

LIAISON AUTOROUTIÈRE A89-A6

Pièce G.3 - Procès-verbaux des réunions d'examen conjoint sur les dossiers de mise en compatibilité du PLU de la communauté urbaine de Lyon et du SCoT de l'agglomération lyonnaise

Novembre 2013



PRÉFET DU RHÔNE

23 OCT. 2013

Lyon le

Préfecture
Direction des Libertés
Publiques et des Affaires
Décentralisées
2^{ème} Bureau
Urbanisme et Affaires
domaniales

Affaire suivie par : M. David CANDORET
Tél. : 04 72 61 61 12
Courriel : david.candoret@rhone.gouv.fr
Télécopie : 04 72 61 63 43

**PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE
DU PLAN LOCAL D'URBANISME
DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE LYON
POUR LES COMMUNES DE
DARDILLY, LIMONEST, LISSIEU et LA TOUR DE SALVAGNY**

DANS LE CADRE DU PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A89 / A6

Procès-verbal de la réunion du 17 septembre 2013

Etaient présents à la réunion :

- Mlle TAILLARDAT, Directeur des Libertés Publiques et des Affaires Décentralisées, Préfecture du Rhône, Présidente
- Mme LEVASSEUR, Préfecture du Rhône
- Mme ALBERNI, Préfecture du Rhône
- M. CANDORET, Préfecture du Rhône
- Mme AVINAIN, Direction Départementale des Territoires
- MM. MURRU et MOLLION, Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes, assistés de Mme LACHARME et MM. NEVEU et FERREIRA
- Mme GUYOT, Département du Rhône
- Mme BARBIER, Chambre d'Agriculture du Rhône
- M. BEAUVÉRIE, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon
- M. BOSSUET, Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)
- MM. DESSEIGNE, LAURENT et CHAGNARD, Communauté Urbaine de Lyon (COURLY)
- M. GIRAUD, Syndicat mixte d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL)
- M. PILLON, maire de la Tour de Salvagny
- M. SCHUK, maire de Lissieu
- Mme VULLIEN, maire de Dardilly, assistée de MM. GALLAY, DUPERRIER et BROCARD,
- M. VINCENT, conseiller général

Était absent excusé :

- M. le Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône.

Était absent :

- M. le Président du Conseil Régional.

Mlle TAILLARDAT ouvre la réunion en précisant qu'elle a pour but de recueillir l'avis des personnes présentes sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon sur le territoire des communes de Dardilly, la Tour de Salvagny, Limonest et Lissieu, dans le cadre de la réalisation du projet de liaison autoroutière A89 / A6.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes demande à son prestataire de présenter d'une part, le projet, et d'autre part, le contenu de la mise en compatibilité.

I – Présentation du projet

Le tracé soumis à enquête est présenté à l'appui d'une carte (cf annexe)

II – La procédure de mise en compatibilité

Le prestataire rappelle que lorsque les dispositions d'un plan local d'urbanisme (PLU) ne permettent pas la réalisation d'une opération d'utilité publique, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité avec l'opération, conformément aux articles L. 121-4 et L. 123-14 à L. 123-14-2 du code de l'urbanisme.

Pour la liaison A89 / A6, la mise en compatibilité concerne le plan local d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon sur le territoire des communes de Dardilly, la Tour de Salvagny, Limonest et Lissieu.

Les modifications apportées au plan local d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon portent sur :

► Les cahiers communaux des communes concernées

► Les listes des emplacements réservés

Les plans de zonage sur les secteurs concernés, ainsi que les listes des emplacements réservés de voirie seront modifiés.

► Le déclassement / suppression d'espaces boisés classés (EBC)

Les plans de zonage sur les secteurs concernés seront modifiés ainsi que les superficies de ces zones inscrites au PADD et dans le rapport de présentation du cahier communal de chacune de ces communes.

► Les règlements des zones concernées

Il est nécessaire de mettre en compatibilité le règlement du PLU de la Communauté Urbaine de Lyon avec le projet A89/A6.

Cette mise en compatibilité concerne essentiellement les articles 2 des règlements des zones concernées relatifs aux occupations et utilisations du sol sous conditions.

