

LIAISON AUTOROUTIÈRE A89/A6

C - Notice Explicative

Version 4 - Novembre 2013

IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

Projet	Liaison autoroutière A89/A6		
Maître d'Ouvrage	DREAL Rhône-Alpes		
Document	C - Notice Explicative		
Version	Version 4	Date	Novembre 2013

RÉVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Modifications
4	Novembre 2013	Version finale suite à l'avis de l'autorité environnementale

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION	4		
1.1. Présentation de l'opération soumise à enquête et du programme dans lequel elle s'inscrit	4		
1.2. Historique général (études et décisions antérieures)	7		
2. CHOIX DU PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU	9		
2.1. Situation actuelle et insuffisances de l'itinéraire existant entre l'A89 et l'A6	9		
2.1.1. Etat des lieux en 2011	9		
2.1.2. Evolutions prévisibles en l'absence de projet	10		
2.2. Comparaison des grands partis d'aménagement.....	14		
2.2.1. Liaison Les Olmes-Villefranche-sur-Saône.....	14		
2.2.2. Antenne de Belmont	15		
2.2.3. La Branche Nord du COL	16		
2.2.4. Liaison A89/A6 par RN7 et RN489	18		
2.2.5. Synthèse et conclusions	19		
2.3. Partis d'aménagement avec utilisation des infrastructures existantes.....	21		
2.3.1. Variante proche RN6	21		
2.3.2. Variante par RN6	21		
2.3.3. Variante directe.....	22		
2.3.4. Comparaison des solutions et conclusions.....	22		
2.4. Mode d'exploitation : péage/sans péage	22		
2.4.1. Péage	22		
2.4.2. Sans péage.....	23		
2.5. Dispositifs d'échanges.....	23		
2.5.1. Zone d'échange RN7/RD307/RN489.....	23		
2.5.2. Zone d'échange RN6/RD306.....	24		
2.5.3. Bifurcation avec l'A6	25		
2.6. Les réponses apportées par le parti d'aménagement retenu	25		
2.6.1. Une liaison autoroutière pour les transits est-ouest par le nord de l'agglomération lyonnaise.....	26		
2.6.2. Redistribution des trafics d'échanges et locaux sur le réseau existant et réaménagé ...	26		
2.6.3. Remise à niveau environnementale des voies réaménagées	27		
3. PRÉSENTATION DE L'AMÉNAGEMENT SOUMIS À L'ENQUÊTE	28		
3.1. Présentation générale de l'aménagement.....	28		
3.2. Les impacts sur les réseaux de transport existants à terme.....	28		
3.3. Les conditions de réalisation des travaux	28		
		3.4. L'exploitation et la gestion de la voie.....	29
		3.5. La gestion des matériaux	29
		4. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS.....	31
		4.1. Caractéristiques géométriques.....	31
		4.2. Aménagement de la RN7 entre la-Tour-de-Salvagny et la RN489.....	31
		4.3. Diffuseur RN7-RD307	32
		4.4. Mise à 2 x 2 voies de la RN489 entre la RN7 et la RN6.....	32
		4.5. Diffuseur RN6-RD306.....	32
		4.6. Tracé neuf à 2 x 2 voies entre le diffuseur de la RN6 et l'autoroute A6	33
		4.7. Zone d'échange avec l'A6	33
		4.8. Rétablissements.....	35
		4.9. Aires et ouvrages annexes.....	35
		5. LES PRINCIPAUX OUVRAGES	36
		5.1. Les ouvrages d'art courants	36
		5.2. Les ouvrages d'art non courants.....	36
		5.3. Les ouvrages hydrauliques.....	36
		5.4. Dispositifs d'assainissement.....	36
		6. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES	38
		6.1. L'investissement et son financement	38
		6.2. La rentabilité socio-économique	38

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : L'A89 au sein du réseau routier national (août 2009).	5
Figure 2 : Programme de liaison entre Nervieux (A72) et Quincieux (A46).	6
Figure 3 : Carte des trafics moyens journaliers annuels en 2011 sur la zone d'étude.	9
Figure 4 : Carte des trafics moyens journaliers annuels attendus en 2018 sans projet de liaison A89/A6.	11
Figure 5 : Carte des trafics moyens journaliers annuels attendus en 2038 sans projet de liaison A89/A6.	12
Figure 6 : Contexte du projet de la liaison A89/A6.	13
Figure 7 : Cartographie des options de tracé.	14
Figure 8 : Carte de sensibilité environnementale pour le fuseau du tracé de liaison Les Olmes – Villefranche-sur-Saône.	15
Figure 9 : Carte de sensibilité environnementale pour le fuseau de l'Antenne de Belmont.	16
Figure 10 : Carte de sensibilité environnementale pour le fuseau branche nord du COL.	17
Figure 11 : Carte de sensibilité environnementale pour le fuseau A89/A6 par RN7 et RN489.	18
Figure 12 : Partis d'aménagement avec réutilisation des infrastructures existantes.	21
Figure 13 : Variantes de raccordement entre la RN6 et l'A6.	21
Figure 14 : Système de péage présenté en 2007 – gares de péage sur les bretelles orientées vers Lyon de l'échange avec l'A6 (seul le tronçon neuf de la liaison A89/A6 entre la RN6 et l'A6 était proposé payant).	23
Figure 15 : Localisation du dispositif d'échanges entre la RN7, la RD307 et la RN489. En rouge : solution proposée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP en 2007. En blanc : tracé indicatif de la solution proposée et soumise dans le présent dossier d'enquête.	24

Figure 16 : Localisation du dispositif d'échanges RN6/RD306/RN489. En rouge : solution proposée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP en 2007. En blanc : tracé indicatif de la solution proposée et soumise dans le présent dossier d'enquête.

Figure 17 : Localisation du dispositif d'échanges avec l'A6. En rouge : solution proposée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP en 2007. En blanc : tracé indicatif de la solution proposée et soumise dans le présent dossier d'enquête.

Figure 18 : Carte des temps de parcours entre l'A89 et l'A42-A432 via deux itinéraires concurrents en 2018 aux heures de pointe.

Figure 19 : Caractéristiques du profil en travers du tracé.

Figure 20 : Caractéristiques du profil en long du tracé.

Figure 21 : Tracé indicatif du diffuseur RN7-RD307.

Figure 22 : Tracé indicatif du diffuseur RN6-RD306.

Figure 23 : Tracé indicatif de la zone d'échange avec l'A6.

Figure 24 : Synoptique indicatif des aménagements sur l'A6.

Figure 25 : Tracé indicatif du projet de liaison et localisation des ouvrages d'art.

TABLEAUX

Tableau 1 : Historique – grandes étapes du projet.

Tableau 2 : Tableau comparatif des 4 grandes options de tracé sur les caractéristiques géométriques, les aspects fonctionnels, l'environnement et les coûts.

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION

1.1. PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION SOUMISE À ENQUÊTE ET DU PROGRAMME DANS LEQUEL ELLE S'INSCRIT

Le projet, soumis à l'enquête publique concerne une liaison autoroutière concédée, d'une longueur d'environ 5,5 km, reliant l'autoroute A89 sur la commune de La Tour-de-Salvagny, à l'autoroute A6, sur la commune de Limonest dans le département du Rhône.

Ce projet de liaison, constituant l'opération objet de la présente enquête, comprend :

- l'aménagement et la mise à niveau aux caractéristiques autoroutières de la déviation de la RN7 au droit de La Tour-de-Salvagny, sur un linéaire d'environ 2 km,
- le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN7, la RD307, la RD77E, la RN489, la RD73 (diffuseur RN7/RD307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN489 avec la RD73 (demi-diffuseur du Carret), sur 0,7 km environ,
- la mise à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières de la RN489 entre la RN7 et la RN6 sur un linéaire de 2 km environ,
- le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD306/RN6),
- la réalisation d'un barreau autoroutier à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'A6, sur un linéaire d'environ 0,8 km,
- la réalisation d'un échangeur complet avec l'A6 (bifurcation A89/A6),

La réalisation de ce système d'échanges avec l'A6, partie intégrante du projet, nécessite l'aménagement des voies et des zones d'entrecroisement dans les deux sens sur l'autoroute A6 entre la bifurcation A89/A6 et le diffuseur de la Garde sur une longueur d'environ 3 km.

La liaison A89/A6 ne sera pas dotée d'installations de péage.

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est assurée par l'État (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie) représenté par le Préfet de Région Rhône-Alpes et déléguée localement à la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL Rhône-Alpes).

La mise en service de cette liaison est prévue fin 2017.

L'A89, autoroute transversale de 500 km environ, a été voulue comme un outil puissant de désenclavement du centre de la France, relié jusqu'alors uniquement à Paris. Il s'agissait également d'assurer de grandes liaisons autoroutières est - ouest, afin notamment d'améliorer les liaisons de la façade atlantique aux grands pôles européens.

Le principe d'aménagement d'une liaison autoroutière entre Bordeaux, Clermont-Ferrand et Lyon, par l'A89, a été prévu dès 1988 dans le schéma directeur routier national (SDRN). Cette décision a été réitérée lors de la révision du schéma directeur en 1992 (décret n° 92-379 du 1er avril 1992), puis à nouveau confirmée par le gouvernement, réuni en Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) du 23 juillet 1999, affirmant cette décision d'aménagement autoroutier.

Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 a considéré l'achèvement des liaisons est - ouest comme projets prioritaires. Il a, dans ce contexte, confirmé la réalisation du tronçon de l'autoroute A89 entre Clermont-Ferrand et Lyon.

Ce programme général d'aménagement de l'axe autoroutier entre l'autoroute A72 (Nervieux) et l'autoroute A46 (Quincieux) permet également une amélioration significative des communications routières entre l'agglomération lyonnaise et les agglomérations du département de la Loire (en particulier Roanne) ou de l'ouest du département du Rhône (Tarare, L'Arbresle). À ce titre, il constitue un facteur pouvant favoriser le développement régional de villes telles que Roanne et Tarare.

Il permet l'achèvement de l'itinéraire autoroutier complet de l'A89 entre Bordeaux et Lyon et comprend les quatre opérations suivantes :

- Antenne de Balbigny : en service,
- A89 Balbigny / La Tour-de-Salvagny : mise en service en janvier 2013,
- **Liaison A89/A6 : objet du présent dossier,**
- Liaison A6/A46 (déclarée d'utilité publique en juillet 2009) : dénommée A466, les travaux de cette section ont commencé début 2013, pour une mise en service prévue en 2015.



Figure 1 : L'A89 au sein du réseau routier national (août 2009).
Source : MEDDE

Au sein de ce programme, la liaison A89/A6 a pour objectifs :

- d'assurer la continuité autoroutière depuis l'extrémité actuelle de l'autoroute A89 avec l'A6, l'A466, l'A46 Nord et l'A432,
- d'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.

Figure 2 : Programme de liaison entre Nervieux (A72) et Quincieux (A46).



1.2.HISTORIQUE GÉNÉRAL (ÉTUDES ET DÉCISIONS ANTÉRIEURES)

	Décision
13 avril 1987	Le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) retient le principe de réalisation d'une liaison autoroutière entre Genève et Bordeaux.
6 juillet 1994	Choix par décision ministérielle d'un fuseau de tracé après consultation des élus, services et associations.
9 juin 1997 au 12 juillet 1997	Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'A89 entre Balbigny et Lyon. (avec tracé nord par Les Chères)
5 janvier 1999	Décision du gouvernement de ne pas mener à son terme la procédure qui aurait dû conduire à la déclaration d'utilité publique de la section autoroutière A89 entre Balbigny et Lyon. Cette décision a été motivée par le lancement dès 1997 d'un débat d'opportunité sur le contournement ouest de Lyon (COL), dont la branche nord permettra à terme d'écouler les trafics de transit de l'A89 vers l'A6 en substitution de la section Châtillon - les Chères initialement prévue dans le cadre de l'opération A89.
23 juillet 1999	Confirmation par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de l'arrêt de la procédure d'enquête publique de l'autoroute A89. Décision de mise à l'étude d'une liaison autoroutière concédée entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny, dans la bande de 300 mètres retenue précédemment.
1er septembre 1999	Décision ministérielle demandant l'étude de l'aménagement de la section autoroutière A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny et l'examen des conditions de raccordement de l'autoroute A89 à l'autoroute A6, dans l'attente du COL dont la mise en service ne pourra avoir lieu à l'horizon de mise en service de l'A89.
17 Septembre 2001 au 23 octobre 2001	Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'A89 entre Balbigny et La-Tour-de-Salvagny.
18 juillet 2002	Décision ministérielle commandant l'élaboration des études d'avant-projet sommaire d'une solution de raccordement autoroutière de l'A89 à A6 s'appuyant sur l'aménagement de la RN7, la route départementale RD73 (reclassée depuis RN489) et la réalisation d'un barreau neuf assurant la liaison entre la RN6 et A6.

	Décision
11 octobre 2002	Déclassement des sections de RD73 et RD73d comprises entre la RN7 et la RN6 par délibération du Conseil général du Rhône pour reclassement dans la voirie nationale (RN489).
17 avril 2003	Décret prononçant la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier A89 section Balbigny - La Tour-de-Salvagny. La réserve émise par la commission d'enquête (« Le raccordement de l'A89 devra se faire sur l'autoroute A6, par des voiries ayant les caractéristiques d'un aménagement autoroutier. La date de la mise en service de l'A89 et celle de son raccordement sur l'A6 devront être concomitantes ») a été acceptée par l'État
23 avril 2003	Arrêté ministériel procédant au classement dans le domaine public routier national, sous l'appellation de RN489, des sections de RD73 et RD73d comprises entre la RN7 et la RN6.
19 décembre 2006	Décision ministérielle demandant l'étude de la mise à péage de la liaison A89/A6 dans un objectif de concession, afin de permettre une mise en service concomitante avec l'autoroute A89 Balbigny-La Tour-de-Salvagny.
2 mai 2007	Approbation par décision ministérielle de l'avant-projet sommaire de la liaison A89-A6, en retenant l'option de mise en concession de la liaison et la mise à péage des bretelles de la bifurcation avec l'autoroute A6 orientées vers Lyon.
11 décembre 2007 au 18 janvier 2008	Enquêtes d'utilité publique des projets de liaisons A89/A6 et A6 - A46
Juillet 2009	Le Conseil d'État, saisi en mai de la proposition de décret visant à déclarer d'utilité publique le projet de liaison A89/A6, a émis un avis défavorable. Au vu de cet avis, le gouvernement a décidé de ne pas prendre le décret déclarant d'utilité publique le projet.
15 juillet 2009	Déclaration d'utilité publique de la liaison A6 - A46.
29 juin 2010	Décision ministérielle de relancer la procédure de déclaration d'utilité publique du projet de liaison directe.
30 mai au 25 juin 2011	Concertation préalable au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme auprès des communes concernées par le projet de liaison A89/A6.

	Décision
13 décembre 2012	Diffusion du bilan de la concertation au titre de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.
21 janvier 2013	Mise en service de l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny.
10 juin au 5 juillet 2013	Consultation inter-services sur la base du présent dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Tableau 1 : Historique – grandes étapes du projet.

Sur l'A6, du fait d'un fort niveau de trafic, le nombre d'accidents paraît élevé, mais ils sont proportionnellement moins importants et surtout moins graves (entre 2007 et 2011, six tués pour 136 accidents).

Concernant les origines / destinations, les études et enquêtes réalisées auprès des conducteurs sur leurs motifs de déplacements ont permis de montrer que le trafic sur la RN7, la RN489, la RD306 et la RN6 au nord-ouest de Lyon mêle deux flux de natures différentes, du trafic interurbain et du trafic urbain lié au fonctionnement quotidien de l'agglomération lyonnaise, et mettent également en évidence que :

- la part de transit, traversant l'agglomération lyonnaise, y est faible, inférieure à 10 %,
- parmi le trafic d'échange, le flux entre l'agglomération lyonnaise et le reste du département du Rhône est très majoritaire avec les deux tiers du trafic total sur la RD307 et la RN489. Les flux plus longs, entre l'agglomération et l'extérieur du département, représentent moins de 20 % des trafics sur ces deux axes.
- le reste du trafic (6 %) concerne des flux locaux de courte distance, comme par exemple entre La Tour-de-Salvagny et Dardilly,

Le réseau routier dans la zone directement traversée par le projet soumis à l'enquête publique, n'est donc plus en mesure de répondre à cette augmentation de trafic, de satisfaire aux besoins de desserte correcte des territoires concernés et d'assurer un niveau optimal de sécurité à ses utilisateurs. Il présente en outre un niveau de nuisance élevé pour les riverains d'une partie de la zone d'étude (RD307 et RN6).

Cette situation a été notablement accentuée par la mise en service récente de l'A89 en janvier 2013, et l'apport d'un trafic supplémentaire important de transit et surtout d'échange avec l'agglomération lyonnaise sur le réseau de voiries locales existant.

Des mesures transitoires ont ainsi été mises en place afin de limiter les dysfonctionnements constatés sur le réseau routier national auquel se raccorde l'A89 :

- affectation d'une voie sur la RN7 pour les mouvements allant vers la RN489,
- affectation d'une voie sur la RN6, au niveau des Longes, pour les mouvements en provenance de la RN489,
- suppression temporaire du régime de priorité au carrefour giratoire de la Garde pour rendre prioritaires les mouvements entre la RN6 et l'A6,
- affectation d'une voie sur l'A6 pour les mouvements en provenance de la RN6,
- mise en place de dispositifs permettant une gestion dynamique du trafic.

Les premières constatations faites en 2013 ont montré que ces aménagements ne pouvaient être efficaces à toutes les heures de pointe et ne peuvent donc constituer une solution pérenne, sous peine de voir les conditions de sécurité des usagers se dégrader.

2.1.2. EVOLUTIONS PRÉVISIBLES EN L'ABSENCE DE PROJET

2.1.2.1. ÉVOLUTIONS 2011-2018

Les estimations de trafic calculées à partir d'un modèle développé sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise montrent qu'après la mise en service de l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny :

- les flux sur la RN7 au nord de La Tour-de-Salvagny, sur la RN489 et la RD307 augmentent fortement du fait de la mise en service de l'A89 associée à une légère croissance du trafic automobile lié au secteur :
 - le débit sur la RN7 atteint alors un peu plus de 56 000 véh./j en 2018,
 - sur la RN489, l'augmentation du trafic journalier est de 40 % par rapport à 2011 ; le niveau de trafic atteint près de 41 000 véh./j. C'est l'itinéraire privilégié entre l'A89 et l'A6,
 - sur l'itinéraire alternatif, la RD307 en entrée de Lyon, avec 20 000 véh./j, le trafic est également en forte progression par rapport à 2011 (+ 67 %). Cet axe accueille une part non-négligeable du trafic en relation avec le nord de Lyon et l'ouest de l'agglomération compte tenu de la saturation des axes RN489, RN6 jusqu'à l'échangeur de la Garde ;
- dans le secteur des Longes, les volumes atteignent :
 - 109 000 véh./j sur A6 au sud de l'échangeur de la Garde, ce qui constitue un niveau très élevé avec une croissance de 25 % du trafic par rapport à 2011 ;
 - 56 000 véh./j sur la RN6 (+ 25 %) ;
 - 37 000 véh./j sur la RD306 au nord des Longes (+ 5 %).

