



LIAISON AUTOROUTIÈRE A89-A6

Pièce H – Bilan de la concertation

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 H – Bilan de la concertation		
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



PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A89/A6

CONCERTATION PREALABLE
AU TITRE DE L'ARTICLE L 300-2 DU CODE DE L'URBANISME

30 MAI – 25 JUIN 2011



BILAN DE LA CONCERTATION

Décembre 2012

Sommaire

1 Objectifs et modalités de la concertation.....	5
1.1 Les objectifs.....	5
1.2 Les modalités.....	5
2 Le bilan de la concertation	7
2.1 La participation.....	7
2.2 Synthèse des avis exprimés	8
2.2.2 Statistiques globales.....	8
2.2.3 Origines géographiques des courriels reçus.....	9
2.2.4 Analyse des courriers reçus à la DREAL.....	9
2.3 Analyse des registres de concertation déposés en mairie.....	10
2.3.2 Statistiques de Lissieu.....	10
2.3.3 Statistiques de Dommartin.....	10
2.3.4 Statistiques de Limonest.....	10
2.3.5 Statistiques de La Tour de Salvagny.....	11
2.3.6 Statistiques de Dardilly.....	11
3 Restitution des avis exprimés et réponses apportées par le maître d'ouvrage.....	12
3.1 Les associations locales.....	13
3.1.2 Comité de défense de Limonest contre les nouvelles nuisances autoroutières	13
3.1.3 Association Limonest patrimoine	15
3.1.4 Association Dardilly Environnement et Avenir.....	16
3.1.5 Collectif d'associations HORUS (Charbonnières les Bains), Chasselay Citoyens, Sauvegarde de la Clairière (Dardilly) ; Développement Durable pour Tous (la Tour de Salvagny) ; Association De l'Environnement pour Lissieu	17
3.2 Associations et organismes de l'échelle départementale.....	22
3.2.2 Fédération Départementale des Chasseurs du Rhône.....	22

3.2.3 Ligue de Protection pour les Oiseaux.....	23
3.2.4 Chambre d'Agriculture du Rhône.....	25
3.3 Élus et collectivités.....	28
3.3.2 Commune de Limonest	28
3.3.3 Commune de Dardilly :.....	30
3.3.4 Commune de Lentilly:.....	33
3.3.5 Commune de Dommartin	34
3.3.6 Commune de Charbonnières-les-Bains	34
3.3.7 Commune de La Tour de Salvagny	35
3.3.8 Commune de Lissieu.....	37
3.3.9 Commune de Chasselay.....	38
3.3.10 M Philippe COCHET Député du Rhône.....	39
3.4 Les avis individuels.....	40
3.4.1 Thème n°1 : la concertation autour du projet.....	41
3.4.2 Thème n°2 : le tracé du projet soumis à la concertation.....	43
3.4.3 Thème n°3 : les conséquences sur la congestion du réseau existant.....	47
3.4.4 Thème n°4 : le cadre de vie de la population.....	49
3.4.5 Thème n°5 : l'instauration d'un péage.....	52
3.4.6 Thème n°6 : les impacts sur le milieu naturel.....	54
3.4.7 Thème n°7 : la compatibilité avec les documents d'urbanisme.....	55
3.4.8 Thème n°8 : les modes de transports alternatifs.....	57
3.4.9 Thème n°9 : la nécessité de réaliser de le projet soumis à la concertation ...	58
3.4.10 Thème numéro 10 : la phase transitoire	59
4 Synthèse de la concertation.....	61

Préambule

Les travaux de construction de l'autoroute A89, section Balbigny – La Tour-de-Salvagny, ont été déclarés d'utilité publique par décret du 17 avril 2003. Pour répondre à une réserve de la commission d'enquête, l'État a proposé que le raccordement de l'A89 à l'autoroute A6 se fasse par des voiries aux caractéristiques autoroutières.

Un projet de liaison A89-A6 répondant à cet objectif a fait l'objet d'une enquête publique début 2008 mais n'a pas été déclarée d'utilité publique après un avis défavorable du Conseil d'État considérant que la procédure avait été entachée d'irrégularités sur la forme.

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

C'est dans ce contexte qu'a été organisée une concertation menée au titre de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme. Cet article prévoit notamment qu'un bilan doit être dressé à l'issue de la concertation. Le présent document constitue le bilan de la concertation. Y sont successivement présentés:

- Les objectifs de la concertation et les modalités de son organisation;
- Une restitution quantitative des avis exprimés;
- Une synthèse des avis exprimés et des réponses apportées par l'État.

1 Objectifs et modalités de la concertation

1.1 Les objectifs

Les objectifs de la concertation sont :

- Informer le public sur le projet de liaison entre les autoroutes A89 et A6, sur le calendrier et le déroulement de l'opération, afin d'expliquer les différentes étapes nécessaires à la réalisation du projet ;
- Présenter les études menées et l'analyse comparative des variantes de tracé ;
- Recueillir les avis, observations et préoccupations des acteurs et des habitants des territoires concernés.

1.2 Les modalités

La période de concertation avait initialement été prévue du 13 décembre 2010 au 14 janvier 2011. Conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme, les communes concernées avaient été invitées à délibérer sur ces modalités par courriers du préfet du Rhône en date du 22 octobre 2010. L'ensemble des communes concernées a demandé un report de la concertation au-delà des fêtes de fin d'année, ce que le préfet du Rhône a accepté.

Compte-tenu de sa récente prise de fonctions et du calendrier électoral, le Préfet a ensuite décidé de reporter la concertation à l'issue des élections cantonales. Les communes ont donc été invitées, par courriers en date du 20 avril 2011, à délibérer sur les modalités de la concertation, restées inchangées par rapport à la proposition du 22 octobre 2010, sauf en ce qui concerne la période finalement fixée du 30 mai au 25 juin 2011.

Par décision en date du 23 mai 2011, le Préfet du Rhône a confirmé l'organisation d'une concertation préalable suivant les modalités suivantes:

- Mise à disposition du public, dans les mairies des 5 communes concernées et sur le site internet <http://www.a89-a6.fr>, d'un dossier présentant les principales informations liées au projet (contexte, objectifs, calendrier, variantes de tracé et analyse comparative).
- Possibilité pour le public d'émettre un avis sur les registres mis à disposition dans chaque commune concernée, par courriel sur une adresse dédiée ou par courrier à l'adresse de la DREAL.
- Organisation, par le maître d'ouvrage, des 4 réunions publiques suivantes:
 - Le 9 juin à 20h30 à la salle de l'Aqueduc, Chemin de la Liasse à Dardilly ;
 - Le 14 juin à 20h30 à la salle Jean Corbignot, Chemin de Marcilly à Lissieu ;
 - Le 15 juin à 20h30 à la salle des fêtes du Parc de l'Hippodrome, avenue du Casino à La Tour de Salvagny ;
 - Le 22 juin à 20h00 à la salle des fêtes, 51 Route de Saint Didier à Limonest.

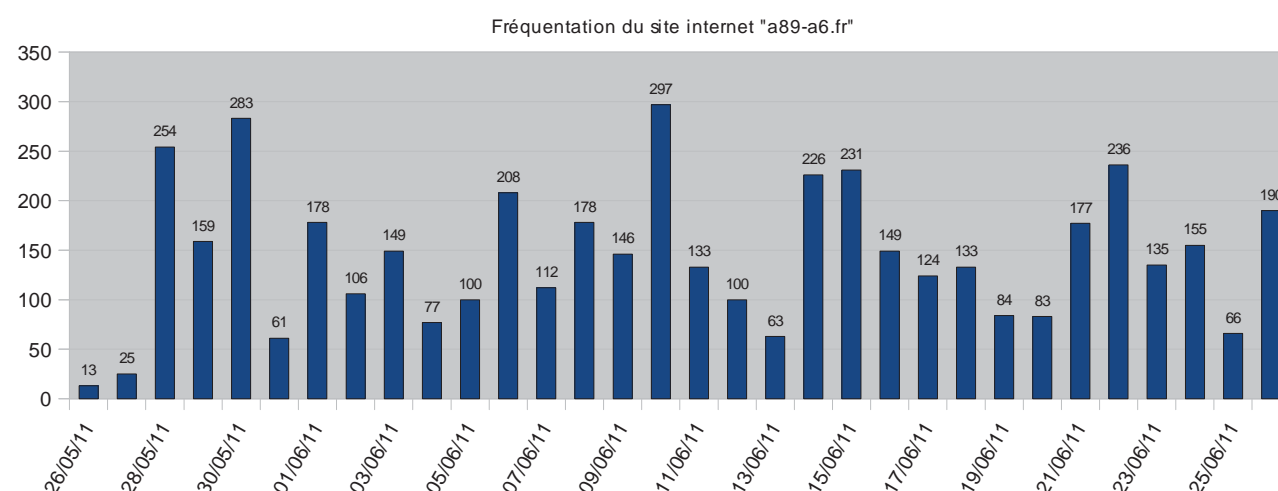
La décision préfectorale du 23 mai 2011 a fait l'objet d'un affichage dans chacune des mairies concernées, d'une publication au registre d'annonces légales de la Préfecture du Rhône et de la publication d'un avis dans la presse locale (Le Progrès du 27 mai 2011).

2 Le bilan de la concertation

2.1 La participation

L'information du public sur le projet s'est faite au travers de la mise à disposition d'un dossier présentant le projet dans chaque mairie concernée ainsi que sur un site internet dédié. Des réunions d'informations ont été organisées dans 4 des communes concernées et ont permis de compléter l'information du public, de recueillir des avis et d'apporter quelques éclairages.

S'il n'est pas possible de connaître le nombre de personnes ayant consulté le dossier en mairie, on peut en revanche indiquer que près de 4000 connections ont été comptabilisées sur le site internet dédié au cours de la période de concertation. Les réunions publiques à Dardilly, Lissieu et Limonest ont accueilli chacune entre 300 et 400 personnes ; celle de La Tour de Salvagny entre 500 et 600 personnes.



Au regard des populations directement concernées, environ 20 000 habitants, la diffusion de l'information comme la participation du public peuvent donc être considérées comme très satisfaisantes.

2.2 Synthèse des avis exprimés

L'expression de l'avis du public a pris plusieurs formes : courriels, courriers, avis sur registres et participation aux réunions de concertation. Après analyse de l'ensemble des avis, seules trois positions sont retenues : favorable, favorable avec réserves et défavorable. Les tableaux suivants tracent le bilan quantitatif des avis exprimés suivant ces trois positions.

Aux registres des communes de Dardilly, Lissieu, Limonest et La Tour de Salvagny étaient annexées des pétitions indiquant explicitement l'opposition des signataires au projet présenté. Signées par 2140 habitants, ces pétitions ont été mises en œuvre à l'initiative de chacune des communes.

2.2.2 Statistiques globales

	Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	TOTAL
Avis sur registres	3	5	287	295
Courriers	0	1	2	3
Courriels	22	20	107	149
Pétitions			2140	2140
TOTAL	25	26	2536	2587

Avec 98% d'avis défavorables, il ressort que le projet fait l'objet d'une opposition quasi unanime du public s'étant exprimé. Les pétitions représentent près de 83 % des avis exprimés.

Les avis favorables et favorables avec réserves ont été très largement exprimés par courriel.

2.2.3 Origines géographiques des courriels reçus

Provenance	Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	TOTAL
Dardilly	3	7	38	48
Lissieu	1	0	24	25
La Tour de Salvagny	0	2	8	10
Dommartin	0	0	3	3
Limonest	1	0	2	3
Lyon	1	2	1	4
Lozanne	3	1	0	4
Ecully	2	0	1	3
Charbonnières-Les-Bains	0	0	2	2
Châtillon d'Azergues	0	0	1	1
Bully	0	1	0	1
Fleurieux sur l'Arbresle	1	0	0	1
Villeurbanne	1	0	0	1
Villechenève	1	0	0	1
Condorcet (26)	1	0	0	1
Inconnue	7	7	27	41
TOTAL	22	20	107	149

Malgré sa facilité d'usage, l'utilisation du courriel a été relativement modeste pour l'expression des avis.

2.2.4 Analyse des courriers reçus à la DREAL

Expéditeur	Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	Total
Fédération Départementale des Chasseurs du Rhône	0	0	1	1
Ligue de Protection pour les Oiseaux	0	0	1	1
Chambre d'Agriculture du Rhône	0	1	0	1
TOTAL	0	1	2	3

L'usage du courrier a été quasi-inexistant et uniquement utilisé par des acteurs de niveau départemental.

2.3 Analyse des registres de concertation déposés en mairie

2.3.2 Statistiques de Lissieu

	Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	TOTAL
Avis sur registres	0	0	65	65
Pétitions			413	413
TOTAL	0	0	478	478

2.3.3 Statistiques de Dommartin

	Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	TOTAL
Avis sur registres	0	1	7	8
Pétitions			0	0
TOTAL	0	1	7	8

2.3.4 Statistiques de Limonest

	Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	TOTAL
Avis sur registres	1	0	72	73
Pétitions			295	295
TOTAL	1	0	367	368

2.3.5 Statistiques de La Tour de Salvagny

	Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	TOTAL
Avis sur registres	0	3	48	51
Pétitions			375	375
TOTAL	0	3	423	426

2.3.6 Statistiques de Dardilly

	Favorable	Favorable avec réserves	Défavorable	TOTAL
Avis sur registres	2	4	95	101
Pétitions			1057	1057
TOTAL	2	4	1152	1158

3 Restitution des avis exprimés et réponses apportées par le maître d'ouvrage

Près de 83 % des avis exprimés émanent de particuliers par le biais des pétitions d'opposition au projet présenté. Ces pétitions ont été mises en œuvre par quatre des communes concernées par le projet en exposant à leurs administrés leurs positions sur celui-ci. Les réponses apportées aux communes dans la suite du document constituent donc également des éléments de réponse aux pétitions.

Trois catégories d'acteurs ont exprimé leur avis au cours de la concertation : des habitants à titre individuel, des élus et des associations.

Compte-tenu de l'argumentaire développé dans les avis écrits des collectivités, des élus et des associations, une réponse est apportée par le maître d'ouvrage pour chacun des points soulevés.

Les avis individuels des particuliers, issus de contributions écrites ou d'expressions en réunion publique, ont été regroupés dans le présent bilan par thèmes. Pour chacun des thèmes abordé, les éléments de réponse du maître d'ouvrage sont apportées dans le présent document.

La suite de ce chapitre synthétise les avis exprimés et les réponses apportées par le maître d'ouvrage qui, par souci de clarté, sont encadrées et d'une couleur différente.

