



LIAISON AUTOROUTIÈRE A89/A6

Pièce G.1 – Mise en Compatibilité du PLU du Grand Lyon

Version 4 – Novembre 2013

IDENTIFICATION ET RÉVISION DU DOCUMENT

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

Projet	Liaison autoroutière A89/A6		
Maître d'Ouvrage	DREAL Rhône-Alpes		
Document	Pièce G.1 – Mise en Compatibilité du PLU du Grand Lyon		
Version	Version 4	Date	Novembre 2013

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

SOMMAIRE

1. LES GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME	3
1.1. La mise en compatibilité	3
1.1.1. La définition	3
1.1.2. Le champ d'application	3
1.2. La mise en compatibilité d'un PLU	3
1.3. L'objet du présent dossier	3
1.4. Le déroulement de la procédure	4
1.4.1. Une procédure en cinq étapes.....	4
1.4.2. Les textes réglementaires régissant la procédure de mise en compatibilité.....	4
2. LA PRÉSENTATION DU PROJET	6
2.1. L'historique du projet.....	6
2.2. Le rappel de la notion de programme et d'opération	6
2.3. La présentation du projet.....	6
2.3.1. La description générale.....	6
2.3.2. La description du projet sur les communes de la Communauté urbaine du Grand Lyon ..	7
3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON	9
3.1. Les principes généraux.....	9
3.2. La compatibilité du rapport de présentation.....	9
3.2.1. Déclinaison dans les cahiers communaux.....	9
3.3. La compatibilité du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	12
3.3.1. La Tour-de-Salvagny	12
3.3.3. Dardilly	13
3.3.5. Limonest	14
3.3.7. Lissieu.....	15
3.4. Les orientations d'aménagement et de programmation	16
3.4.1. La Tour-de-Salvagny	16
3.4.2. Dardilly	16
3.4.3. Limonest	16
3.4.4. Lissieu.....	16
3.5. Le zonage et le règlement.....	17

3.6. Les emplacements réservés	17
3.7. Les espaces boisés classés	18
3.8. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L. 123-1-5 alinéa 7 du code de l'urbanisme	18

4. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND LYON ...	19
4.1. Le plan de zonage	19
4.2. Commune de La-Tour-de-Salvagny	21
4.3. Commune de Dardilly	27
4.4. Commune de Limonest	37
4.5. Commune de Lissieu	45
4.6. Les extraits du règlement d'urbanisme	51
4.6.1. Extraits du règlement du Grand Lyon général et périphérie (hors Givors-Grigny-Lissieu) 51	
4.6.2. Les extraits du règlement du plan local d'urbanisme de la commune de Lissieu	86
4.7. La liste des emplacements réservés de voirie	91
4.7.1. La Tour-de-Salvagny.....	91
4.7.2. Dardilly	92
4.7.3. Limonest.....	94
4.7.4. Lissieu	95
4.8. L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité	96
4.8.1. Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale	96
4.8.2. Contenu de l'évaluation environnementale	96
4.8.3. Analyse de l'état initial de l'environnement	97
4.8.4. Raisons du choix du projet retenu.....	100
4.8.5. Effets attendus de la mise en compatibilité sur l'environnement et mesures envisagées 101	
4.8.6. Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement	106
4.8.7. Méthodologie, difficultés et limites	106
4.8.8. Résumé non technique	106

1. LES GÉNÉRALITÉS SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

1.1.LA MISE EN COMPATIBILITÉ

1.1.1. LA DÉFINITION

La mise en compatibilité est une procédure régie par le code de l'urbanisme. Elle permet d'adapter un document d'urbanisme à un projet présentant un caractère d'utilité publique, conformément aux articles :

- L.122-15 et suivants (SCoT),
- L.123-14 et suivants (PLU),
- L.442-13 (Règlements de lotissements).

Les plans d'aménagement de zone (PAZ) approuvés avant la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000, sont soumis au même régime que les PLU (art L311-7 du Code de l'Urbanisme) et doivent être mis en compatibilité.

Ces articles précisent que la Déclaration d'Utilité Publique ne peut intervenir qu'au terme de la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

Une jurisprudence définit la notion de compatibilité comme « la non contrariété avec les options fondamentales du document d'urbanisme », c'est-à-dire que les documents ne doivent pas être en contradiction. L'appréciation de cette compatibilité pose donc la question de savoir quelles sont concrètement les options fondamentales d'un document dont les prescriptions ne sont pas toujours clairement identifiées.

1.1.2. LE CHAMP D'APPLICATION

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT),
- un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal,
- un règlement de lotissement.

Elle ne s'applique pas aux Cartes Communales.

Les communes de La Tour-De-Salvagny, de Dardilly, de Limonest et de Lissieu sont intégrées au périmètre du SCoT de l'agglomération lyonnaise, document piloté par le Comité Syndical du Syndicat Mixte d'Études et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL) et approuvé le 16 décembre 2010.

Les communes de La Tour-De-Salvagny, de Dardilly, de Limonest et de Lissieu sont intégrées au périmètre du PLU du Grand Lyon.

En revanche, aucun lotissement ou zone d'activités concertées disposant d'un plan d'aménagement de zone n'est concerné par le projet.

1.2.LA MISE EN COMPATIBILITÉ D'UN PLU

Un PLU est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Parmi ses principales fonctions, il :

- définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de son territoire d'application,
- découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique,
- prévoit les futurs équipements publics,
- fixe les règles pour les constructions,
- ...

La mise en compatibilité d'un PLU a pour objet d'adapter le contenu de ce document afin de permettre, sur son périmètre d'application, la réalisation de l'opération dont la Déclaration d'Utilité Publique est envisagée. Par ailleurs, tout projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure aura à prendre en considération l'opération afin d'en assurer sa réalisation.

1.3.L'OBJET DU PRESENT DOSSIER

Le présent dossier, établi conformément aux articles L. 123-14 et L.123-14-2 du code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la Communauté urbaine du Grand Lyon, dans le département du Rhône. L'opération visée est le projet de liaison A89/A6 et ses travaux connexes.

