône n'a aucun substitut; les conclusions des raisonnements faits pour la transit Nord Sud ne me semblent pas applicables au trafic Est Ouest.

Plus loin : « Concernant le traitement de l'arrivée de l'A89, la Communauté urbaine défend depuis toujours un raccordement à l'A6 plus au Nord, dans la continuité du barreau A466 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. »

Avis du CE : bien que le projet tel que proposé soit plus attractif pour le contournement de l'agglomération par le Nord que par le centre (voir quatrième remarque préliminaire de l'analyse par thèmes), il faut reconnaître qu'une solution « plus au Nord » offrirait un meilleur service au trafic de transit Est Ouest. Mais une solution « plus au Nord » ne résoudrait strictement rien pour le trafic pendulaire dans la zone concernée, pour lequel tout le monde reconnaît qu'il n'est plus possible de laisser la situation en l'état. Le projet présenté a le double objectif d'offrir au trafic de transit un itinéraire qui évite l'agglomération et de fluidifier la circulation dans le secteur desservi.

Selon les documents transmis par le Grand Lyon dans le cadre de l'enquête, il s'avère que plusieurs variantes sont proposées, proches de ce qu'il est convenu d'appeler « la branche Nord du COL ». Certaines variantes intégrant de coûteuses réalisations en tunnel, il semble que celle qui soit la plus vraisemblable (la délibération propose une solution « plus au Nord » sans jamais plus de précision, ce qui est regrettable) dans cette démarche se branche à l'Ouest sur A89 au diffuseur du Pont de Dorieux Elle pénètre dans la vallée de l'Azergues entre Lozanne et Civrieux, longe la vallée de l'Azergues en côtoyant sur son côté Nord Ouest la voie ferrée Lozanne -Saint Germain au Mont d'Or, en passant entre Marcilly et Chazay avant de rejoindre l'A6 au niveau de

l'embranchement A466. Ce tracé, entièrement neuf, et nettement plus long que celui proposé, va nécessiter des emprises très nettement supérieures à celles nécessitées par le projet proposé dans un secteur d'habitat diffus des communes citées et dans la vallée de l'Azergues comportant de nombreuses zones humides sensibles et des risques d'inondation. Par ailleurs le service rendu sera inférieur (aucun soulagement pour le trafic pendulaire), le coût – forcément plus élevé- n'a pas en l'état actuel de financement possible et l'ouvrage ne serait que peu utilisé (par le trafic de transit). Les populations concernées n'ont pas été consultées mais il n'y aurait rien d'étonnant à ce qu'elles se positionnent contre une telle solution.

L'ensemble de ces éléments me laissent à penser que cette solution est moins utile à la collectivité que celle proposée au dossier d'enquête.

Plus loin encore : « C'est dans cette perspective que la Communauté urbaine a sollicité l'État sur l'engagement d'études sur un tracé de liaison A89/A6 plus au Nord, dans la continuité de l'A466, 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. »

Avis du CE : *les études en cours par l'État sont effectivement complémentaires mais elles ne sont pas une recherche de tracé alternatif (voir dans l'analyse par thèmes déclaration de monsieur le Ministre à l'Assemblée Nationale au paragraphe « Plus au Nord Études DREAL »)*

Plus loin, la délibération elle même: « Émet un avis défavorable sur le projet de liaison A89/A6 qui lui est soumis ainsi qu'au projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Communauté urbaine de Lyon. 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. »

Avis du CE : *il me semble que, malgré l'incontestable bien fondé des arguments d'ensemble précédents, la demande faite aboutit à geler, pour une longue période, le réseau d'infrastructures actuelles dans un état qui est devenu insupportable pour la population. Le schéma d'ensemble évoqué est un objectif vague, qui ne me semble pas, à ce jour, avoir reçu ni une définition précise ni un commencement de traduction concrète en termes d'infrastructures de tout type (entrent dans le débat, de façon non exhaustive : le grand contournement de Lyon, par l'Est, ou par l'Ouest, l'Anneau des Sciences et la transformation des autoroutes A6 et A7 en boulevards urbains dans la traversée de l'agglomération, l'autoroute A45, la problématique des péages et du financement, et tout ce qui touche aux modes de transports alternatifs qui devront prendre une part croissante et assurer ce que la route ne pourra plus assurer, les choix de financement et de tarification de ceux-ci..).*

Par ailleurs, le gel me paraît d'autant plus inadapté à la réalité que l'autoroute A89 continuera de monter en trafic régulièrement pendant de nombreuses années. Le trafic pendulaire, largement majoritaire dans la zone concernée, serait dans ce cas lourdement pénalisé.

Le projet « plus au Nord » me paraît, accessoirement, fort difficile, et donc coûteux en délai de réalisation pour parvenir à un consensus accepté par toutes les populations: c'est, à mon sens, quasiment une façon de tenter de déplacer la difficulté, ce qui ne résout rien. A ce titre, il suffit de lire les différentes pièces fournies par les quatre communes concernées pour constater, quand on rentre dans le détail qu'elles n'ont pas toutes la même vision du « plus au Nord » (voir en annexe A l'analyse que j'ai faite sur ce sujet lors de ma prise de connaissance des points de vue des communes) qui ne correspond pas non plus avec celle du Grand Lyon. Devant cette situation très critique pour la circulation dans le secteur concerné il y a une responsabilité à agir, après avoir pesé l'ensemble des avantages et inconvénients, le gel étant pour moi classé très nettement dans la seconde catégorie.

Les autres éléments fournis par le Grand Lyon à l'appui de sa position sont rassemblés dans la contribution D3-26.

Figurent ainsi deux plans schématiques illustrant les « pincées » Est Ouest qu'emprunte le trafic de transit Est Ouest au Sud et au Nord de Lyon. Ces schémas sont symboliques et très illustratifs mais ils sont trop simples pour traduire efficacement la réalité : il conviendrait de les lire avec les trafics associés, en distinguant les flux. Une analyse de ces schémas est fournie au paragraphe « Documents d'Urbanisme » de l'analyse par thèmes.

Par ailleurs, dans la lettre du Président du Grand Lyon au Ministre concerné en date du 13/11/2012, on lit: « J'attire votre attention sur le fait que ce barreau est identique à celui mis à l'enquête publique en 2008, et qu'il fait l'objet d'une opposition forte des communes limitrophes. Il a par ailleurs déjà recueilli un avis défavorable des commissaires enquêteurs en mai 2008, ainsi qu'un avis négatif du Conseil d'État en Juillet 2009. »

Avis du CE: je trouve, une fois de plus, regrettable qu'un tel document soit entaché de telles inexactitudes (les projets ne sont pas identiques, l'avis négatif du Conseil d'État n'est que de pure forme et il est favorable sur le fonds). Ces mêmes dires figurent dans d'autres documents ce qui participe à caractériser l'opposition.

Contribution de la Frapna: D3-20. Cette contribution est étudiée au paragraphe « Environnement » de l'analyse par thèmes.

Contribution de Madame et Monsieur Roth : D3-34.

Extraits : « il n'y a jamais eu d'étude socioéconomique pour justifier ce choix au Sud . Les normes choisies ne sont pas celles de l'autoroute A89, plus restrictives. Existence d'une pente à 6%, pour un maximum de 5% admis. Le bon sens de la réutilisation de l'existant ne va pas de soi. »

Avis du CE: l'étude socioéconomique est jointe au dossier. L'auteur présente des critiques techniques sur la conception. Vérifications faites, la pente de 6% est conforme à la norme ICTAVRU, dont le choix peut parfaitement être fait pour un tel barreau; il y a probablement, de la part de l'auteur, confusion sur les guides à appliquer.

Plus loin suit un tableau comparatif entre les coûts au kilomètre pour la section Balbigny-La Tour et le barreau Sud (respectivement , en millions d'euros au kilomètre : 30 et 18,3). Cette faiblesse relative du coût au kilomètre fait s'interroger l'auteur : « ce coût reflète-t-il la faiblesse des équipements, des solutions mises en jeu? Que cache ce coût anormalement bas? Pour ces raisons, nous sommes contre ce projet dans sa forme actuelle. »

Avis du CE: la comparaison faite ne me semble pas justifiée: la section Balbigny- la Tour présente de nombreux ouvrages d'art importants, des tunnels et des terrassements inhabituels alors que le barreau Sud réutilise des infrastructures existantes dans une zone essentiellement plate. Dans ces conditions je ne m'étonne pas que le coût affiché puisse paraître bas.

Enfin: « la solution proposée est de baisser le profil en long, d'au moins 5,00 mètres au droit du franchissement du RD 73 et environ de 3,00 mètres au delà. La longueur de la pente à 6% est ainsi réduite de 80m. Cet approfondissement va générer environ 80000 m3 de déblais supplémentaires. »

Avis du CE: réaliser une barrière visuelle et phonique le long du plateau Carret n'offre guère d'intérêt. La proposition de baisser le profil en long présente un grave inconvénient sur les emprises, notamment sur la consommation de terres agricoles; elle provoquera aussi des difficultés importantes pour la conservation des réseaux d'irrigation existants et perturbera peut être l'alimentation des étangs. Par ailleurs le projet présente déjà un lourd excédent de déblais

qu'il convient de réduire puisque cela entraîne , en cascade, la mobilisation d'emprises complémentaires pour constituer des dépôts (ce sujet est souligné par l'Autorité Environnementale, ainsi que par les agriculteurs); cette proposition est donc à rejeter. En outre proposer de ne pas augmenter la surface des dépôts en augmentant leur volume de plus de 20% ne semble pas réaliste.



3.3 ANALYSE DU REGISTRE DE LA TOUR DE SALVAGNY

Rappel : l'analyse des observations contenues dans les registres n'aborde que partiellement les points traités dans l'analyse par thèmes.

Contribution de Monsieur F. Baraduc, Conseiller Général du Canton de L'Arbresle : LTDS 1
Extraits : « Il existe d'autres possibilités dont l'une soutenue par de grandes collectivités comme le Département ou la Communauté urbaine . Celle-ci aurait l'avantage de faire retrouver à l'A89 sa cohérence d'origine en arrivant en face de l'A466. C'est une logique implacable qui obligera les pouvoirs publics à réaliser cette infrastructure un jour ou l'autre. Alors, de grâce, ne gâchons ni les territoires traversés ni l'argent public en réalisant quelque chose qui sera dépassé demain. »

Avis du CE : *la logique implacable exposée par l'auteur me surprend. Il semble reconnaître la nécessité du barreau Sud car la circulation est un « désastre » et il faut séparer les différents trafics. Même si les objectifs à atteindre sont multiples la priorité dans le temps me semble bien être de désengorger les communes les plus concernées et non pas de faciliter le transit Ouest /Est , non encore monté en puissance. Je m'étonne que l'auteur semble ignorer que les travaux du barreau Sud seront entièrement financés par le concessionnaire, sans dépense d'argent public.*

Contribution de Monsieur A. Feugier, Président de DDT : LTDS 10,LTDS 11,LTDS 12.
LTDS 10 est strictement identique à D1-24, voir annexe A 10 et analyse au registre N°1 de Dardilly (D1-24).

Extraits de LTDS 11 : « Approche économique de l'autoroute A89 Balbigny -Lyon Ce qu'il faut savoir: A89 devrait, pour être rentable, atteindre un trafic de l'ordre de 75000V/J, nous en sommes très loin. »

Enfin, sans transition: « A89 a été définie comme devant être la liaison transeuropéenne Bordeaux-Genève-Est Européen. Pourquoi vouloir connecter cette autoroute à l'autoroute A6 à Dardilly Porte de Lyon? »

LTDS 12, traite de la réalisation de l'A466 reliant A6 et A46N entre Les Chères et Ambérieux d'Azergues.

Avis du CE : *ces deux éléments complémentaires sont marginaux par rapport à la présente enquête. Voir également l'analyse par thèmes.*

Contribution de Monsieur JF.Grimard : LTDS 18.

Extraits: « Riverains de la Nationale 7 on a que faire des querelles politiques à propos d'un tracé Nord-Sud. On attend d'une Administration Responsable des mesures de Bon Sens, de Protection des Populations. Nous allons subir pendant des années les nuisances engendrées par un flot incessant et grandissant de véhicules. L'Homo Salvaniens est aussi en danger, protégez le! »

Avis du CE : *cette contribution montre, une fois de plus, l'exaspération d'une partie de la population face au non traitement des difficultés de trafic et traduit la nécessité d'agir. Je comprends ces propos.*

Contribution de Monsieur D. Granjard: LTDS 21.

Extraits : « Les rivières vont à la mer, les travailleurs cherchent à rejoindre leur lieux de travail. Bref, en ce qui concerné l'A89 liaison Bordeaux Genève, en aucun cas elle devait arriver à la Tour de Salvagny mais les détracteurs de tous bords élus en tête ont rejeté ce qu'ils réclament aujourd'hui : le barreau Nord. L'A89 maintenant est arrivé à la Tour de Salvagny que faut-il faire : rejeter le projet du barreau Sud et bloquer la circulation pendant encore une décennie ou plus ou accepter ce projet qui n'apportera pas de nuisances complémentaires aux communes de la Tour de Salvagny, Dardilly, Lissieu, mais permettra avec le raccordement A6-A46 de faire circuler le flux Bordeaux-Genève sans passer par Fourvière. La solution serait en plus du projet barreau Sud de réaliser un contournement Ouest. »

Avis du CE : *Je pense que cette contribution est de bon sens, même si je ne partage pas la constance des nuisances pour les communes riveraines qui verront, de fait, les nuisances liées à une circulation devenue anarchique, baisser. L'idée de faire un grand contournement Ouest, projet à la fois trop impactant, trop coûteux et trop long à réaliser est aujourd'hui considérée comme une suggestion lointaine (le rapport Duron, époque 2030). L'auteur exprime là aussi le besoin de pouvoir circuler correctement quotidiennement.*

Contribution de Monsieur V. Ducreux Gaec des Sables Rouges: LTDS 22. Cette contribution est à rapprocher de D3-11 et de ME 352.

Extraits LTDS 22 : « Il faut protéger au maximum la parcelle de poirier Ferdinand Gaillard; Il faut rétablir les tuyauteries d'irrigation privées. Il faut préserver l'alimentation en eau et la régularité de débit des étangs des prasses. Il faut réfléchir les dépôts de matériaux avec les exploitants et les propriétaires locaux. Les merlons antibruit réclamés par certains habitants sont néfastes aux micro-climats et contraires à la politique de réduction des emprises de terres. »

Avis du CE : *L'auteur, exploitant agricole, est soucieux de conserver des conditions d'exploitation convenables et de préserver les terres agricoles. Cette contribution est, dans l'esprit, assez voisine de celle produite par l' Association d'Irrigation de Dardilly (voir D3-11). Je pense que, si le projet est déclaré d'utilité publique, compte tenu de leur légitimité et de leur bon sens, les observations et demandes de l'auteur devront être prises en compte et faire l'objet de réponses et traitements appropriés.*

Extraits complémentaires ME 352 : « Chaque M2 doit être considéré comme très précieux par APRR. Les agriculteurs doivent participer dans les comités de suivi et cette autoroute serait vertueuse si aucun terrain n'était exproprié en parfaite entente de compensation avec les propriétaires (ferme de la Brochetière) et que l'agriculture nourricière soit aussi bien considérée que le cuivré des marais. »

Avis du CE : *cette démarche en faveur des terres cultivées me paraît légitime; les comités de suivi, si le projet est déclaré d'utilité publique, devront en tenir compte.*

Contribution de Monsieur L. Pangaud : LTDS 26. Cette contribution, concise, exprimant avec modération une position intéressante pour le débat d'utilité publique est jointe en annexe au rapport afin d'en faciliter la lecture par toute personne intéressée. Voir aussi l'analyse par thèmes au paragraphe « Documents d'Urbanisme ».