3.1 Les associations locales

3.1.2 Comité de défense de Limonest contre les nouvelles nuisances autoroutières

Le comité considère que la séparation, d'un point de vue procédural, des projets A89 et liaison A89-A6 est contraire « aux exigences de clarté, de transparence et de loyauté des procédures ».

Réponse du maître d'ouvrage

- Un premier projet d'A89 rejoignant Balbigny et Lyon, comprenant une section permettant de relier A6 et A46, a été soumis à enquête publique en 1997. En 1999, le gouvernement décide de ne pas mener à son terme la procédure d'utilité publique sur ce projet. Cette décision était notamment motivée par le débat d'opportunité lancé en 1997 sur le Contournement Ouest de Lyon susceptible d'écouler les trafics de transit entre A89 et A6. La « branche Est » vers les autoroutes A6 et A46 du projet d'A89 présentait par ailleurs un coût élevé pour un trafic faible et de fortes contraintes environnementales.
- En parallèle, la mise à l'étude d'une liaison autoroutière concédée reliant Balbigny et la Tour de Salvagny est décidée. Le projet correspondant est soumis à enquête publique en 2001 en étant présenté comme un élément du programme constitué par les trois tronçons suivants :
 - l'aménagement de la liaison autoroutière en service entre Nervieux et Balbigny, notamment au niveau de l'échange avec l'autoroute A72, et la suppression de la barrière pleine voie de Nervieux,
 - la construction d'une autoroute entre Balbigny et la Tour de Salvagny,
 - des aménagements ponctuels du réseau existant, basé sur la RN7, la RD73 (devenue RN489) et la RN6 entre la Tour de Salvagny et l'autoroute A6.Une appréciation des impacts de l'ensemble de ce programme a été présentée à l'enquête publique de 2001.
- Considérant que des aménagements ponctuels sur le réseau routier national au débouché d'A89 étaient insuffisants au regard de la hausse attendue des trafics, la commission d'enquête a demandé, sous forme de réserve, que le raccordement de l'A89 à l'A6 se fasse par des voiries ayant des caractéristiques d'un aménagement autoroutier. L'État s'est alors engagé à lever cette réserve et le projet de liaison A89-A6 soumis à concertation vise à tenir cet engagement.
- Le projet de liaison A89-A6 présenté à la concertation est donc une conséquence de la déclaration d'utilité publique de l'A89 ce qui explique que les deux projets aient été conduits séparément.

Le comité estime que le tracé retenu est contradictoire avec celui de A89, qu'il favorise la pénétration dans l'agglomération et qu'il surchargera des voies déjà saturées.

Réponse du maître d'ouvrage

- Le projet proposé s'inscrit dans la continuité de A89 qui débouche au niveau de la Tour de Salvagny. Il apporte la meilleure réponse possible à la prise en charge du trafic écoulé par A89 qui, pour près des deux tiers, sera constitué de trafic d'échange avec l'agglomération lyonnaise. Un tracé plus au Nord occasionnerait de forts impacts environnementaux, drainerait un trafic faible et ne permettrait pas, contrairement au projet de liaison A89-A6 présenté à la concertation, de soulager les RD 307 et RN6, axes de pénétrations sur Lyon et sources d'importantes nuisances, d'une partie du trafic attendu à la mise en service d'A89.
- Le projet de la liaison A89-A6, complété par la liaison A6-A46 et l'A432 entre les Echets et la Boisse (dont la mise en service est intervenue en février 2011) permet de plus d'offrir un itinéraire de contournement nord de l'agglomération lyonnaise attractif en temps de parcours pour le trafic de transit est-ouest.

Le comité demande la réalisation d'un Contournement Ouest de Lyon (COL) le plus au nord possible conformément aux motivations de l'abandon du projet de 1997 et réétudier, si possible, le projet de l'A89 en cours de réalisation.

Réponse du maître d'ouvrage

- Afin de réduire la congestion du réseau routier de l'agglomération lyonnaise, la réalisation d'un contournement Ouest partiel non défini figure au projet de Schéma National des Infrastructures de Transports rendu public en novembre 2011 par le précédent gouvernement, qui devait fixer les orientations de l'État en matière de développement, de modernisation et d'entretien des réseaux d'infrastructures nationales ainsi que de réduction des impacts de ces réseaux sur l'environnement. En effet, la réalisation de la branche Nord du COL, au nord de l'A89, offrirait un itinéraire attractif pour le trafic à destination du nord et de l'est de la région Rhône-Alpes. Le coût approximatif de la branche nord du COL peut être évalué à environ 400 M€.
- La question d'un contournement de Lyon va faire partie des sujets dont la commission d'évaluation du SNIT (Commission « Mobilité 21 »), mise en place par le ministre chargé des transports le 17 octobre 2012 et présidée par Philippe Duron, doit se saisir. Cette commission est chargée de hiérarchiser et de mettre en perspective les projets d'infrastructures qui figurent au projet de SNIT, au vu de la situation actuelle et des perspectives des finances publiques de l'État. Le projet de contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise, comme les autres projets routiers ou les projets de LGV inscrits au projet de SNIT, sera examiné dans ce cadre, notamment au vu de son intérêt socio-économique. Il faut attendre l'aboutissement des travaux de cette commission et leur présentation devant les commissions compétentes du Parlement pour y voir plus clair sur la manière d'avancer sur la question de ce contournement.
- En tout état de cause, ce projet en est au stade des études d'opportunité et nécessitera un délai important de concertation et de mise au point. L'imminence de la mise en service de l'autoroute A89 (fin 2012) et les difficultés de trafic attendues à son débouché sur l'agglomération lyonnaise ne permettent pas d'attendre la réalisation, non programmée à ce jour, d'une solution apportée par la branche nord du COL.

- *En outre, le COL ne permettrait pas d'améliorer l'écoulement du trafic en provenance d'A 89 et à destination de l'agglomération Lyonnaise qui serait contraint d'emprunter les RN 7, RN 489 et RN 6, inadaptées aux niveaux de trafic attendus. A terme, la réalisation d'une branche nord du COL, si elle devait être confirmée, permettrait d'écouler le trafic de transit vers le nord et l'est en offrant une liaison plus directe entre l'A89 et le barreau de liaison A6-A46. La liaison A89-A6, qui en serait déchargée, deviendrait alors une infrastructure structurante péri-urbaine.*

Dans l'hypothèse où le projet serait maintenu, le comité demande que :

- Des protections phoniques efficaces soient proposées en s'appuyant sur des études fondées;
- L'impact de la pollution sur la santé des habitants soit sérieusement étudié.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les études relatives au bruit, à la qualité de l'air et à l'impact sur la santé seront soumises à l'avis de l'Autorité Environnementale avec l'ensemble de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique ce qui sera un gage de leur fiabilité.*
- *Ces études permettront notamment de définir les mesures de protections phoniques qui seront mises en œuvre afin de respecter les seuils de protection imposés par la législation et de limiter les impacts sur les habitants.*

Le comité conclut en demandant à l'État de revoir sa position sur ce projet qui, sans atteindre ses objectifs, aurait d'importants impacts pour l'environnement et les riverains.

Réponse du maître d'ouvrage

- *A l'issue de l'enquête publique, et après avis du Conseil d'État, il appartiendra au Gouvernement de se prononcer sur l'utilité publique du projet notamment au regard de ses impacts.*

3.1.3 Association Limonest patrimoine

L'association indique que 18 de ses membres s'offusquent de la « spoliation du patrimoine naturel » de l'agglomération et ne peuvent admettre qu'une autoroute à vocation nationale passe par le centre de l'agglomération, répétant ainsi l'erreur du tunnel de Fourvière. Ils rejettent en conséquence le projet proposé.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le maillage proposé, avec les liaisons A89-A6 et A6-A46, permet au contraire d'offrir au trafic de transit est-ouest un itinéraire évitant le centre de l'agglomération.*
- *Par ailleurs, la proposition de privilégier un raccordement de l'A89 à l'autoroute A6 s'appuyant autant que possible sur le réseau routier existant vise à réduire les impacts sur le patrimoine naturel par rapport à des solutions de tracé neuf.*

3.1.4 Association Dardilly Environnement et Avenir

L'association rappelle son opposition aux choix ayant conduit au tracé actuel de l'A89 et à ses impacts néfastes. L'association considère cependant que l'accroissement de trafic est une réalité inéluctable et que, par conséquent, le principe d'une liaison autoroutière est nécessaire afin de limiter les conséquences, notamment pour les riverains. Elle émet des propositions techniques pour améliorer le projet et en limiter les impacts sur les riverains :

Pour la section RN7-RD73, DEA propose un tracé plus au nord en conservant la RN 489 pour les échanges locaux (réduisant ainsi les emprises sur les terres agricoles au sud de la RN 489 considérées comme plus sensibles) et de réaliser ce tracé en tranchée pour limiter les nuisances et réduire une section en pente du tracé.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le souci d'impacter le moins possible les meilleures terres agricoles est partagé et sera pris en compte (cf réponse à la Chambre d'Agriculture). Par contre, l'enfouissement de la liaison générerait des volumes importants de matériaux qu'il faudrait soit évacuer soit stocker sur place. Les emprises nécessaires seraient également plus conséquentes et généreraient des déblais plus importants et difficiles à gérer, alors que les nuisances générées par cette section du tracé sont faibles en raison du relatif éloignement des zones habitées.*

Pour l'échangeur avec la RN 6, l'association donne sa préférence à la solution 3 qui rejoint les principales propositions de l'association dans ce secteur. Elle demande la suppression du système de péage et propose la réalisation d'un giratoire dénivelé pour rétablir les échanges existants.

Réponse du maître d'ouvrage

- *La configuration d'un système d'échange avec la RN6 sous la forme d'un giratoire dénivelé offrirait des possibilités d'échanges entre la RN 6 et l'A6 par l'intermédiaire du barreau neuf créé entre ces deux liaisons. Or ceci imposerait la création de deux voies supplémentaires sur le barreau neuf qui passerait alors de 2*2 voies à 2*3 voies. Les emprises complémentaires générées par ces nouveaux échanges sur les zones sensibles que sont le vallon du Sémanet et le Bois d'Ars ont été jugées disproportionnées lors de l'enquête publique de 2008. L'option retenue dans le projet actuel est de ne rétablir que les échanges existants entre les RN 6, RN 489 et RD 306. Les échanges entre la RD 306 et l'autoroute A6 ne sont ainsi pas assurés dans le cadre du projet soumis à la concertation.*
- *Par ailleurs, un carrefour giratoire sur la RN6 se révélerait saturé aux heures de pointe, générant des remontées de bouchons pénalisant le fonctionnement de la liaison A89-A6.*
- *La question du péage est traitée dans les thèmes généraux (thème n°5).*

3.1.5 Collectif d'associations HORUS (Charbonnières les Bains), Chasselay Citoyens, Sauvegarde de la Clairière (Dardilly) ; Développement Durable pour Tous (la Tour de Salvagny) ; Association De l'Environnement pour Lissieu

Le collectif rappelle la définition de la concertation et estime que la démarche de l'État en est très éloignée. Il évoque le modèle de concertation autour du COL en 2006-2007 et la demande du Ministre en 2009 au Préfet d'étudier différents scénarios pour envisager une solution acceptable en cohérence notamment avec les attentes des habitants concernés.

Réponse du maître d'ouvrage

- La remarque concernant la concertation est traitée dans les thèmes généraux (thème n°1) car il s'agit là d'un avis exprimé fréquemment .
- Le Préfet a conduit la concertation demandée par le Ministre en 2009 avec l'ensemble des élus concernés. En l'absence de solution alternative satisfaisante, le ministre a demandé au Préfet de reprendre la procédure d'utilité publique du projet présenté au Conseil d'État en 2009.

Le collectif propose de résoudre le problème en 2 temps :

Dans un premier temps :

- Réaménager la liaison existante RN7-RN489-RN6 en modernisant notamment les jonctions entre ces voies ;
- Réaliser une liaison en 2*1 voie entre Lozanne et Marcilly d'Azergues qui se raccorderait à l'autoroute A6 et au projet de déviation du Chasselay et constituer ainsi une liaison Val d'Azergues-Val de Saône.

Dans un second temps: réalisation d'une liaison autoroutière A89 A6 par un barreau Les Olmes-Villefranche qui permettrait à la fois d'assurer le contournement nord de l'agglomération et desservir vers l'est les zones d'activités et les infrastructures de ces secteurs.

Le collectif s'étonne que la DREAL n'a pas étudié ces propositions que le collectif lui a soumis le 10/01/2011.

Réponse du maître d'ouvrage

- On peut regretter que la logique d'une multiplication des liaisons routières raccordées à l'A89 à l'approche de l'agglomération lyonnaise (liaison RN7-RN489-RN6 réaménagée, liaison nouvelle Lozanne-Marcilly d'Azergues prolongée d'une déviation de Chasselay, liaison autoroutière nouvelle Les Olmes-Villefranche) ne soit pas explicitée ni argumentée par le collectif qui soutient pourtant la priorité affirmée dans le projet de SNIT d'améliorer le système de transport existant et de limiter la création de nouvelles infrastructures routières.
- Le collectif n'indique pas si la liaison Les Olmes-Villefranche aurait vocation à se prolonger au sud pour constituer un grand contournement de l'agglomération lyonnaise, en substitution, ou non, au fuseau de passage retenu par l'État (cf périmètre d'étude fixé en 2005).