La bande soumise à la déclaration d'utilité publique du projet de la liaison A89/A6, dont le maître d'ouvrage est la DREAL Rhône Alpes, traverse quatre communes couvertes par le plan local d'urbanisme du Grand Lyon : La Tour-de-Salvagny, Dardilly, Lissieu et Limonest.

L'analyse de la compatibilité de l'opération, objet de la demande de Déclaration d'Utilité Publique, avec le SCoT précité relève d'une analyse spécifique indépendante du présent dossier.

1.4. LE DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

1.4.1. UNE PROCEDURE EN CINQ ETAPES

1.4.1.1. L'EXAMEN DU DOSSIER PAR LE PREFET

La procédure prévue à l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme relève de la compétence de l'État. Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions du PLU avec ladite opération.

En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par l'article L.123-14-2 du code de l'urbanisme.

1.4.1.2. L'EXAMEN CONJOINT PAR LES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES AVANT OUVERTURE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Selon l'articles L.123-14-2 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet, à l'initiative du préfet, d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et de la commune, et des personnes publiques associées, soit :

- des régions ;
- des départements ;
- des autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains ;
- de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de programme local de l'habitat ;
- des organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux ;
- des syndicats d'agglomération nouvelle ;
- de l'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma ;
- des établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan, lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

1.4.1.3. L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et conjointement sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L.123-14-2 stipule que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par le préfet, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

1.4.1.4. L'AVIS DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC DE COOPERATION INTERCOMMUNAL COMPETENT

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le préfet, à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune. L'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du PLU lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

Il faut signaler que le Plan Local d'Urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

1.4.1.5. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La déclaration d'utilité publique emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié au préalable afin de tenir compte des avis qui ont été joints et du résultat de l'enquête publique.

1.4.2. LES TEXTES REGLEMENTAIRES REGISSANT LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est élaborée conformément aux articles L.123-14, L.123-14-2 et R.123-23-1 du code de l'urbanisme.

1.4.2.1. ARTICLE L. 123-14

« Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2. ».

1.4.2.2. ARTICLE L. 123-14-2

« Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L. 121-4.

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ainsi que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1 ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

Lorsque le projet nécessitant la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal n'intéresse que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes.

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

À l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :

1° Émet un avis lorsque la décision est de la compétence de l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'État.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ;

3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement. ».

1.4.2.3. ARTICLE R.123-23-1

« Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint prévu à l'article L. 123-14-2 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par le chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. »

Ainsi, selon les modalités du code de l'urbanisme, le présent dossier a pour objet de mettre en enquête publique, conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la liaison autoroutière A89/A6, la mise en compatibilité du PLU du Grand Lyon.

2. LA PRÉSENTATION DU PROJET

2.1. L'HISTORIQUE DU PROJET

- **17 avril 2003** : décret prononçant la déclaration d'utilité publique du projet autoroutier A89 section Balbigny – La Tour de Salvagny avec une réserve émise par la commission d'enquête précisant que : « 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 mise en service de l'A89 et celle de son raccordement sur l'A6 devront être concomitantes. »,
- **2 mai 2007** : décision ministérielle approuvant les études d'avant-projet sommaire de la liaison A89/A6,
- **11 décembre 2007 au 18 janvier 2008** : enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la liaison A89/A6,
- **12 mai 2008** : rapport de la commission d'enquête donnant un avis défavorable à la liaison A89/A6,
- **7 août 2009** : décision ministérielle demandant la mise à jour du dossier d'enquête sur la base de la solution d'aménagement limitant les échanges au droit de la RN6 et le démarrage des études préalables à l'enquête publique d'une solution limitée à l'aménagement et à la requalification environnementale de la RN7, ainsi qu'à l'élargissement à 2x2 voies de la RN489 avec l'examen de différents scénarios d'aménagement des dispositifs d'échanges avec la RN6, la RN7 et la voirie locale,
- **29 juin 2010** : décision ministérielle confirmant la relance de la procédure de déclaration d'utilité publique du projet initial de liaison directe, tel qu'il avait été présenté au Conseil d'État et la reprise sur cette base du dossier de déclaration d'utilité publique, en actualisant l'ensemble des éléments qui le justifient et d'organiser une nouvelle enquête publique,
- **30 mai au 25 juin 2011** : concertation au titre de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme sur le projet actualisé avec péage et échange simplifié avec la RN6/RD306,
- **21 janvier 2013** : mise en service de la section autoroutière Balbigny / La Tour de Salvagny de l'A89.

2.2. LE RAPPEL DE LA NOTION DE PROGRAMME ET D'OPÉRATION

Au sens réglementaire (Code de l'Environnement), un programme correspond à un ensemble d'opérations formant une unité fonctionnelle.

Le projet de liaison autoroutière A89/A6, objet de la présente enquête, est incluse dans le programme A72 (Nervieux) - A46 (Quincieux) dont l'objectif est de renforcer le maillage autoroutier national existant et de permettre l'écoulement des trafics par le nord à l'approche de l'agglomération

lyonnaise, conformément aux décisions du Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire du 18 décembre 2003.

Le programme A72 - A46 comprend les opérations suivantes :

- l'antenne de Balbigny, entre Nervieux et la RN82 au droit de Balbigny, qui est en service ;
- l'autoroute A89 Balbigny - La Tour-de-Salvagny : cette liaison autoroutière, longue de 50 km et comprenant une antenne de liaison vers l'Arbresle, a été déclarée d'utilité publique le 17 avril 2003. Elle est en service depuis le 21 janvier 2013 ;
- la présente liaison A89/A6 soumise à enquête publique ;
- l'autoroute A466, liaison autoroutière d'environ 4 km qui permettra les échanges entre A46 et A6 vers le sud, complétant ainsi l'actuelle bifurcation d'Anse. Cette liaison a été déclarée d'utilité publique le 15 juillet 2009. Sa mise en service est prévue en 2015.