Les conditions de circulation se dégradent donc fortement par rapport à la situation actuelle dans le secteur de la RN489 du fait de la croissance endogène du trafic et de la mise en service de l'A89 qui engendre un trafic nouveau.

Dès lors, les niveaux de trafic sont trop importants pour pouvoir s'écouler de façon fluide sur le réseau existant sans aménagement complémentaire.

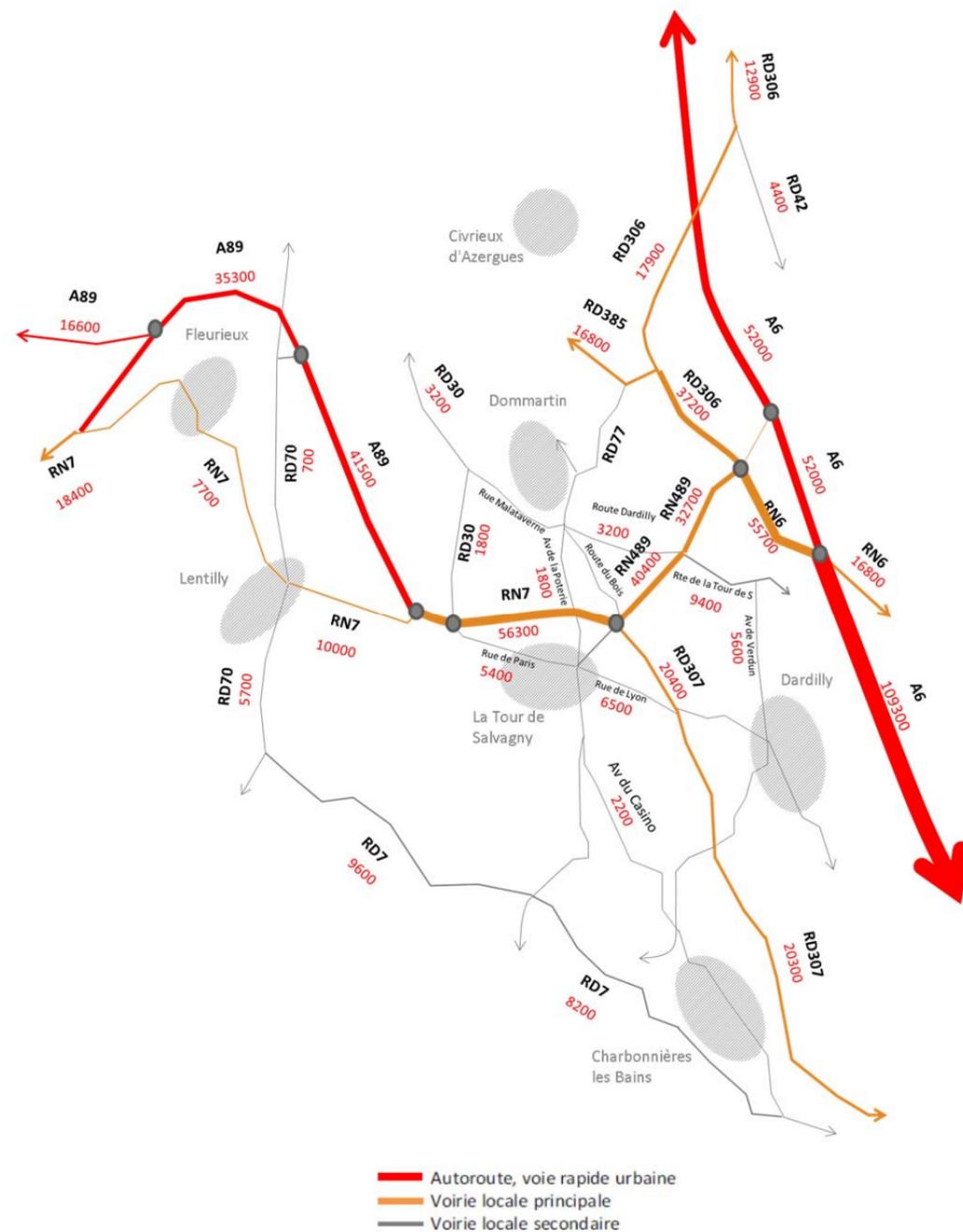


Figure 4 : Carte des trafics moyens journaliers annuels attendus en 2018 sans projet de liaison A89/A6.

À l'heure de pointe du matin, le débit de trafic sur la RN7 sur le contournement nord de La Tour-de-Salvagny est de 2 900 véhicules / heure en direction de Lyon. La circulation reste donc très chargée sans toutefois atteindre le seuil de saturation.

Le débit est moindre sur la RN489, avec de l'ordre de 2 000 véhicules / heure en direction de Lyon à l'ouest de l'échangeur du Carret. Cependant, la capacité d'écoulement est inférieure (une seule voie

de circulation par sens), et le trafic sature, avec des risques de remontée de file du bouchon sur la RN7 en amont. Une partie du trafic utilise la RD73 par Dardilly pour s'extraire des bouchons, augmentant ainsi la pression automobile sur la voirie locale secondaire non destinée à cet usage.

Les problèmes de circulation se retrouvent également sur la RN6 en direction de Lyon (2 700 véhicules / heure).

L'échangeur de la Garde est particulièrement congestionné sur la bretelle d'entrée vers A6-sud, la charge de trafic y étant beaucoup trop importante (2 700 véh./h pour une capacité théorique de l'ordre de 2 400 véh./h). Premier échangeur gratuit au nord de l'agglomération, il présente un apport de véhicules équivalent aux flux provenant de l'A6-Nord depuis Anse et Villefranche (plus de 40 000 véh./jour pour chaque branche). Cet échangeur cumule ainsi des fonctions de desserte des zones économiques à proximité immédiate (zone commerciale Auchan, Techlid), de connexion avec les axes gratuits nord-sud (RD306) et avec les axes est-ouest (RN489), drainant chacun une aire de chalandise importante. En l'absence de projet, ce secteur en développement voit ses conditions de circulation se dégrader, notamment avec l'arrivée des trafics supplémentaires liés à l'A89.

L'ensemble de l'itinéraire de la RN7 jusqu'à l'A6 via la RN489 est donc soumis à de très fortes difficultés de circulation en direction de Lyon durant l'heure de pointe du matin.

La RD307 connaît également de fortes difficultés et n'offre pas une alternative pertinente pour l'accès à Lyon, avec des niveaux de saturation de 90% à 120% sur toute la longueur du parcours.

À l'heure de pointe du soir la situation est symétrique à celle de l'heure de pointe du matin. Le réseau routier entre Lyon et La Tour-de-Salvagny est fortement saturé pour le trafic sortant de l'agglomération, que cela soit l'itinéraire A6 (la Garde) - RN6 - RN489 ou la RD307. En particulier, des remontées de file se forment sur la bretelle de sortie de l'A6 en direction de la RN6 et sur la bretelle de sortie de la RN6 pour aller sur la RN489, posant également des problèmes de sécurité et induisant des situations potentiellement accidentogènes.

2.1.2.2. ÉVOLUTIONS À L'HORIZON 2038

Les projections de trafic calculées à partir d'un modèle de trafic développé sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise indiquent qu'à l'horizon 2038 :

- le débit sur la RN7 atteint alors près de 68 000 véh./j en 2038, soit une hausse de 127 % par rapport à l'année 2011,
- sur la RN489, le trafic journalier double entre 2011 et 2038; avec près de 45 800 véh./j en 2038. C'est l'itinéraire privilégié entre l'A89 et l'A6,
- sur l'itinéraire alternatif, la RD307 en entrée de Lyon, avec 24 000 véhicules / jour en 2038, le trafic est également en forte progression car il double par rapport à 2011 (+ 100 %),
- dans le secteur des Longes à Dardilly, les volumes parviennent à :
 - 130 000 véh./j sur l'A6 au sud de l'échangeur de La Garde, ce qui constitue un niveau très élevé avec une croissance de 50 % du trafic par rapport à 2011,
 - 68 000 véh./j sur la RN6 (+ 60 %).

En l'absence d'aménagement entre l'autoroute A89 et l'autoroute A6, la continuité autoroutière n'étant plus assurée, les niveaux de trafic impliquent des congestions fortes aux heures de pointe, des conditions de sécurité dégradées et des nuisances importantes pour les riverains (tant des voiries locales, RD307, que nationales : RN7, RN489, RN6).

Les principales difficultés se rencontrent :

- sur la RD307 dans la traversée de Charbonnières et de Tassin-la-Demi-Lune, qui n'est pas dimensionnée pour les volumes de trafic prévus,
- au niveau de l'échangeur entre la RN7 et la RN489 dont la configuration actuelle privilégie les mouvements vers Charbonnières,
- au niveau du carrefour avec la RN6 et de l'échangeur de La Garde où les conditions de circulation déjà fortement saturées, seront aggravées.

Les encombrements chroniques pendant les heures de pointe seront en conséquence en très forte augmentation en raison de l'inadéquation du réseau face aux besoins de déplacements, avec un report important d'une partie du trafic sur le réseau local et une dégradation des conditions de sécurité.

Dans ce contexte, en l'absence d'aménagement après la mise en service de l'A89, la saturation du réseau routier auquel elle se connecte continuerait à s'aggraver fortement en particulier aux heures de pointe. Les difficultés existantes au niveau de l'échangeur de la Garde se trouveraient amplifiées. Les trafics au niveau des zones d'échanges avec la RN489, la RN7, la RN6 et la RD306 dépasseraient leur seuil de saturation et conduiraient ainsi le réseau secondaire local à servir encore davantage d'exutoire pour les trafics aux heures de pointe.

Pour répondre aux objectifs du programme de liaison A72/A46 et aux conséquences induites par la mise en service de l'A89, deux grands partis d'aménagement ont été envisagés :

- la réalisation d'un tracé neuf entre l'autoroute A89 et l'autoroute A6,
- le réaménagement sur place, privilégiant la réutilisation des voiries existantes.

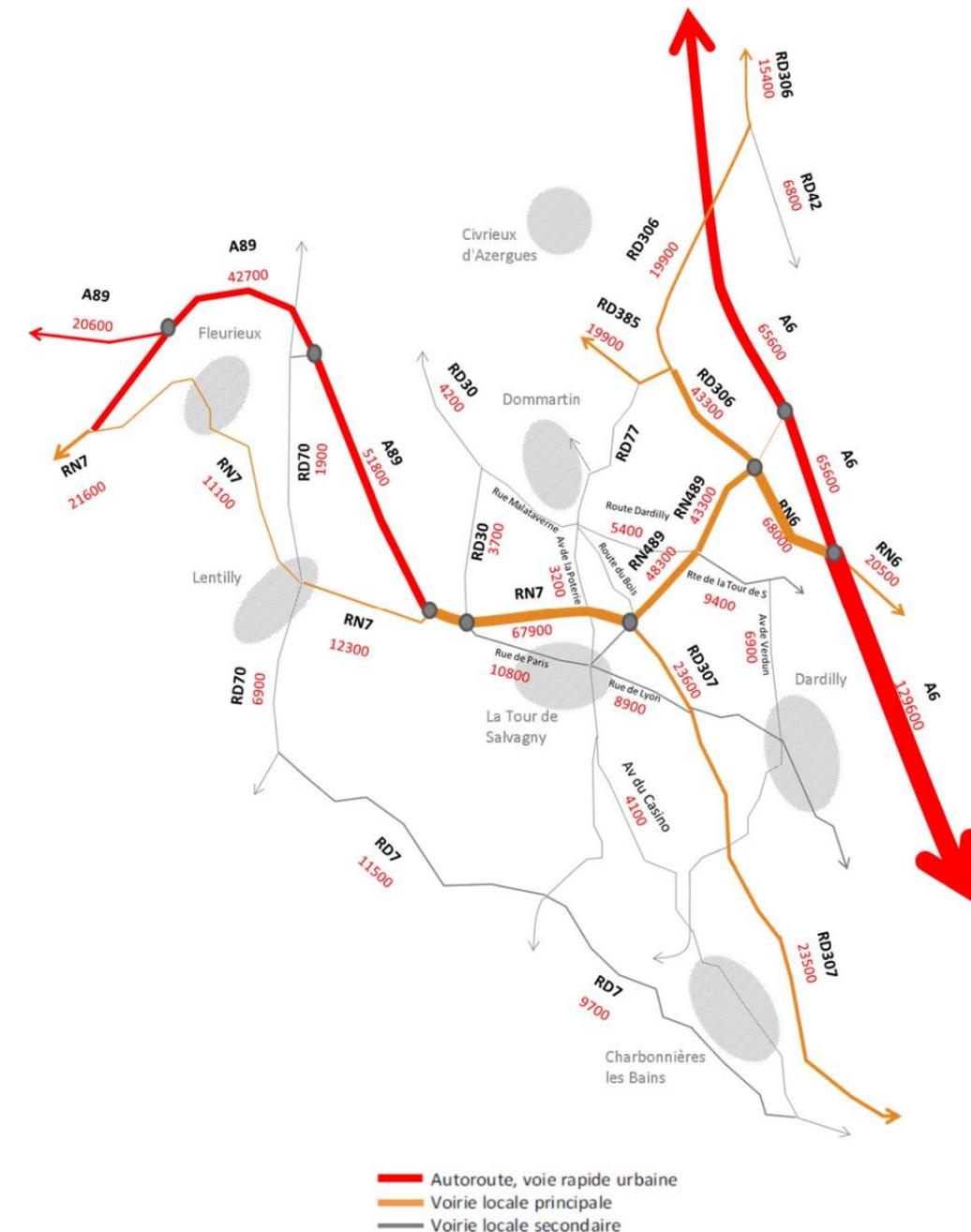


Figure 5 : Carte des trafics moyens journaliers annuels attendus en 2038 sans projet de liaison A89/A6.



Figure 6 : Contexte du projet de la liaison A89/A6.

2.2.COMPARAISON DES GRANDS PARTIS D'AMÉNAGEMENT

Dans le cadre des études de comparaison des différents partis d'aménagements pouvant potentiellement permettre l'achèvement du programme de liaison entre l'A89 et l'A6, quatre grandes options de tracé sont ressorties et ont été considérées :

- Tracé neuf : liaison Les Olmes – Villefranche-sur-Saône,
- Tracé neuf : liaison Nord entre Chatillon et Les Chères présentée lors de la première enquête publique de l'A89 en 1997, dite « Antenne de Belmont »,
- Tracé neuf : branche nord du Contournement Ouest Lyonnais (COL),
- Réutilisation des infrastructures existantes : liaison A89/A6 par réaménagement de la RN7 et RN489.



Figure 7 : Cartographie des options de tracé.

2.2.1. LIAISON LES OLMES-VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE

2.2.1.1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

Ce tracé constitue un barreau autoroutier reliant l'A89 à l'A6 entre Les Olmes et le nord de Villefranche-sur-Saône. Le fuseau envisagé cherche à éviter au mieux le relief des contreforts des Monts du Beaujolais à l'ouest de la zone d'étude et donc la construction de tunnels.

Le tracé se débranche de l'A89 entre Les Olmes et Sarcey, dans un secteur contraint (présence de la barrière de péage pleine voie et de la bifurcation autoroutière à créer au droit des Olmes) et par l'environnement immédiat (urbanisation, château d'Avauges, vallée de la Turdine, RN7, ...). Il s'inscrit dans un premier relief au nord-ouest de Sarcey avant de regagner la vallée encaissée de l'Azergues, qu'il franchit par un viaduc d'environ 500 m puis se poursuit avec un tunnel d'environ 480 m de long sous le château des Granges (commune du Breuil) avant de traverser le ruisseau de Goutte Molinand par un viaduc d'environ 400 m. Il contourne ensuite l'aérodrome de Frontenas par le sud-est, puis le village d'Alix par le nord-ouest, franchit plusieurs ruisseaux avant de traverser le bois d'Alix, classé en Espace Naturel Sensible. Inscrit sur le relief, en parallèle à la RD338 sur près de 7 km, ainsi qu'à travers les vallées du Merloux et du Morgon, qu'il franchit par un viaduc d'environ de 1 km, ce tracé amorce ainsi le contournement de l'agglomération de Villefranche par l'Ouest.

L'arrivée sur l'A6 s'inscrit globalement entre l'échangeur récent de Villefranche Nord et les aires de repos de Boudrey et Paturol.

Les caractéristiques principales envisagées pour ce tracé sont les suivantes :

- section courante : réalisation d'une section en tracé neuf à 2 x 2 voies d'une longueur d'environ 27 km, dont 4 viaducs d'une longueur totale de 2 600 m de long et un tunnel de 480 m de long,
- échanges : réalisation d'une bifurcation complète avec l'A89 dans le secteur des Olmes et d'une bifurcation complète avec l'A6 au nord de Villefranche-sur-Saône (déplacement de l'échangeur de Villefranche Nord sur le barreau et création de la déviation d'Arnas),
- péage : implantation d'une BPV sur le barreau compte-tenu de la configuration du système de péage fermé d'A6.

2.2.1.2. FONCTIONNALITÉS

La liaison Les Olmes – Villefranche-sur-Saône a pour objectif de détourner le trafic de transit au nord de l'agglomération lyonnaise. Les mouvements de type est-ouest sont donc assurés indirectement, depuis le nord de Villefranche-sur-Saône, soit par le nord, par l'A6 puis l'A406 puis l'A40, soit par le sud, par l'A6 puis l'A46 nord puis l'A42 ou l'A43, et ce avec des allongements de distance et de temps de parcours significatifs en comparaison aux autres options de tracé.

De ce fait, cette liaison ne contribuerait donc qu'à un déchargement limité des voiries locales à l'approche de l'agglomération lyonnaise, d'autant plus qu'elle ne comporte aucun échangeur intermédiaire entre l'A89 et l'A6.

2.2.1.3. ENVIRONNEMENT

Le fuseau Les Olmes – Villefranche s'inscrit sur la quasi-totalité de sa longueur dans le périmètre AOC du Beaujolais, à l'exception de ses extrémités sud et nord, des secteurs ponctuels de franchissement de vallées et de quelques secteurs boisés.

En ce qui concerne le milieu naturel, le fuseau traverse, sur un linéaire de l'ordre de 6 km, deux Espaces Naturels Sensibles contigus (Landes de Frontenas et Bois d'Alix). À son extrémité nord, dans le secteur de raccordement avec l'A6, le tracé peut interférer avec plusieurs secteurs sensibles et particulièrement le site Natura 2000 des prairies humides et forêts alluviales du val de Saône (Site d'Intérêt Communautaire ou SIC), le site classé du Val de Saône et l'Espace Naturel Sensible de la prairie et du marais de Boitray. Le fuseau intercepte enfin plusieurs axes de déplacements de la faune.