- Parmi les infrastructures proposées par le collectif, seule la liaison autoroutière Les Olmes-Villefranche permettrait de répondre à la réserve de 2002 de la commission d'enquête d'A89 de proposer une liaison avec l'A6 aux caractéristiques autoroutières. La liaison Les Olmes-Villefranche a été un projet proposé fin 2010 par le Conseil Général du Rhône dans le cadre d'une délibération relative au projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT). Le Conseil Général donnait à cette occasion sa vision de ce pourrait être la branche nord du COL inscrite dans ce projet. Le Président du Conseil Général a depuis annoncé l'abandon de ce projet dans la presse (Le Progrès du 21 juin 2011) en raison de l'opposition exprimée par les populations du secteur concerné par ce tracé compte tenu de ses impacts environnementaux. Par ailleurs, cette nouvelle infrastructure n'apporterait pas de réponse satisfaisante à la prise en charge du trafic d'échange avec l'agglomération lyonnaise qui représentera les deux tiers du trafic sur A 89 à l'approche de l'agglomération.
- Le collectif estime qu'en reliant A6 à A89 la liaison autoroutière les Olmes – Villefranche permettrait au trafic de transit de rejoindre l'A75 et in fine la péninsule ibérique dont seraient originaires ou destinataires les 2/3 des poids lourds (PL) passant par Lyon. Le collectif surestime très largement l'importance des poids lourds en grand transit. En réalité, près de 80 % des tonnes de marchandises sont transportées par la route sur des distances inférieures à 150 km. Aux portes de l'agglomération lyonnaise, le trafic poids lourds en transit (22 000 PL / jour) représente 33 % du trafic poids lourds entrant ou sortant de l'agglomération (données issues d'enquête cordon). Et le trafic en transit venant ou à destination de la péninsule ibérique (3700 PL/jour comme indiqué lors du débat public de 2006 vallée du Rhône et arc languedocien) représente moins de 6 % du trafic total poids lourd entrant ou sortant de l'agglomération.
- Le réaménagement proposé jusqu'à la RN 6 s'apparente au projet proposé à la différence que le collectif demande qu'aucune habitation des Longes ne soit touchée. Cette exigence du collectif est malheureusement incompatible avec sa demande de moderniser cette jonction car il n'y a pas d'espace disponible entre l'infrastructure existante et les habitations.
- La liaison Val d'Azergues Val de Saône proposée reprend l'un des tracés neuf analysés et présentés lors des enquêtes publiques de l'A89. Compte tenu de ses impacts environnementaux très forts (impacts sur les zones naturelles qui longent l'Azergues et qui représentent le poumon vert des agglomérations de Civrieux, Chazay-d'Azergues et Marcilly-d'Azergues, impacts sur la zone de loisirs de Civrieux, impacts hydrauliques pour le cours de l'Azergues), cette variante de tracé avait été écartée. Par ailleurs, la réalisation d'une « branche Est » de l'A89 vers les autoroutes A6 et A46 avait été abandonnée en raison de son coût élevé pour un trafic faible et de fortes contraintes environnementales quelle que soit l'option de tracé neuf choisie.
- La déviation de Chasselay, évoquée par le collectif et déclarée d'utilité publique en 2005, est un projet sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général du Rhône. Elle n'a cependant pas été réalisée dans le délai de validité de la DUP qui a dû faire l'objet d'une prorogation.

Le collectif met en avant un certain nombre de considérations affichées dans le projet de SNIT : optimiser le système de transport existant pour améliorer ses performances (desserte des territoires, consommation énergétique) et réduire son empreinte environnementale. Il rappelle que le projet de SNIT s'inscrit dans une politique multimodale et qu'il n'y aurait plus de raison d'augmenter significativement la capacité du réseau routier.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet proposé par l'État repose sur la réutilisation d'infrastructures existantes et s'inscrit pleinement dans les perspectives du projet de SNIT et de la transition écologique et énergétique. Les propositions du collectif, impliquant la création de 2 nouvelles liaisons en plus du réaménagement de la liaison existante, apparaissent en revanche moins en phase avec ces objectifs: leur empreinte environnementale serait en effet bien plus importante, et elles conduiraient à une augmentation significative des capacités du réseau routier.*

Le collectif s'interroge ensuite sur certains arguments du dossier de concertation et s'étonne qu'il puisse y être affirmé que l'A89 puisse constituer un facteur pouvant favoriser le développement régional de villes telles que Roanne et Tarare en s'appuyant sur un rapport de la Cour des Comptes de 1999, sur les conclusions d'une étude commanditée par le Conseil Régional de 1997 et en indiquant que l'agglomération Roannaise a vu sa population diminuer de 35% au cours des 25 dernières années et non de 10% comme l'indique le rapport.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le rapport de la cour des comptes de 1999 portant sur la politique autoroutière française souligne que les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorables que prévues. Ce rapport évoque une synthèse des travaux des observatoires réalisés par le SETRA, synthèse qui souligne les effets positifs des infrastructures de transport mais reconnaît que "les effets ne sont pas identiques en tous lieux. Ils dépendent du potentiel économique des zones desservies, de la diversité du tissu économique, du degré de réaction des entreprises et des mesures prises par les décideurs publics locaux qui cherchent à maximiser les effets positifs et atténuer les effets négatifs".
Le critère de desserte routière ne constitue pas le critère déterminant de localisation des entreprises. Le SETRA observe que l'infrastructure autoroutière n'intervient qu'en quatrième ou cinquième position parmi les critères de localisation cités par les entreprises après la présence de main-d'œuvre qualifiée, la nature du tissu économique, la proximité d'un centre urbain et les facilités d'installation liées aux mesures incitatives offertes par les acteurs publics.
Cependant "toutes choses égales par ailleurs, de mauvaises conditions de desserte peuvent constituer un facteur de rejet du site". C'est pourquoi l'État évoque bien l'A89 comme un facteur pouvant favoriser le développement économique de Roanne et Tarare et non comme une condition suffisante pour garantir cet objectif.*
- *L'étude du Conseil Régional concluant que « l'éloignement de Roanne même réduit sera encore trop important pour augmenter l'évasion commerciale » indique donc que l'A89 ne présente pas de risque pour l'offre commerciale existante sur le bassin roannais.*
- *Quant à la diminution de la population, nous ne pouvons que renvoyer le collectif à la page 20 du rapport de présentation du SCOT en question où figurent les statistiques qui confirment les 10% annoncés.*

Le collectif s'interroge ensuite sur la fiabilité des projections de trafic annoncées dans le dossier qui seraient incohérentes par rapport aux trafics actuels sur les voies qui devraient se reporter sur la liaison. Il met également en avant les différences entre les projections actuelles et celles du dossier de 2007.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les projections de trafic sont issues d'une modélisation des trafics à l'aide d'outil informatique en tenant compte des zones d'activités et d'habitations existantes, du développement socio-économique à venir ainsi que l'évolution attendue des réseaux de transport. La fiabilité de cette modélisation est vérifiée en confrontant les résultats obtenus à l'horizon actuel avec la réalité observée des trafics issus de comptages.
Le modèle urbain utilisé est dit « à 4 étapes » et repose sur :
-l'élaboration d'une matrice de demande de déplacements tous modes à partir d'enquêtes sur les déplacements et d'informations sur l'occupation des sols (étapes de génération et distribution) ;
-l'élaboration de matrices de déplacements par modes grâce à un module de choix modal basé généralement sur une enquête ménages déplacements ;
-le croisement de cette matrice de demande avec l'offre de transport pour déterminer les charges de trafic sur les réseaux de transport (étape d'affectation).
Pour un même axe, les trafics peuvent varier de façon importante selon la section considérée.*
- *Les comptages CORALY évoqués par le collectif concernent les trafics moyens en jour ouvrable sur A6 et non pas une moyenne annuelle.*

Le collectif questionne ensuite l'État sur les dispositions qu'il compte prendre pour limiter l'usage de la voiture en cohérence avec les objectifs du SNIT.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet présenté à la concertation est pleinement cohérent avec l'objectif d'une limitation de la place de la voiture en ville. Ainsi, il n'est pas proposé d'accompagner l'arrivée de l'A89 d'une augmentation de capacité des axes pénétrants sur Lyon.
L'autoroute A6 et la RN6 verront leur capacité inchangée. La capacité de la liaison RN7 – RD 307 sera réduite par rapport à la situation existante. La liaison A89-A6 permettra d'offrir un itinéraire évitant le centre de l'agglomération pour les véhicules en transit est-ouest provenant de l'A89.*
- *Pour ce qui est des dispositions prises par l'État pour favoriser d'autres modes de transports, la page 51 du dossier de concertation liste les projets ferroviaires portés par l'État et par la Région sur le secteur de l'ouest lyonnais.*

Le collectif conteste la justification d'un péage pour accéder à l'A6. Il s'interroge sur l'acceptabilité du péage pour les habitants du secteur qui doivent accéder à l'A6 pour leurs occupations quotidiennes.

Réponse du maître d'ouvrage

- *L'instauration de péages en entrée – sortie d'agglomération peut constituer un moyen efficace pour dissuader l'usage de l'automobile pour les déplacements où une alternative en transports en commun existe. Toutefois, l'État a pris bonne note du souhait exprimé lors de la concertation par les usagers locaux de bénéficier d'une infrastructure gratuite, et privilégie désormais cette solution pour la réalisation du projet de liaison A89/A6.*

Le collectif propose, pour alléger le trafic sur la RN6 entre Villefranche et Lyon, de pouvoir accéder gratuitement à A6 entre les deux agglomérations. Le collectif émet par ailleurs une interrogation sur le financement de A89 par ASF puis une autre sur le financement de travaux de requalification environnementale sur le réseau concédé existant.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Ces mesures ne permettraient pas de prendre en charge le trafic généré par A89 telle qu'elle va être mise en service, ce qui est l'objectif principal du projet présenté à la concertation. Le rachat de la concession de l'autoroute A6 nécessiterait un financement public très important. L'instauration de diffuseur entre l'A6 et le réseau secondaire serait par ailleurs contraire aux orientations des documents d'urbanisme compte tenu de leur répercussion sur la pression urbaine de secteurs dont il convient de maîtriser le développement (plaine agricole des Chères, sud Beaujolais). Enfin, la création de tels nouveaux diffuseurs pourrait s'accompagner à proximité d'une hausse significative des trafics sur le réseau secondaire, engendrant une augmentation des nuisances en traversée des villages.*
- *Les contrats de concession autoroutières précisent les modalités de financement des aménagements autoroutiers concédés aux sociétés autoroutières. Les investissements évoqués par le collectif pour améliorer les performances en matière de protection de l'environnement des sections autoroutières les plus anciennes du réseau (gérées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ASF, Cofiroute et Escota) se sont traduits par un avenant aux contrats de concession prolongeant d'un an leur durée.*

Le collectif revient ensuite sur une ambiguïté concernant le COL dans la mesure où sa branche nord est évoquée dans le dossier de concertation sans qu'aucun tracé n'y figure. Il affirme par ailleurs qu'aucun tracé n'aurait été ni envisagé ni esquissé et rappelle que le Préfet a proposé le 12 octobre 2010 de soutenir la liaison Les Olmes-Villefranche pour cette branche nord du COL. Il rappelle également la préconisation du ministre des Transports en 2007 de rechercher le tracé le plus à l'ouest possible pour le COL.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le 12 octobre 2010, les tracés étudiés au sein du périmètre d'étude décidé en 2005 pour le COL ont été présentés par l'État. Les élus présents ont manifesté leur désaccord pour poursuivre les études au sein du périmètre fixé par l'État et ont demandé l'examen de solutions plus au nord et à l'ouest. Quoiqu'il en soit, la question d'un contournement autoroutier de Lyon et des modalités de sa réalisation sera examinée par la Commission « Mobilité 21 ». Il convient d'attendre l'aboutissement de ses travaux pour y voir plus clair sur la manière d'avancer sur la question de ce contournement.*

Dans sa conclusion générale, le collectif souligne le mépris affiché par l'État et ses services pour les citoyens, l'abus de pouvoir que constitue ce projet avec notamment la prise d'un arrêté autorisant de pénétrer sur les propriétés privées pour la réalisation des études. Il rappelle enfin les échéances électorales de 2012,

Réponse du maître d'ouvrage

- *Il est rappelé que tout aménagement de liaison A89-A6, quelle que soit l'option privilégiée, ne verra le jour qu'après un processus légal (concertation formelle, enquête publique) qui permet d'établir son utilité publique dont le Conseil d'État est l'ultime garant.*
- *Concernant l'arrêté de pénétrer, il s'agit d'une mesure pour permettre la réalisation d'études et d'alimenter donc, de façon objective, le débat. Cet arrêté, pris en application de la loi du 29 décembre 1892, reconduisait un arrêté identique mais devenu caduque.*

3.2 Associations et organismes de l'échelle départementale

3.2.2 Fédération Départementale des Chasseurs du Rhône

La fédération rappelle qu'elle est concernée à différents titres par l'A89 et donc par le projet A89-A6. Elle rappelle les principales conséquences d'une infrastructure linéaire sur la biodiversité et la chasse : destructions directes et indirectes (urbanisation, remembrement) des milieux naturels, cloisonnement et fractionnement des populations animales, impacts en phase travaux puis mortalité directe par collision.

Elle rappelle sa participation aux études depuis l'origine du projet A89 et souligne sa préférence pour un aménagement sur place moins destructeur pour la faune. Cette position a été exprimée dès 1997 et réaffirmée depuis, lors des différentes enquêtes publiques.

Elle maintient son opposition au projet présenté à la concertation dans la mesure où il conduit à la destruction significative de milieux naturels remarquables (ZNIEFF et espaces boisés notamment). En outre, le projet compromettrait l'existence du dernier, corridor biologique de grands mammifères de ce secteur qui est particulièrement fragile. Elle précise que les variantes proposées pour l'échangeur RN 6/RN 489 sont toutes dommageables à la biodiversité et à la chasse, notamment la variante n°2. Elle signale à cette occasion que le passage à faune réalisé lors de la création de la RN 489 perdrait sa fonctionnalité.