2.3. LA PRÉSENTATION DU PROJET

2.3.1. LA DESCRIPTION GÉNÉRALE

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 sera sans installation de péage.

2.3.2. LA DESCRIPTION DU PROJET SUR LES COMMUNES DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND LYON

2.3.2.1. LA COMMUNE DE LA TOUR-DE-SALVAGNY

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 RN7 au droit de la commune sur un linéaire d'environ 2000 mètres.

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
 - mise en œuvre de protections phoniques
- la mise en place d'équipements dynamiques et de sécurité,
- le réaménagement complet du terre-plein central (TPC).

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 de papillon protégée au niveau régional, et les emprises sur le milieu agricole environnant.

2.3.2.2. LA COMMUNE DE DARDILLY

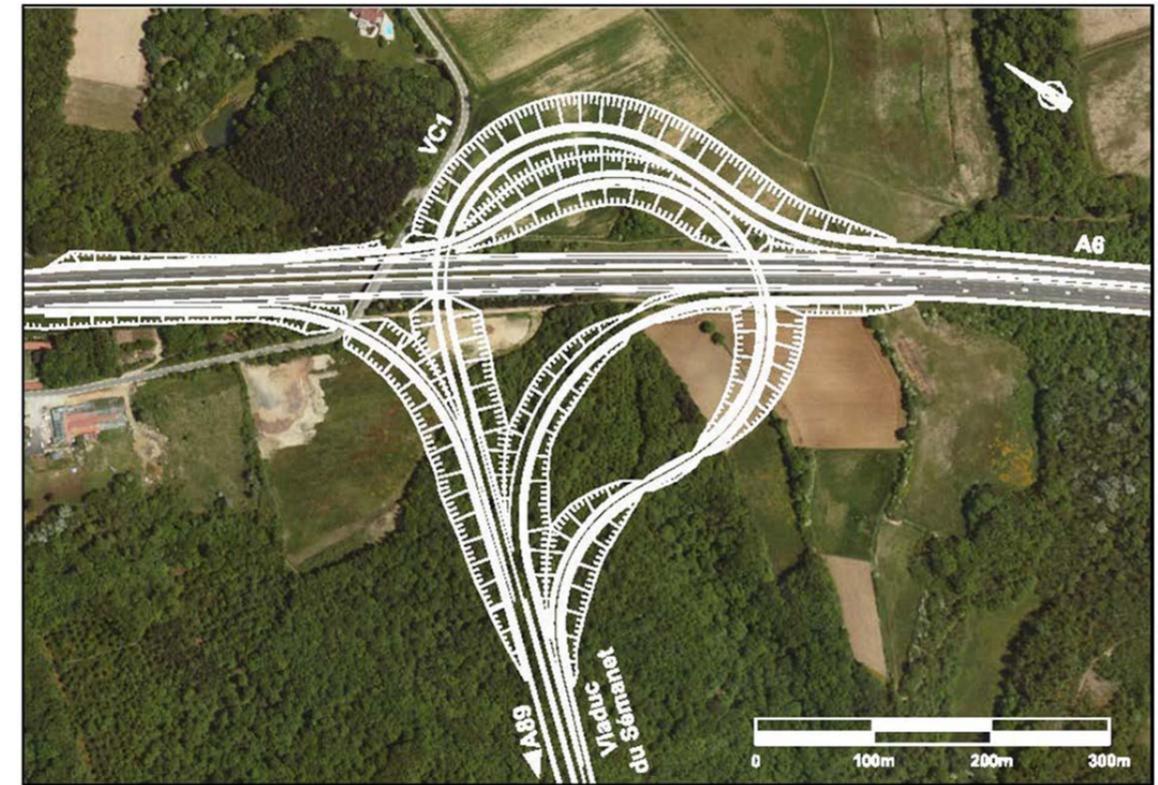
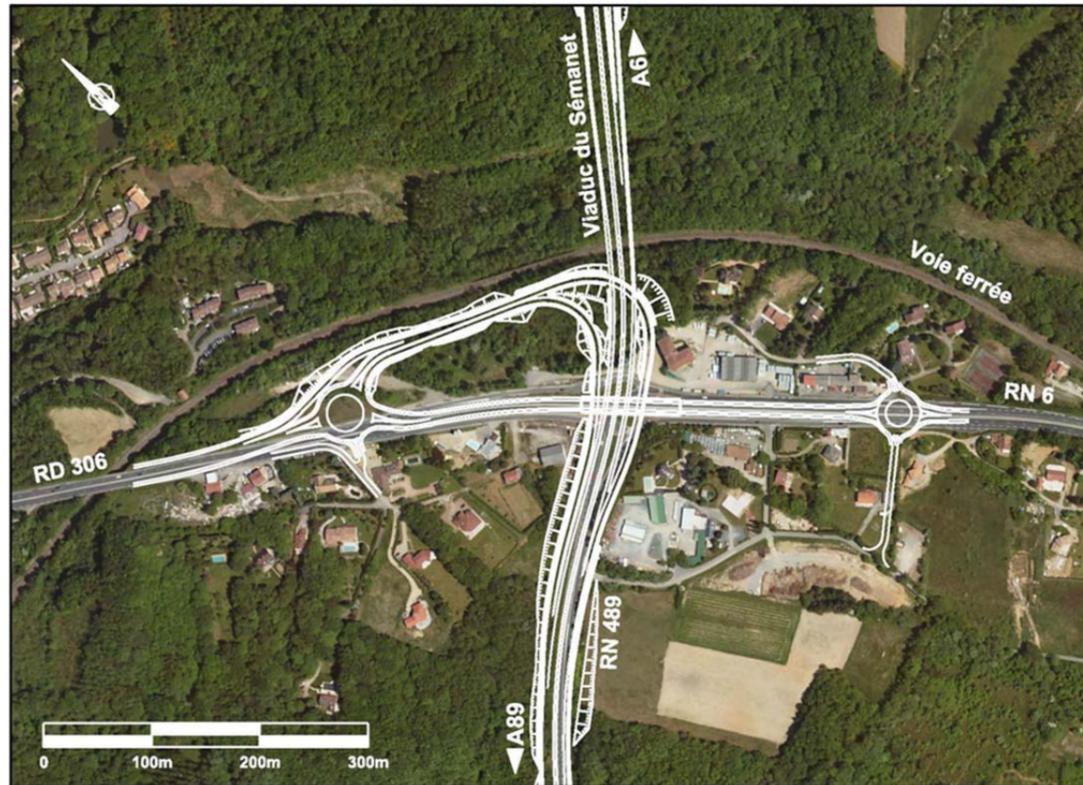
La liaison A89/A6 réutilise le tracé de la RN489 actuellement à 2 x 1 voies, qui sera doublée au nord de la chaussée actuelle sur environ 2000 m jusqu'à la RN6. La mise à 2x2 voies s'accompagnera d'une mise à niveau environnementale (assainissement et protections phoniques) et la mise en place d'équipements de sécurité, dynamiques et de signalisation.