Au niveau du raccordement sur l'A6, le fuseau s'inscrit dans la zone rouge (zone très exposée) du PERI (plan d'exposition aux risques d'inondation) de la Saône approuvé en janvier 1989.

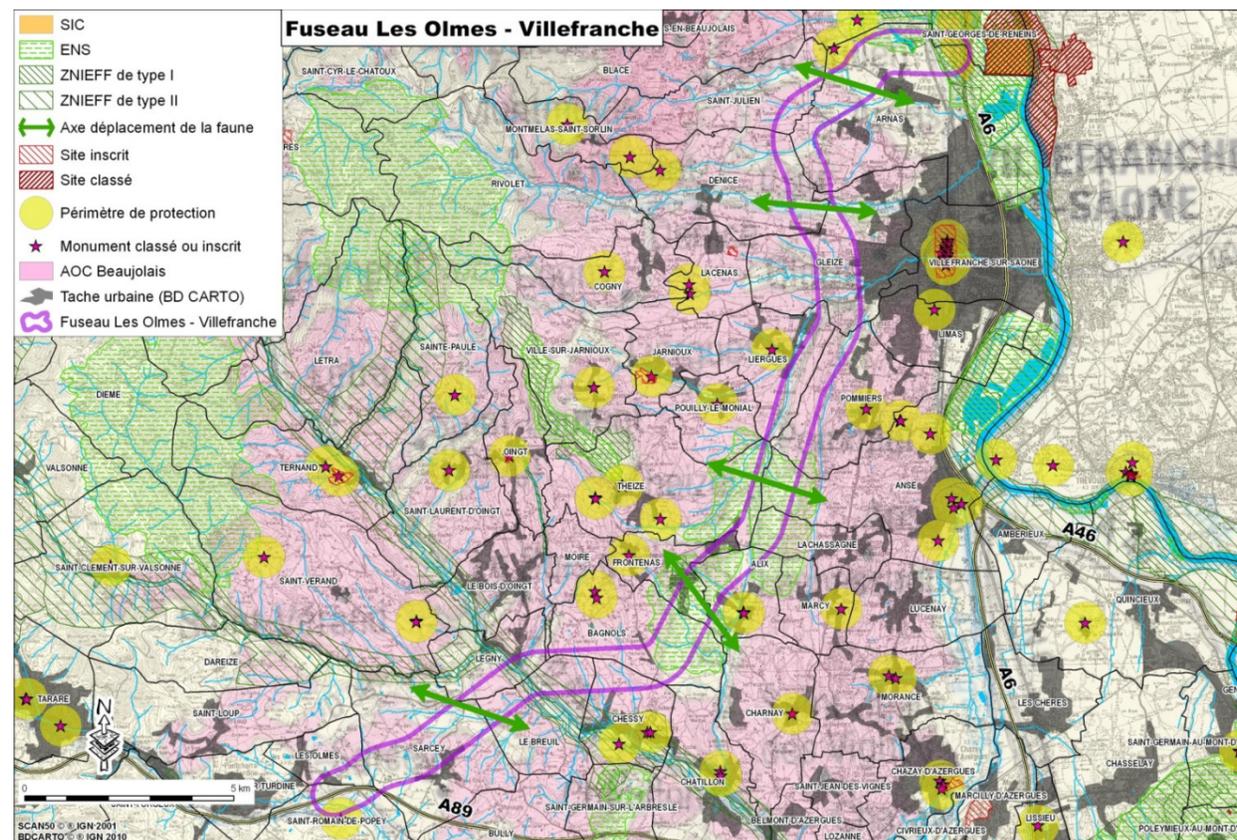


Figure 8 : Carte de sensibilité environnementale pour le fuseau du tracé de liaison Les Olmes – Villefranche-sur-Saône.

Source : CETE Lyon, avril 2013.

Bien que le fuseau s'inscrive globalement en marge des bourgs et de l'agglomération de Villefranche-sur-Saône, des impacts ponctuellement forts sont attendus sur certains secteurs d'habitat diffus notamment sur les communes de Chessy, Le Breuil, de Bagnols, de Frontonas et de Gleizé. Par ailleurs, le fuseau s'inscrit en véritable « contournement nord » du village d'Arnas. S'il s'avérait nécessaire de réaliser un éventuel échangeur sur le nouveau barreau à l'ouest d'Arnas (en

remplacement de celui de Villefranche Nord), une voie de liaison entre celui-ci et l'ex-RN6 pourrait alors s'inscrire au sud de la commune d'Arnas, pouvant entraîner des impacts importants sur le village (bruit, pollution de l'air et paysage).

2.2.1.4. COÛTS

Dans le cadre de la comparaison économique des différentes options de tracé, le coût de cette solution est estimé à 700 M€ environ.

2.2.2. ANTENNE DE BELMONT

2.2.2.1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

Cette variante a été étudiée dans le cadre du dossier d'APS de 1996 de l'autoroute A89 section Balbigny – Lyon.

D'environ 10 km, le tracé a été présenté lors de la première enquête publique de l'A89 en 1997 (A89 entre Balbigny et Lyon). Il franchit l'Azergues puis s'inscrit en tunnel d'environ 4 km sous le relief de Belmont et de Saint-Jean-des-Vignes, et rejoint l'A6 au sud des aires de service des Chères.

L'antenne de Belmont se débranche de l'A89 au droit de la commune de Chatillon.

D'ouest en est, cheminant au sud du lieu-dit « Le Plan », elle franchit en viaduc une première fois la vallée de l'Azergues et le site de sa cimenterie avant de s'enfoncer en tunnel sous les collines des communes de Belmont et de Saint-Jean-des-Vignes en s'écartant de la zone d'exploitation de la carrière pour déboucher dans la vallée de l'Azergues entre Chazay-d'Azergues et Morancé, au-delà de la RD30. Elle se raccorde sur l'autoroute A6 au sud des aires de service des Chères à proximité de la future A466 (barreau A6-A46N).

Les caractéristiques principales envisagées pour ce tracé sont les suivantes :

- section courante : réalisation d'une section courante à 2 x 2 voies en tracé neuf d'une longueur de l'ordre de 10 km, dont un viaduc sur l'Azergues de 530 m de long et un tunnel sous la commune de Belmont de 4 300 m de long.
- échanges :
 - réalisation d'une bifurcation complète avec l'A89 section Balbigny – La Tour-de-Salvagny.
 - réalisation d'un échange complet avec l'A6. Cette variante arrivant sur l'A6 au droit du futur barreau autoroutier entre l'A6 et l'A46N (A466), la bifurcation projetée entre l'A6 et l'A466 devra être complètement revue pour réaliser un nœud autoroutier avec une continuité de section courante vers l'A466. Tous les mouvements sont assurés à l'exception de ceux entre l'A6 Nord et l'A466 (inutilité de ces mouvements du fait de la présence de la bifurcation A6/A46 Nord située plus au nord à Anse).

2.2.2.2. FONCTIONNALITÉS

Cette liaison s'inscrit dans un grand itinéraire autoroutier Bordeaux / Clermont-Ferrand – Lyon et permet de relier les agglomérations clermontoise et lyonnaise sans transiter par Saint-Étienne. Elle assure donc une grande liaison ouest-est.

Mais compte-tenu de sa situation au nord de Lozanne et de Civrieux d'Azergues, le tracé de l'antenne de Belmont sera dans l'incapacité de capter le trafic d'échange avec Lyon qui constitue environ les trois quarts du trafic écoulé par l'A89 à l'approche de l'agglomération lyonnaise. Ce trafic sera ainsi conservé sur les RN7, RD 307, RN489 et RN6 dont les capacités actuelles ne permettent pas d'écouler ce niveau de trafic.

Ce tracé a été abandonné par l'État (CIADT du 23 juillet 1999) considérant que la branche nord du Contournement Ouest de Lyon pourrait constituer à terme une solution plus satisfaisante.

2.2.2.3. ENVIRONNEMENT

Entre Chatillon et l'A6, les Monts du Beaujolais se trouvent ceinturés par l'Azergues. Le vignoble domine les points hauts, alors que les parties basses moins favorables à ce type de culture, sont occupées par des zones bâties (Belmont, Saint-Jean-les-Vignes, Morancé, Chazay-d'Azergues). A l'approche de la plaine des Chères, les cultures annuelles sont plus présentes avec de grandes parcelles de terre de labours. Les vergers, des pépinières et des maraîchages apparaissent à l'approche de l'Azergues dans les terrains alluvionnaires.

Cette variante aurait donc un impact agricole fort, surtout dans les zones viticoles.

L'impact sur l'habitat serait également important, nécessitant l'acquisition de plusieurs bâtis.

Le secteur du débouché Est du tunnel de Belmont, sensible pour l'insertion du projet, nécessiterait des mesures d'intégration spécifiques. Des contraintes d'exploitation de la carrière d'extraction située à proximité devront être mises en place.

Le fuseau intercepte trois corridors écologiques (axe déplacement faune) dont un majeur, et traverse deux fois la rivière l'Azergues qui présente des risques d'expansion des zones de crue.

Cette option est la plus directe entre l'A89 et la liaison A6/A46 mais présente d'importants impacts (emprises, effet de coupure, urbanisation notamment entre les agglomérations de Marcilly d'Azergues et de Civrieux-d'Azergues).

2.2.2.4. COÛTS

Dans le cadre de la comparaison économique des différentes options de tracé, le coût de cette solution est estimé à 500 M€ environ.

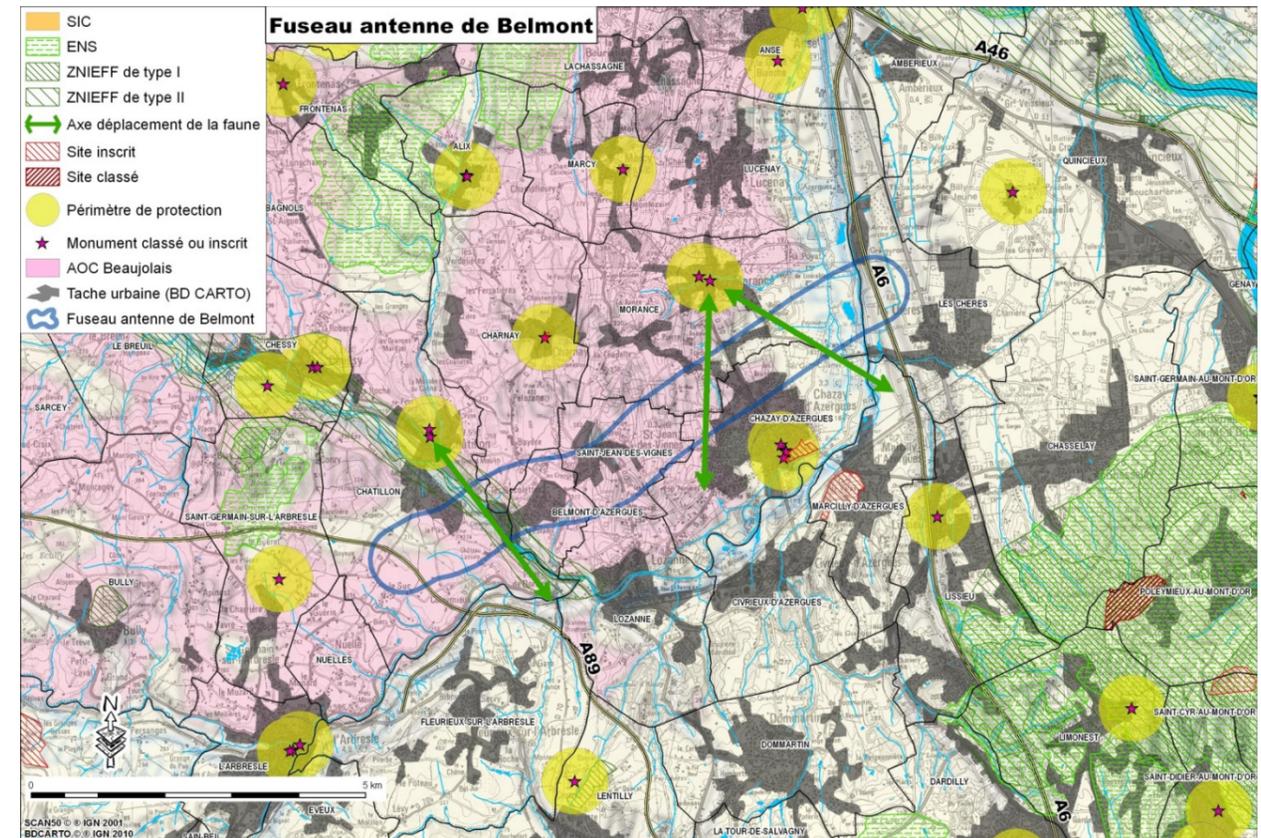


Figure 9 : Carte de sensibilité environnementale pour le fuseau de l'Antenne de Belmont.
Source : CETE Lyon, avril 2013.

2.2.3. LA BRANCHE NORD DU COL

2.2.3.1. LE PROJET DE CONTOURNEMENT AUTOROUTIER OUEST DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Ce projet a fait l'objet de plusieurs débats publics, dont le dernier s'est déroulé fin 2001 – début 2002, et d'une décision ministérielle le 25 janvier 2005 commandant la définition d'un fuseau. Ce projet vise à répondre aux objectifs suivants :

- rétablir la fluidité du trafic de transit au droit de Lyon par une infrastructure autoroutière concédée affectée essentiellement au transit,
- permettre le déclassement des autoroutes A6 et A7 à l'intérieur du périphérique lyonnais et à supprimer, dès la mise en service du contournement, la continuité autoroutière au travers de l'agglomération (et notamment le tunnel de Fourvière),
- favoriser le désenclavement de l'ouest de la région Rhône-Alpes en facilitant l'accès de Saint-Étienne et de Roanne à l'axe Saône-Rhône.

La réalisation de la branche Nord du COL, au nord de l'A89, pourrait offrir un itinéraire potentiellement attractif pour le trafic à destination du nord et de l'est de la région Rhône-Alpes.

2.2.3.2. LA VARIANTE PROPOSÉE POUR LA BRANCHE NORD DU COL

2.2.3.2.1. DESCRIPTIF

La variante présentée ici a été examinée au stade des études préliminaires du COL et est celle qui permettrait la meilleure prise en compte des sensibilités environnementales sans nécessiter par ailleurs le recours à des tunnels importants.

Elle prend son origine sur l'A89, au moyen d'une bifurcation à implanter à l'ouest de Dommartin, entre le diffuseur du Pont de Dorieu et celui de Lentilly. Elle contourne le lotissement de Bellevue par le sud-est et franchit un relief marqué au sud de Civrieux (vallons affluents de l'Azergues) nécessitant plusieurs viaducs. Elle évite ensuite Civrieux d'Azergues par le sud puis se glisse entre Marcilly et Lissieu.

Passant entre le château de Jansay et celui de la Réserve au sud de Marcilly, elle nécessite la réalisation d'une tranchée couverte d'environ 1 000 m de long, pour franchir le relief et pour s'intégrer correctement dans le site. Cette tranchée croise un tunnel ferroviaire, qui contraint le niveau du profil en long et nécessite des précautions contraignantes lors de la phase chantier.

La variante se raccorde enfin à l'A6 au sud de la voie ferrée Lyon-Nantes.

Les caractéristiques principales envisagées pour ce parti d'aménagement sont les suivantes :

- section courante : réalisation d'une section en tracé neuf à 2 x 2 voies d'une longueur de l'ordre de 8,5 km, dont une voie supplémentaire pour véhicules lents de 0,5 km de long, un viaduc de 610 m de long et une tranchée couverte de 1 000 m de long.
- échanges :
 - Bifurcation avec l'A89 : bifurcation complète contrainte mais envisageable,
 - Bifurcation avec l'A6 : bifurcation complète mais dont la faisabilité du rétablissement des mouvements en provenance et à destination de Lyon n'est pas techniquement garantie.

2.2.3.2.2. FONCTIONNALITÉS

Cette variante cherche à s'inscrire dans un grand itinéraire autoroutier est-ouest de type Bordeaux / Clermont-Ferrand – Lyon, ce mouvement étant facilité par la réalisation en cours du barreau entre l'A6 et l'A46.

Cette alternative n'apparaît cependant pas comme pouvant être une réponse aux problèmes posés par la mise en service de l'A89 début 2013 car elle ne permet pas d'écouler le trafic de l'A89 à destination de l'agglomération lyonnaise qui représente un trafic prépondérant de près des trois quarts du trafic total et qui serait conservé sur le réseau local et inadapté à ces niveaux de trafic.

2.2.3.2.3. ENVIRONNEMENT

Malgré la traversée d'une zone assez fortement urbanisée avec, du sud au nord, la proximité du hameau Le Butin, puis le lotissement Bellevue et enfin les zones agglomérées de Civrieux d'Azergues puis Marcilly d'Azergues et Lissieu, la branche nord du COL s'affranchit d'emprise en zones urbanisées mais au prix d'une tranchée couverte importante.

L'impact sur les milieux naturels est ici étroitement lié à l'altération des espaces restés à l'écart des sources de bruit.

Les emprises agricoles demeurent réduites mais des impacts localement forts sont liés à la traversée d'un secteur de vergers.

Enfin, malgré la présence de la tranchée couverte, les impacts paysagers restent sensibles, tant au niveau du franchissement des reliefs que dans le couloir d'arrivée sur l'A6, fortement exposé aux vues de Lissieu.

2.2.3.2.4. COÛTS

Dans le cadre de la comparaison économique des différentes options de tracé, le coût de cette solution est estimé à 300 M€ environ.