La fédération considère le projet comme inacceptable notamment au regard des orientations du Grenelle en faveur de la biodiversité.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet présenté est conçu en très grande partie en réutilisant les infrastructures existantes que sont la RN 7 et la RN 489. Cette volonté d'aménager sur place a prévalu pour une très grande partie du projet mais, ainsi que le présente le dossier de concertation en page 20, les variantes étudiées pour réutiliser la RN 6 conduiraient à des impacts globaux plus conséquents et notamment sur le milieu humain. Le projet soumis à concertation représente par conséquent le meilleur aménagement sur place possible entre l'arrivée de A89 à La Tour de Salvagny et l'A6.*
- *Le corridor biologique existant a bien été identifié lors des études et le nombre de franchissements possibles de l'A6 sera ainsi augmenté. Au niveau du bois d'Ars, le passage en viaduc sur le vallon du Sémanet permettra d'assurer une bonne continuité entre les 2 parties du bois.*

- *Aucune espèce protégée n'a été recensée dans le bois d'Ars. Des inventaires complémentaires sont cependant en cours pour présenter une étude d'impact actualisée.*

La fédération juge insuffisantes et incomplètes les mesures compensatoires proposées. Elle demande une obligation de résultat, en lieu et place de l'obligation de moyens qu'elles constituent, notamment pour le rétablissement des continuités écologiques évoquées précédemment.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les mesures indiquées dans le dossier de concertation seront précisées dans le cadre du dossier d'enquête publique après avoir été soumises à l'avis de l'Autorité Environnementale. Ces mesures, et celles qui pourraient ressortir de l'enquête, feront ensuite l'objet d'engagements spécifiques et concrets de l'État qui s'imposeront au concessionnaire. Un suivi de la mise en œuvre de ces mesures sera ensuite réalisé sous le contrôle de l'État.*
- *Ces mesures seront par ailleurs complétées par celles édictées dans le cadre de l'instruction des procédures réglementaires de type Loi sur l'Eau ou CNPN.*

3.2.3 Ligue de Protection pour les Oiseaux

Sans nier la nécessité d'aménagements liés à l'arrivée de l'A89, la LPO s'oppose fermement au projet présenté qui, en s'appuyant insuffisamment sur les infrastructures existantes, impacte trop l'environnement.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Comme il est indiqué précédemment, le projet présenté à la concertation s'appuie, dans la mesure du possible, sur des infrastructures existantes en tenant compte de l'ensemble des impacts pour l'environnement (milieux naturels et humains). Le projet s'inscrit ainsi dans les orientations du projet de schéma national des infrastructures de transports et de la transition écologique et énergétique.*

La LPO complète ensuite les enjeux environnementaux identifiés dans le dossier de concertation en indiquant la présence d'espèces patrimoniales, d'une ZNIEFF et d'espaces boisés classés. Le tracé proposé aurait donc des conséquences irréversibles sur l'environnement en totale contradiction avec les politiques européennes et nationales, notamment le Grenelle de l'environnement. Les risques de collision seraient également aggravés dans ce secteur qui comporte une halte migratoire.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Bien que le dossier présenté à la concertation ne soit pas aussi exhaustif qu'une étude d'impact intégrée à un dossier d'enquête publique, les enjeux mentionnés par la LPO ont été bien identifiés. Ils seront présentés plus en détail dans le dossier d'enquête pour lequel des études d'actualisation sont en cours et notamment concernant l'inventaire de la faune et de la flore.*

La LPO insiste ensuite sur l'impact du projet sur les corridors écologiques existants et identifiés dans le dossier. Le projet, en fragmentant les espaces naturels et notamment un axe migratoire, pourrait être à l'origine d'une destruction de grande ampleur de l'avifaune. Les mesures correctrices proposées ne seraient pas à la hauteur des dommages. Les rétablissements proposés dans le dossier ne pourraient pas être considérés comme de réelles mesures compensatoires de part la mixité de leurs usages.

Réponse du maître d'ouvrage

- *En réutilisant des infrastructures existantes, le projet limite l'effet de coupure sur ces corridors dont l'importance a bien été identifiée. Le passage proposé en viaduc au niveau du bois d'Ars permet d'assurer une continuité entre les 2 espaces naturels. Le dimensionnement des ouvrages de franchissement des infrastructures et leurs fonctionnalités feront l'objet d'une vigilance particulière dans la poursuite des études. Des clôtures tout le long de l'infrastructure sont proposées pour permettre de canaliser la faune et limiter ainsi le risque de collision. Concernant la protection de l'avifaune, et comme l'indique le dossier de concertation, des plantations spécifiques sont proposées pour limiter, là encore, les risques de collision.*

La LPO regrette l'importante consommation d'espaces naturels de qualité et note qu'elle n'est toutefois pas précisément quantifiée. Les mesures compensatoires sont jugées peu ambitieuses, voire inexistantes, notamment pour les espaces boisés. Elle rappelle à ce sujet que la fonctionnalité de ces boisements pour certaines espèces n'est pas seulement liée à la surface détruite.

Réponse du maître d'ouvrage

- *La solution présentant consistant à offrir une continuité autoroutière entre l'A89 et l'autoroute A6 s'appuyant sur les RN7 et RN489 existantes permet de réduire la consommation des espaces naturels au strict minimum par rapport à des solutions en tracé neuf. La création du système d'échange avec l'autoroute A6 nécessite cependant un passage en espace boisé avec des emprises aussi limitées que possible. Le projet proposé à la concertation prévoit ainsi d'abandonner toute bretelle d'échange entre la RN6 et le franchissement du bois d'Ars afin de minimiser les impacts sur le milieu naturel.*
- *Concernant les emprises exactes, et dès lors que le projet n'est pas arrêté à ce stade de la concertation, il n'est pas possible de les quantifier avec précision. Le dossier d'enquête publique précisera ces surfaces et tiendra compte de la fonctionnalité des espaces dans l'évaluation des impacts. L'étude d'impact et les mesures proposées seront soumises à l'avis de l'Autorité Environnementale préalablement à l'enquête publique ce qui permettra,*

entre autres, d'apprécier objectivement de leur qualité.

- *S'agissant des mesures compensatoires, celles indiquées dans le dossier de concertation seront précisées dans le cadre du dossier d'enquête publique après avoir été soumises à l'avis de l'Autorité Environnementale, comme cela a été rappelé plus haut. Ces mesures, et celles qui pourraient ressortir de l'enquête, feront ensuite l'objet d'engagements spécifiques et concrets de l'État qui s'imposeront au concessionnaire. Un suivi de la mise en œuvre de ces mesures sera ensuite réalisé sous le contrôle de l'État.*

La LPO rappelle que les infrastructures de transports sont vecteurs d'urbanisation et donc de consommation d'espace.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le choix de privilégier un aménagement s'appuyant sur les RN7 et RN489 existantes par rapport à une solution en tracé neuf plus au nord vise bien à éviter toute pression urbaine supplémentaire dans le sud Beaujolais.*

3.2.4 Chambre d'Agriculture du Rhône

La Chambre souligne l'attention particulière accordée à l'agriculture dans ce projet mais regrette que le tracé présenté ait évolué depuis celui de 2008. En effet, le tracé proposé à la concertation consomme plus de terres agricoles, dont certaines bénéficiant d'un système d'irrigation, au niveau de l'échangeur avec la RD307 et sur le doublement de la RN 489. Elle indique à ce propos que les impacts sont sous estimés dans la mesure où les aménagements connexes ne seraient pas pris en compte. Des parcelles pourraient également devenir inexploitable après la réduction d'emprises. La Chambre demande donc un retour tracé de 2008, la poursuite d'une réduction de l'impact sur les terres agricoles et une meilleure évaluation des surfaces effectivement touchées.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Compte tenu des éléments avancés par la Chambre d'Agriculture, il est proposé de revenir au tracé présenté en 2008 pour les secteurs indiqués et de rechercher une optimisation des emprises de l'échangeur RN7/RN 489. Les parcelles inexploitable ainsi que les aménagements connexes font partie intégrante des emprises et seront précisées dans le dossier d'enquête publique.*

Considérant la pression foncière dans le secteur que le projet vient aggraver, la Chambre demande à l'État d'étudier toutes les possibilités de compensation et cite notamment l'existence de parcelles appartenant à l'État sur Dardilly ainsi que la possibilité d'associer la SAFER à une telle démarche.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les parcelles appartenant à l'État et susceptibles d'être mises en vente seront prioritairement utilisées dans le cadre des mesures compensatoires liées au projet et notamment pour le secteur agricole. La SAFER sera également sollicitée pour privilégier ce mode de compensation.*

La Chambre rappelle par ailleurs l'obligation de remédier aux dommages causés par les ouvrages à caractère linéaire et insiste sur les dommages liés à la perte de surfaces irriguées et/ou drainées.

Réponse du maître d'ouvrage

- *La loi impose effectivement de remédier aux dommages dans le cadre de la réalisation d'une infrastructure linéaire, ce qui peut prendre la forme d'un aménagement foncier si les commissions compétentes le décident. Cette obligation figurera dans le décret d'utilité publique. Suivant qu'un aménagement foncier soit ou non décidé, la réparation des dommages peut prendre différentes formes. Il est prématuré, à ce stade de la procédure, de définir plus précisément le contenu des réparations. Il peut cependant être indiqué que l'évaluation des dommages, et par conséquent leur réparation, tiendra compte de la consistance exacte des terres impactées.*

La Chambre conclut en conditionnant son avis favorable à ce projet au fait que d'autres liaisons ayant des fonctionnalités similaires ne soient pas réalisées dans le futur et notamment la branche nord du COL.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Comme cela a été indiqué précédemment, la question d'un contournement de Lyon va faire partie des sujets dont la commission d'évaluation du SNIT mise en place par le ministre chargé des transports doit se saisir. En effet, le projet, sous la forme d'un contournement Ouest partiel non défini, a été retenu au projet de SNIT.*
- *Le projet de SNIT a été finalisé en novembre 2011. Or ce projet de schéma comporte un montant d'opérations et projets à réaliser sur 25 ans évalué à plus de 245 milliards d'euros – dont 88 milliards d'euros au moins à la charge de l'Etat – sans préciser les priorités ou les solutions de financement nécessaires à sa réalisation. L'ampleur des investissements n'apparaît pas soutenable financièrement pour l'Etat, ses établissements publics et les collectivités territoriales. Le Gouvernement souhaite donc faire évoluer le projet de schéma et définir de nouvelles orientations pour la politique des transports.*
- *Dans cet objectif, le ministre chargé des transports a installé, le 17 octobre dernier, une commission (commission « mobilité 21 ») afin d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle et des perspectives des finances publiques, mais également de la priorité que le gouvernement entend donner aux transports du quotidien, à la réduction de la fracture territoriale et à la rénovation des réseaux existants, et de dégager des recommandations portant sur les principes d'un schéma national de mobilité durable reposant à la fois sur les*

infrastructures et les services nationaux de transport.

- *Dans ce cadre, la commission est notamment chargée de hiérarchiser et de mettre en perspective les projets d'infrastructures qui figurent au projet de SNIT. Le projet de contournement comme les autres projets routiers ou les projets de LGV inscrits sera examiné dans ce cadre.*
- *La commission a six mois pour mener à bien la mission qui lui a été confiée. Les recommandations qu'elle pourra faire seront présentées devant les Commissions compétentes du Parlement avant que des décisions soient prises par l'État. Il faut attendre l'aboutissement de ce processus pour y voir plus clair sur la manière d'avancer sur la question de ce contournement.*

3.3 Élus et collectivités

3.3.2 Commune de Limonest

La commune de Limonest qualifie le projet de « très mauvais ». Elle rappelle que le projet a reçu un avis défavorable de la commission d'enquête en 2008 et que la commune a toujours indiqué que ce projet ne ferait qu'aggraver l'engorgement de l'A6 au niveau de Fourvière et asphyxier le centre de l'agglomération.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les considérations relatives à l'avis défavorable de la commission d'enquête sont traitées dans la réponse à l'avis de M le Député Cochet.*
- *Le projet de liaison A89-A6 tel que soumis à concertation, complété par la liaison A6-A46 sous maîtrise d'ouvrage APPR, permet d'offrir aux usagers d'A89, en transit est-ouest, un itinéraire au nord de l'agglomération permettant d'éviter les bouchons rencontrés aux heures de pointe sur l'A6 à l'approche de Lyon.
L'A89 et son prolongement à l'A6 permettront également de capter le trafic d'échange longue distance avec le nord-ouest de l'agglomération lyonnaise, trafic qui circule aujourd'hui sur l'itinéraire A72-A47-A7 et qui traverse aujourd'hui Lyon.
Pour les échanges entre le sud de la Loire et les territoires desservis depuis l'autoroute A6 au nord de l'agglomération lyonnaise, l'A89 et son raccordement à l'A6 permettront de capter le trafic circulant aujourd'hui sur l'A47, l'A7 et l'A6 en traversée de l'agglomération lyonnaise.
Par contre, le projet de liaison A89-A6 orientera les flux d'A89 vers l'autoroute A6 plutôt que vers la RD 307 en traversée de Dardilly, Charbonnières les Bains et Tassin la Demi-Lune considérant que cet axe secondaire, source d'importantes nuisances pour les riverains et dont l'importance du trafic pénalise la vie locale, n'a pas vocation à écouler une part importante des trafics d'échanges provenant de l'A89.
Enfin, de par ses différents effets sur les itinéraires de transit et d'échanges, le projet impacte peu les trafics journaliers attendus sur l'A6 au sud du diffuseur de la Garde.*
- *La réponse à l'asphyxie du centre de l'agglomération passe notamment par :*
 - *la poursuite d'une politique volontariste de report modal des déplacements internes à l'agglomération vers les transports collectifs (ce trafic interne représente aux heures de pointe 60 % du trafic circulant sur l'A7 dans le cœur de Lyon). Cette politique repose notamment sur un développement de l'offre de transports en commun urbains, une limitation de l'offre de stationnement, un partage de la voirie urbaine au profit des transports collectifs et des modes doux, une tarification de l'utilisation de la voiture en ville tenant compte de ses effets externes;*
 - *un développement de l'offre ferroviaire pour les déplacements interurbains de centre à centre;*
 - *la mise en place d'un schéma de voirie permettant d'écarter une partie des déplacements automobiles internes ou d'échanges générés par l'agglomération du centre (bouclage du périphérique lyonnais);*
 - *la réalisation d'une offre autoroutière adaptée pour écarter le trafic de transit nord-sud de l'agglomération qui constitue aux heures de pointe 10 % du trafic circulant sur l'A7 dans le cœur de Lyon (réalisation d'un contournement autoroutier nord-sud entre l'A6 et l'A7).*

La commune déplore « l'entêtement » des services de l'État à sacrifier des zones naturelles que, paradoxalement, les communes doivent protéger et qui est contraire au Grenelle de l'environnement.

Elle rappelle que le Conseil Général du Rhône a délibéré en faveur d'une liaison Les Olmes-Villefranche.