Extraits : « L'A89 est une autoroute transversale Est/Ouest, Genève/Bordeaux. Elle ne peut être une pénétrante dans une agglomération. Il suffit de constater les difficultés rencontrées dans la grande transversale Nord/Sud de la France dans l'agglomération lyonnaise. Or, prolonger l'A89 à proximité du nœud de pénétrantes que constitue « Les Portes de Lyon » est une erreur

d'aménagement du territoire. Tous les documents d'aménagement et d'urbanisme sont très clairs sur ce point. On aurait tendance à dire « pourquoi faire compliqué alors que l'on peut faire simple? » Pourquoi l'État s'obstine-t-il à ne pas suivre le principe de bon sens ? »

Avis du CE : cette contribution s'appuie sur les grands objectifs et orientations en matière de gestion du trafic par rapport aux grandes villes et sur les documents d'urbanisme qui traduisent ces principes, incontestables dans leur généralité. La dernière phrase de l'extrait pose une vraie question dont, à mon sens, la réponse n'est pas forcément la surdité ou je ne sais quel manque d'écoute: le Conseil d'État a jugé, sur le fonds, que le précédent projet avait un caractère d'utilité publique.

Pour terminer: « Qu'on ne verse pas dans le fantasme de l'urgence. Certes on assiste déjà actuellement aux dégâts d'une A89 pénétrante. Le maintien dans l'erreur risque d'aggraver les effets pour longtemps. L'État doit retirer ce projet et engager sans tarder une étude en cohérence avec tous les constats et prescriptions avancés dans les différents documents d'aménagement cités ci-dessus et opposables. »

Avis du CE : Je pense que si l'urgence à elle seule n'est jamais un critère de décision elle doit cependant être prise en considération dans un bilan d'utilité publique où interviennent de très nombreux éléments: l'écarter est immanquablement omettre une dimension qui, à bien des égards (pertes de temps, retards, freins au développement, pollution récurrente liée aux embouteillages) peut se révéler importante pour la collectivité. L'auteur reconnaît les « dégâts » actuels mais n'en tire aucune conséquence pour l'avenir et préfère mettre en avant l'opposabilité des différents documents d'urbanisme, sans considérer les durées nécessaires à réaliser sa demande qui seraient au détriment des usagers qui, quotidiennement, sont pris dans les embouteillages et empruntent des itinéraires qui ne leur sont pas destinés..

Contribution de Monsieur M. Rapaud : LTDS 27

Extraits : « Cette liaison appelée maintenant Sud de l'A89 sur l'A6 est une pénétrante en agglomération et non plus une voie autoroutière. Imaginez vous au volant d'un poids lourd réalisant une liaison Bordeaux-Genève, le tracé tortueux et sursaturé aux heures de pointe. Une autoroute ne peut pas être une voirie urbaine qui plus est déboucherait sur une A6 vers Lyon déjà sursaturée. »

Avis du CE: il me semble précisément que le chauffeur de poids lourd mis en situation n'irait pas vers Lyon centre, (voir à ce sujet la quatrième remarque préliminaire du CE dans l'analyse par thèmes). La fonction de continuité autoroutière par le Nord de l'agglomération est assurée par le tracé proposé même si celui-ci emprunte en partie le territoire de la Communauté Urbaine.

Contribution LTDS 33 : délibération du Conseil Municipal de la Tour de Salvagny en date du 28 Novembre 2013.

Extraits : « Le Conseil Municipal, à l'unanimité, réaffirme sa totale opposition au projet, identique à celui soumis à l'enquête publique en 2007, déplore la présence d'un unique Commissaire Enquêteur, déplore l'absence de réunion publique pendant l'enquête, pour informer les populations du projet, différent de celui présenté pendant la concertation de 2011, déplore la non prise en compte du bilan de la concertation, réaffirme son soutien à une liaison plus au Nord, déplore que la mise à l'étude d'une solution Nord qui reste la seule solution pertinente en termes d'aménagement du territoire ne compense en rien les effets irréversibles et négatifs, pour l'agglomération et pour les territoires des 4 communes concernées, de la réalisation préalable de cette infrastructure directe coûteuse, s'interroge sur l'absence de projet de COL dans l'enquête publique, s'étonne que le Commissaire Enquêteur soit seul pour recueillir l'expression des populations et des entités. »

Avis du CE : cette délibération déplore-et s'étonne à la fois!- de la présence d'un seul commissaire enquêteur alors que cela est conforme à la jurisprudence en la matière; elle déplore

l'absence de réunion publique pendant l'enquête alors qu'il n'en a jamais été demandé au commissaire enquêteur – qui lui même, compte tenu du dossier et du climat de l'enquête n'a jamais ressenti le besoin d'en tenir une - ; elle réaffirme sa totale opposition à un projet identique à celui soumis à l'enquête publique -inexact!- tout en déplorant l'absence de réunion publique nécessaire pour présenter un projet différent de celui présenté pendant la concertation de 2011; elle déplore que la solution Nord ne compense en rien les effets de la réalisation préalable de cette infrastructure directe et coûteuse (faut-il comprendre que la solution Nord ne serait pas souhaitable?), je rappelle que la réalisation du projet proposé ne coûte rien au contribuable ; elle s'interroge sur l'absence du COL dans le dossier alors que celui-ci y est « préfiguré » (son développement, improbable et très problématique ne pourra avoir lieu , selon le rapport Duron, qu'au delà de 2030!) par sa « branche Nord » ce qui me paraît logique dans la présentation.

Au global, cette délibération s'oppose au projet, mais elle le fait de façon confuse et peu convaincante.

Autre extrait : « Concomitamment à ce barreau Nord les voies existantes entre A89 et A6 devront être réaménagées (non autoroutières), ainsi que les diffuseurs, afin de contenir et de faciliter le trafic local d'agglomération. La RN7 sera équipée de protections acoustiques performantes . De nombreuses régions en France se sont équipées de voies rapides gratuites et moins gourmandes de foncier. »

Avis du CE : *je pense que , pour être efficace, le réaménagement suggéré devra être à hauteur des enjeux de circulation c'est à dire qu'il nécessitera des emprises complémentaires des travaux lourds et aura un coût assumé par des deniers publics. La consommation totale de foncier sera, dans le schéma proposé, bien supérieure à celle du projet présenté. Je ne suis pas favorable à ce type de proposition.*



3.4 ANALYSE DU REGISTRE DE LIMONEST

Rappel : l'analyse des observations contenues dans les registres n'aborde que partiellement les points traités dans l'analyse par thèmes.

Contributions de Madame J. Martin : LIM 2 et LIM 12. Il s'agit d'une première partie faite à titre personnel et d'une seconde au nom du Comité de Défense de Limonest contre les nouvelles nuisances autoroutières.

Extraits LIM 2: « J'ai constaté des vibrations de ma maison en 2013 suite aux travaux autoroutiers. Je constate un accroissement des bruits et des nuisances, je constate un trafic accru dans Limonest. Je demande expressément que les études de trafic soient mises à jour et que leur méthodologie soit indiquée. Je demande que les études de trafic soient complétées par le report de trafic dans Limonest et dans les Monts d'Or. Sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise: il apparaît que si cette compatibilité est demandée c'est que le projet ne la respecte pas. »

Avis du CE : *le seul aspect véritablement personnel de cette contribution est celui des « vibrations » constatées dans la maison de l'auteure. Ce point est hors champ de l'enquête car les vibrations seraient dues à des travaux faits sur le pont de Dardilly. En fonction de la décision finale prise vis à vis de l'utilité publique, les études de trafic pourront éventuellement être mises à jour. Les autres points sont traités dans l'analyse par thèmes au paragraphe « Documents d'urbanisme ».*

Extraits de comparés de LIM 2 et LIM 12.

LIM 2 : « Compte tenu des conséquences du trafic, de risque sanitaire, de risque accidentogène, je ne peux que m'opposer à ce tracé et demander la révision de l'étude plus au Nord. »

LIM 12 : « La procédure d'enquête publique ne doit pas avoir pour objet de rattraper des erreurs administratives (tracé de l'A89 s'arrêtant à la Tour) mais doit être diligentée dans l'intérêt public qui ne peut pas être de bloquer toute l'agglomération lyonnaise, dans l'attente d'un barreau plus au Nord, ni chiffré ni décrit. »

Avis du CE : *ces deux extraits semblent se contredire , au moins partiellement: ne pas bloquer toute l'agglomération lyonnaise dans l'attente d'un barreau plus au Nord, revient à être favorable à la réalisation du barreau Sud. Je compte cependant cette contribution -au demeurant très , et peut être trop volumineuse- parmi les défavorables.*

La seconde partie est très abondante et très documentée. L'auteure y fait figurer des documents parfois anciens (certains datent de 1989) ce qui est historiquement intéressant mais sans intérêt pour la présente enquête. Ils sont classés en : position administrative, contributions du comité de défense, position de la mairie de Limonest, position du Grand Lyon et des élus, tracés.

Parmi les documents fournis par l'auteure, figure, issue des documents de l'Assemblée Nationale (question publiée au JO le 19/02/2013 P1663, réponse publiée au JO le 01/03/2013 P 2421) la réponse du ministre attributaire à une question d'un député du Rhône. Ci après quelques extraits : « Afin de ne pas aggraver les conditions de circulation dans le Nord et l'Ouest de l'agglomération lyonnaise, il est indispensable d'assurer rapidement une liaison efficace entre l'A89 et l'A6 au Nord de Lyon. Les analyses comparatives menées ont poussé à revenir à la solution initiale, qui apparaît en définitive comme la seule raisonnable à court ou à moyen terme. La

réalisation de cette liaison ne ferme pas pour autant la porte à d'autres solutions à plus long terme, comme le barreau Nord auquel vous faites référence. En outre, la réalisation du barreau Nord ne répond que partiellement au problème du trafic induit par la réalisation de l'autoroute A89. Dans l'attente du raccordement de l'A89 à l'A6, il est indispensable de mettre en œuvre toutes les mesures transitoires pour gérer au mieux les flux de circulation sur l'itinéraire principal, notamment aux heures de pointe, et éviter les fuites de trafic, sources d'énormes problèmes, sur le réseau secondaire. » Des extraits de ce même document sont proposés dans le paragraphe « Plus au Nord Études DREAL » de l'analyse par thèmes : voir ce paragraphe.

L'auteure fait un point sur la procédure en trois parties.

Avis du CE : Le rôle du CE n'est pas de dire le droit; je ne peux donc émettre un avis circonstancié sur les points évoqués.

Extraits de la note de couverture : « l'administration invoque donc ses propres erreurs de tronçonnage pour accélérer la procédure sans répondre à la demande des élus et des populations d'une étude sérieuse d'un barreau plus au Nord. » Suivent des considérations sur les différents rebondissements du projet en rappelant les événements principaux depuis 1987.

Puis : « Donc, compte tenu du non respect des préconisations des enquêtes publiques, compte tenu des carences engendrées, il est proposé un tracé temporaire amenant l'asphyxie de l'ensemble de l'agglomération puis un tracé au Nord. Dans ces conditions il apparaît nettement que la solution proposée n'est pas satisfaisante et ne correspond pas aux objectifs visés par le but de l'enquête publique elle-même. L'ensemble de ces faits montre que le barreau Nord doit être étudié avant toute décision suite à cette enquête publique. » Suivent des considérations sur le trafic, des arguments monétaires, économiques, le bruit et la pollution, accompagnées à la fois de critiques et de demandes souvent teintées de droit. »

Pour conclure: « Les habitants de Limonest, représentés par le Comité, demandent instamment aux instances de revoir leur position. Ils reprennent les éléments développés par le point presse du 13 Novembre 2013 des maires de La Tour de Salvagny, Dardilly, Lissieu, Limonest. En effet, le tracé proposé aura un coup environnemental important mais les sacrifices demandés aux habitants seront inutiles et inopérants, car l'objectif atteint sera contraire à celui recherché. Le tracé aboutira à une saturation continue du trafic à partir des Longes. Il est demandé de confirmer les analyses de l'enquête publique de 2008. »

Avis du CE: Cette contribution est très abondante mais souvent confuse à cause des allers et retours sur l'historique du projet. Je note une contradiction supplémentaire avec l'extrait déjà cité de LIM 12. Elle annonce représenter un Comité en faveur du quel, mise à part l'auteure, personne ne s'est manifesté. La conclusion propose un ralliement à la position exprimée par le point presse du 13 Novembre 2013 (voir D1-2 et l'autre point presse très voisin D1-31). La dernière demande faite par l'auteure au sujet de l'enquête de 2008 semble tout à fait hors sujet et inopérante. Les réponses aux questions soulevées par l'auteure figurent dans l'analyse par thèmes. Je souligne que dans le voisinage de l'habitation de l'auteure, au titre de la remise à niveau environnementale, figure dans le dossier (page E 305/392) des protections antibruit sur le côté Est de l'A6.

Contribution de l'Association Dardilly Environnement et Avenir : LIM 3 complétée par LIM 33. A noter que cette association a été créée en 1974 et a été agréée par la préfecture en 1991. Cette contribution, concise, présentant des contre-propositions intéressantes pour le débat d'utilité publique est jointe en annexe au rapport afin d'en faciliter la lecture par toute personne intéressée.

Extraits : « Résultat l'A89 débouche à l'Ouest de la Tour de Salvagny. En 2008 DEA s'est opposée au projet de liaison présenté avec un péage absurde qui condamnait le quartier des Longes et une partie du bois d'Ars. En 2013 le péage a pu être supprimé. Le projet minimaliste est ainsi acceptable. En aucun cas la liaison directe avec l'A6 ne doit être considérée comme une nouvelle

pénétrante, les RN7, RN489, et RN6 en faisant fonction depuis longtemps et la section RN6-A6 (800m) n'étant en fait que l'évitement du point noir de Maison Carrée et du complexe de la Porte de Lyon. La liaison, en combinaison avec l'A466, détournera de TEO les voitures en transit qui l'empruntent actuellement. La liaison A89-A6, objet de la présente Enquête Publique, est bien la seule réponse au problème posé, même si elle ne peut intervenir que trop tardivement. Elle est nécessaire pour le trafic départemental, surtout pendulaire, et suffisante (on peut le déplorer) pour absorber le trafic de transit en lien avec l'A466»

Avis du CE : cette association, à dominante écologique, a évolué dans sa position au regard de l'évolution du projet (suppression du péage, moindres impacts sur le quartier des Longes et sur le bois d'Ars). Je partage l'essentiel des points de vue exprimés sur le trafic (pour le détail, voir analyse par thèmes au paragraphe « Plus au Nord Études DREAL »).

Plus loin: « Comme tout projet à ce stade, des améliorations sont envisageables, d'où les propositions et suggestions de DEA: échangeur A89/RD307, section EX-RN489, échange A89/RD306, section RD306/A6, échangeur A89/A6, observations d'ordre général, phase chantier. »

Avis du CE: de nombreux points paraissent presque être de l'ordre du détail au regard des enjeux que représentent aujourd'hui l'enquête. Je note cependant que tous sont proposés avec soin et argumentation après, probablement, contact avec les personnes concernées sur certains points, agriculteurs notamment. C'est le cas des quatre premiers points qui seront repris dans l'analyse par thèmes au paragraphe « Poursuite des études ».

L'idée proposée pour l'échangeur avec l'A6 me paraît fort séduisante, ceci d'autant plus qu'elle semble réalisable. Le fait de franchir l'A6 par un ou plusieurs passages supérieurs permettraient de minimiser encore l'impact écologique au travers d'une moindre destruction d'espace au sol, de rétablissements plus aisés de corridors écologiques, et surtout d'un volume excédentaire de déblais bien moindre. De fait il conviendrait de survoler davantage le secteur du Sémanet en poursuivant le viaduc (quitte à l'équiper davantage d'écrans antibruit si une étude de bruit en démontre la nécessité). Par contre, la proposition de DEA ne me semble pas respecter les rayons de courbure réglementaires (au regard de ceux qui figurent au dossier) ce qui peut être critiquable. Le réexamen global de cet échangeur est à faire en recherchant à la fois la meilleure implantation -tout en respectant la sauvegarde du passage supérieur qui permet la liaison Lissieu/Limonest-, une géométrie adéquate et un moindre impact avec surtout de moindres terrassements.

Je ne partage pas le point de vue de DEA sur l'utilisation des terres agricoles; en accord avec la Chambre d'Agriculture, il me semble préférable de préserver les terres cultivées en trouvant pour les dépôts des zones boisées sans grande valeur; à ce titre, les merlons antibruit sont parfois à éviter.