L'évaluation environnementale

À la suite de la dernière évolution du code de l'urbanisme (décret n° 2013-142 du 14 février 2013 pris pour l'application de l'ordonnance n°2012-11 du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme), les documents d'urbanisme sont désormais soumis à évaluation environnementale au titre des plans et programmes (articles

L122-4 et suivants du code de l'environnement et L. 121-10 et suivants et R. 121-14 et suivants du code de l'urbanisme).

Le PLU opposable de la Communauté Urbaine de Lyon n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale, l'évaluation environnementale jointe au dossier de mise en compatibilité est constituée d'un complément au PLU communautaire, sous la forme d'une contribution du maître d'ouvrage portant sur la zone susceptible d'être affectée par le projet sur le territoire de la Communauté Urbaine de Lyon.

III. Observations et avis des participants

Mlle TAILLARDAT propose alors de faire un tour de table afin de recueillir l'avis des personnes présentes sur la mise en compatibilité en question.

Au nom de la Communauté Urbaine de Lyon, M. DESSEIGNE indique :

- qu'il est défavorable au projet de raccordement « direct » A89-A6, à proximité immédiate du cœur de l'agglomération ;
- que ce projet est en contradiction avec l'ensemble des documents en vigueur sur l'agglomération lyonnaise (schéma de cohérence territoriale - SCOT, Directive Territoriale d'Aménagement - DTA, et plan de déplacement urbain - PDU) ;
- que cette infrastructure sans péage, seule véritable différence avec le projet de 2008, ne peut que contribuer à renforcer l'effet « autoroute pénétrante », comme le montrent les données de trafic, et à encourager l'étalement urbain contre lequel luttent les documents d'urbanisme ;
- que l'engagement d'études sur un tracé plus au nord a été décidé, notamment, lors de la réunion du mois de juin 2013 ;
- que le président de la Communauté Urbaine de Lyon a demandé également, conjointement avec le Département du Rhône, d'étudier la possibilité de diffuseurs, sur la liaison A466 et A46N ;
- que le résultat de ces études n'est pas connu ;
- qu'il se demande si l'engagement d'une DUP ne présente pas un risque en période électorale.

Sur ce dernier point, Mlle TAILLARDAT intervient en précisant que la question ne se pose pas parce que la période électorale débute le 23 février 2014.

M. CHAGNARD souligne :

- que le complément proposé dans le dossier de mise en compatibilité relatif au PLU (les travaux, constructions, installations, aménagements et rétablissement de voiries, y compris affouillements, exhaussements de sols nécessaires à la réalisation et au fonctionnement des infrastructures de transports) dans les articles 2 des zones du PLU concernées par le projet de liaison A89 / A6, ne lui paraît pas nécessaire ;
- qu'à titre principal, l'admission par l'article 2 de l'ensemble des zones, des équipements techniques liés aux différents réseaux, implique, bien évidemment, que les éléments support desdits équipements sont autorisés ; l'absence de cette mention dans les autres zones du PLU pourrait laisser sous-entendre que de nouvelles voiries ne sont pas autorisées dans celles-ci. De ce fait, si l'État souhaite apporter une modification à l'article 2 du PLU, elle devra être intégrée aux dispositions transversales du règlement pour une application à l'ensemble des zones et éviter de créer de distorsions juridiques au sein du règlement ;
- que le complément proposé (les dispositions du présent article ne s'appliquent pas dans le cadre des travaux, constructions, installations, aménagements et rétablissement de voiries, y compris affouillements, exhaussements de sols nécessaires à la réalisation et au fonctionnement des infrastructures de transport) dans les articles 13 des zones du PLU concernées par le projet est inutile ; en effet, cet article ne concerne que le traitement des abords des constructions (article 13.1). Ainsi les aménagements de voirie sont clairement exclus des espaces libres à paysager (article 13.2). Enfin, les normes ne sont pas applicables dans le cas d'équipements publics ou d'intérêt collectif (article 13.2.1) ;
- que l'absence d'évaluation environnementale du projet au moment de l'examen conjoint ne permet pas d'appréhender l'impact du projet d'évolution du PLU.