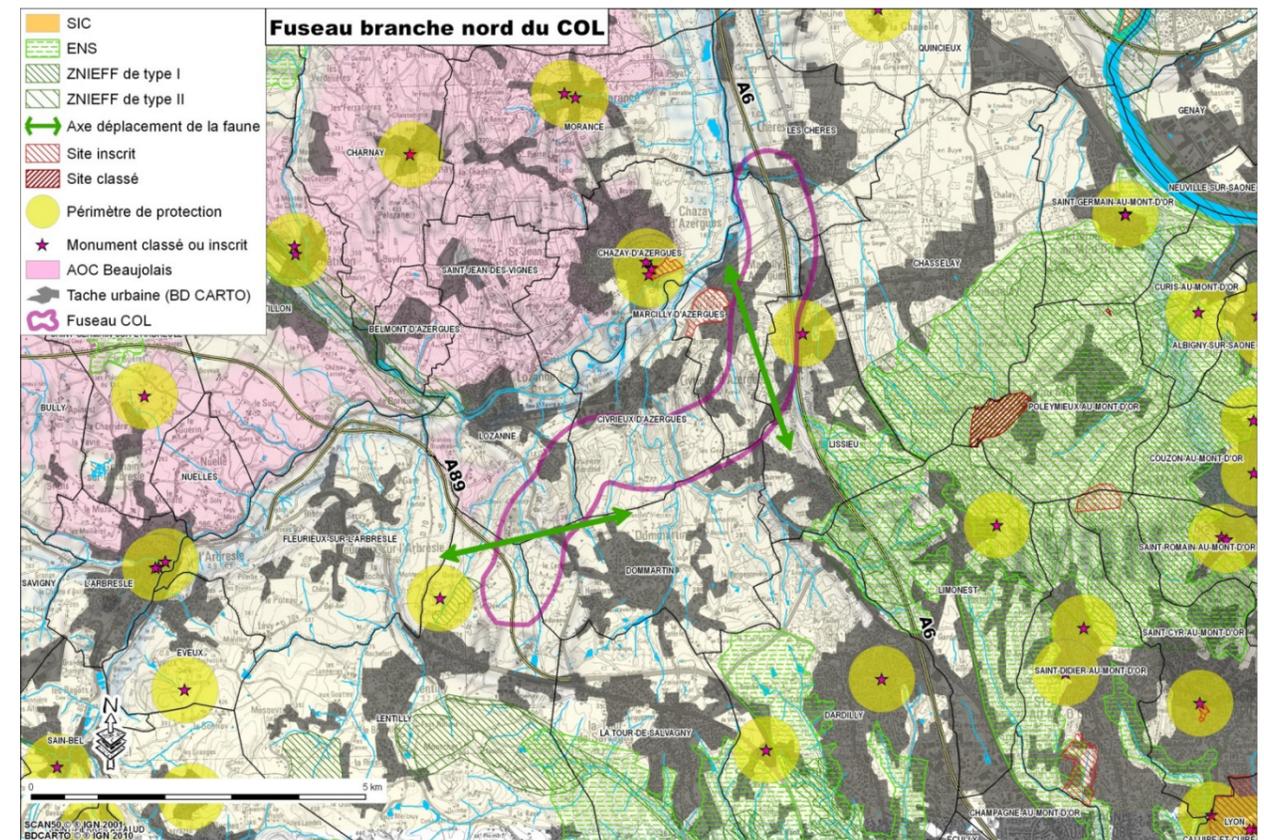


Figure 10 : Carte de sensibilité environnementale pour le fuseau branche nord du COL.

Source : CETE Lyon, avril 2013.

2.2.4. LIAISON A89/A6 PAR RN7 ET RN489

2.2.4.1. DESCRIPTION GÉNÉRALE

Cette variante, d'une longueur d'environ 5,5 km, relie l'autoroute A89 à hauteur de la commune de La Tour-de-Salvagny, à l'autoroute A6 sur le territoire de la commune de Limonest. Elle s'appuie sur l'aménagement de la RN7 déviation de La Tour-de-Salvagny, de la RN489, et sur la réalisation d'un barreau d'interconnexion avec l'A6 en tracé neuf.

Le type d'aménagement retenu pour la liaison A89/A6 est une voie autoroutière à 2 x 2 voies.

Le projet comprend :

- section courante :
 - l'aménagement de la déviation de la RN7 au droit de La Tour-de-Salvagny sur un linéaire d'environ 2 000 mètres,
 - la mise à 2 x 2 voies de la RN489 entre la RN7 et la RN6 sur un linéaire de 2 700 mètres environ,
 - la réalisation d'un barreau autoroutier neuf à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'autoroute A6, sur un linéaire d'environ 800 mètres.

Toutes les sections réaménagées feront l'objet d'une mise à niveau environnementale en particulier en matière de protections phoniques conformément à la réglementation en vigueur et de traitement des eaux pluviales.

- échanges :
 - le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN7, la RD307, la RD77E, la RN489, la RD73 (diffuseur RN7/RD307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN489 avec la RD73 (demi-diffuseur du Carret),
 - le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD306/RN6),
 - la réalisation d'un système d'échange complet avec l'A6 (bifurcation A89/A6),

2.2.4.2. FONCTIONNALITÉS

Le trafic prévu sur la liaison A89/A6 est constitué pour près de 70% par du trafic de desserte de l'agglomération lyonnaise. La réalisation de cette liaison permet de drainer ce trafic qui se reporte actuellement partiellement, du fait de la congestion et la saturation des axes principaux existants, sur les voiries secondaires non adaptées à cet effet.

Ce parti d'aménagement permet ainsi :

- d'écouler les trafics de transit ouest-est (trafics arrivant d'A89 et rejoignant l'Est en contournant l'agglomération lyonnaise par le Nord),

- d'améliorer le niveau de service actuel de la liaison entre le nord-ouest de Lyon et l'agglomération lyonnaise par l'A6, et de traiter les dysfonctionnements que connaît cet itinéraire, notamment à l'échangeur de La Garde sur A6 et à la jonction RN7-RN489,
- d'améliorer les conditions d'accès à La Tour-de-Salvagny par la RN7 et la RN489 ainsi que l'accès de la commune de Dommartin à la RN489.

2.2.4.3. ENVIRONNEMENT

Concernant le milieu naturel, le projet impacterait le Bois d'Ars situé entre la RN6 et l'autoroute A6. Ce bois est classé en ZNIEFF de type I et en ENS. Plusieurs passages à faune seront réaménagés pour permettre la transparence écologique du projet.

De nombreuses protections acoustiques (écrans, buttes éventuellement complétés par des isolations de façade) permettront également d'améliorer la situation existante au regard des nuisances sonores qu'elles subissent déjà actuellement.

En termes de paysage, le secteur de la zone d'échange RN6-A6, qui présente une sensibilité, sera faiblement touché par le franchissement en viaduc du vallon du Sémanet.

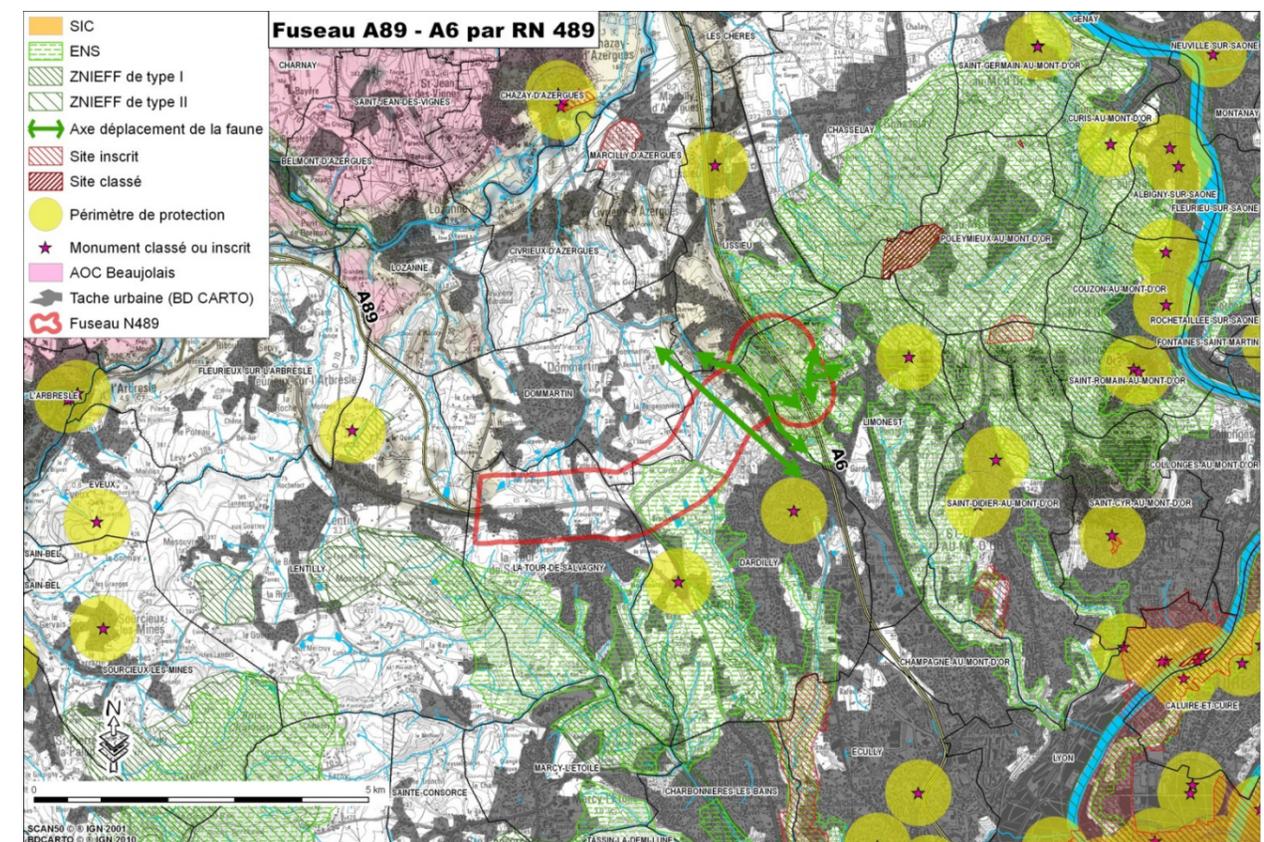


Figure 11 : Carte de sensibilité environnementale pour le fuseau A89/A6 par RN7 et RN489.
Source : CETE Lyon, avril 2013.

2.2.4.4. COÛTS

Dans le cadre de la comparaison économique des différentes options de tracé, le coût de cette solution est estimé à 125 M€ environ.

2.2.5. SYNTHÈSE ET CONCLUSIONS

La synthèse de la comparaison des quatre partis d'aménagement envisagés fait ressortir les points suivants.

Sur un plan technique, les partis d'aménagement en tracé neuf constituent des liaisons autoroutières nouvelles de longueur comprise entre 8 km et 27 km qui nécessitent toutes la réalisation d'ouvrages conséquents de type tunnel, viaducs et tranchées couvertes du fait de la topographie et des contraintes des différents sites traversés. La liaison A89/A6 par la RN7 et la RN489 est pour sa part essentiellement un aménagement sur place des infrastructures existantes complété par un barreau neuf de longueur très limitée à l'extrémité de son raccordement avec l'autoroute A6.

Sur un plan environnemental, les différents tracés neufs engendrent de nouvelles coupures dans le territoire et présentent donc des impacts environnementaux plus conséquents que la solution d'aménagement en place de la RN7 et la RN489 notamment en matière d'emprises, d'impacts sur le milieu naturel (présence d'ENS, de ZNIEFF, de zones inondables, d'espaces agricoles et viticoles). Sur cet aspect, les variantes Les Olmes- Villefranche sur Saône et Antenne de Belmont sont les plus défavorables.

Sur un plan fonctionnel, la variante Les Olmes – Villefranche-sur-Saône ne garantit pas de capter de façon efficace les trafics de transit Est-Ouest en provenance ou en direction de l'A89 du fait de son raccordement au nord de Villefranche et des allongements de parcours que son tracé induit.

Les solutions Antenne de Belmont et branche nord du COL, plus proches de Lyon, permettent de capter ce trafic de transit et de le diriger au nord de l'agglomération lyonnaise. En revanche, ces tracés neufs, même s'ils étaient dotés de systèmes d'échanges, sont inefficaces pour traiter correctement la problématique des trafics d'échanges entre l'agglomération lyonnaise et l'A89 dont les études ont montré qu'ils représentent près des trois quarts des trafics en provenance de l'A89 alors que la part de trafic de transit est-ouest se limite seulement à 15% de ce trafic, soit environ 3000 véh./j à l'horizon 2038.

Ainsi, ces deux tracés laisseraient intacte la problématique de maillage routier national de l'Ouest Lyonnais et contribueraient à augmenter la saturation des axes que connaissent actuellement la RN7, la RN489 et la RN6 et les dysfonctionnements de l'Échangeur de la Garde.

Le réaménagement de la RN7 et de la RN489 en place est en revanche une solution qui permet à la fois :

- de capter et d'orienter le trafic de transit Est / Ouest en lien avec l'A89 au nord de l'agglomération lyonnaise,
- de conserver le trafic d'échanges avec l'agglomération sur l'axe réaménagé et destiné à recevoir ce type de trafic,
- de délester de ce trafic d'échanges le réseau secondaire, dont la fonction est essentiellement celui de desserte locale,
- d'améliorer les conditions de vie des riverains sur les voies déchargées mais aussi sur l'axe routier du fait des remises à niveau environnementales effectuées.

En outre, la solution de liaison A89/A6 par la RN7 et la RN489 s'avère d'un coût d'investissement inférieur aux alternatives en tracé neuf.

Pour toutes ces raisons, l'aménagement sur place de la RN7 déviation de La Tour-de-Salvagny (déjà à 2 x 2 voies) et de la RN489 entre la RN7 et la RN6 a donc été privilégié.

Les études de comparaison des grandes options de tracé ont permis de mettre en évidence que la liaison A89/A6 soumise à la présente enquête publique constituait la meilleure solution pour résoudre la problématique :

- du trafic de transit posée par la mise en service de l'A89,
- du trafic d'échanges entre cette nouvelle autoroute et l'agglomération lyonnaise,
- du trafic de desserte locale de l'ouest lyonnais.

Une autre solution basée sur une infrastructure neuve connectée à l'A89 à l'Ouest de la Tour-de-Salvagny et raccordée plus au nord de Lyon sur l'A6 ne serait pas un itinéraire concurrentiel à la liaison A89/A6 soumise à la présente enquête publique mais complémentaire. En effet, elle permettrait de capter les trafics de transit Est – Ouest et déchargerait ainsi ces trafics de la RN7 et la RN489 en s'inscrivant, le cas échéant, dans le cadre d'un itinéraire plus large de contournement nord-sud de l'agglomération lyonnaise.

Le tableau ci-après présente les caractéristiques des 4 grandes options de tracé sur les aspects géométrie, fonctionnalité, environnement et coût.

Thèmes	Les Olmes – Villefranche	Antenne de Belmont	Branche Nord du COL	Liaison A89/A6
Longueur totale	27 km	10 km	8,5 km	5,5 km
Viaduc	4 viaducs : 2 600 m environ	Viaduc de l'Azergues : 530 m environ	Viaducs des vallons Civrieux : 610 m environ	Viaduc du Sémanet : 150 m environ
Tunnel	1 tunnel : 480 m environ	Tunnel de Belmont : 4 300 m de long	Sans objet	Sans objet
Tranchée couverte	Sans objet	Sans objet	Tranchée de Marcilly : 1 000 m de long	Sans objet
Échanges	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1 bifurcation complète avec l'A89 ○ 1 bifurcation complète avec l'A6 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1 bifurcation complète avec l'A89 ○ 1 nœud autoroutier avec A6/A466 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1 bifurcation complète avec l'A89 ○ 1 bifurcation complète avec l'A6 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 1 diffuseur complet RD307/RN7 ○ 1 demi-diffuseur RD306/RN6 ○ 1 bifurcation complète A6
Aspects fonctionnels	<ul style="list-style-type: none"> ○ Évitement de l'agglomération lyonnaise par le Nord. ○ Pour les mouvements de type est-ouest, allongement de parcours certain en comparaison des autres fuseaux. ○ Liaison sans aucun effet sur la problématique du trafic d'échange entre A89 et l'agglomération lyonnaise. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Caractère de grande liaison ouest-Est permettant l'écoulement des trafics de transit au nord de Lyon. ○ Pas de déchargement des voiries locales du trafic à l'approche de l'agglomération lyonnaise. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Caractère de grande liaison ouest-est permettant l'écoulement des trafics de transit au nord de Lyon. ○ Pas de déchargement des voiries locales à l'approche de l'agglomération lyonnaise. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2/3 de trafic local : domicile-travail en direction de l'agglomération lyonnaise. ○ Amélioration du niveau de service de la liaison nord-ouest / agglomération lyonnaise par l'A6. ○ Écoulement des trafics de transit est-ouest (continuité autoroutière assurée depuis l'A6 vers l'Est de la région Rhône-Alpes).
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> ○ Impacts potentiellement forts sur : <ul style="list-style-type: none"> – milieu agricole (inscription importante dans le périmètre AOC), – milieu naturel (SIC Natura 2000, ENS, ZNIEFF, corridors aquatiques, site classé du Val de Saône...), – certains secteurs de bâti, en particulier le bourg d'Arnas ; ○ Inscription en zone inondable (raccord sur A6). 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Impact agricole fort, surtout dans zones viticoles. ○ Impact sur l'habitat. ○ Risques potentiels réciproques liés à la proximité viaduc/cimenterie. ○ Mesures d'intégration spécifiques liées à la carrière d'extraction. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Impacts acoustiques et sur la qualité de l'air faibles à moyens. ○ Impact sur les milieux naturels dû à l'altération des espaces restés à l'écart des sources de bruit. ○ Emprises agricoles réduites mais impacts localement forts (secteur de vergers). ○ Impacts paysagers ponctuellement sensibles. 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Impacts sur le Bois d'Ars (ZNIEFF de type I, ENS). ○ Remise à niveau environnementale des voiries réaménagées en matière de nuisances sonores et de traitement des eaux permettant l'amélioration du cadre de vie des riverains.
Estimations comparatives des différentes options de tracé	Environ 700 M€	Environ 500 M€	Environ 300 M€	Environ 125 M€

Tableau 2 : Tableau comparatif des 4 grandes options de tracé sur les caractéristiques géométriques, les aspects fonctionnels, l'environnement et les coûts.

Source : CETE Lyon, avril 2013.

2.3.PARTIS D'AMÉNAGEMENT AVEC UTILISATION DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Plusieurs solutions ont été étudiées avec la réutilisation des infrastructures existantes et sont caractérisées par :

- un tronç commun constitué par un aménagement sur place de la RN7 et de la RN489,
- trois variantes localisées, entre la RN6 et l'A6 : un tracé réutilisant la RN6 actuelle, un second tracé longeant la RN6 actuelle pour se raccorder à l'échangeur de la Garde et enfin un tracé plus direct reliant directement la liaison à l'A6.

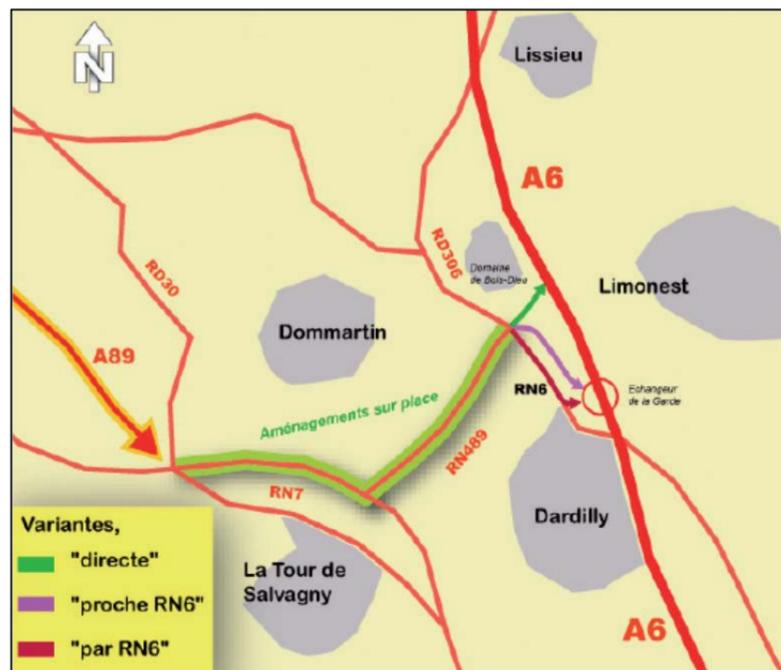


Figure 12 : Partis d'aménagement avec réutilisation des infrastructures existantes.