Je regrette que cette contribution n'inclue pas de réflexion poussée sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Pour conclure : « L'organisation du chantier et le phasage d'exécution des ouvrages vont être complexes compte tenu de l'environnement mais surtout de la circulation critique sur des voies existantes qui vont devoir être transformées en autoroute. Toutes les précautions d'usage semblent être prévues contre le bruit, la poussière etc... mais le trafic local, auquel va s'ajouter en 2016 celui de transit lié à l'A466, va devoir cohabiter avec les travaux. La planification va être un casse-tête pour écouler des flux déjà saturés. »

Avis du CE : cette remarque (faite aussi dans quelques autres contributions) me paraît pleine de bon sens. Je partage cet avis sans pour autant que cela porte atteinte au projet : les entreprises auront l'obligation de mettre en œuvre des procédures rigoureuses, notamment en matière de sécurité des usagers.

Le complément apporté par DEA , LIM 33, apporte des éléments de trafic et analyse les difficultés qu'il y aurait, selon DEA, à réaliser un jour un barreau Nord. Ce point est développé dans l'analyse par thèmes au paragraphe « Plus au Nord Études DREAL »

Contribution LIM 10

Extraits : « Que dire aussi de l'accroissement de la pollution due à ces véhicules circulant au pas ainsi que la perte de temps quotidienne pour les personnes allant à leur travail. Le N.W. De Lyon a su protéger son environnement paysager et agricole, véritable poumon vert de l'agglomération lyonnaise. Ces travaux conséquents diminueront et les terres agricoles et les trouées vertes des communes concernées, sans parler des expropriations des maisons. »

Avis du CE : *l'auteur, défavorable au projet, est conscient des inconvénients de la situation actuelle en termes de pollution et de gêne pour l'usager. Je partage son avis sur ce point. Il semble souhaiter prolonger la protection dont a bénéficié jusqu'alors le Nord Ouest de Lyon. L'impact du projet est certain, mais il n'y aura pas de maisons expropriées.*

Contribution de Monsieur M. Vincent, maire de Limonest : LIM 23. Délibération du Conseil Municipal de Limonest en date du 28/11/2013 : LIM 26 et LIM 27. Vœu à la séance du 20/12/2013 au Conseil Général : LIM 30

Extraits de LIM 23 : « Il est inadmissible de sacrifier plus de 14 hectares en ZNIEFF sur le territoire de Limonest sachant que ce territoire doit être mis en PENAP, la commune ayant donné un avis favorable au projet PENAP soumis par le Département qui doit délibérer favorablement dans sa séance de Février 2014. L'argumentaire développé par Dardilly Environnement et Avenir est stupide et ne reprend que des intérêts particuliers. »

Avis du CE : *le projet porte atteinte à la ZNIEFF, c'est une certitude. La mise en PENAP ne peut être prise en compte à ce jour (voir analyse par thèmes au paragraphe « Documents d'Urbanisme »). A mon sens (voir observation précédente) l'argumentaire de DEA est tout le contraire de stupide – intelligent et plein de sens-: il fait des propositions qui sont favorables pour l'environnement, et, si le projet est déclaré d'utilité publique, la mise en œuvre de certaines des idées émises par DEA sera très bénéfique. Par ailleurs, en recoupant les observations de DEA notamment avec celles des agriculteurs, il est aisé de constater que son argumentaire est très loin de ne reprendre que des intérêts particuliers. Je ne partage pas cet avis.*

Extraits de la délibération: « Un refus motivé par un dossier identique à 2007 qui avait reçu un avis défavorable de la commission d'enquête. Travaillés par les services de la DREAL, les tracés de voirie des deux projets de liaison sont identiques. » Suivent les schémas comparatifs qui symbolisent dans le dossier les évolutions du projet et « dans ses fonctionnalités techniques, il existe trois modifications principales: le péage d'accès à l'A6 est supprimé, l'échangeur des Longes est modifié, les modifications des échangeurs A89 vers RN7. » Puis, revenant sur la commission d'enquête de 2008 : « A titre d'information, il est rappelé l'intégralité des conclusions des commissaires enquêteurs... AVIS DEFAVORABLE . »

Avis du CE : *je regrette, une fois de plus, cette présentation erronée et trompeuse sur le fait que les projets sont identiques alors qu'on avoue ensuite qu'ils ne le sont pas (sans même préciser ici que le passage supérieur du bois d'Ars est maintenant conservé, ce qui est important pour Limonest et Lissieu!). Le rappel de l'avis défavorable de la commission d'enquête sans préciser que le Conseil d'État avait par la suite invalidé cet avis me paraît lui aussi tout à fait inconvenant.*

Plus loin la délibération propose deux schémas de circulation autour de l'agglomération lyonnaise suivis des commentaires suivants: « Les faux semblants de l'État se révèlent à travers de nombreuses incohérences techniques. La DUP qui aurait dû être promulguée suite à l'enquête

publique de novembre 2007 ne l'a pas été pour un vice de forme comme l'a toujours soutenu l'État, mais parce que le projet ne respectait aucun document prescriptif national et local par exemple le SDAL le PPA, le PQRA, la DTA, le PADD du SCOT, le Grenelle de l'environnement, les POS ou PLU des communes (rapport des commissaires enquêteurs page 7). La volonté farouche de l'État de changer le Schéma de COhérence Territoriale et le Plan Local d'Urbanisme du Grand Lyon contre l'avis de toutes les collectivités locales en est la preuve. »

Avis du CE : la phrase relative à la DUP est un mensonge effronté et je pense que ce manque de respect de la part d'élus est inconvenant et les discrédite. J'ajoute en commentaires que l'on retrouve une bonne partie de ces arguments inacceptables en copié-collé, dans la contribution D3-16, fournie par Monsieur J. Gallay, adjoint de Madame Vullien, Maire de Dardilly; cette partie figure au point 3 de cette contribution intitulé « Les mensonges de l'État »!!!

Encore plus loin elle présente synthétiquement l'avis de l'Autorité Environnementale (en ayant précisé, ce qui est correct, que cet avis ne peut être ni favorable ni défavorable au projet puisque son objectif est d'analyser l'étude d'impact et non le projet).

La délibération elle même, en douze points, est très proche de celle prise le 20/06/ 2013.

Extraits : « de souligner que le trafic attendu en 2018 de 37000 v/j sur le RD 306 au Nord des Longes passera à 68000 v/j à l'horizon 2038, soit une augmentation de 60% du trafic. »

Avis du CE : le trafic estimé à l'horizon 2038 est de 43300 v/j (voir carte page C 12/38) et non de 68 000 v/j ce qui ne peut qu'entacher les arguments et les conclusions de la délibération.

Extraits : « D'encourager l'État, si le projet venait à se réaliser malgré les oppositions, à comprendre les avis des entreprises et associations locales, des agriculteurs et des habitants... notamment par des aménagements routiers en souterrain et des protections phoniques. »

Avis du CE : je pense que des aménagements souterrains (forcément beaucoup plus onéreux en travaux) qui ne pourraient être envisagés, comme suggéré dans certaines contributions, que dans la zone du Carret ne présenteraient que peu d'intérêt sur les plans phonique et visuel (le tracé est éloigné des habitations dans cette zone) pour un inconvénient environnemental majeur lié à un sur excédent de matériaux qu'il faut au contraire essayer de réduire notamment pour diminuer les emprises nécessaires aux dépôts (voir demande de l'Autorité Environnementale). Les protections phoniques prévues au dossier (voir analyse par thèmes au paragraphe « bruit ») sont conformes à la réglementation en vigueur.

Avis global du CE : cette délibération , abondante mais confuse, manque de rigueur et fournit des informations inexactes.

La contribution LIM 30 n'apporte aucun élément nouveau par rapport aux deux précédentes. Elle est analysée dans le registre Messagerie électronique ME 367 et 368.

Contribution de Monsieur JL. Bouchard : LIM 25.

Extraits : « Le tracé ne pourra être valide qu'à l'issue, à mon avis, de 2 propositions de projets clairs en ce sens de liaison : il faut un projet clair et en simultané du contournement Ouest (un manque et une aberration urbaine dans cette ville qui se dit « Grand Lyon »).il faut une concertation écologique large (oui la ZNIEFF a du sens!) avec les acteurs du lieu, du paysage, et les citoyens. Enfin, il ne faut pas se voiler la face , cette liaison devra se faire. Maintenant que l'A89 est là il faut faire avec et achever ce principe d'infrastructure. »

Avis du CE : le besoin d'un projet clair et cohérent par rapport à la gestion de la circulation autour du Grand Lyon est une évidence partagée par de nombreux citoyens; cette contribution propose que soit établi un projet pour le COL , ce qui n'est pas réaliste celui-ci n'étant pas faisable dans l'immédiat pour des raisons d'environnement, de coût... La question se pose à nouveau de savoir s'il faut attendre le résultat d'études très générales -sur les quelles un véritable consensus

global sera difficile à trouver- ou bien s'il faut « achever ce principe d'infrastructures » maintenant. »

Contribution de Monsieur J. Musizzano: LIM 29.

Extraits : « Nous sommes confondus par l'irresponsabilité des ingénieurs des ponts qui décident dans leurs bureaux Parisiens des aménagements routiers d'une région sans tenir compte de la réalité existante et des demandes de la population locale. Une sortie gratuite de l'autoroute A6 au dessus des Chères soulagerait la circulation sur les communes de Limonest, Lissieu, Les Chères. »

Avis du CE : *à mon sens, la première phase traduit l'exaspération de constater la stagnation du projet en même temps que la multiplication des difficultés de circulation. L'idée émise dans la seconde phrase est à considérer car elle pourrait contribuer à attirer le trafic de transit vers le Nord de façon plus certaine, tout en soulageant partiellement la circulation sur les communes de Limonest, Dardilly, Lissieu, Les Chères. Pour gagner en efficacité (et soulager la traversée du quartier des Longes par la RN6) il convient d'étudier également une entrée. Cette question est évoquée dans l'analyse par thèmes notamment dans le sous thème « Péage »).*

Contribution de Monsieur J. Perrin LTDS 35.

Extraits : « On nous parle de grand pôle européen évitons son asphyxie au Nord en mettant un véritable plan de circulation synchronisé; comment : en redonnant à la voie rapide déjà construite sa vocation première de dégagement urbain, en aménageant entre la Maison Carrée et Villefranche des entrées et sorties, en supprimant le péage. »

Avis du CE : *il me semble que redonner à la voie rapide sa vocation de dégagement urbain nécessitera, compte tenu du trafic pendulaire à écouler, des travaux presque équivalents à ceux proposés. Dans cette hypothèse se pose la question du financement par des deniers publics. Aménager des sorties et des entrées entre la Porte de Lyon et Villefranche ouvrirait voie à un autre projet qui pourrait être l'urbanisation volontaire de cette zone mais qui ne répondrait pas aux objectifs et fonctionnalités recherchés. Je ne vois pas d'intérêt à cette proposition dans le cadre de cette enquête qui est un projet de liaison entre A89 et A6.*



3.5 ANALYSE DES REGISTRES DE LISSIEU

Rappel : l'analyse des observations contenues dans les registres n'aborde que partiellement les points traités dans l'analyse par thèmes.

3.5.1 REGISTRE N° 1

Contribution de Monsieur JL. Escoffier LIS1-4.

Extraits : « En opposition totale dans la mesure où le projet alternatif avec contournement par les zones non urbanisées entre Anse et Lissieu fait l'objet d'un rejet de principe sans étude et sans débat. »

Avis du CE : *Il n'existe pas à mon sens de zones véritablement non urbanisées dans le secteur évoqué et compte tenu du fait que le projet présenté ne nécessite l'expropriation que d'une seule exploitation commerciale dans le quartier des Longes la comparaison sera favorable à la liaison Sud; il en va de même pour les terres agricoles. Il est par ailleurs évident que cette proposition ne remplira pas la fonctionnalité de désengorgement des voiries locales. Je ne partage pas l'avis de l'auteur.*

Contribution de Monsieur G. Arrigoni LIS1 10.

Extraits : « La comparaison des différentes variantes est réalisée de façon très et trop sommaire en particulier par rapport à la variante dite antenne de Belmont avec un raccordement au niveau de l'A466. Oui à une véritable étude comparative approfondie avant toute décision. »

Avis du CE : *la comparaison des variantes peut effectivement être considérée comme trop sommaire. L'analyse comparative a cependant bien été faite et elle se résume par le tableau multicritères fourni au dossier en page C20/38. Il en ressort que les autres solutions ne peuvent se substituer à celle proposée notamment parce qu'elles n'assurent pas correctement l'écoulement du trafic pendulaire et que leurs impacts sont importants. Les trois solutions non retenues peuvent par contre constituer un itinéraire complémentaire qui capterait le trafic de transit (et probablement lui seul) en déchargeant la liaison Sud; c'est l'objet des études complémentaires à venir qui, à mon sens, ne peuvent constituer un motif suffisant pour bloquer la décision.*

Contribution de Madame P. Bourrel LIS1-20.

Extraits: « Projet longuement étudié qui montre que ce trajet est inadapté concernant le désengorgement de la banlieue lyonnaise et l'inefficacité à ce niveau pour le raccordement Bordeaux Genève. »

Avis du CE : *Je ne partage absolument pas cet avis, non argumenté, qui me semble appartenir à la catégorie des opposants systématiques.*

Contribution de Madame S. Zante LIS1-28.

Extraits : « Je suis totalement opposée à la liaison A89/A6 qui est contraire à la position précédente du Conseil d'État. »

Avis du CE : *Cette affirmation est parfaitement inexacte puisque, sur le fonds, le Conseil d'État avait jugé le projet d'utilité publique.*



Contribution de Madame M. et Monsieur G. Lamy LIS1-37.

Extraits : « Puisque d'autres communes avaient proposé la vente de terrains agricoles, pourquoi ne pas les utiliser plutôt que d'exproprier les habitants des Longes! »

Avis du CE : *Cette observation est très étonnante! Je fais observer à nouveau que dans le quartier des Longes, il n'est prévu d'exproprier qu'une seule exploitation commerciale et je n'imagine pas du tout comment il est possible d'établir un projet avec une telle démarche.*

Contribution de Monsieur Y. Chabassol LIS 1-42.

Extraits : « Absence d'aménagement spécifique et de troisième voie spécialisée pour véhicules lents dans la partie de la liaison située entre la RD306-RN6 et la RD73, où l'on peut observer une pente de 6% sur une longueur de 750m. Selon les recommandations figurant dans la note SETRA-CSTR de Février 1997, une telle voie pour véhicules lents est nécessaire. »

Avis du CE, après consultation du pétitionnaire sur ce point technique : *La pente de 6% est observée sur une longueur de 390m et non de 750. Le document évoqué traite des descentes de fortes pente et de grande longueur; ce référentiel ne s'applique pas dans le cas présent. Le référentiel de conception géométrique de la liaison A89-A6 est l'ICTAVRU qui recommande d'envisager la création d'une troisième voie lorsque la vitesse des poids lourds est susceptible d'être inférieure à 40 km/h, (ce qui n'est pas le cas dans le projet présenté). Il s'avère que la conception est correcte, contrairement aux affirmations de l'auteur.*

Autre extrait : « Au vu des retenues actuelles pouvant remonter jusqu'à la Porte de Lyon dans le sens Paris Lyon, la construction d'une quatrième voie doit être planifiée au plus vite sur l'autoroute A6 entre la porte de Lyon et le tunnel de Fourvière, qui doit être complétée par un troisième tube en complément des 2 tubes actuels. »

Avis du CE : *cette proposition me surprend beaucoup à de nombreux égards: elle va complètement à contre sens des documents d'urbanisme (augmentation de la capacité des pénétrantes) et des projets à long terme de transformer l'A6 et l'A7 dans la traversée de Lyon en boulevards urbains, sans évoquer le coût pharaonique que pourrait représenter un tel projet qui, outre la réalisation d'un tunnel supplémentaire, nécessiterait aussi des aménagements dans le secteur de Perrache . Je pense, sans caricaturer , qu'il s'agit d'une vision d'un autre temps.*

Plus loin : « la restriction à une seule voie de la RN6 entre les Longes et l'échangeur de la Garde ne tient pas compte de l'augmentation continue du trafic en provenance ou en direction de la RD306, qui ne pourra emprunter ou sortir de l'A6 au niveau de la zone d'échange RN6/RD306.