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 l'impact sur le foncier et sur le bâti du quartier des Longes, tout en améliorant sur un plan fonctionnel et sécurisant les conditions de desserte des riverains de cet axe.



Une partie du barreau autoroutier neuf à 2 x 2 voies entre la RN6 et l'A6 se situe sur la commune de Dardilly.

Dans la continuité du tracé de la RN489, le tracé de la liaison passe d'abord sous l'ouvrage actuel de la RN6 puis franchit 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.

2.3.2.3. LA COMMUNE DE LIMONEST

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.

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.

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.

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. 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.

2.3.2.4. LA COMMUNE DE LISSIEUX

Sur la commune de Lissieux des aménagements environnementaux le long de l'A6 pourront être mise en œuvre.

3. L'ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ DU PLU DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON

Le projet fait l'objet d'une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Les dispositions du Plan Local d'Urbanisme approuvé du Grand Lyon ne permettent pas sa réalisation en l'état, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec le projet, conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 du code de l'urbanisme.

Le tableau ci-dessous rappelle les principales étapes d'avancement du document en vigueur.

Tableau 2 : « Étapes d'avancement du document en vigueur »

Règlement du PLU de La Communauté urbaine du Grand Lyon (hors Givors-Grigny-Lissieu)		
Date de prescription	Date d'arrêt du projet	Date d'approbation
18/03/2002	14/06/2004	11/07/2005
Règlement du PLU de la commune de Lissieu		
Projet arrêté	Document soumis à enquête publique	Approbation
20/12/2010	20/04 au 20/05/2011 inclus	21/11/2011

3.1. LES PRINCIPES GÉNÉRAUX

La mise en compatibilité porte sur l'ensemble des pièces du PLU dont les dispositions n'assureraient pas la réalisation du projet : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable, règlement graphique et écrit (plan de zonage) et liste des emplacements réservés. Elle se traduira principalement par :

- la modification du plan de zonage :
 - création d'un emplacement réservé au projet de liaison autoroutière A89/A6 ;
 - suppression des emplacements réservés préexistants recoupés par l'emplacement réservé au projet et dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet de liaison autoroutière A89/A6 ;
 - déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) inclus dans un périmètre d'environ 19 ha ;
- la mise en compatibilité des règlements de zones recoupées par la bande d'étude de 300 mètres de large centrée sur le tracé. La mise en compatibilité ne sera pas systématique dans cette bande, elle concernera exclusivement les règlements dont les dispositions ne permettraient pas la réalisation et l'exploitation du projet ;

- la modification de la liste des emplacements réservés avec ajout de l'emplacement réservé au projet de liaison autoroutière A89/A6 et suppression éventuelle d'emplacements réservés préexistants dont les affectations ne seraient pas compatibles avec celles du projet.

3.2. LA COMPATIBILITÉ DU RAPPORT DE PRÉSENTATION

Le rapport de présentation sert de base à la définition des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il permet également l'évaluation des incidences des orientations urbanistiques du PLU sur l'environnement.

Cette pièce non opposable du Plan Local d'Urbanisme s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il justifie les objectifs compris dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

Le rapport de présentation générale comprend une évaluation des incidences des évolutions du PLU par rapport au POS. Elle a été complétée par une évaluation environnementale sur le périmètre du projet de liaison A89/A6 en dernier chapitre du présent document.

Le rapport de présentation du PLU du Grand Lyon est composé d'un document général et d'une déclinaison dans les cahiers communaux.

- **Le rapport de présentation générale du PLU du Grand Lyon est compatible avec le projet de liaison autoroutière A89/A6.**

3.2.1. DÉCLINAISON DANS LES CAHIERS COMMUNAUX

Les rapports de présentation des cahiers des communes de La-Tour-de-Salvagny, de Limonest et de Dardilly sont compatibles avec le projet.

Le rapport de présentation de la commune de Lissieu présente parmi les projets d'infrastructure le projet A89 et la liaison A89/A6. Pour cette commune, la mise en compatibilité porte sur :

- Les cartes de présentation des projets d'infrastructure de transport,
- la surface des Espaces Boisés Classés.

Ces mises en compatibilité sont présentées ci-après.