En réponse, le maître d'ouvrage apporte les éléments visant à justifier cette mise en compatibilité :

- il précise que les dispositions actuelles de l'article 2 ne lui sont pas apparues comme suffisamment protectrices au niveau juridique c'est pourquoi il a souhaité cette mise en compatibilité du PLU. La formulation utilisée n'est pas assez précise et laisse entendre que ce sont les accessoires des voiries et non les voiries elles-mêmes qui sont autorisées. La mise en compatibilité du PLU permet de lever toute ambiguïté
- de même, les dispositions de l'article 13 ne lui sont pas apparues complètes et suffisamment protectrices : la voirie ne figure pas au sein des équipements collectifs limitativement énoncés. Afin de sécuriser l'opération sur un plan juridique et en l'absence de mention relative aux infrastructures de transport dans la définition des équipements publics ou d'intérêt collectifs, le principe de précaution a conduit à amender le règlement du PLU actuel.

Mlle TAILLARDAT propose de poursuivre le tour de table.

En ce qui concerne le Département du Rhône, Mme GUYOT précise qu'elle n'a pas d'observations particulières à formuler sur le plan technique.

M. VINCENT, conseiller général, ajoute que le projet est incompatible avec le SCOT et la DTA.

La maire de Dardilly dit qu'il convient :

- de surseoir au dossier présenté actuellement ;
- d'attendre les résultats de la collecte de comptage de l'A89 ;
- d'attendre également la présentation des études sur le tracé plus au nord ;
- et de comparer la faisabilité technique et financière des liaisons nord et sud.

Elle ajoute que le PDU ne fait pas l'objet de la présente mise en compatibilité. Or, ledit PDU ne prévoit pas l'augmentation de pénétrantes.

Mlle TAILLARDAT rappelle que la mise en compatibilité du PLU et du SCOT obéit au code de l'urbanisme, et que l'objectif de cette réunion concerne la mise en compatibilité du PLU de la Communauté Urbaine de Lyon.

Le maire de la Tour de Salvagny fait référence au comité de pilotage du mois de juin dernier, au cours duquel des études plus au nord ont été décidées. Il ajoute que la mention de protection acoustique reste floue et imprécise. Selon lui, on ne peut que s'étonner de la poursuite de ce projet à vive allure en période électorale.

Le maire de Lissieu précise que ce dossier a été évoqué en conseil municipal la veille, et que sa position défavorable reste inchangée, en raison des préjudices environnementaux importants qu'entraînerait le projet, notamment, au regard des espaces boisés classés et de la ZNIEFF. Il attend les résultats des études plus au nord. Pour lui, l'évaluation environnementale n'est pas claire. Il ne peut donc émettre d'avis sur la mise en compatibilité proposée.

Le représentant du Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) observe que ce projet comporte des pénétrantes routières qui sont contraires aux préoccupations du PDU, car le projet entraînera un trafic supplémentaire.

Le projet de mise en compatibilité pourrait par ailleurs être incompatible avec le futur plan de protection de l'atmosphère en cours de révision, qui tendra à contraindre et réduire les émissions polluantes.

De plus, le PDU fait état d'intentions particulières par rapport à la capacité des pénétrantes qui ne doivent pas être augmentées et d'engagement de l'État concernant le tracé nord.

Pour le SYTRAL, la mise en compatibilité du PLU communautaire n'est pas conforme au PDU.

Le représentant du Syndicat mixte d'Études et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise

(SEPAL) souligne que le projet ne correspond pas aux ambitions du SCOT et émet donc un avis défavorable.

La Direction Départementale des Territoires n'a pas d'observations particulières sur cette procédure.

La Chambre d'Agriculture du Rhône n'a pas d'observations à formuler.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon n'a pas de remarques à émettre.

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône, absente et excusée, fait savoir par courriel, qu'elle ne formule aucune observation particulière.

En conclusion, en application de l'article R. 123-23-1 du code de l'urbanisme, à l'issue de l'enquête publique, le procès-verbal de la réunion sera soumis, pour avis, avec le rapport et les conclusions du commissaire-enquêteur et le dossier de mise en compatibilité, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, à la Communauté Urbaine de Lyon, gestionnaire du plan local d'urbanisme concerné, qui devra se prononcer sur cette procédure dans un délai de deux mois.