Avis du CE : *Les cartes de trafic font apparaître clairement les trafics futurs (voir notamment page C12/38) qui sont tout à fait compatibles avec la mise à 2X1 voie. La réalisation du projet déchargera très sensiblement la circulation sur la RN6.*

Plus loin : « Absence d'évaluation du trafic additionnel des poids lourds généré par cette nouvelle liaison. Ce trafic viendra s'ajouter aux deux types de trafic qui empruntent l'A6 entre la porte de Lyon et la sortie du tunnel de Fourvière en direction de Marseille : trafic toléré par dérogation préfectorale et limité au trafic local, trafic longue distance, qui perdure malgré son interdiction, en particulier durant la nuit. L'arrivée de cette nouvelle liaison A89/A6 à proximité de Lyon constituera une incitation pour les poids lourds à prendre le plus court chemin en direction de Genève ou de Lyon, en empruntant l'A6 et éventuellement le tunnel de Fourvière, en contravention avec les interdictions actuelles. »

Avis du CE : *les cartes comparatives des temps de parcours fournies dans le dossier indiquent clairement un gain de temps en choisissant l'itinéraire par le Nord (gain de l'ordre de 10 à 15 minutes aux heures de pointe). Voir à ce sujet l'analyse par thèmes et notamment la quatrième remarque préliminaire . Les restrictions et interdictions de circulation des poids lourds dans l'agglomération lyonnaise, ajoutées à une signalisation directionnelle adéquate renforcent l'attrait du contournement par le Nord. Je ne partage pas le point de vue de l'auteur, même s'il est de notoriété publique que les interdictions sous le tunnel de Fourvière ne sont pas respectées. Voir en complément l'avis du CE sur la contribution ME 119;*

Autres extraits : « Absence d'études de l'absorption possible par la RD 307 d'une partie du trafic provenant de l'A89. Cette route, actuellement sous-utilisée pourrait être aménagée est élargie pour permettre l'écoulement de ce trafic en direction du périphérique Nord. »

Avis du CE : *Cette proposition me paraît déplacer le problème sans aucunement le résoudre: le trafic de transit ne serait pas capté, les voiries locales, de Charbonnières à Tassin la Demie Lune, ne pourraient admettre un tel trafic. De plus il n'est pas exact d'affirmer que la RD 307 est actuellement sous-utilisée. Je ne partage donc pas ce point de vue.*

Contribution de Monsieur JL. Schuk, maire de Lissieu LIS 1- 48 , LIS 3-1 et délibération du Conseil Municipal de Lissieu en date du 25 Novembre 2013: LIS 3-54.

Extraits de LIS 1-48: « L'opposition des Lissillois et Lissilloises au barreau A89-A6 ne doit pas être vue comme une réaction épidermique à tout projet autoroutier. L'État s'obstine à vouloir déverser vers Lyon plusieurs milliers de véhicules alors que le tunnel de Fourvière et TEO sont depuis longtemps asphyxiés dès 7h du matin. Cette hérésie conduit actuellement à une urbanisation rapide de la vallée l'Arbresle -Tarare ce qui préfigure de l'accentuation de la congestion routière. »

Avis du CE: *je comprends mal la liaison faite entre l'obstination de l'État à vouloir déverser vers Lyon plusieurs milliers de véhicules et l'urbanisation rapide de la vallée de l'Arbresle-Tarare. Certes l'urbanisation va augmenter les difficultés de circulation surtout si on ne fluidifie pas celle-ci, mais il me semble que c'est une raison pour agir (entre autres en limitant l'urbanisation à l'aide des documents d'urbanisme). Monsieur le Maire, opposé au projet présenté, ne fait pas de contre-proposition.*

Plus loin : « je ne reconnais aucune légitimité à celles et ceux, très minoritaires, qui sont favorables au projet. »

Avis du CE : *l'impression issue des contacts que j'ai eus avec Monsieur le Maire n'est pas cohérente avec une telle affirmation qui n'est pas acceptable dans un débat démocratique. Les Favorables au projet en sont pas très minoritaires comme le montre les résultats numériques de l'enquête et ils sont tout aussi légitimes que les défavorables.*

Extraits de LIS 3-1 : « La réalisation des ouvrages des échangeurs va inéluctablement détruire des espaces agricoles et forestiers dont la compensation annoncée par la DREAL ne saurait remplacer ces espaces remarquables sur le plan écologique et faunistique. J'ai demandé que le syndicat mixte des Monts d'Or soit prioritaire et attributaire des terrains, des espaces agricoles et boisés dans le secteur Bois d'Ars-Limonest-Lissieu. Lui seul saura redonner un second souffle à une agriculture péri-urbaine, ces terrains ne doivent pas devenir des jachères éligibles aux fonds européens. L'agriculture doit vivre du travail de la terre et non des subventions européennes. »

Avis du CE : *cette contribution se place évidemment en cas de réalisation du projet. Je partage le point de vue exposé par Monsieur le Maire et pense que, dans le cadre de l'établissement des études de détail, la Chambre d'Agriculture participera également à ce débat.*

Délibération du Conseil Municipal de Lissieu.

Après un historique du projet et une présentation de celui-ci, les attendus de la délibération exposent les réserves faites sur: les éléments techniques du dossier (dont trois paragraphes sont curieusement des copiés-collés extraits du paragraphe 4 de la contribution LIS 3-45 étudiée ci-dessous), les conséquences fonctionnelles du projet et le contexte administratif. La délibération, en quatre points, exprime un avis très défavorable au projet présenté et s'achève par : « 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 adopté. » Le CE note que ce texte est le même que celui proposé en délibération par la Communauté Urbaine de Lyon (délibération du 16/12/2013).

Avis du CE: Avec les erreurs d'argumentaire déjà constatées sur l'historique – position du Conseil d'État- et sur la présentation du projet – globalement même projet... la seule modification significative étant la suppression du péage-cette délibération offre les mêmes conclusions que celle du Grand Lyon, avec les mêmes réserves que celles que j'ai déjà faites.

Contribution de Monsieur A. Lorkens LIS 1-64.

Extraits : « le projet présenté est presque identique à celui qui a été au Conseil d'État et refusé pour vice de forme (1 pièce manquante au dossier). Maintenant que cette pièce a été faite par le Grand Lyon: modification du PLU, on constate que c'est bien la meilleure solution que l'on pourrait espérer depuis l'abandon de l'absurde solution en tunnel sous Belmont. On a perdu 10 ans par la mauvaise volonté de grands élus. »

Avis du CE : *cette contribution montre que certaines personnes, même si elles commettent quelques erreurs, ont bien compris la position du Conseil d'État sur le précédent projet. Je regrette donc d'autant plus la désinformation qui règne à ce sujet et qui conduit à des raisonnements et attitudes peu constructifs.*

Pour conclure : « Je suis donc très favorable à cette solution très attendue par la Région; »

Avis du CE : *la Région Rhône-Alpes n'ayant pas contribué à l'enquête je ne peux dire si cette contribution, en utilisant la majuscule pour le R, traduit la position de cette collectivité; je regrette que celle-ci ne soit pas intervenue au débat.*

Contribution de Monsieur D. Butstraen LIS1- 67. Cette contribution retrace l'historique et reverse au débat deux contributions anciennes (2008 et 2011), qu'il ne me paraît pas utile d'analyser en détail.

Extraits : « Je fais le souhait que la solution du tracé Nord par St Jean des Vignes et raccordement sur l'A46 à Quincieux soit adoptée (je rappelle que ce tracé avait été confirmé par le ministre de l'Équipement le 6 Juillet 1994...) . Il n'est pas trop tard pour réaliser un équipement cohérent souhaité par tous les habitants de cette région et ignoré depuis 20 ans par l'Administration pour des raisons incompréhensibles. »

Avis du CE: *on ne peut pas refaire l'histoire. Les nombreux anciens tracés ont été abandonnés et pour répondre complètement aux objectifs de ce projet une solution Nord (très au Nord dans cette proposition) ne peut satisfaire la recherche de fluidification de la circulation locale.*

Contribution de Madame et Monsieur J. Beslin LIS1-75.

Extraits : « Ce projet n'a aucun sens car il eut été préférable et sans nuisance de procéder à un raccordement au Nord pour relier la Tour de Salvagny à la Rocade Est. »

Avis du CE : *je ne partage évidemment pas cette opinion sauf à comprendre que le projet au Nord est sans nuisance pour les habitants éventuellement impactés par la liaison Sud.*

Contribution de Madame S. PerretVilleneuve LIS1-77.

Extraits : « Préservons le poumon vert de l'Ouest lyonnais: 400 propriétés à proximité du tracé.. Une variante plus au Nord, allant rejoindre l'A466 (barreau en construction) serait beaucoup plus utile moins destructrice. »

Avis du CE: *le chiffre de 400 propriétés est très fortement exagéré, sauf à comprendre qu'il s'agit de propriétés non bâties. Je ne partage absolument pas la position exprimée dans la seconde phrase, au contraire : la solution « plus au Nord » serait beaucoup moins utile (elle ne capterait que le trafic de transit sans rien résoudre pour la circulation locale) et plus destructrice (la réutilisation des infrastructures existantes consomme beaucoup moins d'emprises et ne nécessite l'expropriation que d'une seule surface commerciale).*

Contribution de Monsieur B. Cahuzac LIS1-82.

Extraits : « Le tracé envisagé va paralyser la circulation dans une zone déjà encombrée. Ce qui est strictement l'inverse de l'objectif initialement visé. »

Avis du CE : *cette position, comme les précédentes, affirme le contraire de la réalité. Je suis en présence de contre exemples de bonne foi, cherchant à faire obstacle systématiquement, sans rien justifier.*

Contribution de Monsieur B. Zante : LIS 1-87;

Extraits : « Il y a 25ans plusieurs tracés ont été évoqués dont un, plus au Nord qui avait été abandonné, à l'époque, pour 2 grandes raisons: nécessité de creuser un tunnel qui, aux dires des personnes autorisées, n'était pas possible car les souvenirs de l'accident du tunnel du Mont Blanc trop proche étaient dans toutes les mémoires et personne ne se serait risqué à contredire cette impossibilité, protéger la plaine des Chères considérée à l'époque comme zone verte, agricole, un poumon vert etc.. donc intouchable.

Aujourd'hui nous avons vu la naissance de très nombreux tunnels autoroutiers. Pour ce qui est de la plaine des Chères nous voyons ce qu'il en advient aujourd'hui: le raccordement A6-A46 avec force ouvrages d'art en plein milieu de cette plaine... il est entrain de se réaliser, contrairement à ce qui avait été dit. »

Avis du CE : *je rappelle que l'accident du tunnel du Mont Blanc a eu lieu en 1999; il ne serait pas difficile de démontrer que, parmi tous les tunnels cités par l'auteur – ou ceux construits depuis- un bon nombre ont vu leur construction décidée pendant la période évoquée, en tout cas postérieurement à l'accident évoqué. L'argument « tunnel » n'est donc pas recevable. Il est vrai que l'enquête publique menée à cette époque pour l'A466 avait conduit à un avis défavorable de la commission d'enquête, mais il est également vrai que le Conseil d'État, contre l'avis de la commission, avait déclaré le projet d'utilité publique, sans vice de forme dans ce cas. D'où sa réalisation considérée d'utilité publique sur laquelle, il est intéressant de le constater, les détracteurs actuels du projet présenté s'appuient pour évoquer une solution « plus au Nord ». Demeurer détracteur et s'appuyer sur le barreau A466 est de l'opportunisme et non de la logique. En conclusion les arguments avancés par l'auteur ne me paraissent pas solides, surtout le premier.*

Plus loin : « Demain il sera obligatoire de relier l'A89 à l'A6 à ce niveau car la circulation deviendra impossible. Sortons de ce projet par le haut.... Pensons à dans 20ans et pas comme il y a 25ans. »

Avis du CE : *la circulation est déjà quasi impossible et, dans le délai de réalisation de travaux le plus court que l'on puisse envisager, elle aura empirer: est-ce là une sortie par le haut? Il me semble que faire des études complémentaires pour savoir si, dans 20 ans, il sera nécessaire d'avoir une liaison plus au Nord est une anticipation; par contre, je pense que résoudre le problème actuel que nul ne conteste est une quasi nécessité avec un certain caractère d'urgence.*

3.5.2 REGISTRE N°2

Contribution de Monsieur G. Jubeau LIS2-1

Extraits : « Projet complètement absurde. Débauche financière pendant qu'une liaison entre Belmont et les Chères a été présenté par l'association ADEL depuis plus de 15 ans. Entre Lozanne et les Chères aucune construction (ligne HT, chemin de fer) pourquoi faire traverser Lyon pour aller à l'Est? Un peu de bon sens Messieurs les Fonctionnaires. »

Avis du CE : *l'auteur me paraît être un opposant systématique; il est faux d'affirmer qu'il n'y a aucune construction dans cette zone et cela soulèverait bien d'autres questions difficiles à résoudre. Par ailleurs, à ce jour, ni Belmont ni Lozanne ne sont véritablement reliées à l'A89; un projet en cours du Conseil Général (travaux non encore commencés) devrait voir le jour pour relier le diffuseur de Fleurieux sur l'Arbresle, point le plus proche, à la RD 385; mais cet aménagement n'a pas les caractéristiques autoroutières et n'est pas orienté vers l'Est et ne pourrait donc pas être utile à ce projet.*

Je note que les observations 4 à 80 incluses, toutes lapidaires et défavorables au projet, ont été déposées le Samedi 7 Décembre 2013 au matin, alors que les associations manifestaient contre le projet devant et dans la mairie sur ce registre mis à disposition du public – avec l'accord du Commissaire Enquêteur- à la demande de Monsieur le Maire de Lissieu.

Je note que la contribution LIS2-81 signée par Madame A. Zante est l'exacte copie manuscrite de LIS1-89, fournie par la même personne, également intervenue en LIS3-50.

Contribution d'habitants de Lissieu, soutenant l'ADEL : LIS2-85.

Extraits : « Un pseudo projet pour tripler les embouteillages sous Fourvière et nuire à l'économie locale en empêchant la circulation locale des personnes qui travaillent, notamment les commerçants, les artisans en réduisant la RD 306 à une voie et également en faisant remonter le bouchon de Fourvière à Porte de Lyon? Certains arrivent à la conclusion qu'effectivement il y a des nuisances mais que le projet est si avancé qu'on ne peut reculer! Il faut donc continuer, aller droit dans le mur, plutôt que de rechercher une autre solution? L'A89 est dans sa fonction la Transeuropéenne (Portugal-Espagne-Bordeaux- Genève) non une autoroute Roanne- Lyon. La plaine de l'Ain était favorable, pleine d'atouts et désireuse de se développer. Le tracé est moins coûteux, moins dangereux vu le nombre de camions qui doit l'emprunter! »

Avis du CE : *cette contribution est une forme de concentré d'affirmations gratuites et caricaturales, jusqu'à celle de la plaine de l'Ain, située à quelques dizaines de kilomètres du projet! Il s'agit d'une opposition systématique qui utilise des slogans et non des arguments appuyés par des justifications. Je ne partage aucune des positions prises, en ne niant pas les faits : la traversée d'une ZNIEFF par le projet est le quasiment le seul argument à prendre au sérieux contre le projet dans cette contribution.*

Contribution de Monsieur JJ. Uccello : LIS 2-93.

Extraits : « aucune solution n'a été apportée par le concessionnaire pour en réduire l'importance (l'auteur parle des nuisances). Avec l'A89/A6, on ajoutera donc du bruit supplémentaire au bruit existant dont on constate actuellement qu'il est de l'ordre de 70/75 dB. » Une « carte des nuisances sonores », issue du PLU de Lissieu de 2008 est jointe, non commentée en termes de mesures.