Réponse du maître d'ouvrage

- *En s'appuyant sur l'aménagement du réseau existant, RN7 et RN489, le projet soumis à concertation minimise l'atteinte aux milieux naturels par rapport à des solutions en tracé neuf. Le projet proposé à la concertation prévoit ainsi d'abandonner toute bretelle d'échange entre la RN6 et le franchissement du bois d'Ars afin de minimiser les impacts sur le milieu naturel. Dans le cas où le projet soumis à concertation serait décidé, et pour limiter au maximum la consommation d'espace naturel, les études ultérieures devront veiller à la limitation au strict minimum des emprises du projet sur les massifs boisés et plus particulièrement au niveau du Bois d'Ars. Ainsi, lors des études de détails ultérieures destinées à caler définitivement le projet, et notamment le viaduc de franchissement du Sémanet, il devra être veillé à réduire autant que possible les emprises dans la ZNIEFF I « Ravins du Bois d'Ars » et à la préservation des milieux humides du fond de vallée (surtout lors de la phase de chantier). De plus, aucun dépôt ne devra être effectué sur ces secteurs sensibles ni sur aucun site boisé. Les mesures compensatoires pour la destruction de boisements devront être traitées spécifiquement lors de la présentation des autorisations préalables de défrichement conformément au Code Forestier. L'exécution de travaux de reboisement, pour une surface correspondant à la surface défrichée assortie le cas échéant d'un coefficient multiplicateur, pourra être imposée par l'autorité administrative chargée de délivrer l'autorisation de défrichement. La fixation du coefficient multiplicateur devra faire l'objet d'une concertation avec les propriétaires et les gestionnaires de ces bois et prendra notamment en compte les valeurs économique, écologique et sociale.*
- *Concernant le projet les Olmes-Villefranche, le Président du Conseil Général a déclaré dans la presse (Le Progrès du 21 juin 2011) qu'il abandonnait cette proposition.*

La commune précise que ce projet est contraire au PDU de l'agglomération dans la mesure où il transforme la liaison Bordeaux Genève en une pénétrante au cœur de l'agglomération.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Au contraire, le maillage proposé par les liaisons A89-A6 et A6-A46 permet à la liaison Bordeaux- Genève de contourner le centre de l'agglomération.*

La commune indique que le tracé actuel de A89, qui arrive à la Tour de Salvagny, ne saurait être un argument pour prolonger cet axe jusqu'au centre de l'agglomération aggravant ainsi la congestion actuelle.

Réponse du maître d'ouvrage

- *L'A89 est en cours de construction et son arrivée à La Tour de Salvagny ne peut par conséquent pas être ignoré. En l'absence de prolongement de l'A89 jusqu'à l'A6, la saturation du réseau routier national (RN 489 et RN 6) s'aggraverait fortement aux heures de pointe. En particulier, les difficultés existantes au niveau de l'échangeur de la Garde se trouveraient amplifiées. Les trafics au niveau des zones d'échanges entre les RN 7 et 489, d'une part, et les RN 489 et 6, d'autre part, dépasseraient leurs seuils de saturation. En conséquence, le réseau routier secondaire, avec en premier lieu les RD 307 et 73, deviendrait un exutoire pour le trafic aux heures de pointe, aggravant fortement les nuisances subies par les riverains de ces axes et pénalisant la vie locale.*

La commune estime que l'instauration d'un péage aura pour conséquence l'engorgement des voiries secondaires.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet soumis à concertation rétablit toutes les liaisons locales existantes sur des itinéraires gratuits. Seules les nouvelles bretelles orientées vers Lyon sur l'A6 sont proposées à péage. Malgré cette régulation, le nouveau système d'échange proposé sur l'A6 permettrait un délestage significatif du réseau secondaire et en particulier de l'échangeur de la Garde entre la RN6 et l'A6.*
- *Afin de renforcer cet effet de délestage du réseau secondaire dans la traversée de Dardilly, l'État étudiera la possibilité de supprimer les barrières de péage envisagées sur les nouvelles bretelles orientées vers Lyon.*

3.3.3 Commune de Dardilly :

La commune de Dardilly témoigne de l'incompréhension et de l'exaspération de ses administrés face au projet présenté. Elle rappelle que la commission d'enquête avait donné un avis défavorable sur le fond du projet en 2008 et que la commune et les autres élus locaux concernés s'opposent à ce projet depuis qu'il existe.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les considérations relatives à l'avis défavorable de la commission d'enquête sont traitées dans la réponse à l'avis de M le Député Cochet.*

La commune indique qu'un tracé plus au nord est la meilleure réponse à une liaison Bordeaux-Genève pour ne pas engorger l'agglomération et s'inscrire en cohérence avec la DTA. Elle rappelle que le ministre avait demandé à ses services en 2007 que cette solution soit réétudiée et que le Préfet avait indiqué que les études relatives à cette solution seraient communiquées aux élus. Elle s'interroge sur les raisons de la non diffusion de ces études et évoque l'éventualité que cela puisse embarrasser les services de l'État.

Réponse du maître d'ouvrage

- Les études mentionnées par le préfet étaient celles relatives au tracé du COL que les élus ont unanimement rejetées lors de leur présentation au cours d'une réunion le 12 octobre 2010.

La commune s'interroge ensuite sur l'hypothèse récente du préfet de supprimer le péage alors qu'il indique par ailleurs que l'État n'en n'a pas les moyens financiers.

Réponse du maître d'ouvrage

- L'alternative de supprimer les barrières de péage sur les bretelles de l'échangeur sur A6 orientées vers Lyon n'est pas incompatible avec la concession de la liaison A89-A6, cette liaison constituant un maillage du réseau concédé (A89, A6, A466, A46).

La commune souligne le décalage entre les discours (du Grenelle notamment) et les actes et estime qu'il serait enfin temps de consacrer le maximum de moyens au développement de transports alternatifs. Elle s'indigne contre la surdité et le mépris affiché par l'État vis-à-vis de élus locaux qui ne seraient pas à même de comprendre les enjeux des projets nationaux.

Réponse du maître d'ouvrage

- La route continuera à représenter l'essentiel des déplacements à courtes et moyennes distances hors zones urbaines faute d'alternatives crédibles. L'importance que la société attache à ce mode de déplacement, de même que sa pertinence économique pour certains types de déplacements, ne permettent pas de s'en affranchir. Il est cependant nécessaire, pour construire une politique d'infrastructures de transports cohérente et efficiente, de pouvoir s'appuyer sur l'ensemble des services de transport et d'en organiser les complémentarités. Aucun mode de transport n'est en effet par nature plus efficace ou moins efficace qu'un autre. Cela dépend de la nature des besoins de déplacement à satisfaire, du lieu ou encore du cadre dans lequel ces besoins s'expriment. Seule, une approche résolument multimodale permet d'apporter une réponse adaptée. De plus, l'objectif d'un rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien, plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale souvent plus faible, doit conduire à faire en sorte que l'usage de la route se limite aux déplacements pour lesquels il n'existe pas d'alternatives raisonnables. Cette politique de l'État doit aussi conforter la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures. En matière d'infrastructure la priorité doit par conséquent être accordée l'optimisation des

réseaux existants et de leur utilisation avant d'envisager leur développement. C'est la raison pour laquelle l'État privilégie, pour le prolongement de l'A89, une solution s'appuyant sur les routes nationales existantes à la Tour de Salvagny et à Dardilly.

- En parallèle, l'État poursuivra l'important soutien qu'il apporte au développement du réseau ferroviaire de la métropole lyonnaise (dans le cadre des contrats de projets État Région) ainsi qu'à celui des transports en commun urbains en site propre (dans le cadre du plan ville durable).

La commune rappelle que c'est le pire des projets qui est présenté dans la mesure où il ne fera qu'accentuer les problèmes sans rien améliorer. Et cela à la fois au détriment du cadre de vie des riverains et de l'outil de travail de certaines entreprises dont des agriculteurs. Elle rappelle à ce propos que les documents d'urbanisme protègent les milieux naturels et agricoles dans ce secteur.

Réponse du maître d'ouvrage

- Par rapport au scénario sans aménagement, la liaison A89-A6 permet de conserver une vocation de desserte locale aux voies secondaires et réduit, d'environ 20 %, le trafic sur la RN6 dans la traversée de Dardilly.
- Pour le trafic de transit est-ouest au droit de Lyon, l'itinéraire constitué par la liaison A89-A6, l'A6, la liaison A6-A46 (mise en service au plus tard fin 2015), l'A46 et l'A432 (dont le prolongement entre Les Echets et La Boisse est mis en service depuis février 2011) permet de concurrencer l'itinéraire par l'agglomération et le boulevard périphérique nord. En effet, cet itinéraire subit les perturbations des axes très chargés que sont l'A6, le boulevard périphérique et l'A42, au droit du nœud des Iles à la jonction avec la Rocade Est. Le temps de parcours y est donc particulièrement variable. L'itinéraire passant par le nord de l'agglomération offre donc une meilleure qualité de service à l'utilisateur et permet d'écarter les trafics de transit est-ouest du centre de l'agglomération lyonnaise.
- Les protections phoniques proposées en accompagnement du projet permettraient de diminuer les nuisances sonores actuellement subies par les riverains dans plusieurs secteurs (à la Tour de Salvagny le long de la RN7; à Limonest et Lissieu le long d'A6). En diminuant le trafic sur la RN6 à Dardilly, le projet contribuerait également à l'amélioration de la qualité de vie des riverains.
- Afin de minimiser l'impact sur le bâti du système d'échange entre la RN489 aménagée et la RD 306, il est proposé dans le projet présenté à la concertation d'abandonner toute bretelle d'échange entre la RN6 et le franchissement du bois d'Ars. Différentes configurations du système d'échange sont proposées afin de définir la solution de moindre impact en concertation avec les acteurs locaux.
- Le projet soumis à concertation, en privilégiant l'aménagement du réseau existant, est l'option de moindre impact sur le milieu agricole.

La commune conclut en rappelant que l'ensemble des élus concernés ne peut se résoudre à une telle erreur et restera mobilisé contre le projet.

3.3.4 Commune de Lentilly:

La commune considère que ce projet n'est pas compatible avec les documents d'urbanisme (DTA, PDU) qui interdisent l'augmentation de la capacité des pénétrantes dans l'agglomération.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Au regard de la DTA, et bien que le COL ne soit qu'un fuseau d'études, les grands axes routiers de pénétration dans le nord-ouest de l'agglomération sont constitués par :
- l'autoroute A6 ;
- la RD307 entre la Tour de Salvagny et Tassin la demi Lune ;
- la RD 306 de Lissieu au périphérique de Lyon.
Ces axes sont doublés par deux branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise (lignes de Lozanne et de l'Arbresle). Pour respecter la prescription de la DTA, la liaison A89-A6 ne doit donc pas s'accompagner d'augmentation des capacités des pénétrantes sur Lyon. Or, quel que soit le parti d'aménagement retenu pour la liaison A89-A6, la capacité de ces pénétrantes restera inchangée en amont ou en aval de la liaison.

En effet, à l'ouest et au nord de la liaison :
- l'arrivée de l'A89 (prévue par la DTA au demeurant) empruntera la RN7 existante et conservera deux files de circulation par sens ;
- les capacités de la RD 306 et de l'A6 resteront inchangées.

Au sud de la liaison :
- l'autoroute A6 conserve le même nombre de voies filantes. Sa capacité restera donc inchangée ; Au droit du projet, une voie auxiliaire d'entrecroisement est nécessaire entre le nouvel échangeur et le diffuseur de la Garde dans le sens Nord-Sud, essentiellement pour des questions de sécurité.
- aucune modification de la capacité de la RD 307 au sud de la Tour de Salvagny n'est proposée dans le cadre du projet de la liaison A89-A6. Au niveau de la Tour de Salvagny, l'instauration de carrefours plans à la jonction entre la RN7 et la RD307 diminuera de moitié environ, la capacité de la voie ;
- la RD 306 au sud de Dardilly conservera les mêmes caractéristiques et donc sa capacité actuelle.*

La commune estime que ce projet est sans avenir car il se raccorde à un secteur déjà saturé et indique que le trafic induit par la nouvelle infrastructure, qui serait volontairement sous-estimé, ne fera qu'aggraver le report de trafic vers les voiries locales. Ce phénomène sera amplifié par l'instauration d'un péage que les automobilistes éviteront d'utiliser.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet vise au contraire à drainer le maximum de trafic sur le réseau national réaménagé.
En l'absence d'aménagement après la mise en service de A89, la saturation du réseau routier national (RN 489 et RN 6) s'aggraverait fortement aux heures de pointe. En particulier, les difficultés existantes au niveau de l'échangeur de la Garde se trouveraient amplifiées. Les trafics au niveau des zones d'échanges entre les RN 7 et 489, d'une part, et les RN 489 et 6, d'autre part, dépasseraient leurs seuils de saturation.
En conséquence, le réseau routier secondaire, avec en premier lieu les RD 307 et 73, deviendrait un exutoire pour le trafic aux heures de pointe.*

La commune constate que les communes voisines n'ont pas été consultées malgré les reports de trafic qu'elles auront à subir et qu'aucune mesure n'est proposée pour en réduire l'impact.

Réponse du maître d'ouvrage

- *En améliorant les conditions de circulation sur le réseau routier national au débouché de l'A89, le projet présenté à la concertation permettrait au contraire d'éviter que le réseau secondaire ne devienne un exutoire absorbant le supplément de trafic attendu à la mise en service de l'A89 à l'ouest de la Tour de Salvagny.*

La commune rappelle que le projet va détruire une partie de l'environnement que les communes du secteur se sont employées à préserver et qu'il va contribuer à augmenter la pollution dans l'agglomération. Elle s'oppose au projet pour ces raisons.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet soumis à concertation vise à minimiser les impacts sur l'environnement en s'appuyant en particulier sur la réutilisation d'infrastructures existantes*

3.3.5 Commune de Dommartin

Par délibération du 23 mai 2011, le Conseil Municipal de Dommartin réaffirme son opposition au projet de liaison A89-A6.

3.3.6 Commune de Charbonnières-les-Bains

La commune rappelle sa demande d'un tracé plus au nord depuis plus de 10 ans qui serait le seul à répondre au double objectif de désengorger le réseau à destination du centre de l'agglomération et d'assurer un contournement de l'agglomération par le nord.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le maillage, constitué par le projet présenté à la concertation et par la liaison A6-A46, permet d'assurer un contournement de l'agglomération par le nord et d'écarter les trafics de transit du centre de l'agglomération.*
- *Une part importante (les deux tiers) du trafic écoulé est constitué de trafic d'échange avec l'agglomération lyonnaise. Le projet soumis à concertation permet d'orienter ce flux d'échange vers l'A6 en évitant l'utilisation de la RD 307 en traversée de Charbonnières-les-Bains, ce que ne permettrait pas un tracé plus au nord.*

La commune rappelle les impacts du projet sur l'ensemble du secteur :

- Destruction de zones urbanisées, naturelles et agricoles;
- Engorgement de voiries gratuites notamment les voies communales;
- Augmentation des pollutions sonores et atmosphériques;

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet s'emploie à réduire les impacts sur l'environnement en réutilisant au maximum les infrastructures existantes. Un projet plus au nord augmenterait de manière très importante les impacts sur l'environnement compte tenu de son linéaire et dans la mesure où il n'existe pas d'infrastructures existantes à réutiliser.*

3.3.7 Commune de La Tour de Salvagny

La commune estime que le projet présenté est quasi identique à celui de 2008 ayant reçu un avis défavorable de la commission d'enquête en cohérence avec la position des élus et des habitants du secteur. La commune s'étonne en conséquence que l'État propose à nouveau ce projet malgré l'opposition régulièrement réaffirmée par les élus locaux.