La déclaration d'utilité publique, qui interviendra à l'issue de la procédure, emportera approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon sur le territoire des communes de Dardilly, la Tour de Salvagny, Limonest et Lissieu.

La Présidente



Michèle TAILLARDAT



PRÉFET DU RHÔNE

Lyon le 24 octobre 2013

Préfecture

Direction des Libertés
Publiques et des Affaires
Décentralisées
2^{ème} Bureau
Urbanisme et Affaires
domaniales

Affaire suivie par : Madame Suzanne ALBERNI.
Tél. : 04 72 61 64 71
Courriel : suzanne.alberni@rhone.gouv.fr
Télécopie : 04 72 61 63 43

PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

DANS LE CADRE DU PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A89 / A6

Procès-verbal de la réunion du 18 septembre 2013

Etaient présents à la réunion :

- Mlle TAILLARDAT, Directeur des Libertés Publiques et des Affaires Décentralisées à la Préfecture du Rhône, Présidente
- Mme LEVASSEUR, Préfecture du Rhône
- Mme ALBERNI, Préfecture du Rhône
- Mme BOURARA, Préfecture du Rhône
- Mme AVINAIN, Direction Départementale des Territoires
- MM. MOLLION et MURRU, DREAL Rhône-Alpes assistés de MM. FERREIRA et NEVEU
- Mme GUYOT, Département du Rhône
- M. CHASSIN Syndicat mixte d'Études et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL)
- M. BEAUVIERIE, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon
- M. BOSSUET, Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)
- Mme BERNARD GRANGER, Maire de Chasselay et représentant le Syndicat mixte du Beaujolais
- Mme BONNEFOY Maire des Chères
- Mme AGARRAT, Maire de Brindas
- M. GERGAUD Maire de Montagny

Étaient absents excusés :

- M. le Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône.
- M. le Président du Syndicat de l'Ouest Lyonnais
- Mme la Présidente du Syndicat du SCOT Val de Saône Dombes
- M. le Président de la Chambre d'Agriculture du Rhône
- M. le Maire de Quincieux
- Mme la Présidente du Syndicat mixte du schéma directeur Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain
- Mme la Présidente du Syndicat du SCOT de la Dombes

Étaient absents :

- M. le Président du Conseil Régional

- M. le Président de la Communauté Urbaine de Lyon
- M. le Président de la Communauté de Communes de L'Est Lyonnais
- M. le Président de la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon
- M. le Président du Syndicat mixte des Transports du Rhône
- M. le Président du Syndicat mixte des Transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise
- M. le Président du Syndicat mixte des Rives du Rhône
- M. le Président du Syndicat mixte Nord Isère
- M. le Président du Syndicat mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné

- Mesdames et Messieurs les maires des communes suivantes :

Pour le département du Rhône :

Brignais	Marcilly d'Azergues
Chaponost	Millery
Chassagny	Loire-sur-Rhône
Dommartin	Saint-Andéol-le-Château
Echalas	Sainte-Consoce
Grézieu-la-Varenne	Saint-Romain-en-Gier
Lentilly	Vourles

Pour le département de l'Isère :

Chamagnieu	Saint-Just-Chaleyssin
Charvieu-Chavagneux	Satolas-et-Bonce
Chasse-sur-Rhône	Seyssuel
Chuzelles	Tignieu-Jamezieu
Grenay	Valencin
Heyrieux	Villette-d'Anthon
Janneyrias	Villette-de-Vienne
Luzinay	

Pour le département de l'Ain :

Balan	Miribel
Beynost	Neyron
Civrieux	Niévroz
Massieux	Saint-Maurice-de-Beynost
Mionnay	Thil

Mlle TAILLARDAT ouvre la réunion en précisant qu'elle a pour but de recueillir l'avis des personnes présentes sur le projet de mise en compatibilité du Schéma de cohérence territoriale de l'Agglomération Lyonnaise (SCOT) dans le cadre de la réalisation du projet de liaison autoroutière A89 A6.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Rhône-Alpes demande à son prestataire de présenter d'une part, le projet, et d'autre part, le contenu de la mise en compatibilité.