Les trois variantes localisées de raccordement assurant la continuité de l'A89 entre la RN6 et l'A6 ont été analysées, sous la dénomination suivante :

- la variante dite « proche RN6 »,
- la variante dite « par RN6 »,
- la variante dite « directe ».

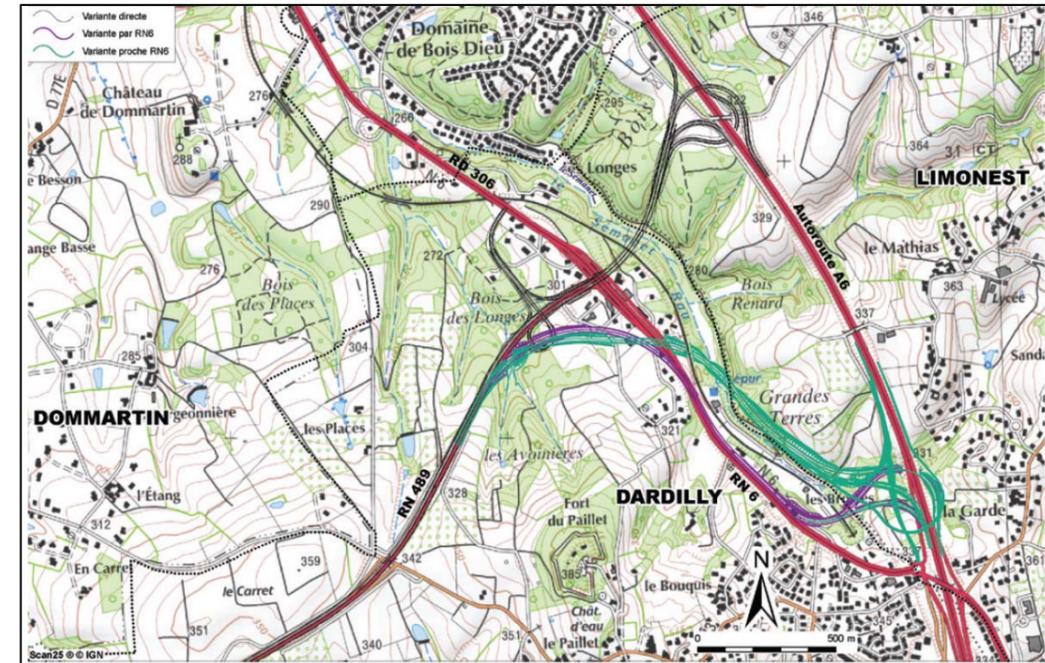


Figure 13 : Variantes de raccordement entre la RN6 et l'A6.

2.3.1. VARIANTE PROCHE RN6

D'une longueur d'environ 2300 mètres à partir du divergent avec la RN489 existante, cette variante se débranche de la RN489 en direction du Sud, environ à mi-chemin du demi-échangeur du Carret et des Longes, pour se raccorder sur l'autoroute A6 à proximité de l'échangeur de La Garde.

Elle nécessite toutefois le franchissement de la RN6 par une tranchée couverte d'environ 250 mètres de longueur puis s'inscrit ensuite à flanc de versant à l'est de la RN6, en face des zones d'habitat pavillonnaire de Dardilly, pour rejoindre l'autoroute A6 au nord de l'échangeur de La Garde.

La section courante de cette variante passe sous la voie ferrée Paray-le-Monial – Givors.

2.3.2. VARIANTE PAR RN6

Cette variante, d'une longueur d'environ 2 500 mètres, se débranche de la RN489 au même endroit que la variante « proche RN6 », soit sensiblement entre Le Carret et Les Longes. Elle reprend en partie le tracé de la RN6 actuelle avant de se raccorder à l'autoroute A6 au nord de l'échangeur de La Garde.

Cette variante franchit la voie ferrée Paray-le-Monial – Givors par un viaduc d'environ 120 mètres, en courbe d'ouest en est.

2.3.3. VARIANTE DIRECTE

La variante directe s'inscrit dans le prolongement de la RN489 au droit du lieu-dit « Les Longes » et rejoint directement l'autoroute A6 par la réalisation d'un tracé neuf entre la RN6 et l'A6.

La longueur de cette variante, depuis le point de départ des variantes sur la RN489, est de 1 800 mètres environ en considérant la bretelle A6 Lyon-A89 de la bifurcation avec A6 en continuité de section courante. Le linéaire de tracé neuf à réaliser entre l'axe de la RN6 et l'axe de l'autoroute A6 est de l'ordre de 800 mètres.

Le tracé de cette variante passe sous l'ouvrage actuel de la RN6 puis franchit successivement la voie ferrée à l'Est de la RN6 et le vallon du Sémanet avant de rejoindre l'autoroute A6. Ce tracé nécessite la construction d'un viaduc d'une longueur d'environ 150 mètres pour le franchissement du vallon de Sémanet.

2.3.4. COMPARAISON DES SOLUTIONS ET CONCLUSIONS

Une comparaison multi-critères, détaillée au chapitre 4 de la Pièce E – Étude d'impact incluant les aspects fonctionnels et environnementaux, de ces variantes de raccordement entre la RN489 et l'A6 indique que la variante directe est globalement et nettement la plus intéressante des trois par rapport aux thématiques abordées.

D'un point de vue hydraulique, elle assure une meilleure transparence. L'implantation du système d'assainissement des eaux de ruissellement est plus aisée, sans provoquer d'impacts lourds en fond de vallon du Sémanet notamment. Du fait, du franchissement de ce dernier en viaduc et d'une meilleure intégration dans la topographie du site, elle est celle qui est la moins pénalisante pour le milieu naturel.

La variante directe est celle qui cause le moins de perturbations agricoles. Elle est la moins impactante d'un point de vue paysager.

L'impact acoustique, plus élevé, peut quant à lui être limité par la mise en place de protections efficaces (merlons, écran).

D'un point de vue fonctionnel, les variantes par la RN6 et proche de la RN6 ne permettent pas au trafic de transit issu de l'A89 de remonter sur A6 Nord de manière satisfaisante. Or, l'écoulement du trafic est - ouest dans de bonnes conditions, constitue un des principaux objectifs de cette liaison.

D'un point de vue économique, les variantes « par la RN6 » et « proche de la RN6 », plus longues et nécessitant des ouvrages de génie civil plus importants sont respectivement 50 % et 12 % plus coûteuses que la solution « directe ».

En synthèse, la variante « directe » est la moins pénalisante du point de vue de l'environnement, elle présente par ailleurs le coût le moins élevé et est la seule qui permet de répondre pleinement aux objectifs fonctionnels de cette opération. C'est donc cette dernière solution qui a été retenue et soumise à l'enquête publique.

2.4. MODE D'EXPLOITATION : PÉAGE/SANS PÉAGE

2.4.1. PÉAGE

Les solutions présentées lors de l'enquête de 2007, puis lors de la concertation au titre du code de l'urbanisme menée en 2011, proposaient un système de péage sur les bretelles orientées vers Lyon de la bifurcation autoroutière de la liaison avec l'A6.

Le projet proposé permettait aux habitants du secteur de conserver un itinéraire gratuit similaire à l'existant par la RN6 pour accéder au reste de l'agglomération. Ainsi, l'utilisation de la RN7 à La Tour-de-Salvagny, de la RN489, de la RN6 et de l'échangeur de la Garde à Dardilly serait demeurée libre de péage. L'État avait en effet proposé un péage pour les seules bretelles orientées vers Lyon afin de participer à la régulation des trafics automobiles au sein de l'agglomération lyonnaise.

Il avait été retenu le principe d'une perception des péages sur la liaison A89/A6, en système ouvert, par l'implantation des gares de péage sur les bretelles depuis et vers Lyon de la bifurcation avec l'A6. Seuls les usagers empruntant le barreau neuf de la liaison entre la RN6 et l'A6 seraient soumis à la perception d'un péage. Les usagers sortant au diffuseur de la RN7 ou au diffuseur de la RN6 n'acquitteraient pas de péage.

Les usagers en provenance ou en direction de l'A6 Lyon seraient interceptés aux gares de péage implantées sur les bretelles de la bifurcation avec l'A6. Les usagers en provenance ou en direction de l'A6 Villefranche acquitteraient pour leur part le péage à la barrière pleine voie existante sur l'A6 ou à la barrière pleine voie prévue sur la liaison A6 - A46 en cours de travaux.

Ce mode d'exploitation, avec l'instauration d'un péage pour les usagers en provenance ou en direction de Lyon, avait été un des motifs émis par la commission d'enquête publique qui s'est déroulée en 2007, dans son avis défavorable considérant :

- qu'il était discriminatoire que les habitants du Grand Lyon acquittent un péage pour se déplacer dans l'agglomération et pour se rendre à leur travail,
- que les usagers et riverains de l'infrastructure avaient indiqué qu'ils privilégieraient tout de même l'accès gratuit par la RN6, entraînant une augmentation sur cet axe déjà surchargé ainsi qu'une détérioration des nuisances environnementales (pollution de l'air, nuisances phoniques) aux abords de cet axe et du diffuseur de la Garde situés dans un milieu particulièrement urbanisé.

Pour des motifs similaires, l'instauration de ce système de péage avait également fait l'objet de nombreuses remarques et d'une opposition des populations et collectivités locales lors de la concertation menée en 2011 au titre du Code de l'Urbanisme.

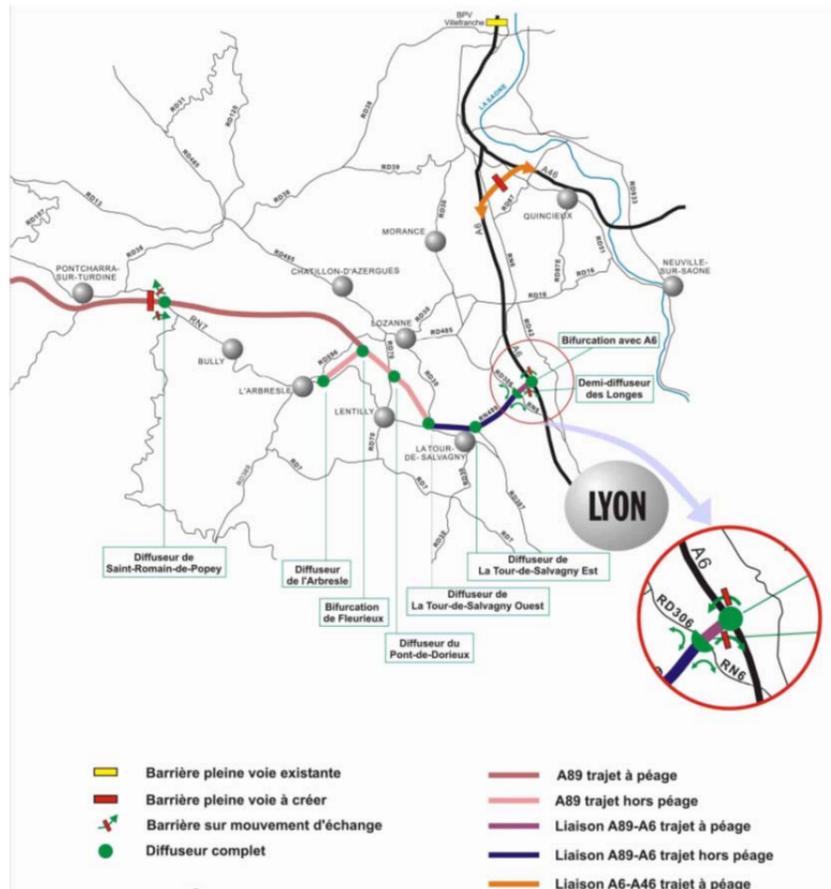


Figure 14 : Système de péage présenté en 2007 – gares de péage sur les bretelles orientées vers Lyon de l'échange avec l'A6 (seul le tronçon neuf de la liaison A89/A6 entre la RN6 et l'A6 était proposé payant).

2.4.2. SANS PÉAGE

Pour tenir compte des conclusions de la commission de l'enquête de 2007, et de la concertation au titre du Code de l'Urbanisme réalisée en 2011, l'État a pris l'initiative d'examiner en 2012 et 2013 une solution d'aménagement dépourvue d'installations de péage.

En comparaison à une solution avec péage, cette étude a mis en évidence les réductions d'impact suivantes apportées par une solution d'aménagement sans équipements de péage :

- sur un plan environnemental, les emprises s'avèrent légèrement plus réduites au droit de la bifurcation dans un secteur comprenant des ZNIEFF 1 et 2, des espaces classés en ENS (Espaces Naturels Sensibles).
- la bifurcation située en déblai, génèrera moins de matériaux excédentaires du fait de la suppression des barrières, et permettra d'améliorer de façon globale les nuisances sonores et pollutions atmosphériques du fait d'une meilleure répartition des trafics sur la RN6 et sur l'A6,

- cette solution permet de restructurer les trafics de façon équilibrée sur toutes les voies concernées par l'opération et raccordées au diffuseur de la Garde, participant de façon efficace à la résolution des dysfonctionnements au droit de ce point d'échange.
- Enfin, l'atout majeur qu'offre la suppression des barrières de péage sur la bifurcation est la simplification substantielle du dispositif d'échange avec la RN6/RD306 au droit du quartier des Longes. La gratuité de l'itinéraire liaison A89/A6 vers Lyon ne nécessite plus de réaliser des bretelles venant d'A89 et connectées à la RN6. Aussi, ce point d'échange peut désormais être reconfiguré en maintenant les fonctions actuelles par la réalisation de deux bretelles uniquement. Cette solution réduit de manière significative les emprises du projet mais surtout l'impact sur le bâti en comparaison à toutes les solutions précédemment envisagées et présentées dans le dossier de concertation de 2011.

Pour toutes ces raisons, c'est cette option qui a été retenue et soumise à la présente enquête publique.

2.5. DISPOSITIFS D'ÉCHANGES

Les trois points d'échanges ont fait l'objet d'études complémentaires pour intégrer la décision de supprimer les barrières de péage sur les bretelles de la bifurcation avec l'A6 et tenir compte des observations émises lors de l'enquête publique de 2007 et la concertation réalisée au titre du Code de l'Urbanisme en 2011.

2.5.1. ZONE D'ÉCHANGE RN7/RD307/RN489

Si ce dispositif d'échanges n'est pas directement impacté par la suppression des installations de péage, sa configuration a été réétudiée pour intégrer notamment la contrainte liée à la présence d'une espèce protégée de papillon d'intérêt régional découverte en 2011 dans le secteur, le Cuivré des Marais. La solution d'aménagement proposée et illustrée ci-dessous vise à une meilleure réutilisation des infrastructures et voiries existantes (RN7 déjà à 2 x 2 voies, RD307, bretelle d'accès à La Tour-de-Salvagny et ouvrage d'art sur la RN7). En comparaison aux solutions précédemment envisagées, elle permet également de réduire les emprises globales du projet, de limiter l'impact sur les parcelles agricoles et d'épargner la friche des Vérines qui constitue l'habitat de reproduction d'une population du Cuivré des marais.

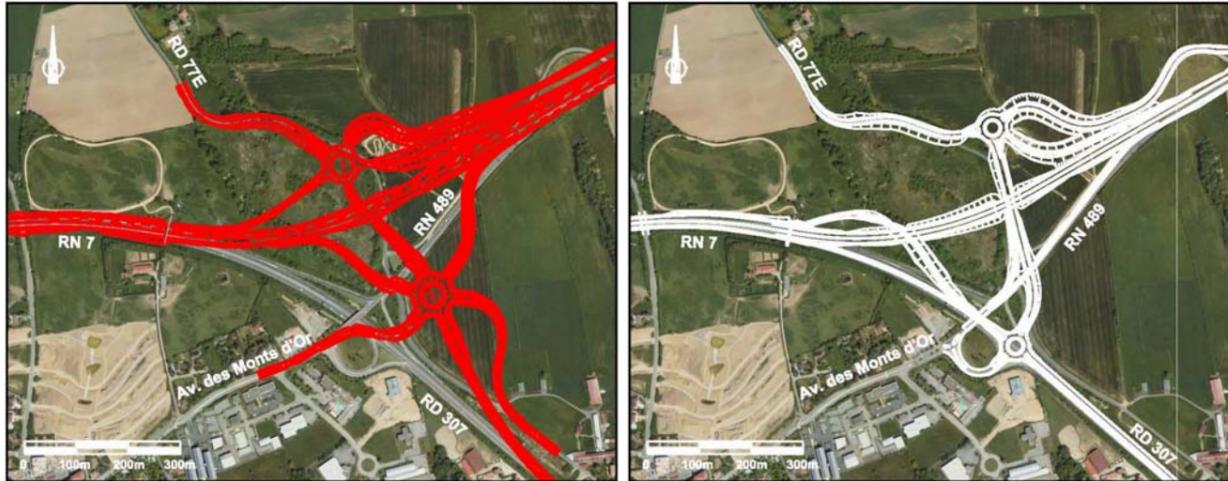


Figure 15 : Localisation du dispositif d'échanges entre la RN7, la RD307 et la RN489. En rouge : solution proposée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP en 2007. En blanc : tracé indicatif de la solution proposée et soumise dans le présent dossier d'enquête.

Source : données cartographiques ©2013 Google.

La solution d'échanges proposée permet enfin d'améliorer la fonctionnalité de ce diffuseur par dissociation du trafic d'échange (A89 ouest vers RD307) et du trafic de desserte locale en direction de La Tour-de-Salvagny. Durant le chantier, sa configuration facilitera sa réalisation et limitera la gêne aux usagers en matière d'itinéraires de circulation.

2.5.2. ZONE D'ÉCHANGE RN6/RD306

De même, ce dispositif d'échanges a été réétudié et optimisé en tenant compte de la décision de supprimer les barrières de péage sur les bretelles de la bifurcation avec l'A6. La solution d'aménagement présentée est illustrée ci-dessous.