Avis du CE : il suffit de se reporter au dossier pour constater que les études ont porté sur ce secteur et ont conduit à prévoir un écran antibruit le long de l'autoroute. (voir également l'analyse par thèmes au paragraphe « Bruit »).

Contribution de Monsieur B. Charvet : LIS2-98.

Extraits : « le barreau plus au Nord serait plus judicieux et éviteraient les engorgements aux quels nous assistons actuellement. »

Avis du CE : cette position est un exemple supplémentaire d'opposition systématique, non argumentée et sans intérêt.

Contribution de la famille Faisant : LIS2-101.

Extraits : « le trafic de la vallée de l'Azergues doit être dérivé sur l'autoroute et non pas maintenu sur la RN6. »

Avis du CE : cela se fera automatiquement: en effet le Conseil Général du Rhône prévoit , à une date très voisine de l'éventuelle mise en service de la liaison Sud, la mise en service d'une liaison nouvelle RD385 (vallée de l'Azergues) au diffuseur du pont de Dorieux. L'usager en provenance ou en direction de cette vallée (jusque et y compris Lozanne) aura alors tout intérêt à rejoindre l'autoroute A89 par la liaison nouvelle RD385/A89.



3.5.3 REGISTRE N° 3

Contribution de Monsieur T. Senglet : LIS 3-2. Cette contribution développe des arguments juridiques qui, selon l'auteur, devraient à elles seules entraîner un avis défavorable du Commissaire Enquêteur. Mais ce dernier n'est pas juge; il ne peut dire le droit et son objectif primordial est de déterminer si le projet est d'utilité publique ou non.

Extraits : « Solution proposée : le Département du Rhône a déjà lancé un projet de voirie entre Tarare (Les Olmes) et Villefranche (Arnas) via la RD 385 qui pourrait être un premier barreau de liaison entre l'A89 et les autres voies autoroutières tout en amorçant le COL. Des études complémentaires sont nécessaires et doivent être faites avant toute décision hâtive de cette création de voie autoroutière. Le Tribunal administratif devra faire un sursis à statuer et demander des compléments d'études à la Préfecture. »

Avis du CE : *le seul projet de voirie du Département du Rhône dont j'ai pu avoir connaissance dans le secteur du RD 385 est celui qui reliera l'autoroute A89 (diffuseur du pont de Dorieux) au RD 385 (rond point du Pont de Dorieux et cimenterie Lafarge). Mais cette liaison n'a aucune fonctionnalité qui puisse se rapprocher de celle évoquée par l'auteur. Des études complémentaires sont en cours mais elles visent le long terme.*

Contribution de Monsieur Y. Jandin : LIS3-17.

Extraits : « Il n'est pas admissible non plus que ce dossier d'enquête publique soit aussi pauvre et imprécis sur l'analyse des variantes proposées. Le milieu humain n'est pas suffisamment pris en considération pour ce qui concerne la circulation et surtout les impacts sur le niveau sonore pour les habitants des zones habitées à proximité. »

Avis du CE : *l'analyse des variantes proposées est certes peu développée mais il apparaît clairement les avantages et inconvénients des différentes solutions dans le tableau multicritères de la page C20/38. Les autres solutions ne remplissent pas la fonction de désengorgement de la circulation sur les voiries locales tout en ayant des impacts forts; elles seront peut être complémentaires, à long terme. Pour les nuisances sonores se reporter au paragraphe « Bruit » de l'analyse par thèmes.*

Contribution de monsieur A. Weingertner : LIS3-20.

Extraits : « La liaison A89/A6 coupera des chemins piétonniers balisés dans la forêt du bois d'Ars; Ils sont empruntés régulièrement par les habitants du Bois Dieu pour se rendre soit à Dardilly soit à Limonest. Qu'advient-il de ces chemins qui ne sont pas repris dans le dossier? Est-ce que les habitants de Lissieu seront coupés de Limonest et Dardilly en voulant se rendre à pieds comme actuellement? »

Avis du CE : *ces problèmes ne peuvent pas être réglés au niveau des études préalables; mais ils seront à prendre en compte avec soin, si le projet est déclaré d'utilité publique, pour maintenir ces fonctions qui ont leur utilité.*

Contribution de la famille AKAD : LIS3-25.

Extraits : « Si ce projet est accepté: peut-on déporter le viaduc vers le Sud (à partir de la voie ferrée) de 400 m pour sauvegarder la forêt protégée qui jouxte le Bois Dieu (300 maisons). »

Avis du CE : *lors de la mise au point du projet, si celui-ci est déclaré d'utilité publique, des adaptations de tracé pourront être envisagées localement et cette proposition pourrait être examinée. Mais il me semble que 400m ne sera pas possible compte tenu des contraintes géométriques et de la zone délimitée propre à l'enquête DUP.*

Plus loin : « A-t-on mesuré les coûts : allongement de parcours, dépenses en temps, en carburant et en péages, accroissement des pollutions atmosphériques (cancers..) et sonores? Ce

projet a déjà été refusé plusieurs fois par le passé par les citoyens et par le Conseil d'État! Les petites adaptations à la marge de la dernière version ne changent rien au fonds! Il n'est pas d'utilité publique! »

Avis du CE : les réponses à ces questions sont faites dans l'analyse par thèmes voir notamment quatrième remarque préliminaire du CE) et je pense que les auteurs n'ont pas fait, sur la quasi totalité des points qu'ils évoquent, une lecture approfondie du dossier.

Contribution de Madame AM. Chaffange : LIS3-28.

Reproduction intégrale : « Nous avons déjà la Nationale et l'autoroute. Une autre autoroute? Un autre raccordement? Le déplacer? Pourquoi mettre chez les autres, ou plus loin, ce que nous ne voulons pas chez nous? »

Avis du CE : l'auteure, qui ne se prononce ni pour ni contre le projet, fait preuve de bon sens collectif et de respect.

Contribution de Monsieur Y. Confesson : LIS 3-44.

Extraits : « La partie de l'autoroute A6, déjà existante, entre le Bois Dieu et le nouvel échangeur des Chères va devenir communes aux deux autoroutes A89 et A6. Comment cette partie à 2X2 voies va-t-elle supporter la conjonction des deux flux? Bouchons, plus de bruit, plus de pollution de l'air et de l'eau. Et pourtant, aucune protection, aucun aménagement n'est prévu sur celui-ci. Quand bien même ces travaux seraient réalisés, le trafic restera trop important pour être absorbé par 2X2 voies. »

Avis du CE: je pense que poser la question de l'écoulement des deux flux entre le Bois Dieu et Les Chères c'est acter que le projet présenté sera attractif pour la grande liaison Ouest/Est. Les études de trafic proposées dans le dossier montrent que les 2X2 voies supporteront ce trafic, de l'ordre de 50 000 v/j; un éventuel passage ultérieur à trois voies, qui augmenterait la capacité des pénétrantes, ne pourrait être justifié que par une forte augmentation du transit Est /Ouest en l'absence de toute infrastructure complémentaire au Nord de la liaison présentée. Par ailleurs il est faux de dire qu'aucune protection n'est prévue suite à l'augmentation de trafic attendue: les cartes de bruit montrent clairement qu'un écran antibruit sera construit côté Ouest de l'A6, le long du Bois Dieu.

Contribution de Monsieur P. Ritter : LIS 3-45 .

Extraits : « Ce projet ne répondra pas à l'objectif de fluidification du trafic local. Les promoteurs du projet supposent qu'en injectant le trafic de l'A89 sur l'A6 en direction du Sud, on fera disparaître les congestions au niveau de La Tour de Salvagny et de la Porte de Lyon. Rien n'est plus inexact. En effet les difficultés de la Porte de Lyon sont liées à la nécessité d'injecter le trafic local sur l'axe Nord-Sud. »

Avis du CE : je ne partage pas du tout ce point de vue: quel serait le rôle de l'échangeur A89 A6 si ce n'est de faciliter l'injection du trafic local sur l'A6, vers le Nord comme vers le Sud? Cet échangeur sera infiniment plus efficace que l'échangeur de la Garde et le trafic local en sera fluidifié, c'est une certitude.

Autre extrait : « Tout le monde aura compris que derrière l'objectif de gestion d'un trafic Ouest-Est européen affiché par l'État, certains ont utilisé ce projet à des fins beaucoup plus locales. »

Avis du CE : l'objectif du désenclavement de Roanne et Tarare n'est pas caché : il est affiché dans la DTA : voir à ce sujet l'analyse par thèmes au paragraphe « Documents d'Urbanisme ».

Plus loin : « On aura donc dépensé 300 millions d'euros (au moins..) sans résoudre aucun des problèmes posés. Le citoyen contribuable peut-il l'accepter, particulièrement en période de crise lorsqu'il voit son imposition augmenter? »

Avis du CE: pour reprendre l'expression de l'auteur dans sa première partie : rien n'est plus inexact! Le coût des travaux, exposé dans le dossier est de 146 millions d'euros et il est entièrement financé par le concessionnaire!

Plus loin : « Ce projet est illégal : ce projet est en contradiction flagrante avec les documents en vigueur. Comment concevoir que le pétitionnaire puisse s'affranchir des dispositions claires qui pourtant s'imposent à tous citoyens? »

Avis du CE : relativement à la légalité du projet il est clair qu'il n'est pas dans ma mission de dire le droit. La contradiction avec les documents d'urbanisme n'est, selon moi, pas démontrée du tout : se reporter à l'analyse par thèmes au paragraphe « documents d'urbanisme ».

Enfin : « Quels intérêts si puissants pourraient-ils expliquer qu'une grande entreprise du BTP réalise une infrastructure rejetée par la totalité des élus du peuple? ».

Avis du CE : Cela est faux: un nombre non négligeable d'élus de la région, les chambres de commerce, ainsi que la Chambre d'Agriculture sont favorables au projet. La présente enquête est destinée à faire un bilan qui permette de déclarer ou non le projet d'utilité publique: l'intérêt puissant est celui de la collectivité.

Contribution de Madame M; et Monsieur J. Billot : LIS3-49.

Cette contribution détaillée et abondante est en six points un inventaire des inconvénients du projet. La quasi totalité des réponses figure dans le chapitre analyse par thèmes aux différents paragraphes.

Extraits : « Le tracé à nouveau proposé représente un pansement sur une plaie non désinfectée, avec un grave risque d'infection. Il faudra néanmoins très rapidement prévoir un autre barreau plus au Nord tel que déjà proposé pour faire face au trafic européen (entre autres des poids lourds). Il faudra alors investir à nouveau dans des projets plus au Nord, et ce sera encore plus difficile car les populations auront acquis encore davantage les concepts de Développement Durable! De plus quel gaspillage économique, et quelles pertes de temps! »

Avis du CE : l'auteur qui, comme la majorité des opposants, souhaite un barreau plus au Nord, reconnaît implicitement la difficulté de le faire accepter aux populations concernées par cette proposition. L'argumentation qu'il développe pour justifier l'urgence de cette démarche peut surprendre. Je persiste à penser que le barreau Nord sera peut être une solution complémentaire, à long terme, quand le trafic Est Ouest aura atteint un niveau qui justifie l'investissement nécessaire.

Plus loin : « Pour être constructif et en attendant un raccordement plus au Nord, des solutions de fluidification du trafic routier existent, comme le font bon nombre de communes en France, telles que des « auto-ponts » et/ou des passages souterrains type « trémies ».

Avis du CE : les solutions des fluidification du trafic proposées par l'auteur ont démontrées leur faiblesse et, à ce jour, la démarche est beaucoup plus à réguler les carrefours par d'autres moyens (nombreux sont les cas, y compris dans l'agglomération lyonnaise où l'on démolit ce type d'ouvrages). Quand bien même l'État voudrait tendre vers une telle solution, qui la financerait, quel serait le véritable projet...? Je ne pense que cette proposition soit réaliste.

Pour conclure : « Quelle est la cohérence de cette liaison A89/A6 avec le COL? Simple question, mais qui reste évidemment sans réponse. »

Avis du CE : le COL est une infrastructure destinée à assurer le transit Nord Sud en dehors de l'agglomération ; elle ne verra vraisemblablement pas sa mise en service avant plusieurs décennies (le récent rapport Duron le repousse à 2030). L'axe Bordeaux-Genève étant Ouest Est, ces deux autoroutes sont destinées à se croiser. Cependant, parmi les variantes comparées dans le dossier figure celle dénommée « branche Nord du COL » qui pourrait être, à long terme, le

premier maillon du COL et donc un tronçon commun COL/ A89. La liaison proposée à la présente enquête ne pourrait vraisemblablement pas jouer le même rôle et je pense qu'il n'y a pas nécessairement à rechercher de cohérence entre celle-ci et le COL tant l'objectif est lointain, incertain et riche en idées de variantes. Par ailleurs cette question me semble être hors du champ de l'enquête.



3.6 ANALYSE DE LA MESSAGERIE ELECTRONIQUE

Contribution de Monsieur B.Ecalard :ME 7.

Extraits : « Je suis en total désaccord avec la Mairie de Dardilly qui utilise les deniers publics pour mener une campagne de propagande contre cette liaison, à grands renforts de pétitions, de courriers et de pancartes placardées dans toute la commune. La mairie actuelle, qui prétend défendre les habitants de Dardilly, mène ne fait un combat politique sur ce sujet, sans avoir à aucun moment sondé l'ensemble des Dardillois sur ce qu'ils souhaitent à propos de ce raccordement. »

Avis du CE: *cette contribution, favorable au projet, corrobore ce que j'ai ressenti en préparant l'enquête au sujet de la pluralité, vraie valeur démocratique.*

Contribution de Monsieur F. Sermet : ME 9.

Extraits : « voici mon expérience personnelle, pour utiliser fréquemment l'A89 .. la liaison Nord se justifiera quand il y aura un trafic de transit, mais pour l'instant ce n'est qu'un trafic pendulaire. »

Avis du CE: *cette observation est probablement exagérée, mais elle tend à confirmer la faible proportion de trafic de transit.*

Contribution de Monsieur C. Dessertine : ME 14

Extraits : « J'habite Roanne et la liaison avec Roanne est primordiale. »

Avis du CE : *Les usagers en provenance de cette région sont certainement favorables au projet qui facilitent leur venue sur Lyon.*

Contribution de Monsieur E. Poncet, Vice-président du Conseil Général du Rhône, Canton d'Ecully: ME 26.

Extraits : « J'ai toujours privilégié et défendu une liaison Nord et indiqué que la pire des solutions serait de ne rien faire. Maintenant que l'A89 débouche à la Tour de Salvagny, il importe que chacun oublie son « jardin » et s'investisse dans la recherche de l'intérêt général.

A ce titre, seule la liaison Sud, correctement intégrée dans son environnement, associée à l'engagement par l'État de la réalisation future d'une liaison Nord, permettra à court terme de limiter l'engorgement, les pollutions et les dangers...

Je reste sur ma position et la porte à l'enquête que vous dirigez. »

Avis du CE : « *La première phrase s'oppose au projet présenté, tout en soulignant la nécessité de faire! La seconde et la troisième sont favorables à la liaison Sud associée à un engagement de réaliser le Nord plus tard. La dernière phrase est claire : je reste sur ma position, mais la quelle? La réponse ne me paraît pas aussi évidente qu'à l'auteur!*

Après avoir consulté le site internet proposé par l'auteur il apparaît clairement que, tout en étant nettement opposé à Madame le Maire de Dardilly sur le sujet de la circulation, il est défavorable au projet présenté.

Contribution de Monsieur T. Elmassian, conseiller municipal de Charbonnières les Bains : ME 29.

Extraits : « Il me paraît urgent de finir le raccordement de l'A89 à l'A6 pour éviter ce phénomène de diffusion de circulation sur des parcours improbables à travers les villages; à Charbonnières cet échappatoire passe devant l'école. Le barreau Sud, sans être une solution parfaite, aura le mérite d'offrir une alternative qui pourra être mise en œuvre rapidement pour assurer la continuité autoroutière. »

Avis du CE : cette contribution témoigne des difficultés de circulation dans les autres communes limitrophes. Je note que ce conseiller municipal ne partage pas l'avis du maire de sa commune qui a fait part de son avis défavorable (voir D 2-27).

Contribution de Monsieur JP. Micol : ME 32.