Liaison autoroutière A89/A6

3 - L'analyse de la compatibilité du PLU de la communauté urbaine de Lyon

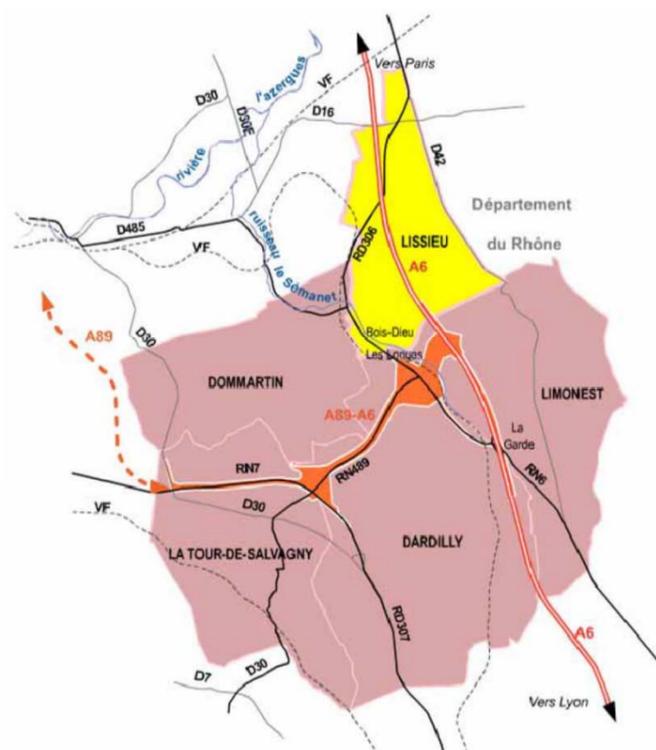
Avant mise en compatibilité du rapport de présentation de la commune de Lissieu

p 124

IV.4.4. Les projets d'infrastructures de transport



L'opération de liaison A89-A6 s'inscrit dans un programme de travaux plus vaste entre l'A72 à Balbigny et l'A46 à Quincieux. L'opération de liaison A89-A6 permet de raccorder l'autoroute A89 au réseau structurant de l'agglomération lyonnaise, contribuant ainsi à l'écoulement des trafics vers le Nord de l'agglomération lyonnaise.



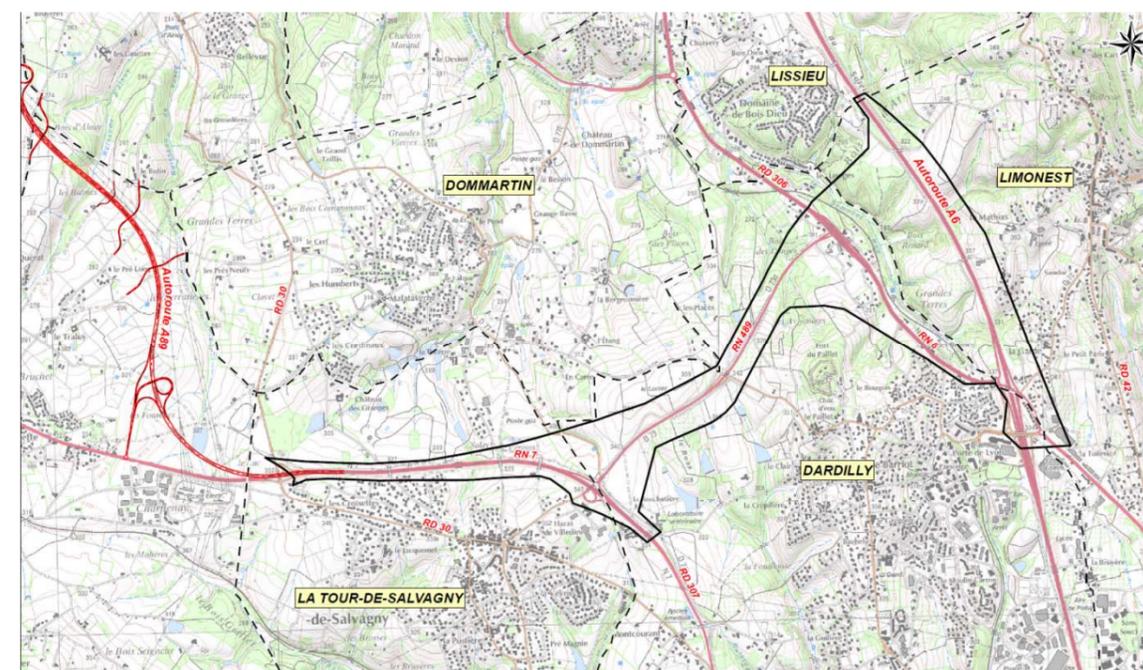
Après mise en compatibilité du rapport de présentation de la commune de Lissieu

p 124

IV.4.4. Les projets d'infrastructures de transport



L'opération de liaison A89-A6 s'inscrit dans un programme de travaux plus vaste entre l'A72 à Balbigny et l'A46 à Quincieux. L'opération de liaison A89-A6 permet de raccorder l'autoroute A89 au réseau structurant de l'agglomération lyonnaise, contribuant ainsi à l'écoulement des trafics vers le Nord de l'agglomération lyonnaise.



Avant mise en compatibilité du rapport de présentation de la commune de Lissieu

p 148

II.4. Les Espaces Boisés Classés

Les boisements, ponctuels ou importants, participent grandement à la qualification paysagère de Lissieu. La commune maintient en grande partie les Espaces Boisés Classés du POS.

Un ajustement a été fait dans le cadre du PLU afin de faire correspondre les espaces boisés. La forêt de Bois Dieu n'a pas donné lieu à la mise en place d'Espaces Boisés Classés compte tenu de son régime forestier.

La surface du territoire concerné par l'article L130-1 du code de l'urbanisme (Espace Boisé classé) s'élève à **48,86 ha.**

Après mise en compatibilité du rapport de présentation de la commune de Lissieu

p 148

II.4. Les Espaces Boisés Classés

Les boisements, ponctuels ou importants, participent grandement à la qualification paysagère de Lissieu. La commune maintient en grande partie les Espaces Boisés Classés du POS.

Un ajustement a été fait dans le cadre du PLU afin de faire correspondre les espaces boisés. La forêt de Bois Dieu n'a pas donné lieu à la mise en place d'Espaces Boisés Classés compte tenu de son régime forestier.

La surface du territoire concerné par l'article L130-1 du code de l'urbanisme (Espace Boisé classé) s'élève à **48,08 ha.**

3.3.LA COMPATIBILITÉ DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce non opposable exposant les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes. La compatibilité du PADD, décliné et détaillé sur chaque commune, sera analysée.