Réponse du maître d'ouvrage

- *La décision ministérielle du 29 juin 2010 demande au préfet de reprendre le projet tel qu'il avait été présenté au Conseil d'État en 2009, les analyses menées avec les élus au plan local en 2009 et début 2010 ayant montré qu'aucune option alternative (tracé neuf entre Châtillon et les Chères, aménagement de la RD 306 au Nord de Dardilly avec déviation de Lissieu et création d'un nouvel échange sur l'A6, branche Nord du COL) n'était satisfaisante, tant du point de vue de leur efficacité à écouler les trafics, que de celui de leurs coûts, de leur acceptabilité et de leur échéance possible de réalisation.*
- *Suite aux remarques formulées lors de l'enquête publique de 2007, une simplification du système d'échange entre la RN6 et la future liaison est proposée dans le dossier de concertation pour ne conserver que les mouvements existants aujourd'hui entre la RN6 et la RN489, c'est-à-dire en ne créant pas de liens nouveaux entre la RN6 et l'A6. Ce dispositif permet de réduire les ouvrages et les impacts de la liaison RN6-A6 à 2 x 2 voies.
De plus, il permet de ne pas accroître la capacité du réseau routier en pénétrant de l'agglomération pour les flux radiaux venant de la RD 306 et se dirigeant vers le centre de l'agglomération lyonnaise.*
- *Plusieurs variantes de configuration du système d'échanges entre la liaison A89-A6 sont présentées dans le dossier de concertation.*

La commune estime que le projet est en contradiction avec le PDU. Il ne permettrait pas le désenclavement de l'ouest lyonnais et de la Loire dans la mesure où il ne relie pas ces zones à l'est lyonnais. Elle considère que le péage constituerait une rupture de traitement des populations de ce secteur de l'agglomération.

Réponse du maître d'ouvrage

- *La liaison entre la Loire et l'est lyonnais est assurée par le projet présenté en complément de la liaison A6-A46 en cours de réalisation.*
- *Le projet soumis à concertation rétablit tous les itinéraires existants et maintient leur gratuité. Comme indiqué au paragraphe 3-4-5, l'État a pris en compte cette critique sur l'instauration d'un péage et explorera la possibilité de rendre gratuite la liaison pour les usagers locaux.*

La commune estime que la seule réponse cohérente repose sur un tracé plus au nord, celui de 1997 ou celui proposé par le Conseil Général du Rhône en novembre 2010.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Un tracé plus au nord laisserait entier le problème causé par le trafic écoulé par l'A89 et à destination de l'agglomération lyonnaise qui représente deux tiers du trafic total. Le Conseil Général a abandonné sa proposition de tracé plus au Nord en juin 2011.*

La commune considère que, si le projet doit se réaliser suivant le tracé proposé en concertation, il devra tenir compte du milieu humain tout en préservant la faune et la flore. L'accent est particulièrement mis sur les protections phoniques à réaliser en tenant compte de l'urbanisation actuelle et en cours en imposant des enrobés phoniques. La réduction de vitesse à 90 km/h est par ailleurs demandée comme étant la seule mesure vraiment efficace contre la pollution atmosphérique.

Réponse du maître d'ouvrage

- *4,5 km de protections acoustiques sont proposés le long des infrastructures utilisées pour la liaison A89-A6 ainsi que le long de l'autoroute A6 au droit du nouvel échangeur projeté afin de préserver, voire d'améliorer, l'ambiance sonore des riverains dans le respect des seuils réglementaires. Des enrobés phoniques permettront d'aller au-delà de ces seuils.*
- *Il est envisagé de maintenir la limitation de vitesse existante (110 km/h) sur la déviation de la Tour de Salvagny. Conformément au dispositif préfectoral en vigueur pour la gestion des épisodes de pollution atmosphérique, la vitesse pourra être ramenée à 90 km/h lorsque les seuils d'alerte auront été atteints.*

La commune s'inquiète des conséquences sur les voiries secondaires que ce soit pendant la phase transitoire ou après la mise en service de la liaison. Elle demande en conséquence le réaménagement des voies potentiellement concernées (notamment la rue de Paris pour la section qui n'a pas été requalifiée).

Réponse du maître d'ouvrage

- Lors de la phase transitoire, en l'absence de liaison A89-A6, les simulations de trafics qui ont été réalisées montrent qu'une congestion devrait apparaître à l'heure de pointe du matin à l'échangeur RN7-RN489. La mise en œuvre d'aménagements transitoires devrait permettre de maintenir cette congestion à son niveau actuel et éviter un report de trafics sur la voirie secondaire en traversée du bourg de la Tour de Salvagny. Dans le cas où des reports de trafics sur la voirie secondaire seraient tout de même constatés, des aménagements provisoires pourront être envisagés pour réduire l'attractivité de la traversée de la Tour de Salvagny par le réseau secondaire.
- La mise en service de la liaison A89-A6 permettrait de garantir une circulation fluide sur le réseau national dans la traversée de la Tour de Salvagny. Dans cette situation, aucun report du trafic provenant d'A89 sur le réseau secondaire n'est par conséquent à craindre.

La commune rappelle la très forte mobilisation de la population lors de la réunion publique du 15/06/2011 et dans les registres de concertation. Elle demande en conséquence que les exigences de la commune soient imposées au concessionnaire.

Réponse du maître d'ouvrage

- A l'issue de l'enquête publique, le concessionnaire devra respecter l'ensemble des prescriptions du dossier d'enquête mais également tous les engagements pris par l'État à l'issue de l'enquête. Un comité de suivi présidé par le Préfet veillera à leur mise en œuvre.

3.3.8 Commune de Lissieu

La commune réaffirme sa totale opposition au projet présenté. Elle rappelle que les habitants de Lissieu, et ceux du Bois-Dieu en particulier, subissent déjà les nuisances liées à l'autoroute A6 et aux autres voies structurantes sur lesquelles circulent déjà près de 100 000 véhicules/jour. Elle précise à ce propos que, malgré ses initiatives, aucune solution n'est apportée par le concessionnaire de l'A6 sur le non traitement des eaux de la plate-forme autoroutière. De telles situations nuisent à la crédibilité des engagements de l'État et des concessionnaires.

Réponse du maître d'ouvrage

- Les nuisances générées par ces infrastructures sont un fait lié aux choix historiques d'aménagement de cette partie du territoire et aux réglementations en vigueur aux époques où elles ont été réalisées. La meilleure prise en compte de l'environnement actuellement se traduit par des démarches de remise à niveau environnementale qui, compte-tenu de l'ampleur du réseau existant, sont priorisées sur les secteurs qui présentent les plus forts enjeux

environnementaux.

Le projet soumis à la concertation permettrait de mettre aux normes l'A6 sur le plan du traitement des eaux de la plate-forme autoroutière. Des protections acoustiques seraient également réalisées pour atténuer les nuisances sonores au droit du quartier du Bois-Dieu.

- Les engagements que prendrait l'État à l'issue d'une enquête publique seraient mis en œuvre par le concessionnaire. Un comité de suivi sous l'égide du Préfet veillerait au respect de ces engagements.

Parallèlement à cette opposition, la commune se réfère à l'avis du Conseil Général sur une liaison Les Olmes-Villefranche qu'elle juge judicieuse dans la mesure où elle permettrait de renforcer la position de Villefranche-sur-Saône et de donner une unité à cette partie du territoire tout en participant à son désenclavement. Une telle liaison permettrait par ailleurs de prendre en charge le trafic de transit qui n'aurait plus à emprunter la liaison présentée à la concertation.

Réponse du maître d'ouvrage

- Un tracé plus au nord laisserait entier le problème causé par le trafic écoulé par l'A89 et à destination de l'agglomération lyonnaise qui représente deux tiers du trafic total. Le Conseil Général a abandonné sa proposition de tracé plus au Nord en juin 2011.

3.3.9 Commune de Chasselay

La commune émet les observations suivantes:

- Le projet amènera 15 000 véhicules par jour supplémentaires dans ce secteur déjà saturé;
- Le projet traverse une ZNIEFF ;
- Les communes voisines n'ont pas été associées alors que des reports de trafic sur leurs voiries sont à craindre.

Réponse du maître d'ouvrage

- En l'absence de la réalisation du projet soumis à concertation, le trafic sur le réseau routier au débouché de l'A89 connaîtra une hausse très importante, aggravant son niveau de saturation. Le réseau routier secondaire, avec en premier lieu les RD 307 et 73, deviendrait un exutoire pour le trafic aux heures de pointe. Le projet soumis à concertation permet de renforcer l'attractivité de l'A89 par rapport à l'A72 et l'A47, en écartant au nord de l'agglomération le trafic de transit est-ouest. Il permet de diminuer significativement les niveaux de trafic sur le réseau secondaire par rapport à la situation attendue sans projet (La RD 307 verrait son trafic diminuer de près de 40%, entre les Longes et la Garde (ex RN 6) le trafic serait en diminution de 30 % par rapport à la situation sans projet). Le projet proposé, en captant le trafic d'A89 sur des infrastructures aux caractéristiques adaptées, permet donc bien d'éviter un report des trafics sur le réseau secondaire.

En conséquence, elle soutient les communes concernées et demande la prise en considération:

- De l'engorgement que ce projet engendrera;
- Des nuisances sur l'environnement et les habitants;
- L'impact du trafic induit sur les communes voisines.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet vise à résorber l'engorgement aggravé par l'arrivée de A89 tout en réduisant au strict minimum les impacts sur l'environnement et les riverains. En assurant l'écoulement des trafics sur le réseau national, le projet permettra au contraire d'éviter les reports de trafic sur les voiries locales.*

3.3.10 M Philippe COCHET Député du Rhône

Dans un avis annexé aux registres des communes de Lissieu et Limonest, M le Député manifeste son opposition au projet estimant que les populations et les élus concernés n'ont pas été écoutés alors qu'ils s'étaient unanimement opposés au projet de 2007. Il juge incompréhensible que l'État présente aujourd'hui un projet similaire alors qu'un tracé Les Olmes-Villefranche semble mieux répondre aux attentes des élus locaux.

Il conclut en demandant l'arrêt immédiat de la procédure et l'organisation d'une table ronde avec toutes les parties concernées.

Réponse du maître d'ouvrage

- *L'opposition au projet de 2007 n'était pas unanime et la commission d'enquête avait ainsi recensé dans son rapport 4679 avis défavorables contre 4530 avis favorables.*
- *Les élus des communes traversées par le projet de liaison A89-A6 présenté dans le dossier de concertation considèrent qu'une liaison autoroutière de 25 km environ entre l'A89, aux Olmes, et l'A6, à Ville-franche, lui serait préférable. Un tel tracé laisserait cependant entier le problème causé par le trafic écoulé par l'A89 à destination de l'agglomération lyonnaise qui représente deux tiers du trafic total. Par ailleurs, le projet de liaison autoroutière Les Olmes-Villefranche n'est plus soutenu par le conseil général du Rhône en raison des réactions suscitées sur les territoires impactés.*
- *En ce qui concerne l'organisation d'une table ronde avec toutes les parties concernées, il convient de rappeler que, suite à l'avis défavorable du Conseil d'État en juillet 2009, le préfet a organisé une concertation avec les élus locaux pour tenter de trouver une solution alternative. Aucune option alternative (tracé neuf entre Châtillon et les Chères, aménagement de la RD 306 au Nord de Dardilly avec déviation de Lissieu et création d'un nouvel échange sur l'A6, branche Nord du COL) ne s'est révélée satisfaisante, tant du point de vue de leur efficacité à écouler les trafics, que de celui de leurs coûts, de leur acceptabilité et de leur échéance possible de réalisation.*

3.4 Les avis individuels

Au-delà des thèmes abordés, il faut souligner l'usage dans nombre d'avis de qualificatifs et d'expressions très négatifs du type « Aberration, projet stupide dénué de bon sens, projet délirant, projet débile, projet imbécile, idiot, bêtise, tromperie, supercherie, mascarade... » qui traduisent un sentiment d'exaspération et d'incompréhension du public face au projet présenté par l'État et ses services. Les réunions publiques ont confirmé ce sentiment général.

Que ce soit dans les registres, par courriel ou au cours des réunions publiques, les avis individuels exprimés peuvent se regrouper par thèmes sur la base d'argumentaires similaires. Un traitement thématique des avis exprimés par écrit et lors des réunions publiques a donc été privilégié dans la suite du présent bilan.

- Thème n°1 : la concertation autour du projet
- Thème n°2 : le tracé du projet soumis à la concertation
- Thème n°3 : les conséquences sur la congestion du réseau existant
- Thème n°4 : le cadre de vie de la population
- Thème n°5 : l'instauration d'un péage
- Thème n°6 : les impacts sur l'environnement
- Thème n°7 : la compatibilité avec les documents d'urbanisme
- Thème n°8 : les modes de transports alternatifs
- Thème n°9 : la nécessité de réaliser le projet soumis à concertation
- Thème n°10 : la phase transitoire

3 4 1 Thème n°1 : la concertation autour du projet

Sur la forme:

Beaucoup des avis exprimés reviennent sur la concertation organisée autour du lancement de ce projet, après la déclaration d'utilité publique de l'A89 en 2003. Elle est qualifiée « d'inutile » dans la mesure où les avis exprimés n'auraient pas été pris en compte. Cette position s'appuie notamment sur le fait que l'État présente aujourd'hui un projet quasi identique à celui de 2008 alors que celui-ci avait fait l'objet d'un avis défavorable de la commission d'enquête et contre lequel habitants et élus concernés s'étaient fortement mobilisés à l'époque. Certains avis évoquent même un « passage en force ».

Réponse du maître d'ouvrage

- Après l'avis défavorable du Conseil d'État en 2009, l'État a relancé un processus de concertation avec l'ensemble des élus concernés afin de trouver des alternatives pour raccorder les autoroutes A89 et A6. Aucune des options envisagées ne s'est révélée satisfaisante, tant du point de vue de l'efficacité que celui du coût et de l'acceptabilité. Face à ce constat, et compte tenu de la mise en service programmée de A89, l'État a décidé de relancer le processus d'utilité publique du projet tel que présenté au Conseil d'État.