I – Présentation du projet

Le tracé soumis à enquête est présenté à l'appui d'une carte (en annexe).

II. La procédure de mise en compatibilité

Le prestataire rappelle que lorsque les dispositions d'un SCOT ne permettent pas la réalisation d'une opération d'utilité publique, elles doivent être revues afin d'être mises en compatibilité avec l'opération, conformément aux articles 122-15, L122-16-1 et R122-13 du code de l'urbanisme.

Pour la liaison A89/A6, la mise en compatibilité concerne le SCOT de l'agglomération lyonnaise qui intègre le territoire des communes de la Tour de Salvagny, Dardilly, Limonest et Lissieu.

Le contenu de la mise en compatibilité du SCOT de l'agglomération Lyonnaise est le suivant :

S'agissant du document d'orientations générales, un seul motif d'incompatibilité est relevé:

Le SCOT précise qu'il est « *souhaitable de prévoir que l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération, selon le tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997.* »

Il est proposé la mise en compatibilité de cette orientation par suppression de la mention « *selon le tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997.* »

Le rapport de présentation du SCOT, quant à lui, comporte un document qui s'appelle « **Evaluation environnementale** ».

Or, ce document doit être actualisé, conformément à l'article L121-10-3 du code de l'urbanisme qui prévoit que les modifications apportées aux documents d'urbanisme donnent lieu, soit à une évaluation environnementale, soit à une actualisation réalisée lors de leur élaboration.

Cette actualisation concerne donc :

- le titre III. les incidences du SCOT sur la situation environnementale du territoire : enjeux 1 et 3 ;
- le titre IV. les orientations du SCOT au regard des enjeux environnementaux.

Le document d'orientations générales et le rapport de présentation devront donc être modifiés en conséquence.

III. Observations et avis des participants

Mlle TAILLARDAT propose alors de faire un tour de table afin de recueillir l'avis des personnes présentes, non pas sur l'opportunité du projet, mais uniquement sur la mise en compatibilité sollicitée, objet de la présente réunion.

M. CHASSIN représentant le Syndicat mixte d'Études et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise (SEPAL), prend la parole :

- le SEPAL est en désaccord avec la présentation du dossier selon laquelle il n'y aurait qu'un seul motif d'incompatibilité du projet avec le SCOT de l'agglomération lyonnaise (la rédaction de la page 24 du Document d'Orientations Générales – DOG).

- les raisons de l'incompatibilité du projet avec le SCOT ne tiennent pas à un élément du SCOT particulier ou propre à ce territoire, mais aux principes fondamentaux du SCOT :

- la création de facto d'une nouvelle pénétrante, évidente pour les experts comme pour les personnes de bon sens, entre totalement en contradiction avec les objectifs du SCOT de l'agglomération lyonnaise en matière d'écartement des trafics de transit et de préservation de la qualité de vie des habitants des 74 communes de l'agglomération ;

- le fait que le dossier présenté par l'État réaffirme plusieurs fois une contre-vérité (pas de création d'une nouvelle pénétrante) ne suffit pas à en faire une vérité ;

- la réalisation de ce projet ne se limite pas à réutiliser les infrastructures existantes, elle crée de facto une nouvelle infrastructure au sein de l'armature verte d'agglomération que le SCOT se fixe comme objectif prioritaire de préserver (50 ha de consommation d'espaces agricoles) ;

- la réalisation de ce projet et l'augmentation du trafic qui en résultera ne peuvent que porter atteinte aux paramètres environnementaux du territoire que le SCOT se fixe comme ambition d'améliorer (nuisances phoniques, émissions de gaz à effet de serre, émissions de polluantes) ;

- la question de la compatibilité avec la DTA se pose. En effet le dossier de DUP communiqué au SEPAL sur lequel celui-ci s'est prononcé dans son avis du 3 juillet 2013 présente un plan de situation (pièce B) sur lequel le contournement ouest de Lyon (COL) n'est pas représenté dans son intégralité (absence des débouchés Nord et Sud).

De son côté, le dossier de mise en compatibilité est muet sur la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) et sur le fait que ce barreau, pour être compatible avec la DTA opposable, devrait être conçu et réalisé pour constituer le débouché Nord du COL permettant d'engager la réalisation d'un contournement autoroutier figurant expressément dans la DTA et dont l'agglomération a plus que jamais besoin.