3.3.1. LA TOUR-DE-SALVAGNY

La déclinaison du PADD de la Communauté urbaine de Lyon sur la commune de La Tour-de-Salvagny s'articule autour de trois axes déclinés sous forme de thématiques. Seuls les axes et thématiques en relation avec le projet sont évoqués ci-après :

- Développer la ville dans le respect de son environnement naturel.
 - Préserver les zones naturelles et l'effet de lisière à proximité de celles-ci.
 - Par la réutilisation de la RN7 et son aménagement, le projet limite les emprises et n'a pas d'impact sur les espaces naturels ni sur les corridors.
 - Maintenir les terrains agricoles en état d'exploitation.
 - Par la réutilisation de la RN7, le projet limite les emprises sur les terrains agricoles. Seules des activités privées sont légèrement impactées (chevaux).
- Renforcer la cohésion et la mixité sociales
 - Préserver les bâtiments témoignant de l'identité de village de la commune
 - Le projet de liaison autoroutière A89/A6 ne concerne pas les bâtiments et hameaux remarquables listés par le PADD de La Tour-de-Salvagny.
- Favoriser le développement des activités économiques
 - Maîtriser les nuisances (bruit, trafic...).
 - La réalisation de la liaison A89/A6 induira un niveau de bruit pouvant être à l'origine de nuisances acoustiques. Aussi, chaque fois que cela sera nécessaire, des dispositions de protection acoustique (privilegiant la protection à la source par écran ou merlon) seront mises en œuvre pour respecter la réglementation en vigueur.

La superficie des Espaces Boisés Classés est également modifiée :

p 21 avant mise en compatibilité

Superficie des protections des espaces végétalisés (en ha)

Protection des boisements et espaces végétalisés	
Espaces Boisés Classés	183,47
Espaces végétalisés à Mettre en Valeur	17,21
TOTAL	200,63

p 21 après mise en compatibilité

Superficie des protections des espaces végétalisés (en ha)

Protection des boisements et espaces végétalisés	
Espaces Boisés Classés	183,32
Espaces végétalisés à Mettre en Valeur	17,21
TOTAL	200,53

3.3.3. DARDILLY

La déclinaison du PADD de la Communauté urbaine de Lyon sur la commune de Dardilly s'articule autour de trois axes déclinés sous forme de thématiques. Seuls les axes et thématiques en relation avec le projet sont évoqués ci-après :

- Développer la ville dans le respect de son environnement naturel
 - Les zones à risque, telles que les versants de vallons, doivent être exemptes de nouvelles constructions.
 - La traversée du vallon du Sémanet se fait en viaduc de manière à éviter un accroissement des risques.
 - Protéger les zones naturelles remarquables comme les vallons de Serres, des Planches et de la Beffe, ainsi que le secteur du Paillet – les Longes. Préserver les pénétrantes naturelles à l'intérieur du tissu urbain.
 - Les vallons de l'ouest tels que les vallons de Serres, de Planches ne sont pas impactés par le projet.
 - Le projet pénètre dans le bois des Longes. Les déboisements seront réduits au strict nécessaire et les déplacements de la faune seront maintenus en adaptant les ouvrages existants et en réalisant des passages à faune comme le passage supérieur (mixte : agricole/faune) prévu sur l'autoroute A6 notamment. Concernant la protection des eaux, les risques de pollution seront limités grâce à la mise en place d'un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement avant rejet.
 - Préserver des perspectives visuelles sur les Monts d'Or et les Monts du Lyonnais, en empêchant une implantation systématique des constructions, de part et d'autre de l'avenue de Verdun.
 - La zone du projet ne concerne pas l'avenue de Verdun.
 - Les impacts visuels des modifications du relief seront atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief existant environnant.
 - Pérenniser le paysage rural de la commune.
 - La réutilisation de voies existantes permet de limiter la consommation d'espace et l'impact sur l'agriculture.
- Renforcer la cohésion et la mixité sociales
 - Conforter la politique amorcée de déplacements et de dessertes de la commune (cf P.D.U.).
 - Le projet ne remet pas en cause les orientations du P.D.U.

La superficie des Espaces Boisés Classés est également modifiée :

p 23 avant mise en compatibilité

Superficie des protections des espaces végétalisés (en ha)

Protection des boisements et espaces végétalisés	
Espaces Boisés Classés	226,94
Espaces végétalisés à Mettre en Valeur	68,55
TOTAL	295,49

p 23 après mise en compatibilité

Superficie des protections des espaces végétalisés (en ha)

Protection des boisements et espaces végétalisés	
Espaces Boisés Classés	220,66
Espaces végétalisés à Mettre en Valeur	68,55
TOTAL	289,21

3.3.5. LIMONEST

La déclinaison du PADD de la Communauté urbaine de Lyon sur la commune de Limonest s'articule autour de trois axes déclinés sous forme de thématiques. Seuls les axes et thématiques en relation avec le projet sont évoqués ci-après :

- Développer la ville dans le respect de son environnement naturel :
 - Préserver des zones vertes en frange de vallon ; protéger les lignes de crête dans un souci de prise en compte des risques géologiques, de l'imperméabilisation des sols et de la préservation des vues des vallons.
 - Le projet franchit le vallon du Sémanet et permet ainsi de le préserver.
 - Maintenir les terrains agricoles et les zones naturelles.
 - Pour la liaison A89/A6, le prélèvement des emprises autoroutières sur la commune de Limonest concernera essentiellement des zones agricoles et naturelles. Ce tracé « direct », consistant en la construction d'un tracé neuf dans le prolongement de la RN489 pour rejoindre directement l'A6, a été privilégié par rapport au tracé passant proche de la RN6 ou alors par la RN6. Il constitue une continuité à caractéristiques autoroutières directe et plus courte pour le trafic de transit vers le nord et l'est de l'agglomération lyonnaise (A6, A46, A432, A43, A42).
 - Cette variante traverse le bois d'Ars qui est inventorié en Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I, en espace naturel sensible, et en site naturel inaltérable dans le schéma directeur de l'agglomération lyonnaise. Toutefois, cet impact sera minimisé du fait que la quasi-totalité du tracé situé dans la ZNIEFF s'effectue en viaduc.
 - Durant la phase travaux, le projet impliquera la mobilisation d'emprises temporaires comprenant les installations, ouvrages et équipements nécessaires à la réalisation du projet. Ces installations seront limitées au minimum. Afin de limiter les emprises travaux, la piste générale de chantier s'inscrira dans la mesure du possible à l'intérieur de l'assiette des terrassements, ou sur les futures voies latérales pour limiter l'impact foncier.