En comparaison aux solutions exposées dans le cadre des études antérieures, les avantages du parti d'aménagement présenté sont les suivants :

- diffuseur beaucoup plus compact et qui se limite à la réalisation de deux bretelles autoroutières au lieu de quatre et qui permet de s'affranchir de la réalisation d'un giratoire dénivelé sur la RN6 dont la configuration est désormais déconseillée et inadaptée pour ce type de voie en milieu péri-urbain,
- d'optimiser sa configuration en exploitant le délaissé entre la RN6 et la voie ferrée qui ne présente pas d'enjeu environnemental (boisements anthropiques),
- de limiter de façon substantielle les impacts sur l'urbanisation (actuellement 2 exploitations commerciales potentiellement touchées au lieu d'une vingtaine d'exploitations et d'habitations auparavant et situées à proximité immédiate de la RN6) et les emprises nécessaires à sa réalisation,

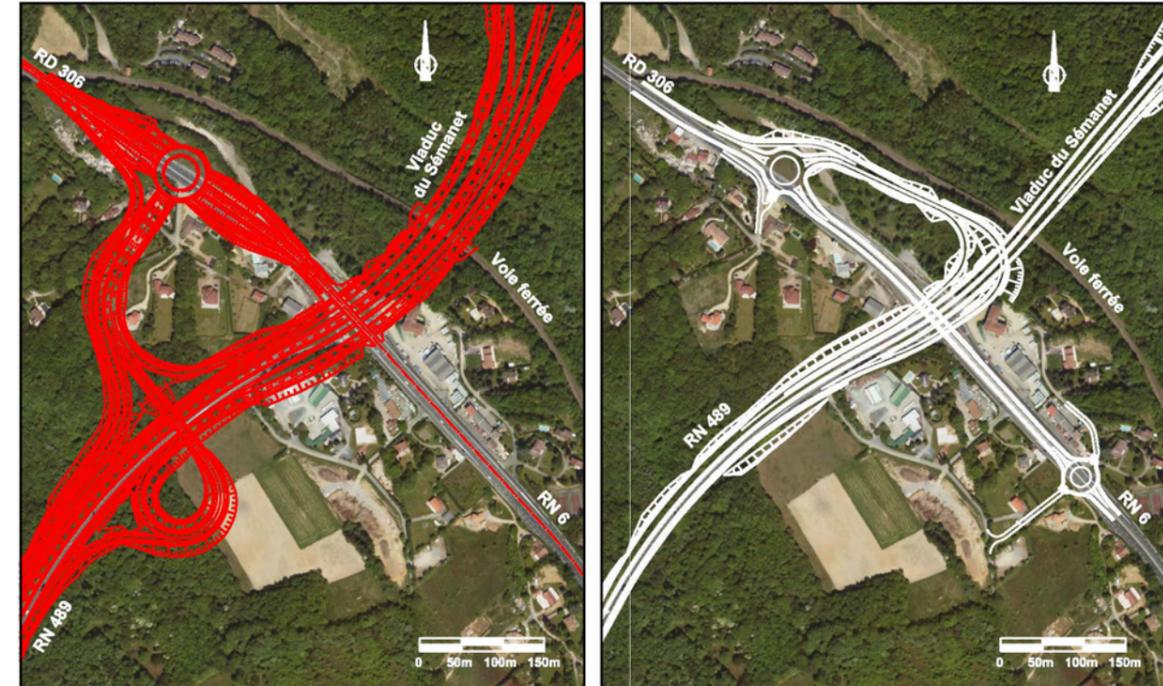


Figure 16 : Localisation du dispositif d'échanges RN6/RD306. En rouge : solution proposée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP en 2007. En blanc : tracé indicatif de la solution proposée et soumise dans le présent dossier d'enquête.

Source : données cartographiques ©2013 Google.

- d'offrir, par la construction de deux carrefours giratoires à niveau sur la RD306 et la RN6 connectés aux voiries locales, des conditions de desserte nettement améliorées, plus sécurisées et lisibles, des riverains de ce quartier. Celles-ci se font, en effet, actuellement par des accès directs sur les bretelles du diffuseur et sur la RN489 et induisent des circulations complexes afin de desservir l'ensemble des bâtis avoisinants.
- de reporter le trafic en provenance et à destination de l'A89, de la RN6 sur l'A6, et de permettre ainsi la réduction de la RN6 à 2 x 1 voie jusqu'au diffuseur de la Garde, améliorant ainsi le cadre de vie de ce quartier urbanisé exposé actuellement à un fort trafic (44 000 véh./jour en 2011).

2.5.3. BIFURCATION AVEC L'A6

La décision de supprimer les barrières de péage sur les bretelles de la bifurcation a conduit à présenter une configuration nouvelle par rapport aux solutions présentées dans le dossier d'enquête publique de 2007 et dans le dossier de concertation au titre du Code de l'Urbanisme de 2011.

La solution proposée ne remet pas en cause fondamentalement la conception géométrique de la solution antérieure mais a été décalée légèrement au sud afin de privilégier un tracé plus direct de la liaison vers l'A6, désormais permis par la suppression des contraintes d'implantation des gares de péage.

En termes de caractéristiques géométriques, le tracé offre une meilleure lisibilité et perception de l'aménagement à l'approche de la bifurcation du fait de ce tracé plus direct.

L'avantage principal de la solution présentée réside dans **le maintien en place de la voie communale reliant Lissieu à Limonest et de l'ouvrage existant sur A6**. En effet, les études antérieures prévoyaient pour leur part sa démolition, sans pour autant qu'un tracé alternatif satisfaisant n'ait été trouvé dans le cadre de la concertation avec les collectivités locales concernées qui ont manifesté leur crainte de voir disparaître ce rétablissement tel qu'il existe actuellement.

Sur un plan environnemental, la comparaison des deux solutions selon les différentes thématiques fait ressortir notamment que :

- la solution proposée consomme dans l'ensemble légèrement plus d'emprises sur les espaces naturels (ZNIEFF, ENS) mais l'impact sur ces superficies pourra être réduit en protégeant durant la phase chantier les boisements des délaissés les plus significatifs entre les différentes bretelles, en termes d'impact sur les milieux naturels et eaux superficielles, les deux solutions peuvent être jugées équivalentes,
- en termes d'impact agricole, la solution proposée génère une emprise supérieure d'environ 3 ha par rapport à la solution précédente,
- concernant l'urbanisation et les nuisances sonores, la solution proposée permet d'épargner du bâti et s'éloigne substantiellement des habitations les plus proches du lotissement du Bois-Dieu.

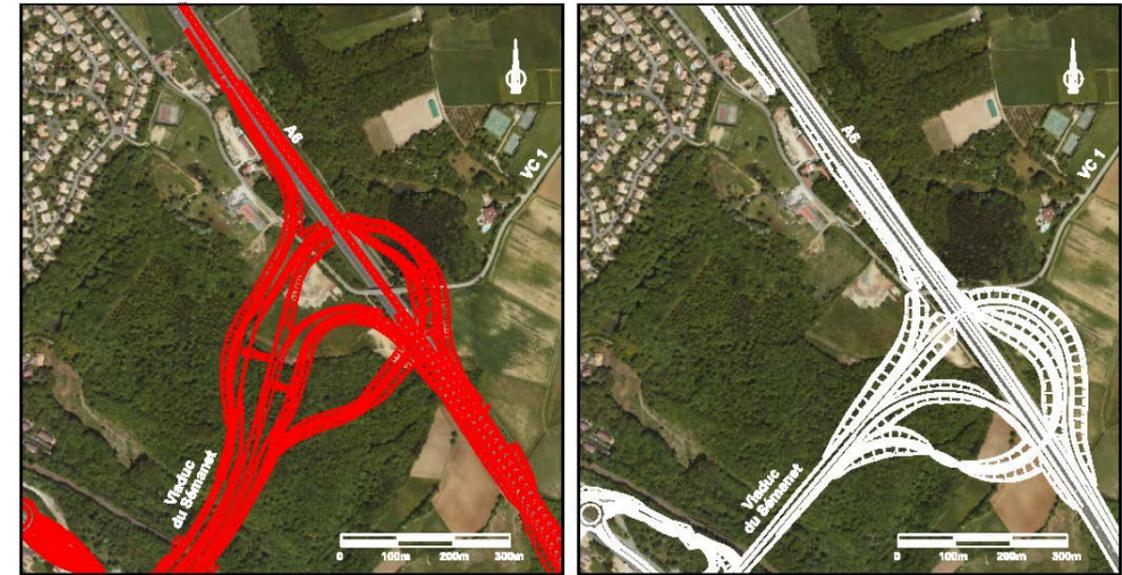


Figure 17 : Localisation du dispositif d'échanges avec l'A6. En rouge : solution proposée dans le dossier d'enquête préalable à la DUP en 2007. En blanc : tracé indicatif de la solution proposée et soumise dans le présent dossier d'enquête.

Source : données cartographiques ©2013 Google.

2.6. LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LE PARTI D'AMÉNAGEMENT RETENU

Le parti d'aménagement retenu pour la liaison A89/A6 consiste à réaménager la RN7 et la RN489 et de réaliser un barreau neuf entre la RN6 et l'A6 afin de créer une liaison à 2 x 2 voies ayant le statut d'autoroute, entre la future autoroute A89 et l'autoroute A6.

Le principal objectif de cette liaison A89/A6 est le raccordement de l'A89 à l'A6, par une infrastructure autoroutière afin d'achever le maillage autoroutier avec le réseau de voiries structurantes de l'agglomération lyonnaise conformément aux objectifs du programme dans lequel elle s'inscrit.

Elle permettra en particulier:

- d'assurer la continuité autoroutière depuis l'extrémité actuelle de l'autoroute A89 avec l'A6, l'A466, l'A46 Nord et l'A432 par le nord de l'agglomération lyonnaise avec un niveau de service satisfaisant pour le trafic de transit,
- de redistribuer de façon efficace les trafics d'échanges prépondérants entre l'A89 et Lyon et les trafics locaux sur un itinéraire aménagé à cet effet et 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.

2.6.1. UNE LIAISON AUTOROUTIÈRE POUR LES TRANSITS EST-OUEST PAR LE NORD DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

La nouvelle liaison, complétée par l'A466 (aujourd'hui en travaux et dont la mise en service est prévue en 2015) permettra de capter le trafic de transit est-ouest en contournant l'agglomération lyonnaise au nord par l'A6, l'A466, l'A46 Nord et l'A432.

En effet, la réalisation du branchement de l'A89 avec l'A6 au nord du diffuseur de la Garde offre ainsi un itinéraire particulièrement compétitif en temps de parcours aux heures de pointe en comparaison de l'itinéraire actuel qui, en l'absence d'aménagement, pourrait inciter les usagers en transit à rejoindre l'Est par l'A6 sud et le Tronçon Nord du Périphérique et les dissuader de remonter vers le nord du fait des mouvements complexes à effectuer au droit de l'échangeur de la Garde liés à sa configuration.

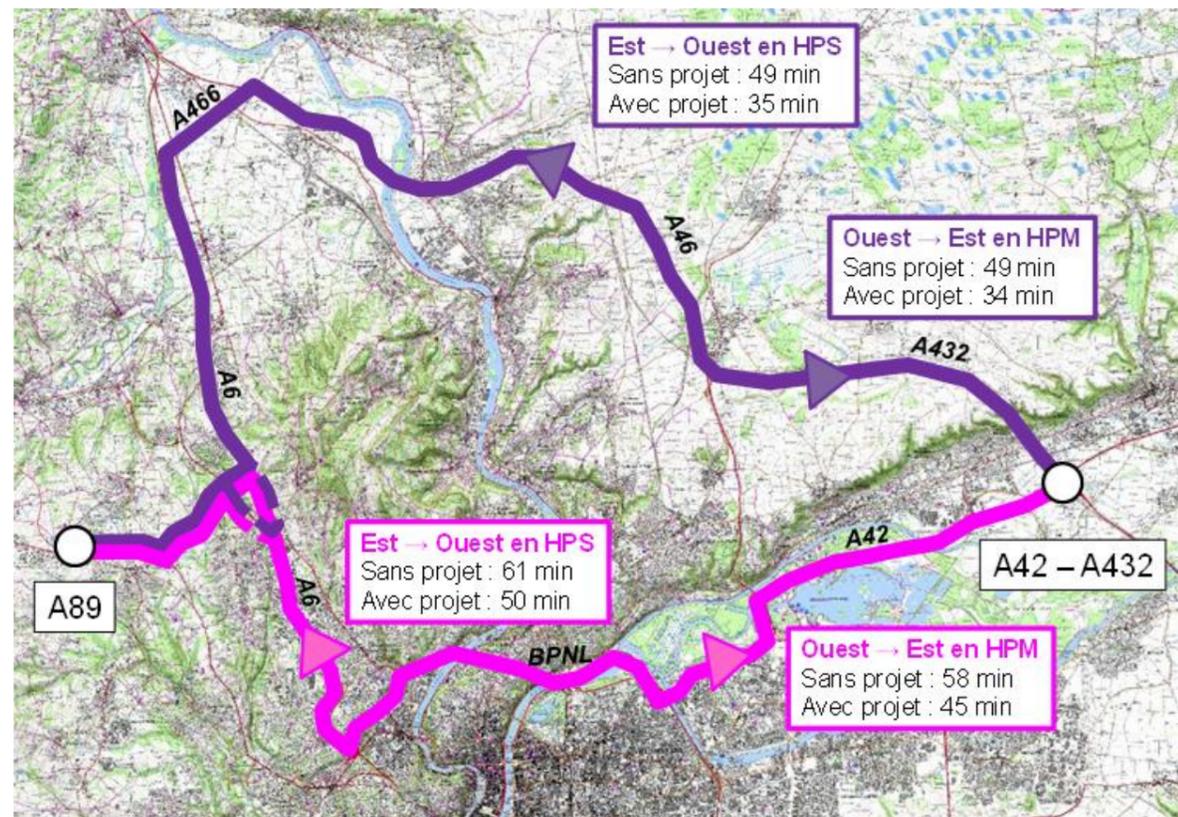


Figure 18 : Carte des temps de parcours entre l'A89 et l'A42-A432 via deux itinéraires concurrents en 2018 aux heures de pointe.

2.6.2. REDISTRIBUTION DES TRAFICS D'ÉCHANGES ET LOCAUX SUR LE RÉSEAU EXISTANT ET RÉAMÉNAGÉ

En l'absence de liaison autoroutière A89/A6, le trafic en provenance de l'A89 (estimé à 41 500 véh./j en 2018) et pour plus des trois quarts à destination de Lyon, emprunte essentiellement des axes congestionnés que sont la RN489 et la RN6, qui ne peuvent plus absorber ce flux supplémentaire de véhicules.

Ce flux de trafic débouche ainsi sur le diffuseur de la Garde qui est actuellement également en limite de capacité aux heures de pointe. Ce secteur en développement voit donc ses conditions de circulation se dégrader davantage, notamment avec l'arrivée des trafics supplémentaires en lien avec l'A89.

En conséquence, aux heures de pointe, une partie de ce trafic se reporte sur des voiries secondaires pour rejoindre Lyon en utilisant notamment la RD307, la RD7 (route de Sain Bel), la route de Salvagny (RD73) en traversée de Dardilly ou encore la rue du casino passant par le parc de la Croix Laval.

Enfin, pour accéder à l'A6 Nord et compte-tenu du trafic supporté par la RD307, les habitants des communes du nord-ouest de l'agglomération de Charbonnières-les-Bains, Tassin ou Dardilly, privilégient l'accès par l'échangeur d'Écully ou le diffuseur de la Garde bien que ces voies d'accès n'aient pas vocation à drainer un tel trafic.

Avec la réalisation du projet, la majeure partie du trafic en provenance de l'A89 (estimé à 44 300 véh./j en 2018) se retrouve sur la RN489 réaménagée à 2 x 2 voies (65 700 véh./j), et dotée d'équipements adaptés à ce niveau de trafic, en particulier en terme de sécurité.

Cette canalisation induit, en conséquence, une diminution de près de 6 700 véh./j sur la RD307. Ainsi, le projet permet à la RD307, soulagée des flux provenant de l'A89 et du nord-ouest de l'agglomération, d'accueillir les usagers des communes de Dardilly, Charbonnières-les-bains ou du nord de Tassin, pour accéder à l'A6-Nord.

Des diminutions de trafics sont également attendues sur les voiries secondaires citées précédemment qui redeviennent donc plus conformes à leur usage de desserte locale.

Par ailleurs, le projet de liaison A89/A6 permet de reporter les trafics d'échanges très importants avec l'agglomération lyonnaise supportés actuellement par la RN6 sur la future bifurcation de la liaison A89 avec l'A6 (de l'ordre de 50 000 véh./j en 2018). Les conditions de circulation au droit de l'échangeur de La Garde, actuellement saturé, s'en trouvent ainsi améliorées et lui permettent dans le futur de retrouver une fonction de desserte plus locale des zones économiques de ce secteur et des riverains de la RN6 et la RD306.

Quant à la RN6 au sud de la liaison A89/A6, elle voit son trafic réduit de près 23 000 véh./j à la mise en service de la liaison, permettant de limiter les nuisances des riverains de ce quartier et d'envisager sa réduction à 2 x 1 voie jusqu'au diffuseur de la Garde.

2.6.3. REMISE À NIVEAU ENVIRONNEMENTALE DES VOIES RÉAMÉNAGÉES

Le projet de liaison s'accompagnera également de la remise à niveau environnementale de toutes les voies existantes réaménagées dans le cadre de cette opération : la RN7 au droit de la Tour-de-Salvagny, la RN489 et l'autoroute A6 entre la bifurcation avec l'A6 et l'Échangeur de la Garde sur A6, ainsi que les deux diffuseurs existants et reconfigurés avec la RN7/RD307 et la RN6/RD306.

Sur toutes ces voies, cette remise à niveau comprendra en particulier :

- la construction de protections phoniques de type écran, merlon ou isolation de façade qui permettront d'améliorer le cadre de vie des riverains dont les nuisances sonores émanant de ces infrastructures ne feraient que croître en l'absence d'aménagement,
- la réalisation d'un système de collecte et de traitements des eaux pluviales avant rejet dans le milieu naturel dont les voies actuelles sont dépourvues et qui permettra également d'améliorer la situation existante au regard des enjeux liés à la protection des milieux aquatiques, floristiques et faunistiques.
- des dispositions spécifiques permettant le maintien et l'amélioration des corridors de circulation de toutes les espèces faunistiques présentes dans le secteur (réalisation de buses sèches de traversée pour la petite faune, réaménagement de certains ouvrages pour la circulation de la grande faune, mise en place de clôture systématique le long du domaine autoroutier afin de réduire les risques de collision en comparaison à la situation existante).

3. PRÉSENTATION DE L'AMÉNAGEMENT SOUMIS À L'ENQUÊTE

3.1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'AMÉNAGEMENT

Le projet de liaison autoroutière d'une longueur d'environ 5,5 kilomètres entre l'autoroute A89 et l'autoroute A6 prend son origine au débouché de l'A89 à La Tour-de-Salvagny, au niveau du demi-échangeur existant avec la RD30.

Il emprunte ensuite le tracé de l'actuelle déviation de la RN7 dans cette même commune. Un court tracé neuf est réalisé pour assurer la connexion avec la RN489 aménagée à 2 x 2 voies jusqu'au croisement avec la RN6.

L'infrastructure se poursuit ensuite, à nouveau en tracé neuf dans la continuité de la RN489, passant sous la RN6 puis sur la voie ferrée Paray-le-Monial - Givors. Elle franchit enfin le vallon du Sémanet par un viaduc avant de se connecter à l'autoroute A6, sur la commune de Limonest.