Concernant le projet rédigé de mise en compatibilité du dossier de SCOT dans ses différentes composantes, M. CHASSIN rappelle que le SEPAL considère comme inacceptable de voir intégré de manière autoritaire dans le SCOT, qui reste un document décentralisé porté par des élus qui en sont responsables devant les habitants, un texte qui affirme contre toute évidence que cette liaison ne constitue pas une nouvelle pénétrante.

Enfin M. CHASSIN cite quelques exemples de rédaction inappropriées :

Page 7 : « L'augmentation du trafic par le projet devrait être fortement limitée par un prix de l'immobilier déjà élevé dans le secteur ». M. CHASSIN s'interroge sur la cohérence avec les politiques de logement solidaire portées par l'agglomération et l'État.

Page 8 : « Le projet de liaison A89/A6 réutilisant des voies existantes ». Pour M. CHASSIN, c'est faux puisque, sur la page suivante, on évoque la création d'un barreau neuf autoroutier.

Page 12 : « Le projet permet un report du trafic à destination du nord-ouest de l'agglomération transitant actuellement via Saint Étienne ». Pour le SEPAL ce n'est pas le projet qui permet ce report, c'est la réalisation de l'A89.

Par contre, le projet ne permet pas ce report dans de bonnes conditions puisqu'il le réoriente vers le centre de l'agglomération.

Page 15 : « La solution retenue permet de limiter la consommation foncière ». Pour M. CHASSIN c'est faux, puisque le chiffre de consommation est significatif, au regard de la volonté exprimée à travers le SCOT, d'économiser le foncier naturel et agricole sur le territoire de l'agglomération.

En réponse, le maître d'ouvrage rappelle que le dossier de mise en compatibilité a fait l'objet d'une consultation inter-services entre le 10 juin et le 5 juillet 2013. Au terme de cette consultation, la rédaction du dossier a été modifiée et il n'est plus écrit que la liaison A89/A6 n'est pas une pénétrante.

Au terme de l'analyse complète menée par le maître d'ouvrage sur la notion de pénétrante il apparaît que la liaison A89/A6 n'en constitue, de fait, pas une.

Le SEPAL est d'un avis contraire. Il considère que les arguments utilisés pour affirmer de manière péremptoire qu'il n'y a pas nouvelle pénétrante ne sont pas partagés par 99 % des analystes qui ont étudié cette question.

De fait, pour la réalisation de ce projet on va réutiliser des infrastructures existantes mais ce ne sera que partiellement et, par ailleurs, on va en créer des nouvelles. Il n'y a pas d'exemple de création de voirie qui n'induisse pas une augmentation du trafic.

Mlle TAILLARDAT recueille l'avis défavorable du SEPAL sur la mise en compatibilité du SCOT qui doit rester l'unique objet du débat. En ce qui concerne le projet lui-même et la contestation autour d'une nouvelle pénétrante, il faudra attendre la décision du commissaire enquêteur, voire du juge.

Le SYTRAL est alors invité à s'exprimer.

Son représentant insiste sur le fort risque de perte de cohérence entre le SCOT mis en compatibilité et le Plan de Déplacement Urbain (PDU), en particulier, une perte de visibilité sur les schémas de voirie et une perte d'efficacité en terme environnemental.

En effet, le PDU insiste sur la nécessité de limiter les échangeurs et de ne pas créer de nouvelle pénétrante dans l'agglomération. Ce projet amènera nécessairement une augmentation du trafic routier. En ce sens, le SYTRAL désapprouve l'analyse faite par le maître d'ouvrage sur le projet et le trafic induit.

Enfin, le SYTRAL rappelle que le plan de protection de l'atmosphère mis en révision par l'État a fixé des objectifs drastiques en termes de pollution automobile et s'interroge sur la cohérence entre le projet et ces objectifs.

Mlle TAILLARDAT passe alors la parole au Département du Rhône qui n'a pas de remarque technique sur cet aménagement et confirme les observations formulées lors de la consultation inter-services, en particulier l'incompatibilité du tracé avec les projets de périmètres de protection des espaces naturels et agricoles périurbains (PENAP) des secteurs des Monts d'Or et des Vallons de l'Ouest Lyonnais, mis en œuvre par le département.