La superficie des Espaces Boisés Classés est également modifiée :

p 23 avant mise en compatibilité

Superficie des protections des espaces végétalisés (en ha)

Protection des boisements et espaces végétalisés	
Espaces Boisés Classés	244,82
Espaces végétalisés à Mettre en Valeur	29,62
TOTAL	274,44

p 23 après mise en compatibilité

Superficie des protections des espaces végétalisés (en ha)

Protection des boisements et espaces végétalisés	
Espaces Boisés Classés	232,95
Espaces végétalisés à Mettre en Valeur	29,62
TOTAL	262,57

3.3.7. LISSIEU

La déclinaison du PADD de la Communauté urbaine de Lyon sur la commune de Lissieu s'articule autour de 4 axes déclinés sous forme de thématiques. Seuls les axes et thématiques en relation avec le projet sont évoqués ci-après :

- La gestion de l'espace agricole
 - Préserver les espaces agricoles des pressions foncières : la commune a fait le choix de mettre en place sur l'ensemble de son territoire agricole un zonage agricole ordinaire (zonage A) où seules les constructions en lien avec l'activité agricole sont autorisées.
 - Le tracé du projet ne concerne pas de zone agricole ordinaire (zone A) sur la commune de Lissieu.
- La préservation des espaces naturels et des patrimoines
 - Protéger les secteurs d'intérêt écologique et paysager, prévenir les risques
 - préserver les cours d'eau et les ripisylves, tant pour leur intérêt écologique que pour prévenir les risques d'inondation,
 - Le franchissement du Sémanet en aval de Lissieu se fait en viaduc et permet de préserver le cours d'eau, sa ripisylve et de maintenir les conditions actuelles d'écoulement des eaux.
 - Le positionnement des éléments connexes, tels que les bassins de traitement et les zones de dépôts, a été recherché en cohérence avec les enjeux environnementaux. Ces éléments ont été implantés en dehors des zones les plus sensibles, d'un point de vue environnemental : lits mineurs des cours d'eau, zones inondables, zones humides, ripisylves, stations d'intérêt écologique, mares, sources ou puits, ...).
 - maintenir le rôle de corridor écologique,
 - Le Sémanet franchi en aval de Lissieu est un corridor écologique maintenu par le franchissement en viaduc.
 - préserver les habitats rares et protégés,
 - Le projet A89/A6 ne concerne pas d'espaces rares et protégés sur la commune de Lissieu.
 - préserver la forêt.
 - Le projet A89/A6 nécessite le déclassement (et peut-être le défrichement) d'une surface très faible d'Espace Boisé Classé : 0,78 ha.

- Préserver les parcs urbains et les séquences de paysages remarquables
 - préserver les ambiances végétales des parcs publics et notamment le Parc de Montvallon et les alignements d'arbres au Bois Dieu et la forêt de Bois Dieu (L123-1-5 7°).
 - Le projet ne se situe pas au niveau du parc de Montvallon, les alignements d'arbres au Bois Dieu et la forêt de Bois Dieu sont donc préservés.
 - préserver le quartier de Bois Dieu.
 - Le projet ne se situe pas au niveau du quartier de Bois Dieu qui reste donc préservé.
- Préserver le patrimoine bâti
 - Le projet de liaison autoroutière A89/A6 ne concerne pas les bâtiments et hameaux remarquables listés par le PADD de la commune de Lissieu.

3.4. LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les PLU peuvent comporter une pièce opposable relative aux orientations d'aménagement.

Cette pièce a été introduite par la loi urbanisme et habitat de 2003 (article L.123-1 du code de l'environnement au 03/07/2003). Alors facultative, appelée « Orientations d'Aménagement » (OA), elle prévoyait, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations à mener pour une mise en valeur de l'environnement dans sa globalité (paysage, entrée en ville, renouvellement urbain...).

En 2010, cette pièce des PLU, renommée « orientations d'aménagements et de programmation » (OAP) devient obligatoire en application de l'article L.123-1 du code de l'urbanisme. Elle prévoit, comme les OA, les actions et opérations à mener telles que définies à l'article L.123-1-4 du code de l'urbanisme.

Seules les OA déclinées sur chaque commune, en rapport avec le projet, seront étudiées.

3.4.1. LA TOUR-DE-SALVAGNY

Aucune des Orientations d'aménagements de la commune de La Tour-de-Salvagny ne concerne le projet, les périmètres sont différents.

► **Au vu des considérations précédentes, le projet de liaison autoroutière A89/A6 est compatible avec les Orientations d'Aménagement de La Tour-de-Salvagny.**

3.4.2. DARDILLY

- Orientation d'aménagement n°1 : « Les Hameaux ». Garder le caractère des six hameaux situés dans les secteurs urbains de Dardilly (la Crépillière, le Clair, le Paillet, le Bouquis, Parsonge, les Bruyères), tout en permettant leur extension dans le respect de l'existant.

➤ Le projet ne concerne pas les six hameaux listés dans l'Orientation d'aménagement et est situé loin de ces derniers.