Extraits : « Liaison Sud A89-A6 impérative et urgente. A Charbonnières, pour se diriger vers Lyon, une nouvelle déviation permanente s'est instaurée pour éviter feux et bouchons sur la route de Paris : avenue de la Paix, boulevard beau site, chemin du Barthélémy puis avenue Lamartine vers Tassin etc... Le chemin du Barthélémy, de ce fait, est de plus en plus dangereux : vitesse excessive, surtout à la descente, bande médiane continue rarement respectée (sens de la descente) en particulier dans le grand virage; par ailleurs, le débouché sur l'avenue Lamartine, sans visibilité à gauche, favorise les bouchons, augmente les risques d'accident. »

Avis du CE: cette description précise des difficultés illustre bien les risques encourus: la sécurité n'est plus assurée dans des conditions acceptables. Je partage pleinement le sentiment de risque qui existe et donc de nécessité de résoudre cette difficulté.

Contribution de Madame S. et Monsieur T. Bererd : ME 35.

Extraits : « Nous habitons Dardilly à proximité de l'ex rond point de la Maison Carrée (suppression qui a grandement compliqué notre quotidien). Il est urgent pour nous riverains de la RN6 que la liaison Sud se fasse au plus tôt; nous ne pouvons plus attendre une hypothétique liaison Nord, notre santé, notre sécurité sont en jeu. Les différentes pollutions, les bouchons, la difficulté pour sortir et accéder à notre domicile sans prendre de risques sont chaque jour insupportables. »

Avis du CE : cette contribution met une fois de plus l'accent sur les difficultés de circulation sur l'ensemble du territoire concerné.

Contribution de Monsieur JB.Routier : ME 74.

Extraits : « Automobiliste (et usager des trains TER certains jours), je considère que ce projet est indispensable. Imaginons le temps perdu dans les bouchons, avec les conséquences économiques et environnementales que l'on connaît. Sur le volet financier: je considère que ce projet est la solution la plus pragmatique et la plus réaliste à ce jour. Le financement du projet (adossement APMR) offre en plus aux collectivités la possibilité de poursuivre les investissements nécessaires pour le renforcement de l'offre sur les transports alternatifs sur les déplacements locaux (TER notamment). Sur le planning : les caractéristiques du projet et le principe de l'adossement permettent également d'envisager une mise en service à court terme (fin 2017- début 2018). »

Avis du CE : cette contribution me paraît pleine de bon sens, autant sur le temps perdu que sur le financement ou le planning ; les alternatives : solution « plus au Nord » ou ne rien faire en attendant qu'un schéma global soit figé, ont des conséquences radicalement différentes sur les points de vue évoqués par l'auteur.

Contribution de Monsieur C. Allaz : ME 75.

Extraits : « Réaliser le seul barreau Nord vers Villefranche serait attendre au moins 10 ans, voire 15, comme nous le laissent à penser les derniers projets autoroutiers réalisés dans notre région : ce serait condamner les communes de l'Ouest, connues pour être le poumon vert de Lyon. Il ne faudrait également ne pas oublier alors que l'automobiliste fonctionne en flux : telle l'eau qui coule toujours vers le bas, le flux automobile coule toujours vers le chemin le plus rapide ou le plus court. Entre un barreau Nord long et payant et un non barreau Sud, certes traversant une zone urbaine (celle où ma famille et moi vivons), l'automobile continuera de prendre son lit naturel : la RD 307. Le barreau Sud, court, permettra de dévier intelligemment et durablement ce flux. »

Avis du CE : Je ne partage pas totalement l'avis de l'auteur: l'automobiliste a tendance à privilégier l'itinéraire le plus rapide qui peut être aussi le plus court mais les circonstances

encombrées de circulation urbaine font rechercher, de nos jours, l'itinéraire le plus rapide et aussi le moins coûteux. Mais je partage la conclusion : le seul barreau Nord ne désengorgera pas la circulation dans les communes aujourd'hui pénalisées par des flux parasites du trafic pendulaire.

Contribution de Monsieur P. Rolland : ME 77. Cette contribution est analysée en fin du paragraphe « Constat du ressenti de l'action des élus par le public » de l'analyse par thèmes.

Contribution de Monsieur Y. Nicolin, député de la Loire : ME 82.

Extraits : « Le trafic supplémentaire induit par l'A89 est par ailleurs assez négligeable par rapport au flux quotidien antérieur. Au delà de la cohérence de ces travaux pris dans une globalité autoroutière, il est à noter que l'agglomération de Roanne (100 000 habitants) est la seule agglomération de Rhône-Alpes à n'être pas connectée à la capitale régionale et que cela constitue une discrimination économique qu'il faut faire cesser. Ce projet y répond. »

Avis du CE : *L'auteur qualifie le flux en provenance ou vers A89 de faible; c'est vrai aujourd'hui mais ce trafic va croître, ce qui amplifiera les difficultés. Je partage son point de vue sur les aspects bénéfiques que cette liaison aura sur l'agglomération de Roanne, dont le désengorgement est inscrit à la DTA.*

Contribution de Monsieur O. Ruelle : ME 89.

Extraits : « Il faut éviter de concentrer les nuisances au Nord Ouest du Grand Lyon, déjà lourdement défavorisé par une erreur stratégique ancienne qui a été de faire passer A6-A7 dans Lyon. Il faut engager la réalisation effective du COL. Il faut absolument que la raccordement A89-A6 soit la première pierre du COL. »

Avis du CE : *le COL est devenu un projet très lointain : le rapport Duron en repousse la réalisation au delà de 2030. Le raccordement A89/A6 pourrait en quelque sorte être une première pierre très en avance du COL mais ce choix ne soulagerait en rien les difficultés de circulation locales, c'est pourquoi je ne partage pas l'avis de l'auteur.*

Contribution de Monsieur D. Valent, Président de l'Association Demain Dardilly : ME 95

Extraits : « Notre groupe, essentiellement composé d'industriels, de cadres d'entreprises et d'agriculteurs dardillois, a décidé de soutenir le projet dit de « liaison Sud », laquelle permet, à court terme de résorber les inextricables bouchons engendrés par les mouvements pendulaires entre la grande banlieue lyonnaise Ouest, et la ville de Lyon. Nous attendons de la puissance publique un certains nombres de contreparties : protection des riverains contre les nuisances de circulation (revêtement de chaussée silencieux, écrans antibruit, et meilleure desserte du quartier). Nous espérons que cet ouvrage qui, à notre sens, relève de l'intérêt général, trouvera une réalisation rapide. »

Avis du CE : *Là encore les mouvements pendulaires sont ressentis comme la cause principale des difficultés actuelles; les contreparties demandées figurent au dossier, à l'exception des revêtements de chaussée silencieux. Je pense que cette contribution reflète la position d'entrepreneurs locaux pénalisés par les encombrements actuels et je partage cet avis.*

Contribution de Monsieur JY. Langanay : ME 98.

Extraits : « Ce projet est inchangé depuis celui de 2007 ayant reçu un avis défavorable d'une commission d'enquête et négatif de la part du Conseil d'État. La seule différence avec le projet de 2007, déjà refusé par tous, c'est la suppression du péage, suppression qui ne fera qu'aggraver la situation en incitant les gens à s'installer loin de l'agglomération. Ce projet ne répond pas à l'enjeu de créer un axe autoroutier direct Bordeaux Genève. »

Avis du CE : les bases erronées de l'argumentaire ne peuvent conduire à un raisonnement correct. La suppression du péage était une demande faite par la population lors de la concertation ; il n'est pas faux de dire qu'elle incitera la population à aller s'installer plus loin de Lyon et donc à utiliser cette infrastructure pour ses trajets quotidiens. C'est un facteur d'étalement urbain qu'il convient de limiter par des documents d'urbanisme adaptés. Je ne partage pas la position de l'auteur sur le raccordement autoroutier Bordeaux Genève, en reconnaissant que, sur ce point de vue, le projet peut probablement être optimisé.

Plus loin : « Avec le projet proposé le trafic de transit issu de l'A89 ne remontera pas au barreau Nord A466. Il suffit de regarder une carte pour s'en convaincre, c'est d'ailleurs ce que montrent les trafics projetés dans le dossier d'enquête. »

Avis du CE : l'auteur n'a probablement pas examiné de près les cartes de trafic qui figurent au dossier : le trafic de transit, certes minoritaire et trois fois moindre que le trafic local empruntera l'itinéraire par le Nord eu égard aux temps de parcours prévisibles, notamment aux heures de pointe. Voir également sur ce sujet l'analyse par thèmes et notamment la quatrième remarque préliminaire.

Contribution de Monsieur JC. Salignon : ME 103.

Extraits : « Nous soutenons le barreau Sud qui est plus rapide à réaliser pour fluidifier les bouchons actuels. L'essentiel est la sauvegarde intégrale des habitations riveraines avec le nouveau schéma Sud et la facilitation de leur accès direct par la RN6 aménagée... Les avantages du barreau Sud sont tellement évidents qu'on se demande quelles sont les raisons de basse politique sous-jacentes qui motivent vraiment les défenseurs du barreau Nord, qui pourra toujours se faire plus tard dans la réalisation future de l'axe Bordeaux Genève reliant davantage la France à l'Europe de l'Est. »

Avis du CE : L'auteur se préoccupe de la fluidification des bouchons actuels dont il pense qu'ils ne seront pas supprimés avec la solution « plus au Nord ». Je partage cet avis. Je ne partage pas son avis quant à la réalisation future de l'axe Bordeaux-Genève puisque celle du barreau Sud y participe et l'achève dans des conditions qui mériteront peut-être un complément ultérieurement.

Contribution de Monsieur J. Mouette ME 105.

Extraits : « En conséquence, il est fréquent que le gain kilométrique par rapport à l'ancien trajet ne se traduise pas par un gain de temps par les effets de cette saturation. En conséquence, si l'éventuelle mise en service d'une liaison autoroutière entre Limonest et La Tour de Salvagny pourrait faire gagner quelques minutes aux automobilistes et sauver quelques vies en sécurisant le parcours, elle ne résout rien au problème de fond : augmenter le trafic sur l'A6 entre Lyon et Limonest, c'est saturer un tronçon déjà parmi les plus saturés en France, sans compter l'augmentation du trafic sur le périphérique Nord, lui aussi déjà très engorgé. »

Avis du CE : l'analyse des gains de temps montre que le trafic de transit aura intérêt à emprunter le contournement par le Nord plutôt que de passer par le centre ville. S'il est vrai que le trafic sera en augmentation (de 10% environ) sur A6 il convient de souligner que c'est au bénéfice des voiries locales qui verront leur trafic décroître et le tunnel de Fourvière aura quant à lui même un trafic quasi constant (légère tendance à la hausse de 1%). Voir sur ces sujets l'analyse par thèmes, notamment la quatrième remarque préliminaire.

Contribution de Monsieur JP. Luas : ME 112

Extraits : « Si je viens vers vous aujourd'hui, c'est que je pense être à l'heure actuelle, la personne la plus touchée par ce fléau. En effet je suis le propriétaire de la maison la plus proche (quelques mètres) de la jonction entre l'A89 et de la 4 voies et croyez moi, sans mur antibruit, c'est un véritable enfer!.. ses autres réponses (note du CE : il s'agit des réponses de Monsieur le Préfet aux courriers de l'auteur) prêteraient à rire si, sur le fond, il ne s'agissait pas de notre santé

tant physique que mentale!!! Ceci pour vous dire, « devoir de prévention » oblige, que si toute cette mascarade continue cela « finira mal » avec bien évidemment les conséquences que vous pouvez imaginer pour leurs responsables mais également pour toutes les instances officielles qui auront été « complices » puisque bien évidemment mises en garde en amont. »

Avis du CE : la localisation exacte de l'habitation de l'auteur n'est pas indiquée et , le long de la RN7 les cartes de bruit font apparaître trois constructions en limite des 65 décibels réglementaires; mais il est aisé de comprendre ses difficultés. L'auteur ne précise pas sa position en faveur ou en défaveur du projet: il souhaite être protégé du bruit au plus tôt! L'auteur, qui n'est pas le seul dans ce cas, souhaite en toute priorité la réalisation de ces protections. Si le projet est déclaré d'utilité publique, il paraît évident qu'il faudra mettre en œuvre, en tout début de chantier, les protections acoustiques définitives. Voir également le paragraphe « Bruit » de l'analyse par thèmes.

Contribution de A. Gossioime : ME 114.

Extraits : « L'autoroute A89 arrivant désormais à la Tour de Salvagny et se terminant dans un goulot d'étranglement, les usagers cherchent tous les itinéraires possibles pour échapper à ce tracés. Il paraît donc illusoire d'attendre la réalisation d'un barreau Nord à une échéance lointaine, et les partisans de cette solution ont des œillères. Il faut une liaison Sud de TOUTE URGENCE et abandonner ce combat d'arrière garde, qu'il fallait mener avec énergie il y a 20 ans. L'heure n'est plus aux atermoiements ni à certaines théories fumeuses destinées à servir un entêtement pour ce projet Nord, devant le fait accompli. »

Avis du CE : pour l'auteur, le constat des embarras actuels de circulation est clair, ainsi que l'urgence. La responsabilité de cette situation est probablement à rechercher dans un passé déjà ancien. Je partage ce point de vue tout en regrettant que l'auteur n'analyse pas davantage le projet lui même.

Contribution de Monsieur A. Madamours : ME 117.

Extraits : « Une liaison Sud permettrait d'éviter ces problèmes et de créer une véritable continuité autoroutière. Quant au débat entre une liaison Sud ou une liaison Nord, je pense qu'il s'agit d'un faux débat. Le plus urgent me semble une continuité Sud pour arriver rapidement à Lyon. Il est évident que , de toutes façons, liaison Sud ou pas, cela amène un surcroît de circulation au Nord de Lyon sur l'A6. A terme la solution sera sans doute de créer également une liaison Nord afin de détourner les véhicules en transit sur l'A46. Ces deux projets (liaison Sud, liaison Nord) m'apparaissent utiles et complémentaires et non en opposition. »

Avis du CE : je partage cet avis , le surcroît de circulation existera quelle que soit la solution adoptée. Par contre, seule la solution Sud permet effectivement d'apporter , rapidement, une vraie solution aux embouteillages actuels. La liaison Nord serait complémentaire, si le besoin est effectivement avéré, et il est vrai de dire que les deux projets pourraient être ultérieurement complémentaires.

Contribution de Madame F. Avond : ME 118. Madame Avond est propriétaire de deux bâtiments commerciaux dans le quartier des Longes.

Extraits : « Si le projet soumis à l'enquête publique est maintenu, il est clair que, selon le plan joint, il est, de tous ceux dont nous avons eu connaissance antérieurement, celui qui sauvegarde le maximum de bâtiments au lieu-dit les Longes. Cela étant , je compte parmi les riverains les plus directement concernés. » Suivent des considérations de projet détaillé. Puis : « Si les conditions normales d'exploitation normales de ces bâtiments étaient compromises, j'en demanderais l'expropriation. Je souhaite donc disposer d'informations plus complètes pour prendre dès que possible les décisions qui s'imposent. »

Avis du CE : l'auteure, très concernée, reconnaît que ce projet présente l'intérêt de sauvegarder le maximum de bâtiments, tout en se prononçant contre . Non résidente dans le quartier, elle n'est réellement intéressée que par les conditions futures d'accès à ses biens. Elle rejoint certains autres riverains du quartier des Longes sur une demande, in fine et selon le projet détaillé, d'expropriation. Elle ne pourra disposer d'informations plus complètes, si le projet est déclaré d'utilité publique, qu'après établissement des études de détails, lors de la phase d'enquête parcellaire.

Contribution de l'Association ARALY (Association des riverains de l'autoroute dans Lyon) :
ME 119.