Mlle TAILLARDAT propose de poursuivre le tour de table.

La maire de Chasselay, bien que sa commune ne soit pas directement concernée par cette opération, s'interroge sur l'impact environnemental du projet.

La maire de Brindas dont la commune n'est pas non plus touchée par cet aménagement, s'associe néanmoins aux préoccupations soulevées sur les notions de pénétrante et d'augmentation de flux. Elle redoute également que les efforts entrepris pour protéger les terres agricoles au travers des PENAP soient mis à mal par la réalisation de cette infrastructure consommatrice de terres destinées à l'agriculture.

La maire des Chères intervient à son tour. Elle s'interroge sur la nouvelle rédaction proposée en page 10 du dossier de mise en compatibilité « l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au Nord de l'agglomération » avec suppression de la référence au tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997, sans plus de précision. Cela sous-entend-il un projet futur, sachant que le secteur de la plaine des Chères est très convoité.

Le maître d'ouvrage rassure la commune sur ce point. Cette nouvelle rédaction est strictement liée à la mise en compatibilité sans aucun sous-entendu.

La maire des Chères reprend la parole. Elle s'associe à l'inquiétude exprimée par les autres communes sur ce qu'elle considère, elle aussi, comme une nouvelle pénétrante sur un territoire de plus en plus urbanisé et demande que l'on prenne en considération les populations périurbaines.

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il faut garder à l'esprit qu'à l'appui du projet, il y aura des protections phoniques qui tout en visant à se prémunir des nuisances sonores engendrées par le projet, vont également améliorer le cadre de vie des riverains ; de même pour la remise à niveau du système d'assainissement des voiries existantes (RN7, RN489) lors de leur mise aux normes autoroutières dans le cadre du projet de liaison permettra une amélioration environnementale du traitement des eaux. Ces dispositifs concourent à une amélioration de l'existant.

La maire des Chères déplore ensuite les conséquences d'une augmentation prévisible du trafic sur l'A89, trafic qui va se reporter autrement sur le territoire avec un effet « domino » sur d'autres communes. Les nuisances engendrées vont se cumuler avec d'autres déjà existantes.

Le maître d'ouvrage comprend les inquiétudes exprimées mais indique que cette opération vise à améliorer la répartition des trafics actuels et futurs en provenance de l'A89 et en lien avec l'agglomération lyonnaise en reportant ce trafic sur la liaison afin de délester les voiries secondaires.

Le maire de Montagny est invité à donner son avis. Selon lui, l'expérience montre que toute création de voirie entraîne une augmentation du trafic avec déplacement du problème. Ainsi, aujourd'hui, l'A450 qui devait fluidifier le trafic s'est révélée génératrice de circulation. Il y a toujours une commune qui devient un « entonnoir » et est impactée négativement.

Mlle TAILLARDAT propose de poursuivre le tour de table.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon n'a pas de remarques à formuler sur la mise en compatibilité du SCOT. Elle regrette simplement qu'il n'y ait pas de continuité avec le programme élaboré en 2003 pour la mise en service de l'A89.

La Direction Départementale des Territoires n'a pas d'observations particulières sur cette procédure.

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône, la Chambre d'Agriculture du Rhône ainsi que le Syndicat du SCOT de la Dombes ont fait savoir par messagerie électronique et courrier, qu'ils ne formulaient aucune observation particulière sur la mise en compatibilité sollicitée.

En conclusion, en application de l'article R. 122-13 du code de l'urbanisme, à l'issue de l'enquête publique le procès-verbal de la réunion sera soumis, pour avis, avec le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur et le dossier de mise en compatibilité, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, au Syndicat mixte d'Études et de Programmation de l'Agglomération Lyonnaise, gestionnaire du schéma de cohérence territorial concerné, qui devra se prononcer sur cette procédure dans un délai de deux mois.

La déclaration d'utilité publique qui interviendra à l'issue de la procédure, emportera approbation des nouvelles dispositions du schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise.

La Présidente



Michèle TAILLARDAT