- Orientation d'aménagement n°2 : préservation de vues. Préserver les vues remarquables depuis l'avenue de Verdun et le chemin de la Liasse sur le Mont d'Or, les Monts du Lyonnais et la ville de Lyon qui participent du patrimoine paysager de la commune (il s'agit des vues et panoramas perçus par un piéton circulant sur le domaine public).

➤ La zone du projet ne concerne pas les Monts du Lyonnais. Elle est par contre située sur les contreforts Ouest des Monts d'Or.
 ➤ Les impacts visuels des modifications du relief seront atténués par un traitement paysager s'adaptant au mieux au relief existant environnant.

► **Au vu des considérations précédentes, le projet de liaison autoroutière A89/A6 est compatible avec les Orientations d'Aménagement de Dardilly.**

3.4.3. LIMONEST

- Orientation d'aménagement n°1 : préservation de vues. Préserver les vues remarquables depuis la route de Saint-Didier sur les vallons du Petit Paris et de Saint André, qui participent du patrimoine paysager de la commune (il s'agit des vues et panoramas perçus par un piéton circulant sur le domaine public).

➤ Le projet n'impacte pas la route de St Didier et les vallons du Petit Paris et de St André.

► **Au vu des considérations précédentes, le projet de liaison autoroutière A89/A6 est compatible avec les Orientations d'Aménagement de Limonest.**

3.4.4. LISSIEU

- Orientation d'aménagement n°1 : « La Buchette ». Le site de la Bûchette est une zone non urbanisée d'environ 6,5 ha, située au sud du centre bourg.

➤ Le tracé du projet de liaison autoroutière A89/A6 ne concerne pas le site de La Buchette et n'aura pas d'impact sur ce site.

- Orientation d'aménagement n°2 : « Bois Dieu ». L'objectif est de permettre une évolution du domaine du Bois-Dieu dans le respect de ses valeurs patrimoniales et historiques, afin de ne pas dénaturer l'architecture et la conception d'origine du lotissement.

➤ Le tracé du projet de liaison autoroutière A89/A6 ne concerne pas le site du Bois Dieu.

► **Au vu des considérations précédentes, le projet de liaison autoroutière A89/A6 est compatible avec les Orientations d'Aménagement de Lissieu.**

3.5. LE ZONAGE ET LE RÈGLEMENT

Selon l'article L.123-5 du code de l'urbanisme, « le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan. ».

Le dossier présente les extraits du règlement d'urbanisme portant sur les zones traversées par le projet, avec la version initiale du document d'urbanisme et en vis-à-vis la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet.

Sont particulièrement analysés les libellés des articles suivants, pour toutes les zones traversées par le projet :

- occupations et utilisation du sol interdites ;
- occupations et utilisation du sol soumises à conditions particulières : toute ambiguïté est levée en autorisant expressément les « constructions, installations et aménagements nécessaires à la réalisation et au fonctionnement du service public ferroviaire, ainsi que les affouillements et exhaussements » ;
- implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;
- hauteur des constructions, pour exclure les bâtiments et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ;
- raccordements aux réseaux électriques, qu'il est souvent imposé d'enterrer ;
- l'aspect extérieur, notamment concernant les clôtures et leur hauteur.

Le projet de liaison autoroutière A89/A6 concerne 7 zonages définis par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU du Grand Lyon :

- secteur A : recouvrant des secteurs équipés ou non, à protéger en raison de la richesse des terres agricoles, qu'elles soient de nature agronomique, biologique ou économique et secteur A-p protégé au titre de l'article L.123-1-7° du Code de l'urbanisme ;
- secteur N (N1, N2, N2a et N2b) : activités de plein air et occupations et utilisations du sol compatibles avec l'objectif de préservation ;
- secteur UE (UE2) : zone banalisée, quartiers résidentiels périurbains à faible densité assurant une transition des espaces centraux et péri-centraux vers des espaces à dominante naturelle ;
- secteur AU (AUE2) : espaces peu ou non bâtis ou équipés, destinés à recevoir des extensions urbaines ;
- secteur AU (AU3) : zone spécialisée destinée à l'urbanisation et insuffisamment équipée ;
- secteur UI (UI1) : zone spécialisée destinée à vocation industrielle, artisanale, scientifique et technique ;
- secteur UX : zone spécialisée destinées à recevoir les activités aéronautiques ainsi que les activités compatibles.

Les règlements d'urbanisme des zonages précités nécessiteront une mise en compatibilité.

La commune de Lissieu dispose d'un règlement spécifique, le projet de liaison A89/A6 concerne le zonage N1 : zone spécialisée couvrant des espaces naturels à protéger ou à mettre en valeur, et le sous-secteur N1 A89/A6.

3.6. LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Plusieurs emplacements réservés inscrits au PLU du Grand Lyon sont concernés par l'emplacement réservé au projet de liaison autoroutière A89/A6.

Communes	Emplacements réservés modifiés
La Tour-de-Salvagny	R34 : Autoroute A89 et raccordement de la RN7 de Route de Lozanne à Rue de Paris
Dardilly	R34 : Échangeur du Tronçon Autoroute A6 de Paris à Lyon et autres voies R27 : Chemin du Dodin de Chemin de Gargantua à Chemin de la Brocardibre
Limonest	/
Lissieu	R5 : Aménagement de merlon de protection de l'A6 V6 : chemin du Vieux Bourg

3.7.LES ESPACES BOISÉS CLASSÉS

Communes	Superficie déclassée (en hectares)
La Tour-de-Salvagny	0.1 ha : Bois de Salay
Dardilly	6.28 ha : Bois des Longes et Bois d'Ars
Limonest	11.87 ha : Bois d'Ars et Bois Renard
Lissieu	0.78 ha : Bois d'Ars
Total PLU Grand Lyon	19.05 ha

3.8.LES ÉLÉMENTS DE VALEUR À PROTÉGER AU TITRE DE L'ARTICLE L. 123-1-5 ALINÉA 7 DU CODE DE L'URBANISME

Aucun élément de ce type n'est concerné par la bande d'étude de 300 m axée sur le tracé.