Extraits : « On sait que le transit national et international qui passe par le tunnel et donc par la presqu'île n'est pas maîtrisé. Il existe deux arrêtés préfectoraux... Or ces arrêtés ne sont pas respectés. Les camions de toute l'Europe et de tous les tonnages empruntent, sans être verbalisés, le tunnel de Fourvière en file continue surtout la nuit où les embouteillages des heures de pointe ont disparu! Comment peut-on imaginer que l'on saura, si ce raccord est malencontreusement réalisé, réguler les camions et les empêcher de continuer sur l'autoroute, leur route sur l'A6 et traverser le cœur de Lyon, quelque soit leur destination puisque cet axe est le plus court de tous ceux qui existent? »

Avis du CE : il est constaté que depuis Février 2008 (date de l'interdiction des plus de 7,5 tonnes dans le sens Nord Sud du tunnel sous Fourvière, l'interdiction dans l'autre sens étant en place depuis 1997) le trafic a fortement diminué au profit de la rocade Est; l'ordre de grandeur de cette baisse est de 1000 poids lourds par jour (information DREAL). Mais cela reste insuffisant car, compte tenu du niveau des sanctions financières, le risque pris reste faible.

Une action est en cours, menée par le Préfet, pour demander un renforcement des contrôles et des sanctions à l'encontre des poids lourds ne respectant pas l'interdiction.

Je pense que ces dispositions complémentaires, associées au constat que l'itinéraire de contournement par le Nord, calculé en coût généralisé, est le plus attractif feront que le trafic de transit originare du Nord Ouest de Lyon empruntera de plus en plus systématiquement l'itinéraire Nord.

Extraits : « Il n'est plus concevable de réaliser de nouvelles autoroutes ou bretelles d'autoroute à l'intérieur du périmètre du Grand Lyon. Au contraire il est nécessaire d'en détruire certaines trop pénétrantes. Ce transit supplémentaire aura des répercussions désastreuses à plus long terme; Il y aura alors mélange entre trafic local et transit. Notre alternative au projet proposé par l'État : faire un raccord entre l'A89 et l'A46- plus au Nord, à l'extérieur de la métropole lyonnaise; aménager la liaison actuelle entre l'A89-A6, en la laissant en voie urbaine classique destinée aux seuls véhicules désireux d'entrer dans l'agglomération. Ce doit être une avenue normale et ordinaire pour entrer dans la ville, tout comme les autres avenues de la ville.»

Avis du CE : l'association ARALY est clairement opposée à la construction d'autoroutes et même favorable à la destruction de certaines d'entre elles ce qui est une position caricaturale vis à vis des besoins de mobilité croissants de la population (sachant que les transports en commun ne résoudront jamais tout et que sur la majeure partie de l'agglomération l'automobile offre le meilleur service) et de la croissance de la population elle même ; je ne partage pas cette vision de l'avenir. L'alternative « plus au Nord » présente l'inconvénient de ne pas désengorger le Nord Ouest de l'agglomération; l'aménagement esquissé (il est rare qu'un opposant ait fourni une esquisse de substitution), pour être efficace, demanderait les mêmes types de voie, jusque et y compris à l'autoroute A6 si l'on souhaite résoudre les difficultés du nœud routier de la porte de Lyon . Celui-ci aurait un impact écologique très voisin, une sécurité moindre par la présence de nombreux carrefours , un financement assuré par la collectivité et donc par les contribuables, des délais de réalisation probablement plus longs (nécessité d'une nouvelle enquête publique et, sans

doute, financement par tranches). Dans cette comparaison sommaire je ne vois pas d'avantage à la solution proposée .

Contribution de Monsieur L. Gigandon : ME 121.

Extraits : « Par ailleurs, le projet prévoit la fermeture de l'échangeur vers le pont entre la liaison et la route de la Tour de Salvagny. J'espère que ce critère sera bien maintenu, ce qui permettrait déjà de diminuer le trafic sur la route de la Tour. »

Avis du CE : cette disposition du projet qu'il n'y a pas lieu de modifier est destinée à apaiser le trafic de la route de La Tour de Salvagny qui reçoit actuellement un trafic pour la quelle elle n'est pas conçue. Il apparaît que certaines associations sont pour le maintien de cet échangeur. Je ne partage pas leur avis et pense que le projet n'a pas à être amendé sur ce point.

Contribution de Monsieur P. Formisyn, Adjoint au maire de Charbonnières les Bains : ME 129.

Extraits : « Constats : l'augmentation de fréquence de la RD 307 deviendra bientôt insoluble et deviendra une nuisance telle qu'une forte contestation risque d'apparaître, le barreau Nord , maintes fois évoqué me paraît aléatoire, lointain et nécessite un financement très lourd. Évidences : une liaison Sud est assez logique et rationnelle en termes topographiques, une liaison Sud n'hypothèque pas une solution Nord, enfin une liaison Sud ne prend que très peu de terrain au débouché de la N489 sur la RD306; Il me semble donc qu'une liaison Sud devrait prévaloir à partir de ces critères même si d'autres sont bien évidemment à prendre en compte. Je souhaite donc ardemment cette liaison Sud. »

Avis du CE: cette contribution résume bien les avantages qu'il y aurait à adopter la solution Sud. Je regrette que l'analyse ne porte pas sur les points qui peuvent poser des difficultés. Je note que l'auteur est opposé dans son avis au maire de sa commune (voir D2 27).

Contribution de Monsieur P. Alexis : ME 138.

Extraits : « Seul un système de péage pour les + de 3,5 tonnes (1 à la bifurcation de Anse, un autre sur la liaison A89/A6 en direction de Lyon) permettra de contrer le choix économiques des routiers, quitte à le faire approuver par un référendum local pour s'opposer aux dictats européens ou des organisations de transporteurs. »

Avis du CE : cette suggestion destinée à décourager les poids lourds de transiter par le tunnel de Fourvière est peut être à promouvoir, mais son obtention et son éventuelle mise en œuvre sont à coup sur d'une extrême difficulté.

Contribution de Monsieur A. Vidal : ME 139.

Extraits : « le réseau secondaire inapproprié n'a pas à recevoir ce flot de véhicules de passage qui se dissipe dans notre commune. Il est irréaliste d'attendre près de dix ans une hypothétique liaison Nord beaucoup plus coûteuse qui aurait de surcroît un impact important du point de vue écologique et sur les constructions. »

Avis du CE : je partage l'avis de l'auteur: l'impact de cette solution est moindre et elle présente l'avantage de ne pas détruire d'habitations.

Contribution de Madame et Monsieur C. Giraud : ME 152.

Extraits : « Or les protections acoustiques prévues au niveau de la RN489 actuelle, notamment dans le secteur de l'intersection avec la RD 73 dans le projet d'aménagement soumis, sont totalement inadaptées au fort niveau de circulation pour nous protéger de la pollution sonore et visuelle. Même si les normes réglementaires acoustiques en vigueur sont respectées, celles-ci sont inopérantes et sans effet pour protéger l'agrément de nos habitations et cadre de vie. Sans barrière acoustique tout le long de la N489 actuelle ce projet est en l'état inacceptable pour nous. »

Avis du CE : le lieu d'habitation des auteurs est situé à environ 500 m de la RN489, dans une zone de bruit à 45-50 décibels. Je ne peux donc partager la position des auteurs totalement irréaliste et d'une exigence irréfléchie. Je regrette que les auteurs semblent « conditionner » leur accord à la réalisation de cette barrière acoustique.

Plus loin : « Le projet doit bloquer absolument la circulation sur la RD73/ Route de la Tour de Salvagny de véhicules quittant ou voulant rejoindre directement la liaison. »

Avis du CE : comme je l'ai expliqué en permanence et comme le montre les plans, il n'y a pas d'échange possible de circulation entre la liaison A89/A6 et la RD73. Voir à ce sujet ma réponse à la contribution ME 121.

Contribution de l'Association CANOL : Contribuables actifs du Lyonnais : ME 154.

Extraits : « L'objectif de l'association est d'éviter autant que possible le gaspillage de l'argent public. L'intérêt général doit primer sur les avis partisans et intéressés. On peut comprendre qu'un maire défende les intérêts de ses administrés, mais notre association choisit la solution la plus facile et la plus rapide à mettre en œuvre, qui est aussi la plus économique. »

Avis du CE : cette position tranchée en ne s'appuyant quasiment que sur un seul critère est respectable mais on peut regretter que la réflexion ne soit pas enrichie par la prise en compte d'autres critères.

Contribution de Monsieur M. Werlen ME 184.

Extraits : « Je souhaite vous exprimer mon mécontentement au sujet du trafic routier important dans Dardilly et les villes avoisinantes. Je pense qu'il est temps d'être pragmatique et de réaliser au plus tôt la liaison entre les deux autoroutes. J'aurais préféré une liaison Nord au droit de la liaison avec l'A46, mais le tracé actuel de l'A89 ne le permet plus vraiment. L'option actuelle (Sud) d'un passage par le quartier des Longes semble donc la meilleure option restante. »

Avis du CE : le pragmatisme, associé à la lassitude que crée les difficultés de circulation conduisent l'auteur à être favorable au projet présenté, ce qui se comprend.

Contribution de Monsieur B. De Lagarde : ME 202.

Extraits : « Je pense que cette voirie structurante est d'une importance capitale pour la région, et son développement, pour de multiples raisons, entre autres: les axes Est-Ouest trop peu nombreux dans notre pays où tout passe par Paris, la continuité de l'attractivité grandissante de la région lyonnaise dont le dynamisme est débordant et va permettre de mettre dans son influence le cœur de la France, le fait que, même dans 100 ans, les automobiles existeront toujours et le développement oscillera, comme aujourd'hui entre déplacements individualisés et déplacements collectifs, l'activité qui va en générer. »

Avis du CE : l'auteur propose une vision élargie et long terme du sujet des déplacements, de la croissance, de l'attractivité de Lyon; je partage ses points de vue en précisant que la croissance économique augmente la demande de déplacements. Le fait que Lyon soit attractive nécessite qu'elle ait, pour toute l'agglomération un réseau de voiries performantes. Je regrette que l'auteur, très sensibilisé par les projections larges dans l'espace et longues dans le temps ne compare pas la liaison Sud au barreau « plus au Nord » proposé par les opposants.

Contribution de Monsieur B. Charnay : ME 214.

Extraits : « Il est indéniable qu'un tel projet doit aboutir. L'A89 est construite et entérinée (sans doute, quelle qu'en soit la nature, au détriment de nombreux riverains). Que ce serait dommageable et incompréhensible (notamment pour les « deniers publics ») qu'elle ne trouve pas son « issue », qui en toute logique ne peut être que l'A6, n'en déplaise aux communes impactées qui devraient savoir accepter, de bonne grâce, la nécessaire évolution des structures routières induite par leur proximité de la grande métropole de Lyon.

Avis du CE : cette contribution est de bon sens , mais la jonction avec l'autoroute A6 pourrait être aussi vers le barreau A466. Je regrette que cette contribution ne soit pas plus complète.

Contribution de Monsieur C. GALLET, maire de Lozanne ME 235.

Extraits : « Cette liaison entre l'A89 et l'A6 devient plus qu'urgente, aux heures de pointes les « bouchons » deviennent intolérables. En attendant une liaison plus au Nord (Saint Romain de Popey- Ponts Tarreys- Villefranche, par le dédoublement de la D38) sur la quelle je suis très favorable. »

Avis du CE : *l'auteur s'intéresse à la zone Nord Ouest de la zone impactée par le projet, dont les habitants- qui sont nombreux à venir travailler sur Lyon- sont très gênés par les bouchons. Je partage sa position : la liaison Sud , et elle seule dans un premier temps, améliorera la situation; ultérieurement, si nécessaire, une amélioration de la voirie locale (probablement sans péage et à impact réduit puisqu'aménagement sur place) semblerait le satisfaire pour participer, au Nord, à un meilleur écoulement du trafic de transit.*

Contribution de Monsieur C. Grand, membre de l'Association « Oxygénons Lozanne » : ME 236.

Extraits : « Ce projet est sans doute inévitable! Six ans de retard sur la réserve de DUP de l'A89 sont déjà beaucoup trop. Bien sûr, tout ça ne va pas améliorer la circulation à l'extrémité de l'A6! Le tunnel de Fourvière va pouvoir garder sa réputation! Mais liaison A89-A6 ou pas, ça ne changera pas grand chose ce côté! Des banderoles d'opposition ont fleuri dans la commune de Dardilly... La lecture de ces banderoles m'a laissé pantois.! A mon avis, Dardilly, très touchée par les circulations parasites, ainsi que les bouchons de la RD 306, trouvera plus d'avantages que d'inconvénients dans ce projet. Pour Lozanne, il était évident, et inimaginable autrement, que l'A89 serait reliée à l'A6 comme le prévoyait la réserve de sa DUP. Lozanne compte maintenant vivement sur la réalisation de la liaison A89-A6 qui devrait favoriser l'efficacité de « son » raccordement RD 385-A89! »

Avis du CE : *Je partage assez largement les arguments de cette contribution notamment sur l'intérêt qu'aura Dardilly à être débarrassée des circulations parasites qui la pénalisent beaucoup depuis l'ouverture de l'A89 et qui vont croître encore. Il est également vrai de dire (voir analyse par thèmes dans les trois premiers paragraphes) que, pour le tunnel de Fourvière, ça ne changera pas grand chose. Lozanne devrait effectivement bénéficier d'un accroissement d'intérêt du projet mené par le Conseil Général du Rhône liaison A89-RD 385.*

Contribution de Madame S. et Monsieur D. Besson : ME 250.

Extraits : « Je propose d'amender le projet dans le sens d'une simplification dans le secteur des Longes : ne pas réaliser de jonction directe A89/ RD306-RN6 pour éviter la sortie des véhicules vers la RN6 et obliger le flux A89-A6 à passer par la liaison autoroutière directe, réaliser une jonction routière les Longes- La Tour de Salvagny en utilisant les infrastructures projetées (rond point des Longes + ronds points de La Tour de Salvagny). » Des schémas accompagnent cette proposition.

Avis du CE : *l'auteur propose en fait de supprimer l'échangeur avec la RN6, mais pour maintenir une liaison entre les Longes, la RN6 et La Tour de Salvagny, il propose de créer en plus, au Nord de la liaison projetée une voie non autoroutière, à double sens. Cette proposition ne me paraît ni réaliste ni réalisable : en effet il faudrait considérablement agrandir les emprises, en prenant sur des terres agricoles très utiles et financer cette opération par des deniers publics (puisque la double liaison n'a pas de caractère autoroutier) sans avantage évident par rapport à la solution proposée.*

Contribution de la coordination d'associations DARLY : ME 254.

Extraits: « Nos associations pensent qu'une liaison sur une N489 un peu élargie et améliorée, sur l'emprise foncière existante, représente la « solution la moins néfaste ». Nos associations constatent par contre que les échangeurs aux extrémités de la N489... consomment hélas beaucoup de trop de place au détriment d'espaces verts, agricoles ou boisés. Elles demandent que les échangeurs soient simplifiés et réduits le plus possible, quitte à abandonner quelques bretelles dont la nécessité doit être remise en question. »

Avis du CE : *ces propos me paraissent irréalistes: comment améliorer le débit de la RN489 actuelle en restant dans les emprises foncières actuelles? Les échangeurs aux extrémités de la même nationale font l'objet de demandes de riverains, d'agriculteurs de voir leur fonctionnalité améliorée (rétablissements demandés alors que non prévus par le projet) et pour assurer la fluidité, il ne me paraît pas envisageable de les réduire dans leur configuration actuelle. A noter qu'entre la concertation et la présente enquête ils ont été sensiblement réduits, grâce notamment à la disparition des installations de péage. Je ne peux donc partager l'avis de cette association qui ne prend pas non plus en compte les grandes difficultés que causeraient la solution qu'elle propose dans le secteur des Longes et de Maison Carrée.*

Contribution de Monsieur F. Villeret : ME 265.

Extraits : « Je conçois que la quinzaine de riverains situés sur le tracé entre A6 et A89 se montrent défavorables, ou plutôt favorables à un tracé ailleurs, le phénomène « NIMBY » est toujours le premier réflexe dans ce cas, mais je pense que l'intérêt général prime. Ces riverains utilisent un faux argument selon lequel cela chargerait davantage le bouchon de Fourvière. On voit donc bien que ces projets A89/A6/A432, constituent un système cohérent d'évitement de l'agglomération lyonnaise donc , a fortiori le centre de Lyon. L'automobiliste ne détermine pas son parcours de manière idéologique mais en fonction de son coût et du service rendu (surtout délais).