Sur le fond:

Il est rappelé que, tant la commission d'enquête que les élus et habitants concernés, ont tous demandé que le projet de liaison passe plus au nord. Deux tracés ont ainsi été mis en avant très fréquemment: celui envisagé en 1997 avec l'antenne de Belmont et une liaison Les Olmes-Villefranche soutenue par une délibération du Conseil Général du Rhône depuis novembre 2010. De nombreux avis regrettent qu'aucune étude précise n'ait été menée sur ce dernier tracé.

Réponse du maître d'ouvrage

- Ainsi que l'État a essayé de le démontrer au cours de cette concertation, un tracé plus au nord ne peut répondre aux problèmes posés par l'arrivée de A89 fin 2012. En effet, un tel tracé ne capterait qu'un tiers du trafic attendu sur A89 car les deux autres tiers sont à destination de l'agglomération lyonnaise. S'agissant par ailleurs d'un tracé n'ayant fait l'objet d'aucune étude, il ne peut être envisagé de le mettre en service avant, au mieux, une quinzaine d'années.
- L'État a inscrit au projet de Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) rendu public en novembre 2011 la réalisation partielle d'un Contournement Ouest de Lyon (COL), non défini à ce stade, qui pourrait répondre à la demande d'un tracé plus au nord évoquée ci-dessus. Le périmètre d'étude retenu par décision ministérielle de janvier 2005 pour ce projet de COL est néanmoins fortement rejeté par les acteurs locaux. Ainsi, en octobre 2010 lors d'une réunion organisée par le Préfet du Rhône, l'ensemble des élus concernés par le COL s'est prononcé à l'unanimité pour un tracé le plus au nord et le plus à l'ouest possible. En novembre 2010, le Conseil Général du Rhône a pris une délibération en faveur d'un

tracé Les Olmes-Villefranche qui s'inscrit dans cette optique. Mais, face à l'hostilité des populations et des élus concernés par ce tracé, le Président du CG a finalement annoncé en juin 2011 l'abandon de son soutien à un tel tracé.

- En outre, comme cela a été évoqué précédemment, la question d'un contournement de Lyon va faire partie des sujets dont la commission « Mobilité 21 » d'évaluation du SNIT mise en place par le ministre chargé des transports le 17 octobre 2012 va se saisir. Il faut donc attendre l'aboutissement des travaux de cette commission et leur présentation devant les commissions compétentes du Parlement pour y voir plus clair sur la manière d'avancer sur la question de ce contournement.
- Quoi qu'il en soit, il n'y a aujourd'hui aucun tracé alternatif dont on puisse supposer :
 - qu'il réponde au problème posé par les trafics en provenance de A89, et singulièrement les trafics d'échange avec l'agglomération lyonnaise qui représente les deux tiers du trafic écoulé par l'A89 ;
 - qu'il puisse présenter moins d'inconvénients pour les populations concernées et l'environnement.

3.4.2 Thème n°2 : le tracé du projet soumis à la concertation

L'opportunité du tracé proposé est remise en cause dans la plupart des avis exprimés et le projet est souvent qualifié de nouvelle pénétrante vers l'agglomération en contradiction avec les exigences du PDU. Cet apport conséquent de trafic dans un secteur déjà surchargé (échangeur de La Garde, tunnel de Fourvière....) est jugé inconcevable.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le tracé proposé tient compte de l'arrivée de l'A89 telle que déclarée d'utilité publique en 2003 et de la nature des trafics supporté par ce nouvel axe autoroutier. L'A89 écoulera ainsi deux types de trafics: l'un d'échange avec l'agglomération lyonnaise qui représente les deux tiers du trafic total et l'autre de transit et se dirigeant vers des axes tels que l'A6 Nord, l'A42 ou l'A43. Ce trafic en transit constituera un tiers du trafic écoulé par l'A89.*
- *Le projet de liaison A89-A6, tel que soumis à concertation, complété par la liaison A6-A46 sous maîtrise d'ouvrage APRR, permet d'offrir aux usagers d'A89 en transit est-ouest un itinéraire au nord de l'agglomération permettant d'éviter les bouchons rencontrés aux heures de pointe sur l'A6 à l'approche de Lyon.*
- *L'A89 et son prolongement à l'A6 permettra de capter le trafic d'échange longue distance avec le nord-ouest de l'agglomération lyonnaise, trafic qui circule aujourd'hui sur l'itinéraire A72-A47-A7 et qui traverse aujourd'hui Lyon.*
- *Pour les échanges entre le sud de la Loire et les territoires desservis depuis l'autoroute A6 au nord de l'agglomération lyonnaise, l'A89 et son raccordement à l'A6 permet de capter le trafic circulant aujourd'hui sur l'A47, l'A7 et l'A6 en traversée de l'agglomération lyonnaise.*
- *Par contre, le projet de liaison A89-A6 orientera les flux d'A89 vers l'autoroute A6 plutôt que vers la RD 307 en traversée de Dardilly, Charbonnières les Bains et Tassin la Demi-Lune considérant que cet axe secondaire, source d'importantes nuisances pour les riverains et dont l'importance du trafic pénalise la vie locale, n'a pas vocation à écouler une part importante des trafics d'échanges provenant de l'A89. De par ses différents effets sur les itinéraires de transit et d'échanges, le projet impacte peu les trafics journaliers attendus sur l'A6 au sud du diffuseur de la Garde.*
- *La réponse à l'asphyxie du centre de l'agglomération et notamment du tunnel de Fourvière passe notamment par:
-La poursuite d'une politique volontariste de report modal des déplacements internes à l'agglomération vers les transports collectifs (ce trafic interne représente aux heures de pointe 60 % du trafic circulant sur l'A7 dans le cœur de Lyon). Cette politique repose notamment sur un développement de l'offre de transports en commun urbains, une limitation de l'offre de stationnement, un partage de la voirie urbaine au profit des transports collectifs et des modes doux, une tarification de l'utilisation de la voiture en ville tenant compte de ses effets externes;
-Un développement de l'offre ferroviaire pour les déplacements interurbains de centre à centre;
-La mise en place d'un schéma de voirie permettant d'écarter une partie des déplacements automobiles internes ou d'échanges générés par l'agglomération du centre (bouclage du périphérique lyonnais);
-La réalisation d'une offre autoroutière adaptée pour écarter le trafic de transit Nord sud, qui constitue aux heures de pointe 10 % du trafic circulant sur l'A7 dans le cœur de Lyon,*

de l'agglomération (réalisation d'un contournement autoroutier nord-sud entre l'A6 et l'A7, dont la perspective et les modalités seront examinées par la commission « Mobilité 21 » dans le cadre de ses travaux).

La fonction de transit de A89, qui relie Bordeaux à Genève, se transforme en une liaison Bordeaux-Lyon avec le tracé proposé par l'État. La position du raccordement proposé avec A6, trop proche de Lyon, est de nature à favoriser un itinéraire passant par le centre de l'agglomération pour rejoindre l'est et non pas d'utiliser la liaison A6-A46 en cours de réalisation. En effet, l'itinéraire de contournement proposé par l'État est plus long que les itinéraires passant par le centre de l'agglomération.

En outre, il est reproché à l'État de commettre avec ce projet la même erreur que pour la rocade Est où ont été mélangés sur un même axe le trafic local et le trafic de transit, conduisant à une saturation de l'infrastructure.

La recherche à plus long terme d'une liaison plus au nord affichée par l'État pour prendre en charge le trafic de transit est perçue comme une manœuvre pour faire accepter le projet proposé et qu'une telle liaison ne serait jamais réalisée. D'ailleurs, si elle venait à être réalisée, elle rendrait inutile le projet présenté à la concertation.

Réponse du maître d'ouvrage

- *L'itinéraire de contournement nord proposé par l'État est certes plus long de près de 10 km que l'itinéraire passant par le boulevard périphérique de Lyon. La longueur du trajet n'est cependant pas l'élément le plus important pour le choix d'itinéraire des usagers, en particulier ceux en transit. Le temps de parcours est en effet particulièrement déterminant. En heure creuse, ce temps de parcours est très légèrement inférieur sur l'itinéraire proposé par l'État du fait des meilleures conditions de circulation et des vitesses praticables. Aux heures où la circulation est chargée au sein de l'agglomération lyonnaise, l'itinéraire de transit proposé par l'État est particulièrement attractif en permettant aux usagers d'éviter les axes très chargés que sont l'A6 à l'approche de tunnel de Fourvière, le boulevard périphérique, l'A42 au droit du nœud des Îles à la jonction avec la rocade Est. Il offre une qualité de service que ne peut offrir l'itinéraire en traversée de l'agglomération lyonnaise du fait de la variabilité des temps de parcours.*
- *Le niveau de trafic attendu sur la liaison A89-A6 est nettement inférieur à celui observé aujourd'hui sur la rocade Est et le maintien sur la liaison du trafic local empruntant aujourd'hui la RN7 ou la RN489 ne conduirait nullement à la saturation de l'infrastructure.*
- *Quelle que puisse être la solution retenue pour la prise en charge du trafic de transit, elle ne permettrait pas d'améliorer l'écoulement du trafic en provenance de A89 et à destination de l'agglomération Lyonnaise. Ce trafic serait contraint d'emprunter les RN 7, RN 489 et RN 6 qui, en l'absence d'aménagement, conserveraient des caractéristiques inadaptées aux niveaux de trafic attendus.*

De nombreux avis jugent qu'il faudrait revenir au tracé proposé en 1997 par l'antenne de Belmont qui permettrait d'assurer les mêmes fonctionnalités que le projet présenté. L'abandon de ce projet est fréquemment attribué au « lobby du Beaujolais » qui ne serait plus d'actualité au regard de l'évolution de la situation viticole sur ce secteur.

Réponse du maître d'ouvrage

- *L'antenne de Belmont a été abandonnée pour des motifs d'ordre financier, environnementaux et fonctionnels et non en raison de ses seuls impacts sur le vignoble du Beaujolais, malgré ce qu'indiquent beaucoup d'avis. En effet, cette section engendrait un coût d'investissement très élevé avec notamment un tunnel de 4 km de long. Elle impactait effectivement le vignoble mais également l'environnement en général et n'épargnait pas non plus certaines zones urbanisées. En outre, cette section était fonctionnellement redondante pour la prise en charge du trafic de transit avec le projet de COL, et notamment sa branche nord, qui avait fait l'objet d'un premier débat public à l'époque.*
- *Les considérations de l'époque restent d'actualité malgré l'évolution de la situation viticole. En outre, l'antenne de Belmont, compte tenu de son tracé, ne serait pas attractive pour capter le trafic d'échange avec l'agglomération lyonnaise.*

Concernant le tracé proposé à la concertation, beaucoup d'avis déplorent que les trois options qui sont présentées sont quasiment identiques et qu'aucune véritable alternative ne soit proposée.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le parti d'aménagement retenu consiste à réutiliser au maximum les infrastructures existantes pour limiter les impacts du projet. Dès lors que l'on réutilise les RN 7 et 489, les alternatives sont limitées. La principale concerne le raccordement RN 6-A6 et le dossier de concertation indique les raisons du choix d'un tracé direct par le bois d'Ars. Les autres alternatives résident dans les choix possibles pour la configuration des échangeurs également soumises à la concertation.*

Certains avis soulignent que le dossier de concertation est très incomplet et que les études y sont présentées de façon succincte. Aucune protection phonique ne serait ainsi prévue pour le quartier des Longes.

La fiabilité des études est parfois remise en cause, notamment pour les études de trafics sur lesquelles repose la justification du projet. Les études de bruit sont jugées insuffisantes car elles ne tiennent pas compte des conditions les plus défavorables pour les riverains.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le dossier présenté lors de la concertation ne peut être aussi complet qu'un dossier d'enquête publique. En effet, pour faciliter la compréhension par le plus grand nombre, il a été choisi de présenter seulement les principaux impacts sous une forme synthétique. Par ailleurs, le projet n'étant pas arrêté, certains impacts n'ont pas pu être précisément évalués à ce stade. C'est notamment le cas pour le dimensionnement des protections phoniques du quartier des Longes qui dépendra de la configuration retenue pour*

l'échangeur.

- *Les projections de trafic sont issues d'une modélisation des trafics à l'aide d'outil informatique en tenant compte des zones d'activités et d'habitations existantes, du développement socio-économique à venir ainsi que l'évolution attendue des réseaux de transport. La fiabilité de cette modélisation est vérifiée en confrontant les résultats obtenus à l'horizon actuel avec la réalité observée des trafics issus de comptages. Le modèle urbain utilisé est dit « à 4 étapes » et repose sur :
-L'élaboration d'une matrice de demande de déplacements tous modes à partir d'enquêtes sur les déplacements et d'informations sur l'occupation des sols (étapes de génération et distribution);
-L'élaboration de matrices de déplacements par modes grâce à un module de choix modal basé généralement sur une enquête ménages déplacements ;
-Le croisement de cette matrice de demande avec l'offre de transport pour déterminer les charges de trafic sur les réseaux de transport (étape d'affectation).*
- *Les calculs acoustiques ont été réalisés en tenant compte des niveaux de trafic attendus à terme et conformément à la méthode de propagation du bruit incluant les effets météorologiques. Ils tiennent donc compte des conditions favorables à sa propagation (effet du vent ou d'inversion de température favorisant la propagation des ondes sonores vers les habitations).*