D'ouest en est, ce projet de liaison comprend :

- l'aménagement et la mise à niveau aux caractéristiques autoroutières de la déviation de la RN7 au droit de La Tour de Salvagny, sur un linéaire d'environ 2 km,
- le réaménagement d'un dispositif d'échanges complet avec la RN7, la RD307, la RD77E, la RN489, la RD73 (diffuseur RN7/RD307) et la suppression du demi-diffuseur existant sur la RN489 avec la RD73 (demi-diffuseur du Carret), sur 0,7 km environ,
- la mise à 2 x 2 voies aux caractéristiques autoroutières de la RN489 entre la RN7 et la RN6 sur un linéaire de 2 km environ,
- le réaménagement du dispositif d'échanges existant entre la RN489, la RD306 et la RN6 (diffuseur RD306/RN6),
- la réalisation d'un barreau autoroutier à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'A6, sur un linéaire d'environ 0,8 km,
- la réalisation d'un échangeur complet avec l'A6 (bifurcation A89/A6),

La réalisation de ce système d'échanges avec l'A6, partie intégrante du projet, nécessite l'aménagement des voies et des zones d'entrecroisement dans les deux sens sur l'autoroute A6 entre la bifurcation A89/A6 et le diffuseur de la Garde sur une longueur d'environ 3 km.

3.2. LES IMPACTS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EXISTANTS À TERME

La liaison A89/A6, soumise à la présente enquête, aura le statut autoroutier tel que défini dans le Code de la route qui interdit tout accès riverain, la circulation piétonne et la circulation à certaines catégories de véhicules.

La route sera construite à 2 x 2 voies, avec chaussées séparées par un terre-plein-central et carrefours dénivelés. Il s'agira d'une voie autoroutière sans installations de péage.

La liaison A89/A6 réutilise la RN7 qui est un itinéraire de transit des convois exceptionnels de deuxième et troisième catégories dans le département du Rhône. Le maintien de la circulation des convois exceptionnels sur la liaison A89 / A6 sera soumise à autorisation préfectorale, qui mentionnera les mesures à prendre pour faciliter la circulation publique, préserver la sécurité et empêcher tout dommage aux routes, aux ouvrages d'art et aux dépendances du domaine public et, le cas échéant, l'itinéraire à suivre (article R433-2 du Code de la Route).

Le rétablissement de la continuité des voies coupées sera réalisé en concertation avec les collectivités locales.

Sur l'itinéraire, deux points d'échanges existants avec la RD307/RN7 d'une part et avec la RD306/RN6 d'autre part seront réaménagés et une bifurcation avec l'autoroute A6 sera créée. Les rétablissements en place des voiries publiques traversant la liaison A89/A6 et la création d'une voie parallèle à la liaison entre le demi-diffuseur du Carret supprimé dans le cadre du projet et le diffuseur RN7/RD307 permettront aux usagers d'accéder à la voie autoroutière par des itinéraires simples et similaires à ceux existants.

Le maintien sur place de la ligne ferroviaire existante est assuré. Le projet est compatible avec le doublement et l'électrification de la voie ferrée Paray-le-Monial - Givors à l'est de la RN6, tel qu'il est envisagé, à terme. La nouvelle infrastructure facilitera l'accès aux parcs relais nouvellement créés ou en projet au niveau des gares de la zone d'étude.

3.3. LES CONDITIONS DE RÉALISATION DES TRAVAUX

L'exploitation générale du chantier fera l'objet d'une réflexion particulière au stade des études détaillées, notamment en termes de maintien des circulations.

Ces études, ainsi que la réalisation des travaux, seront réalisées par Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, concessionnaire de la liaison A89/A6, qui en assurera donc la maîtrise d'ouvrage.

Elles seront effectuées avec l'objectif de maintenir en permanence la circulation sur les voiries principales à réaménager que sont la RN7, la RN489, la RN6 et l'A6.

Les travaux seront réalisés en conservant la circulation sur ces axes sur des voies à caractéristiques réduites (largeurs, accotements) compatibles avec les niveaux de trafics supportés et de sorte à limiter au minimum pour les usagers les perturbations liées à la phase de chantier et à maintenir les itinéraires existants. Ces restrictions de voies s'accompagneront également de limitations de vitesses dans les zones de travaux afin de garantir la sécurité des usagers et du personnel de chantier.

De la même façon, sur les voiries secondaires, l'organisation du chantier s'attachera à maintenir au maximum la circulation sur les voies actuelles. En cas de nécessité, des itinéraires de substitution seront mis au point en concertation avec les gestionnaires des voies concernées.

Enfin, un site internet, un numéro de téléphone dédié, une application pour téléphone portable, ainsi qu'un système d'information par SMS seront mis en place pour que les usagers soient informés dans les meilleurs délais des conditions de déplacements sur le secteur concerné par le chantier.

3.4.L'EXPLOITATION ET LA GESTION DE LA VOIE

Afin d'assurer notamment l'entretien et la viabilité hivernale, l'exploitation de la liaison A89/A6 pourrait se faire à partir de l'un des centres d'exploitation existants sur le réseau concédé adjacent. Compte-tenu de l'éloignement du centre d'exploitation de Villefranche, un point d'appui destiné au stockage des matériels de viabilité hivernale est envisagé aux abords de la liaison à proximité du diffuseur de la RD307/RN7.

Les conditions d'exploitation de cette nouvelle liaison seront définies en liaison avec le système de Coordination et régulation du trafic sur les voies rapides de l'agglomération lyonnaise (système «Coral») dans lequel elle sera intégrée.

3.5.LA GESTION DES MATÉRIAUX

Les mouvements de terre sont relativement importants. Ils sont évalués, au stade actuel des études, à environ 830 000 m³ de déblais et à 215 000 m³ de remblais.

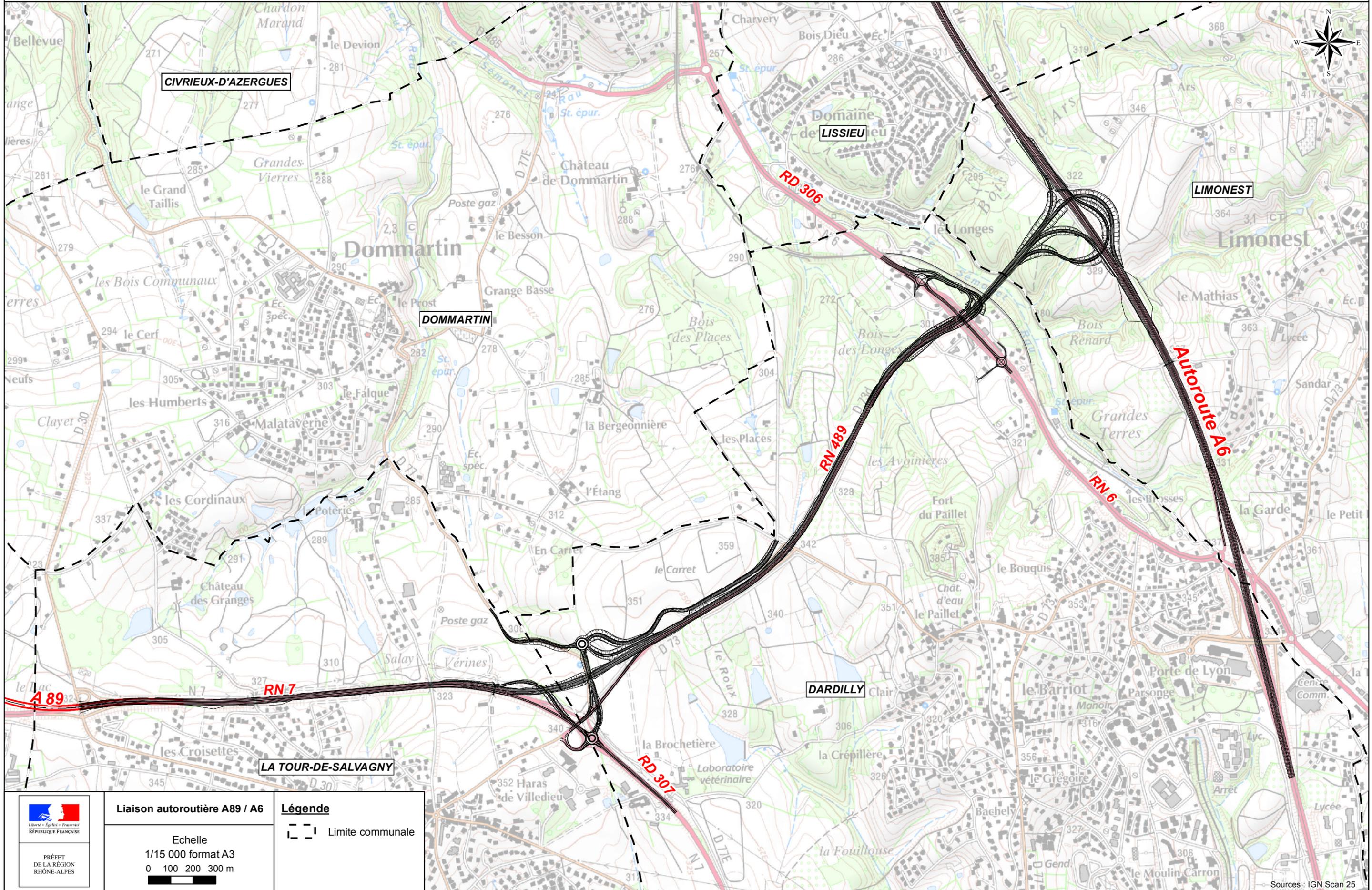
La construction de la liaison autoroutière A89/A6 ne nécessitera pas d'emprunt de matériaux extérieurs au projet pour la réalisation des terrassements. Les matériaux extraits pour la réalisation du projet seront réutilisés sur place dans le cadre de la construction de la liaison. Une partie des matériaux servira, après traitement et en fonction de leur aptitude qui sera examinée lors des études de détail, à la réalisation des couches de forme.

Une autre partie sera utilisée pour la construction des merlons antibruit et des modelés paysagers. Le volume des matériaux nécessaire à la réalisation de ces aménagements est estimé à 230 000 m³. Au final et au stade actuel des études, le volume des matériaux à mettre en dépôts est évalué à environ 385 000 m³ sur la base du projet soumis à la présente enquête publique.

Ces dépôts de matériaux sont actuellement envisagés et localisés aux abords de l'infrastructure sur des sites présentés dans le chapitre 1 de la Pièce E – Étude d'impact du présent dossier. Ces sites ont été déterminés en tenant compte de leur sensibilité environnementale et la conception de ces dépôts s'est attachée à viser une bonne intégration environnementale et paysagère de l'infrastructure tout en limitant les impacts liés à leur réalisation.

LIAISON A89 / A6

TRACÉ DU PROJET A89 / A6



PRÉFET
DE LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

Liaison autoroutière A89 / A6

Echelle
1/15 000 format A3
0 100 200 300 m

Légende

--- Limite communale

4. CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS

4.1. CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES

Les caractéristiques techniques retenues pour la géométrie du tracé ont été définies sur la base :

- du parti d'aménagement retenu pour la liaison A89/A6, à savoir : 2 x 2 voies avec carrefours dénivelés et attribution du caractère autoroutier,
- des prescriptions de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines (ICTAVRU) relative à la conception VRU de type A.

Les caractéristiques en plan du tracé

Le tracé respecte les recommandations de l'ICTAVRU et est étudié pour des vitesses limitées à :

- 110 km/h depuis l'origine du projet situé à l'extrémité de l'autoroute 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 km/h ou 50 km/h sur les bretelles de la bifurcation autoroutière avec l'autoroute A6.

Les principales caractéristiques du profil en travers type du projet

- largeur de la plate-forme : variable de 22,60 m à 23,50 m,
- largeur de la chaussée : 2 x 7,00 m,
- largeur du terre-plein central (TPC) : variable (entre 2,60m et 3,50m)
- largeur des bandes d'arrêt d'urgence : 3,00 m.

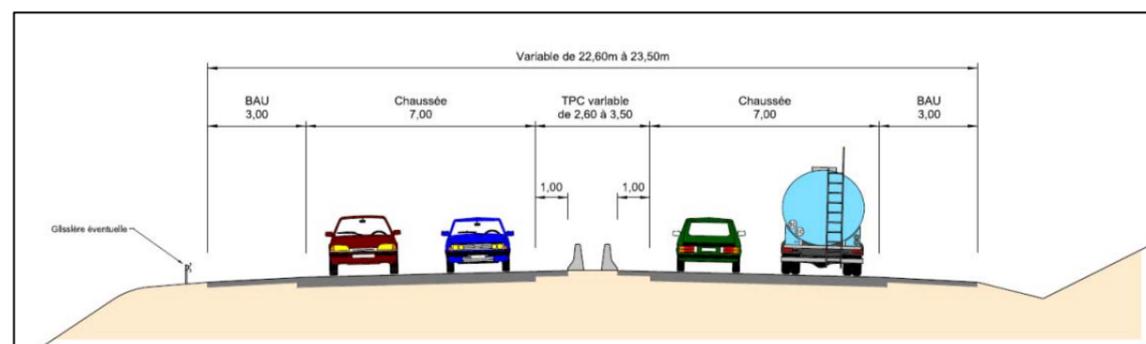


Figure 19 : Caractéristiques du profil en travers du tracé.

Les caractéristiques du profil en long du tracé

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

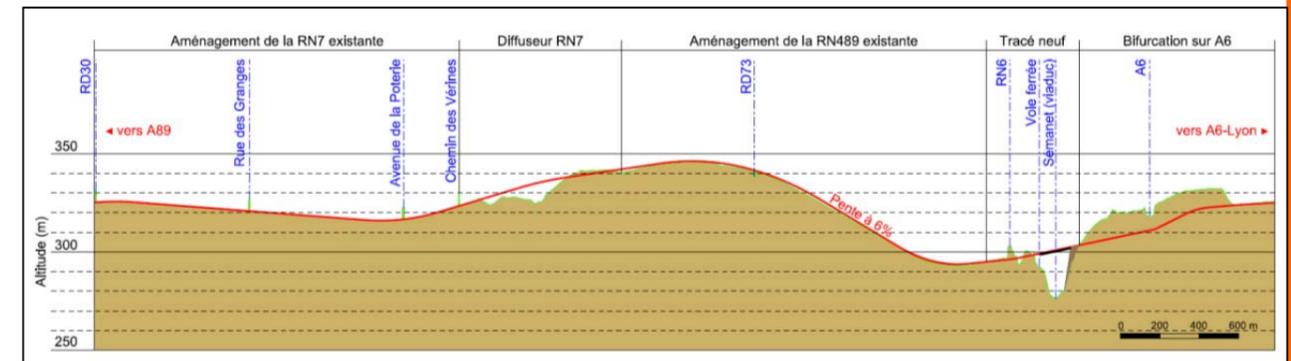


Figure 20 : Caractéristiques du profil en long du tracé.

4.2. AMÉNAGEMENT DE LA RN7 ENTRE LA-TOUR-DE-SALVAGNY ET LA RN489

La liaison A89/A6 prend son origine dans la continuité de l'autoroute A89, au droit de la RD30, sur la commune de la Tour-de-Salvagny.

Le tracé de la liaison autoroutière utilise l'actuelle déviation de la RN7 au droit de La Tour-de-Salvagny sur un linéaire d'environ 2 000 mètres. Le demi-diffuseur existant de la RD30 orienté vers Lyon est conservé.

Le tracé de cette déviation est maintenu à 2 x 2 voies avec sa géométrie actuelle. L'aménagement porte essentiellement sur :

- une reprise et une mise à niveau technique et environnementale des accotements :
 - homogénéisation de la largeur des bandes d'arrêt d'urgence,
 - refonte des dispositifs d'assainissement et création de bassins de traitement d'eaux pluviales,
 - mise en œuvre de protections phoniques.
- la mise en place d'équipements dynamiques et de sécurité,
- le réaménagement complet du terre-plein central (TPC).

4.3. DIFFUSEUR RN7-RD307

Le réaménagement complet du diffuseur RN7-RD307, situé au niveau de l'actuel échangeur entre la RN7 et la RN489, permet d'assurer tous les échanges entre :

- la liaison A89/A6,
- la RD307, en direction de Charbonnières-les-Bains,
- l'avenue des Monts D'Or, en direction de la-Tour-de-Salvagny,
- la RD77E au nord de l'échangeur uniquement, en direction de Dommartin,
- la voie rétablissant le demi-échangeur du Carret (RD73), qui sera supprimé et dont les fonctionnalités seront reportées sur ce diffuseur.

La configuration proposée pour ce diffuseur consiste à :

- aménager un carrefour giratoire sur la RD307 existante et assurer une liaison directe entre ce giratoire et la liaison A89/A6 vers A89, au moyen de deux bretelles directes,
- aménager un carrefour giratoire au nord de la liaison A89/A6, permettant les mouvements entre la RD77E, le rétablissement du demi-échangeur du Carret (RD73), la bretelle de sortie de la liaison A89/A6 depuis A6, et un barreau bidirectionnel assurant les mouvements vers les autres voies desservies par ce point d'échange,
- réaliser deux barreaux à partir du giratoire sur la RD307, l'un reliant le carrefour existant à l'entrée de La-Tour-de-Salvagny en réutilisant la voirie existante, l'autre reliant le carrefour giratoire nord en passage inférieur sous la liaison A89/A6,
- réutiliser l'ouvrage existant sur la RN7 et le tracé de la RN489 pour réaliser la bretelle d'accès à la liaison A89/A6 vers A89,
- réaliser une voie directe entre le barreau central et le carrefour à l'entrée de La-Tour-de-Salvagny, en réutilisant l'ouvrage existant sur la RN7.

La conception de ce point d'échange permet en particulier de réutiliser au maximum la voirie existante, tout en limitant l'impact sur l'habitat du cuivré des marais, espèce protégée de papillon au niveau régional, et les emprises sur le milieu agricole environnant.

4.4. MISE À 2 X 2 VOIES DE LA RN489 ENTRE LA RN7 ET LA RN6

La liaison A89/A6 réutilise le tracé de la RN489 actuellement à 2 x 1 voies, qui sera doublée au nord de la chaussée actuelle sur environ 2000 m jusqu'à la RN6.

Comme pour la RN7, la mise à 2 x 2 voies s'accompagnera d'une mise à niveau environnementale (assainissement et protections phoniques) et la mise en place d'équipements de sécurité, dynamiques et de signalisation.



Figure 21 : Tracé indicatif du diffuseur RN7-RD307.
Source : données cartographiques ©2013 Google.

4.5. DIFFUSEUR RN6-RD306

Au droit du quartier des Longes, sur la commune de Dardilly, le diffuseur actuel sera réaménagé pour rétablir 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.

L'aménagement de ce diffuseur consiste à réaliser deux bretelles entre la liaison A89/A6 vers l'autoroute A89 et un carrefour giratoire permettant de desservir la RN6/RD306 et les riverains du quart nord-ouest du diffuseur. La bretelle entre la liaison A89/A6 et le carrefour giratoire franchit le barreau autoroutier en passage inférieur.