Avis du CE : *même si le nombre de riverains impactés est nettement supérieur à celui évoqué, je partage la teneur de cet avis : au moins une partie de l'opposition est motivée par le phénomène cité, le système de contournement de l'agglomération ainsi réalisé est cohérent et il est juste de souligner que l'automobiliste ne détermine pas le choix de son parcours de façon idéologique (à de rares exceptions près, de parti pris!). C'est effectivement un faux argument que d'affirmer que le tunnel de Fourvière sera surchargé (très légère tendance à la hausse, inférieure à 1%). Voir l'analyse par thèmes et notamment la quatrième remarque préliminaire.*

Contribution de Monsieur A. Blanchard : ME 273.

Extraits : « Je suis régulièrement bloqué par l'accès à l'autoroute A6, au niveau de la RN6 et de l'échangeur de la Tour de Salvagny. Ces riverains utilisent un faux argument selon lequel cela chargerait davantage le bouchon de Fourvière : depuis la construction, en cours , de l'échangeur entre A6 et A46 les usagers souhaitant se rendre à l'Est de Lyon n'auront plus à utiliser TEO et le difficile échangeur de Vaulx-en- Velin, puis celui des Iles, ce qui soulagera fortement l'accès au tunnel de Fourvière. Par ailleurs le raccordement A6/A46 laisse la possibilité d'emprunter, aux Echets l'autoroute A432 qui capte toute la circulation vers l'Est de la Région. »

Avis du CE : *cette contribution a le mérite de pousser l'analyse vers l'Est de Lyon et d'argumenter sur la fonction Ouest-Est du projet présenté. Même si je ne partage pas strictement les affirmations de l'auteur sur la surcharge du tunnel de Fourvière (toute la circulation en provenance de l'A89 ne va pas vers l'Est lyonnais, il y en a une partie qui va vers le centre de Lyon et qui avant l'ouverture de l'A89 arrivait par le Sud, notamment les usagers en provenance de Clermont-Ferrand), son analyse me semble être de bon sens.*

Contribution de Monsieur G. Lacroix : ME 278 .

Extraits : « Le projet soumis à l'enquête publique résout parfaitement le problème et il faut le faire avancer rapidement. Bien entendu les habitants des communes traversées s'opposent au projet , mais il faut passer outre dans l'intérêt général. »

Avis du CE : *cette contribution suggère de ne pas tenir compte d'une opposition systématique vis à vis de l'intérêt général, génératrice de perte de temps.*

Contribution de Monsieur A. Le Ny : ME 315 et ME 340.

Extraits : « Nous avons soutenu la liaison Nord depuis longtemps car il est évident que le projet initial arrivant sur la plaine des Chères était le plus pertinent.... Cependant nous sommes exaspérés par la situation actuelle synonyme de bouchons, en particulier aux Longes avec un flot de véhicules dans les deux sens en provenance ou à destination de l'A89. Nous pensons que le projet soumis à l'enquête améliorera la circulation dans notre quartier, et limitera les circulations anarchiques qui se déversent dans Dardilly. Toutefois nous exigeons le respect des règles antibruit avec des protections efficaces tout au long des voies proches des riverains. »

L'auteur développe son point de vue d'entrepreneur en ME 340 : « Difficultés de respect des heures de livraison de nos fournisseurs et du coup de nos clients. Surcoûts liés aux heures perdues par nos compagnons dans les embouteillages (environ 6000 heures pour cette année). »

Avis du CE : *il semble que, dans ce cas encore, l'exaspération ait été un facteur dans l'évolution de l'avis de l'auteur, qui, entrepreneur de bâtiment, est très pénalisé pour son activité. Je partage son avis sur la lutte contre les circulations anarchiques. Il n'y a pas lieu de penser que les règles antibruit ne seront pas respectées. La demande, si le projet est déclaré d'utilité publique, de traiter correctement les accès à l'entreprise me paraît tout à fait légitime.*

Contribution de la CCBVA Communauté de Communes du Beaujolais Val d'Azergues :
ME 329

Extraits : « Ce projet est en études depuis des années, il est temps de le construire. Cette liaison à gabarit autoroutier permettra d'assurer, qu'on le veuille ou non, l'accès à la Métropole vers laquelle se rendent de nombreux rhodaniens, pour leurs activités professionnelles et leur mode de vie. L'entrée et la sortie des flux routiers vers/de Lyon sont actuellement en grande difficulté. A ce jour, les modes alternatifs de transport en commun ne sont pas suffisants ni toujours adaptés pour aller travailler, et remplacer les déplacements automobiles. »

Avis du Ce : *les contributions issues de cette zone du Beaujolais sont toutes convergentes et favorables. Celle-ci, sur des expressions et thèmes différents me semble également être de bon sens. Je partage cet avis, notamment sur le rôle que peuvent jouer les transports en commun dans cette zone de l'agglomération, c'est à dire leur manque d'efficacité.*

Contribution de Monsieur N. Fontanel : ME 334.

Extraits : « La facilité et la fluidité des déplacements est une source de développement économique incontestable et incontestée. La liaison A89/A6 n'échappe pas à cette règle. Cette liaison s'avère indispensable pour éviter que les véhicules arrivant à la Tour de Salvagny « traboulent » sur les réseaux secondaires, déjà fort encombrés, pour aller récupérer l'A6. Canaliser les véhicules sur un axe autoroutier adapté est un gage de sécurité. »

Avis du CE : *la première assertion est, pour les économistes des transports, fautive; l'économie engendre le besoin de déplacements et la mobilité est facilitée par des infrastructures adaptées. Dans ce secteur on a besoin de faciliter la mobilité. Par contre le gain de sécurité sera une réalité si le projet se réalise.*

Contribution de l'Association CIL Rhône Saône : Comité d'Intérêt local Rhône Saône: ME 337.
Cette contribution est un copié collé de la contribution fourni par ARALY ME 119.

Contribution de Madame N. Devaux : ME 343 et ME 345.

Extraits : « Exploitant de la STE TROC D'OR et POTERIE « Clairefontaine » ; le plus difficile est l'incertitude dans laquelle nous nous trouvons qui empêche tout développement de notre entreprise. Nous souhaitons avoir des aménagements complémentaires afin de faciliter nos accès et connaître son devenir quelle que soit l'issue de votre enquête. »

Avis du CE : *Je comprends la situation de cette entreprise qui ressemble à celle des autres du quartier des Longes ; quel est notre devenir ? Comment seront nos accès ? En l'état, il convient d'attendre que la déclaration d'utilité publique soit ou non prononcée pour permettre à la fois une projection dans l'avenir et , éventuellement, un projet détaillé permettant d'étudier les accès en détail.*

Contribution de l'Association SEVDOR : Sauvegarde des Espaces Verts des Monts d'Or : ME 347.

Extraits : « Le Conseil d'Administration de l'association SEVDOR s'est opposé à ce projet de liaison.. soutient l'alternative à ce projet qui a l'objectif de mieux répartir les véhicules sortant de l'A89. Cette liaison A89-A6 pourrait se faire à partir du diffuseur du Pont de Dorieux et rejoindrait l'A6 et l'A466 dans la plaine des Chères. »

Avis du CE : *l'association SEVDOR propose en fait la solution mise en avant par la Communauté Urbaine. Voir l'analyse de cette contribution dans l'analyse par thèmes au paragraphe « Plus au Nord Études DREAL »*

Contribution de Monsieur C. Bourget : ME 351. Cette contribution, complète, exprimant clairement et nettement une position intéressante pour le débat d'utilité publique est jointe en annexe A 9 au rapport afin d'en faciliter la lecture par toute personne intéressée.

Extraits : « Je suggère donc qu'un questionnaire soit distribué aux actuels utilisateurs de la liaison inadaptée entre A89 et A6 pour savoir s'ils sont d'accord avec l'amélioration proposée. Les pressions exercées sur l'enquête et le commissaire enquêteur par les maires actuels des communes concernées (banderoles, urnes, gesticulations diverses..) , me paraissent peu dignes de dépositaires de l'autorité publique. Cette affaire n'a que trop duré après de multiples études, documents toujours plus épais, débats, enquêtes, erreur de procédure qui a empêché le Conseil d'État de rendre un avis favorable... »

Avis du CE : *ces commentaires ont trait au « climat de l'enquête » ; sur le premier point il me paraît évident qu'une telle démarche aurait récolté un grand nombre de oui tant la lassitude et l'exaspération des usagers est présente dans leurs contributions. Mais la démarche de pétition aux bords des routes n'a pas été faite. Je partage complètement la seconde appréciation même si, je le souligne à nouveau, le climat de l'enquête a autorisé un déroulement normal de celle-ci. Le troisième point me semble proche de la réalité vraie du déroulement passé de cette opération et je constate que l'information rigoureuse sur le rôle du Conseil d'État est à nouveau présente ici.*

Plus loin : « Par ailleurs le projet a été amélioré par l'adoption d'un péage réparti – et non supprimé comme je l'entends parfois – et donc la disparition de la gare de péage initialement prévue. »

Avis du CE : *l'auteur, très pertinent, met le doigt sur un point particulier que le CE a signalé à la DREAL dès le début de l'enquête. Il me semble que le dossier laisse penser, avec un certain manque de transparence, que le péage est supprimé; ce qu'une très grande majorité a compris au travers du dossier et admet. De fait ce n'est pas rigoureusement exact puisque, de même qu'en allant vers le Nord la dernière sortie gratuite est celle de l'échangeur de la Porte de Lyon, la dernière sortie gratuite vers le Nord en venant de l'Ouest sera celle de la RN6 dans le quartier des Longes : il n'y a pas de surcoût de péage par rapport à un usager venant de Lyon en direction du Nord, mais le tronçon entre la RN 6 et l'A6 est payant (à péage réparti) et non gratuit!. Ceci est ,*

à mon sens , un handicap du projet car l'usager qui voudrait aller vers l'Est et qui, en outre, comme tout usager raisonne en coût généralisé (coût monétaire plus coût du temps), risque d'avoir tendance à aller vers le Sud, en encombrant le quartier des Longes, le rond point de Maison Carrée et l'A6. Cet inconvénient n'est cependant pas très marqué car, comme expliqué dans la quatrième remarque préliminaire de l'analyse par thèmes, l'itinéraire de contournement par le Nord est bien le plus attractif en coût généralisé. Ce sujet est repris dans l'analyse par thèmes au sous thème « Péage ».

L'auteur aurait du préciser la disparition des installations de péage et non de la gare.

Plus loin encore : « Les arguments avancés par les opposants aux projets relèvent pour beaucoup de la mauvaise foi : le barreau Nord, coûteux et long à réaliser, ne recueillerait qu'une petite part du trafic à la sortie de A89, 25% au plus, la non-conformité avec le PDU est un argument quasi risible, le PDU étant un document confus à qui on peut faire dire n'importe quoi en choisissant le bon alinéa, la réalisation de la liaison avec les aménagements et les mesures compensatoires et de protection précitées apportera une amélioration de la situation actuelle tant pour les riverains et l'environnement que le barreau Nord n'apportera absolument pas. »

Avis du CE : je partage ces arguments sauf en ce qui concerne le PDU qui, s'il est interprétable n'en reste pas moins un document qui donne des orientations utiles pour un développement harmonieux .

Plus loin encore : « certes , je reçois bien les arguments évoqués : tout d'abord je suis bien d'accord sur le fait que toute politique de déplacements doit s'appuyer sur un mix de modes et une inter-modalité développée, il faut créer des contournements de l'agglomération lyonnaise et ceux-ci ne doivent pas être exclusivement à l'intérieur du périmètre de la Communauté Urbaine. Pour autant, j'ai comme beaucoup de citoyens le sentiment que les nombreux débats sur le barreau A89/A6 sont un jeu stérile, un prétexte à reporter les décisions qui ne vont pas dans le sens du poil... le tout au détriment de la performance et de la compétitivité de notre agglomération. »

Avis du CE : l'auteur semble avoir une vision générale des déplacements en phase, dans les grandes lignes, avec celle de la Communauté Urbaine , mais regrette le blocage que ce projet et les reports successifs; beaucoup partagent cette opinion et j'en fais partie, c'est une question de bon sens.

Plus loin encore : « Je souhaite en particulier que, sans reporter la réalisation du barreau A89/A6 dont l'intérêt me paraît évident, un véritable schéma de grande voirie soit élaboré entre la Communauté Urbaine, le Département du Rhône, voire les départements proches et l'État en cohérence avec le développement des transports collectifs, des gares, des parcs relais... »

Avis du CE : je partage ce point de vue tant une vision à long terme semble avoir manqué cruellement dans ce cas comme dans d'autres!

Pour conclure : « Devant les défis majeurs de notre société, j'ai l'impression que le système politique, au niveau local comme national, est incapable de prendre des décisions rapides – mais concertées- et se perd dans des jeux politiques, des allers et retours successifs, compliquant à l'excès les procédures, chargeant si besoin les administrations qui sont à son service et lui obéissent, le tout par manque de courage et de peur de perdre des privilèges.

Avis du CE : dans mon rôle de CE, je m'abstiens totalement de commenter cette observation générale de notre citoyenneté.

Contribution de la LPO Rhône, Ligue pour la Protection des Oiseaux du Rhône : ME 357.
Cette contribution est analysée au paragraphe « Environnement » de l'analyse par thèmes.

Contribution du Département du Rhône ME 367.

Il s'agit d'un vœu, soumis à l'assemblée départementale le 20 Décembre 2013.

Extraits : « Afin de désengorger cette partie du réseau routier, l'État a prévu une liaison entre l'A89 et l'A6. Imaginée au plus proche de l'agglomération lyonnaise, elle est peut être la moins coûteuse mais elle ne propose pas une vision à long terme. De plus, ce projet ne répond pas aux objectifs environnementaux.

Avis du CE : *Ces arguments ont été avancés par tous les opposants au projet ; je note que le Conseil Général qualifie cette solution comme étant peut être la moins coûteuse, ce qui est forcément le cas, à tous points de vue, puis qu'elle ne coûte rien au contribuable.*

Plus loin : « Nous sommes conscients qu'il faut trouver une solution. Cela fait trop longtemps que l'hypothèse d'une liaison entre l'A89 et l'A6 est mise sur la table sans qu'un accord ait pu être trouvé. Pourtant, un certain consensus s'oriente vers un trajet davantage au Nord. En conclusion le Département émet un avis défavorable au projet de liaison A89-A6 tel qu'il est présenté par l'État. »

Avis du CE : *L'avis du Conseil Général paraît plus modéré que celui du Grand Lyon: je regrette que le « certain consensus » dont il est fait état n'ait pas été testé auprès des populations concernées et qu'il n'y ait dans cet avis ni contre proposition précise, ni évocation de l'amélioration des modes alternatifs.*



**ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE ET A LA MISE EN
COMPATIBILITE 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).

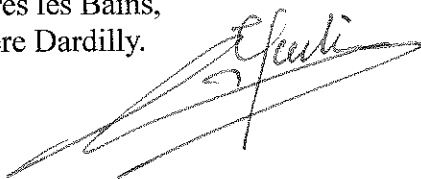
Prises en considération les contributions défavorables, à savoir :

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,

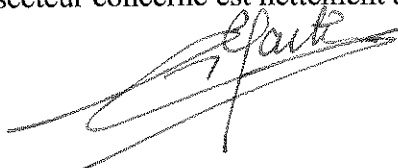
+++ la rentabilité socioéconomique du projet est indéniable, (même si on peut critiquer les calculs faits dont le résultat peut paraître majoré), et demeure satisfaisante en cas de réalisation du COL et de l'Anneau des Sciences,

+++ 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 :

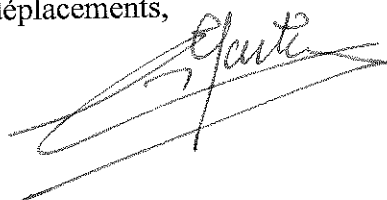
----- les contributions défavorables dont je pondère la valeur par la qualité de leurs arguments (une part significative de celles-ci ne sont pas des exemples de bonne foi),

----- 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'usager 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