Un second carrefour giratoire au sud du diffuseur sur la RN6 est prévu pour rétablir et améliorer les accès des riverains de cette voie.

La conception de ce point d'échange permet de limiter significativement l'impact sur le foncier et sur le bâti du quartier des Longes, tout en améliorant sur un plan fonctionnel et en sécurisant les conditions de desserte des riverains de cet axe.

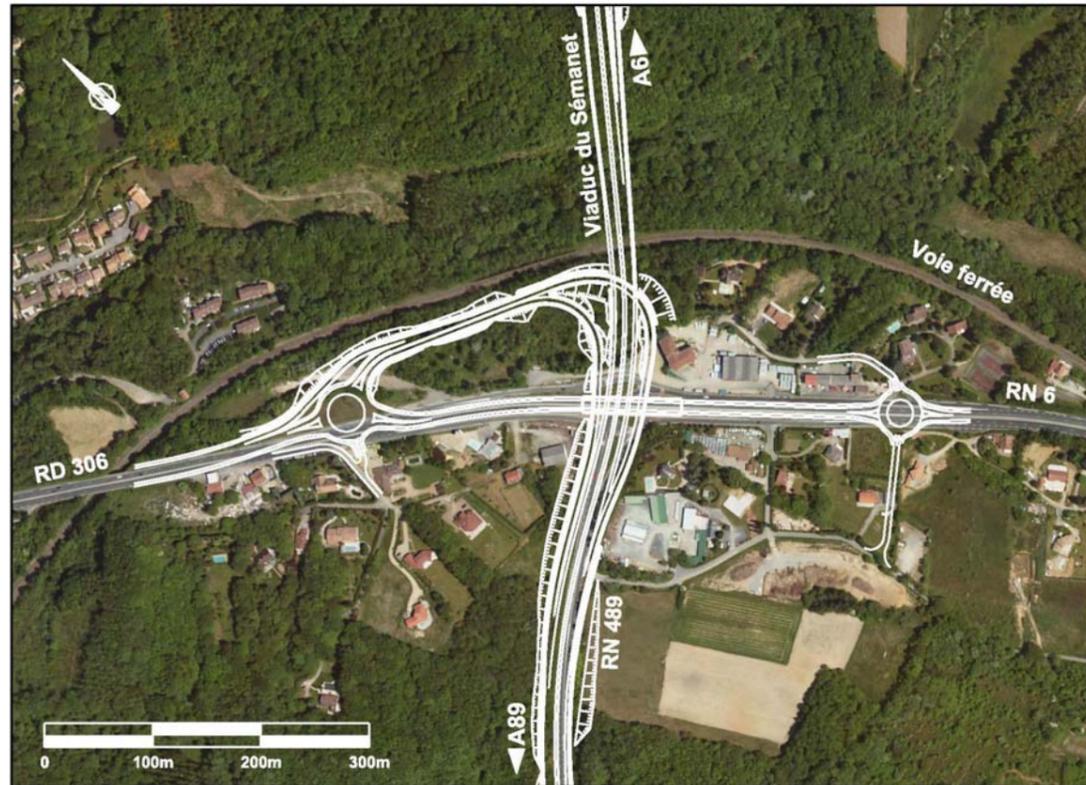


Figure 22 : Tracé indicatif du diffuseur RN6-RD306.
Source : données cartographiques ©2013 Google.

4.6. TRACÉ NEUF À 2 X 2 VOIES ENTRE LE DIFFUSEUR DE LA RN6 ET L'AUTOROUTE A6

La liaison A89/A6 rejoint l'autoroute A6 par la création d'un barreau autoroutier neuf à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'autoroute A6, sur un linéaire d'environ 800 mètres.

Dans la continuité du tracé de la RN489, le tracé de la liaison passe d'abord sous l'ouvrage actuel de la RN6 puis sur la voie ferrée Paray-le-Monial – Givors entre les gares de Limonest et de Dommartin. Il franchit ensuite le vallon du Sémanet par un viaduc d'environ 150 m de long.

4.7. ZONE D'ÉCHANGE AVEC L'A6

La liaison A89/A6 se raccorde à l'autoroute A6, sur la commune de Limonest par un nœud autoroutier complet permettant tous les échanges entre les deux infrastructures. Les bretelles du nœud autoroutier orientées vers Lyon sont à 2 voies de circulation.

L'aménagement de la bifurcation autoroutière entre la liaison et l'autoroute A6 consiste à réaliser quatre bretelles, dont deux franchissent l'autoroute A6 en passage inférieur.

L'ouvrage en passage supérieur sur l'autoroute A6 rétablissant la VC1 est maintenu en place.



Figure 23 : Tracé indicatif de la zone d'échange avec l'A6.
Source : données cartographiques ©2013 Google.

La réalisation du nœud autoroutier s'accompagne d'aménagements sur l'autoroute A6 permettant d'assurer les mouvements entrant et sortant de l'autoroute dans de bonnes conditions de sécurité et d'écoulement du trafic (voir figure ci-après). Ces aménagements consistent principalement à créer deux voies d'entrecroisement entre la bifurcation A89/A6 et le diffuseur de la Garde compte-tenu de leur proximité, afin de sécuriser les mouvements de cisaillement entre les véhicules entrants et sortants sur l'autoroute au droit de ces points d'échanges.

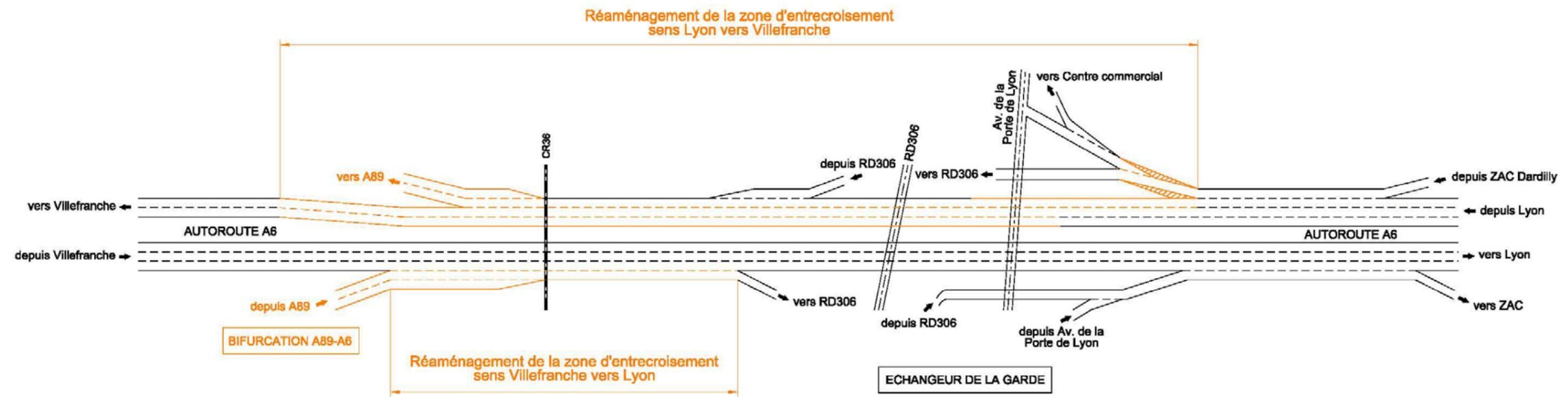


Figure 24 : Synoptique indicatif des aménagements sur l'A6.

4.8. RÉTABLISSEMENTS

Les voies publiques, les cours d'eau et les réseaux localisés interceptés par le projet de liaison A89/A6 seront maintenus ou rétablis. Les diverses voies rétablies dans le cadre du projet respecteront les profils en travers des catégories des voies concernées. Le maintien sur place de la ligne ferroviaire existante sera assuré.

Les modalités précises et les caractéristiques selon lesquelles seront rétablies les communications en général (accès aux parcelles agricoles, chemins de randonnées, ...) seront définies au stade des études de détail par la société concessionnaire de la liaison A89/A6 en concertation avec les gestionnaires concernés.

4.9. AIRES ET OUVRAGES ANNEXES

Aucune création d'aire annexe, aire de repos ou aire de services, n'est prévue sur la liaison A89/A6.

En effet, deux aires de services existent sur l'A6 à proximité de la liaison A89/A6 : « les Chères » au nord de la future bifurcation de la liaison avec l'A6 et « Dardilly » au sud de cette bifurcation. Sur l'A89, une aire de repos a été aménagée à la Martinière sur la commune de Bully.

Les distances entre ces aires étant de l'ordre de 20 à 25 km au maximum, il n'est pas envisagé de créer une nouvelle aire annexe sur la liaison A89/A6.

La liaison A89/A6 sera dépourvue d'installations de péage.

Pour l'exploitation de la voie, un point d'appui permettant le stockage du matériel de viabilité hivernale est envisagé aux abords du diffuseur RN7/RD307.

5. LES PRINCIPAUX OUVRAGES

5.1. LES OUVRAGES D'ART COURANTS

Afin d'assurer le rétablissement des communications des voiries publiques, les ouvrages d'art courants existants le long du projet seront maintenus en l'état, adaptés ou au besoin démolis puis reconstruits.

La liste des ouvrages existants concernés par le projet est donnée dans le tableau suivant :

Ouvrages d'art existants	Type	Commune	Rétablissement
PS RD30	Passage supérieur	La Tour-de-Salvagny	RD30
PS Rue des Granges	Passage supérieur	La Tour-de-Salvagny	Rue des Granges
PI RN7	Passage inférieur	La Tour-de-Salvagny	Agricole et faune sous la RN7
PS Avenue de la Poterie	Passage supérieur	La Tour-de-Salvagny	Avenue de la Poterie
PS Allée Véronique	Passage supérieur	La Tour-de-Salvagny	Allée Véronique
PS RN489	Passage supérieur	La Tour-de-Salvagny	RN489
PI RD73	Passage inférieur	Dardilly	RD73
PI RN489	Passage inférieur	Dardilly	Faune sous la RN489
PS RN6	Passage supérieur	Dardilly	RN6
PS Route du Bois D'ars	Passage supérieur	Limonest	Route du Bois D'ars (VC1)
PS CR36	Passage supérieur	Limonest	Chemin agricole CR36

Le projet comprend également la réalisation d'ouvrages courants neufs permettant d'assurer l'ensemble des échanges prévus, dont la liste est donnée dans le tableau suivant :

Ouvrages d'art neufs	Type	Commune	Rétablissement
PI 1	Passage inférieur	La Tour-de-Salvagny	Bretelle du diffuseur RN7 vers A89 sous liaison A89/A6
PI 2	Passage inférieur	La Tour-de-Salvagny	Barreau du diffuseur RN7 sous liaison A89/A6
PI 3	Passage inférieur	La Tour-de-Salvagny	Barreau du diffuseur RN7 sous bretelle vers A6
PI 4	Passage inférieur	Dardilly	Bretelle du diffuseur RN6 A89→RD306
PI VF	Passage inférieur	Dardilly	Voie ferrée
PI 5	Passage inférieur	Limonest	Bretelle du nœud sur A6 Lyon→A89

Ouvrages d'art neufs	Type	Commune	Rétablissement
PI 6	Passage inférieur	Limonest	Bretelle du nœud sur A6 A89→Villefranche
PS 7	Passage supérieur	Limonest	VC1 sur bretelle du nœud sur A6 Villefranche→A89

5.2. LES OUVRAGES D'ART NON COURANTS

Le franchissement du vallon du Sémanet sera réalisé par un ouvrage d'art non courant, un viaduc d'une longueur de 150 mètres environ, constitué par deux ouvrages parallèles indépendants, supportant chacun un sens de circulation sur la liaison.

Compte tenu des caractéristiques du site et du projet, les deux ouvrages comporteront des tabliers à ossature mixte (béton / métal) et seront réalisés avec deux ou trois travées. Aucune pile du viaduc ne sera réalisée dans le lit mineur du ruisseau du Sémanet.

Les principales caractéristiques indiquées ci-dessus, définies au stade actuel des études, sont susceptibles d'évoluer lors de la réalisation des études de détail.

5.3. LES OUVRAGES HYDRAULIQUES

Le projet de liaison A89/A6 intercepte plusieurs écoulements naturels permanents ou temporaires, dont le plus important est le ruisseau du Sémanet, qui seront rétablis afin d'assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure.

Ces eaux pluviales seront collectées par des fossés positionnés à l'amont de la liaison, partout où cela est nécessaire, pour être acheminées vers des ouvrages de traversée hydraulique.

Le projet de liaison A89/A6 comprenant le réaménagement de voiries existantes déjà équipées d'ouvrages rétablissant certains de ces écoulements, les ouvrages hydrauliques existants seront maintenus ou prolongés dans les sections élargies.

Les ouvrages hydrauliques pourront également être aménagés pour permettre la traversée de la petite faune.

Étant franchi en viaduc, le projet n'aura pas d'impact sur les caractéristiques du cours d'eau du Sémanet.

5.4. DISPOSITIFS D'ASSAINISSEMENT

Les eaux de ruissellement de la plate-forme routière seront collectées par un réseau indépendant de celui destiné à rétablir les écoulements naturels, puis acheminées vers des bassins de régulation et de traitement avant rejet dans le milieu naturel récepteur.

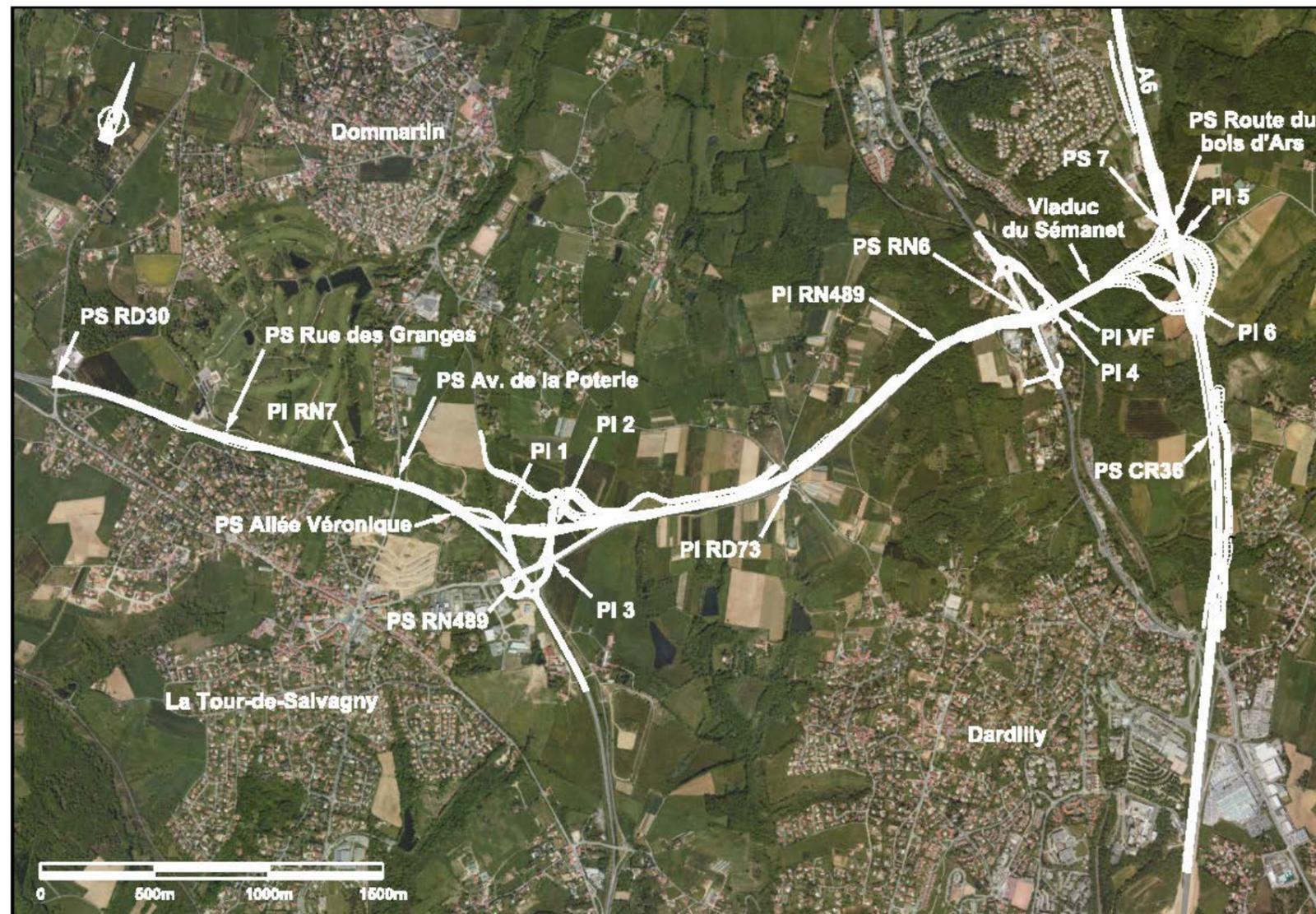


Figure 25 : Tracé indicatif du projet de liaison et localisation des ouvrages d'art.
Source : données cartographiques ©2013 Google.

6. APPRÉCIATION SOMMAIRE DES DÉPENSES

6.1. L'INVESTISSEMENT ET SON FINANCEMENT

Le coût de construction de la liaison A89/A6 est estimé à 146 M€ HT aux conditions économiques de juillet 2012.

Il s'établit selon la décomposition suivante :

- études et direction des travaux : 20 M€
- acquisitions foncières : 8,1 M€
- travaux : 117,9 M€

Le montant des acquisitions foncières est établi à partir de l'estimation sommaire et globale figurant dans l'avis du Domaine, joint en Pièce K du présent dossier, adressé par la Direction Régionale des Finances Publiques de Rhône-Alpes et du Rhône au maître d'ouvrage le 5 août 2013.

Le coût de cet investissement sera financé en intégralité par le concessionnaire de la liaison A89/A6 dans le cadre des modalités fixées par les contrats pluri-annuels passés entre l'État et la société concessionnaire.

6.2. LA RENTABILITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les principaux résultats de la rentabilité socio-économique du projet pour la collectivité sont les suivants :

- actualisée à 2017, la somme des avantages cumulés pour la collectivité sur les 50 années suivant la mise en service est évaluée à 3 194 millions d'euros, dont les principaux bénéficiaires sont les usagers, notamment du fait des gains de temps et de confort réalisés,
- prenant en compte le coût des investissements à réaliser, ce bénéfice actualisé s'établit à 13,2 euros par euro investi,
- le taux de rentabilité socio-économique est estimé à 25,7 %.

Ce taux est élevé puisqu'il est nettement supérieur au taux d'actualisation de 4 % défini par le Centre d'Analyse Stratégique (remplaçant le Commissariat général du Plan) pour les investissements publics. Il démontre l'intérêt de l'aménagement et l'utilité pour la collectivité.