3.4.3 Thème n°3 : les conséquences sur la congestion du réseau existant

Considérant que la section Porte de Lyon – Tunnel sous Fourvière de l'A6 est déjà saturée aux heures de pointe, la plupart des avis estiment que l'afflux supplémentaire de véhicules en provenance de l'A89 ne pourra pas être absorbé et aggravera la situation actuelle. Un tracé plus au nord permettrait au contraire de soulager ce secteur.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet de liaison A89-A6 tel que soumis à concertation, complété par la liaison A6-A46 sous maîtrise d'ouvrage APRR, permet d'offrir aux usagers d'A89, en transit est-ouest, un itinéraire au nord de l'agglomération permettant d'éviter les bouchons rencontrés aux heures de pointe sur l'A6 à l'approche de Lyon.
L'A89 et son prolongement à l'A6 permettront également de capter le trafic d'échange longue distance avec le nord-ouest de l'agglomération lyonnaise, trafic qui circule aujourd'hui sur l'itinéraire A72-A47-A7 et qui traverse aujourd'hui Lyon.
Pour les échanges entre le sud de la Loire et les territoires desservis depuis l'autoroute A6 au nord de l'agglomération lyonnaise, l'A89 et son raccordement à l'A6 permettront de capter le trafic circulant aujourd'hui sur l'A47, l'A7 et l'A6 en traversée de l'agglomération lyonnaise.
Par contre, le projet de liaison A89-A6 orientera les flux d'A89 vers l'autoroute A6 plutôt que vers la RD 307 en traversée de Dardilly, Charbonnières les Bains et Tassin la Demi-Lune considérant que cet axe secondaire, source d'importantes nuisances pour les riverains et dont l'importance du trafic pénalise la vie locale, n'a pas vocation à écouler une part importante des trafics d'échanges provenant de l'A89.
Enfin, de par ses différents effets sur les itinéraires de transit et d'échanges, le projet impacte peu les trafics journaliers attendus sur l'A6 au sud du diffuseur de la Garde.*
- *La réponse à l'asphyxie du centre de l'agglomération passe notamment par :
-La poursuite d'une politique volontariste de report modal des déplacements internes à l'agglomération vers les transports collectifs (ce trafic interne représente aux heures de pointe 60 % du trafic circulant sur l'A7 dans le cœur de Lyon). Cette politique repose notamment sur un développement de l'offre de transports en commun urbains, une limitation de l'offre de stationnement, un partage de la voirie urbaine au profit des transports collectifs et des modes doux, une tarification de l'utilisation de la voiture en ville tenant compte de ses effets externes;
-Un développement de l'offre ferroviaire pour les déplacements interurbains de centre à centre;
-La mise en place d'un schéma de voirie permettant d'écarter une partie des déplacements automobiles internes ou d'échanges générés par l'agglomération du centre (bouclage du périphérique lyonnais);
-La réalisation d'une offre autoroutière adaptée pour écarter le trafic de transit nord-sud de l'agglomération qui constitue aux heures de pointe 10 % du trafic circulant sur l'A7 dans le cœur de Lyon (réalisation d'un contournement autoroutier nord-sud entre l'A6 et l'A7, dont la perspective et les modalités seront examinées par la commission « Mobilité 21 » dans le cadre de ses travaux sur l'évaluation du projet de SNIT).*
- *Un tracé plus au nord n'intéresserait que le trafic de transit qui constitue une part mineure du trafic écoulé par l'A89. Le trafic d'échange avec l'agglomération circulerait sur les RN7, RD 307 et la RN 489 qui, sans aménagement, deviendraient totalement saturées et les nuisances pour les riverains de ces axes, en traversée de Charbonnières, Tassin la Demi Lune ou Dardilly augmenteraient significativement.*

La principale conséquence de cette dégradation des conditions de circulation réside dans le report d'une partie du trafic sur les voies secondaires, notamment les voiries communales. L'instauration d'un péage aggraverait ce report dans la mesure où beaucoup d'usagers ne souhaiteront pas payer pour un trajet si court.

Ces voies secondaires n'ayant pas vocation à accueillir de tels trafics, la sécurité routière y serait fortement dégradée tout comme les conditions de vie des habitants (nuisances sonores, pollution atmosphérique, déplacements quotidiens).

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet vise au contraire à drainer le maximum de trafic vers le réseau national en adaptant ses caractéristiques au niveau de trafic attendu, évitant ainsi que le réseau secondaire ne devienne l'exutoire au supplément de trafic attendu avec l'ouverture de l'A89. D'après les études de trafic menées dans le cadre du dossier, les automobilistes rejoignant l'A6 se répartiront entre l'itinéraire payant et l'itinéraire existant par la RN6.*
- *L'instauration du péage pourrait effectivement inciter un certain nombre d'usagers à continuer d'emprunter la RN 6 qui restera gratuite. Une section payante serait cependant attractive, notamment aux heures de pointe, en raison du gain de temps qu'elle offrirait. En outre, le barreau neuf permettra de délester la RN 6 et l'échangeur de la Garde du trafic de transit allant vers le nord et l'est de l'agglomération. Enfin, comme indiqué au paragraphe 3-4-5, l'État examinera la possibilité de rendre la liaison gratuite pour les usagers locaux.*
- *Les répercussions sur le réseau local sont à craindre pour la période transitoire entre l'ouverture à la circulation de l'A89 et la mise en service du projet de liaison. Cette question est traitée dans le thème n°10.*

Certains avis estiment que la gratuité de l'A6 depuis Villefranche, associée à la création d'échangeurs au nord de celui de la Garde, seraient des mesures de nature à améliorer les conditions de circulation notamment sur la RD 306 et la RN 6.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Ces mesures ne permettraient pas de prendre en charge le trafic généré par A89 telle qu'elle va être mise en service, ce qui est l'objectif principal du projet présenté à la concertation.*
- *Le rachat de la concession de l'autoroute A6 nécessiterait un financement public très important. L'instauration de diffuseur entre l'A6 et le réseau secondaire serait par ailleurs contraire aux orientations des documents d'urbanisme compte tenu de leur répercussion sur la pression urbaine de secteurs dont il convient de maîtriser le développement (plaine agricole des Chères, sud Beaujolais). Enfin, la création de tels nouveaux diffuseurs pourrait s'accompagner à proximité d'une hausse significative des trafics sur le réseau secondaire, engendrant une augmentation des nuisances en traversée des villages.*

3.4.4 Thème n°4 : le cadre de vie de la population

La plupart des avis motivent leur très forte opposition au projet par la dégradation du cadre de vie des riverains qu'engendrerait le projet. Sont ainsi mises en avant régulièrement les expropriations d'habitations, d'entreprises et de surfaces agricoles.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet proposé prend en compte ces impacts et propose des aménagements destinés à les réduire (recherche de solutions économes en foncier, protections phoniques, préservation de corridors écologiques, mesures environnementales compensatoires...). Il est cependant impossible de supprimer totalement des tels impacts. Un tracé plus au nord, entièrement neuf, occasionnerait des impacts plus importants en raison de la longueur du tracé. Concernant l'impact sur le milieu agricole, il est important de souligner que la Chambre d'Agriculture émet un avis favorable avec réserve (cf la partie qui est consacrée à cet avis) en reconnaissant que le tracé proposé est le moins impactant pour l'agriculture.*
- *La réutilisation des infrastructures existantes permet de limiter les impacts du projet. Cependant, dans le secteur des Longes, la proximité des constructions impose l'acquisition de parcelles bâties préalablement à tout aménagement. Plusieurs variantes d'aménagement sont présentées à la concertation afin de permettre l'identification de la solution la moins pénalisante.*
- *Rappelons que l'atteinte à la propriété privée est la principale motivation d'une enquête d'utilité publique. En effet, la loi n'autorise l'atteinte à ce droit fondamental que lorsque l'utilité publique du projet est avérée. La procédure d'utilité publique pour ce type de projets est par ailleurs soumise à l'avis du Conseil d'État qui est l'ultime garant du respect de ce principe.*
- *Enfin toute expropriation est précédée par le versement d'une juste indemnité correspondant à la valeur du bien majorée d'une indemnité destinée à indemniser le coût d'achat d'un bien équivalent. Des indemnités particulières sont également allouées en fonction des préjudices réellement occasionnés notamment pour les entreprises. Dans la mesure du possible, des solutions de relogement ou de relocalisations d'entreprises à proximité immédiate sont privilégiées.*

Certains riverains expriment leur angoisse de vivre depuis des années sans savoir s'ils vont être touchés ou non par le projet. L'existence de ce projet associé à cette incertitude rend impossible toute vente des biens.

La dégradation du cadre de vie générée par le projet dévaloriserait par ailleurs la valeur des habitations qui ne seraient pas directement concernées.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Il est malheureusement impossible de définir les habitations précisément impactées par un projet routier avant l'enquête d'utilité publique. En effet, différentes alternatives sont possibles et seules les conclusions de l'enquête permettent à l'État d'arbitrer. C'est le cas pour ce projet où les impacts sur le secteur des Longes seraient différents suivant la configuration de l'échangeur retenu.*

- *La loi n'autorise pas l'acquisition des biens qui ne seraient pas directement touchés par le projet et pour lesquels les mesures de protection mises en œuvre permettraient de respecter les seuils réglementaires. Il pourra cependant être procédé à l'acquisition amiable de propriétés jouxtant le projet dans le cas où des mesures efficaces de protections s'avèreraient difficiles à mettre en œuvre ou à intégrer dans l'environnement.*

Les nuisances sonores et la pollution atmosphérique sont les principales craintes en termes de nuisances exprimées par les riverains notamment ceux qui résident à proximité immédiate comme les habitants du lotissement du Bois-Dieu à Lissieu et les riverains de la RN7 à La Tour de Salvagny.

Les mesures proposées pour réduire les nuisances sonores sont jugées insuffisantes et des mesures plus ambitieuses sont demandées en cas de réalisation du projet. L'enfouissement de la liaison est fréquemment cité comme seule mesure véritablement efficace.

Concernant la pollution atmosphérique, beaucoup d'avis estiment que la qualité de l'air, relativement préservée dans le secteur, sera dégradée par accroissement du trafic et qu'aucune mesure n'est proposée pour réduire cette nuisance.

La limitation des vitesses est souvent avancée comme une mesure qui pourrait contribuer à réduire efficacement ces nuisances.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le bruit et la pollution sont effectivement les principales nuisances des infrastructures routières. Des réglementations strictes encadrent l'évaluation de ces impacts et précisent les seuils à ne pas dépasser. Les mesures proposées dans le dossier de concertation permettent de respecter les seuils imposés par la réglementation. Des mesures complémentaires sont par ailleurs proposées pour réduire les niveaux de bruit en dessous des seuils réglementaires comme l'utilisation d'enrobés « phoniques ». Le maintien d'une vitesse réduite à 110km/h au droit de la Tour de Salvagny, puis à 90 km/h ensuite, est d'ailleurs proposée sur cette section aux caractéristiques autoroutières.*
- *Les solutions permettant d'enfouir la liaison, même si elles sont techniquement faisables, renchériraient énormément le coût du projet. Elles ne s'imposent pas réellement car le principal avantage procuré serait la diminution des nuisances phoniques qui restent sous les seuils réglementaires avec les mesures proposées dans le projet. Par ailleurs, les solutions en tranchées nécessitent des emprises plus conséquentes et génèrent des déblais plus importants et difficiles à gérer. Enfin, les solutions en tunnel sont techniquement difficiles à mettre en œuvre et ne sont pas appropriées compte tenu des raccordements à réaliser avec les autres infrastructures, qui, elles, sont en surface.*

De nombreux riverains expriment également leurs inquiétudes quant aux conséquences du projet sur leurs déplacements quotidiens. Le report du trafic sur les voies communales est ainsi fréquemment cité. La suppression de la liaison entre le Bois Dieu et Limonest est relayé par la commune de Lissieu qui estime que le rétablissement proposé engendrerait un report à proximité du lotissement du Bois-Dieu du trafic lié à une zone d'activité.

Des avis s'inquiètent également de l'impossibilité, pour les véhicules non autorisés à circuler sur autoroute, de bénéficier d'une liaison directe entre les RN 6 et RN 7 avec la transformation de la RN 489 en voie autoroutière.

La question de la desserte du quartier des Longes est également évoquée notamment pour les entreprises qui y sont installées.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet, en canalisant le trafic à destination de l'agglomération, permettra au contraire d'éviter un report sur les voiries secondaires. Cette question est traitée plus longuement précédemment et notamment dans le thème n°3. En l'absence de projet, ce report est malheureusement à craindre ponctuellement et le thème n°10 traite de cette phase transitoire.*
- *Concernant la liaison Bois-Dieu-Limonest, cela rejoint la question du rétablissement de toutes les liaisons existantes impactées par le projet qu'il est prévu soit de rétablir directement soit d'offrir un itinéraire de substitution équivalent. Le projet présenté prévoit le rétablissement de la liaison Bois Dieu-Limonest en utilisant un ouvrage existant. Ce principe présenté préalablement aux communes concernées n'a amené aucune remarque jusqu'à présent. Compte-tenu des avis exprimés, cette question pourra être à nouveau abordée avec les communes.*
- *Concernant la perte de fonctionnalité de la RN 489 pour les véhicules non autorisés à circuler sur autoroute, le projet présenté offre un rétablissement parallèle entre l'échangeur de La Tour et le Carret. Seule ne sera pas rétablie la liaison le Carret-RN6 qui supposerait de créer un voie nouvelle augmentant les impacts du projet pour un nombre d'usagers extrêmement limité. Cette question sera néanmoins approfondie avec les communes concernées et les associations d'usagers.*
- *Concernant la desserte du quartier des Longes, cette question fait l'objet d'une attention particulière dans le dossier de concertation. En effet, ce quartier actuellement imbriqué dans les infrastructures existantes ne bénéficie pas de conditions d'accès satisfaisantes sur le plan de la sécurité. Compte tenu de cette imbrication, tout aménagement aura des conséquences sur les dessertes. C'est pourquoi le dossier de concertation propose 3 variantes en présentant les avantages et les inconvénients de chacune. A l'exception de 3 avis favorables à la variante n°3, aucun autre avis n'a été exprimé sur cette question. Cette problématique sera approfondie dans le dossier qui sera soumis à enquête publique.
Une liaison sans péage pourrait réduire significativement cette problématique en raison de la suppression des liaisons avec la RN 6.*

Certains avis estiment que le dossier met trop l'accent sur les impacts sur le milieu naturel et pas assez sur les impacts sur le milieu humain et rappellent que l'humain doit être au centre de tout projet.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le milieu humain a été le principal impact pris en compte lors de l'élaboration du projet et l'utilisation des infrastructures existantes en est la meilleure illustration. Le passage par le bois d'Ars a été privilégié pour éviter d'impacter plus fortement le quartier des Longes.*

3.4.5 Thème n°5 : l'instauration d'un péage

L'instauration du péage est souvent perçue comme une « double peine » : en plus des impacts du projet évoqués précédemment, les habitants devraient payer pour pouvoir se rendre à Lyon. Cette mesure romprait par ailleurs l'égalité de traitement des habitants de l'agglomération car seuls ceux concernés par le projet auraient à s'acquitter d'un péage pour se rendre dans le centre.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Le projet proposé permettait aux habitants du secteur de conserver un itinéraire gratuit similaire à l'existant 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. Dans le cadre du dossier de concertation 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.*
- *Toutefois, compte tenu de la forte opposition à ce principe d'instauration de péage sur les nouvelles bretelles d'A6 et afin de limiter l'emprunt de la RN6 à Dardilly par des usagers provenant de l'A89, l'État privilégie aujourd'hui la suppression de ce péage. Le projet qui en résultera ne devra cependant pas conduire à augmenter le trafic à destination du centre de l'agglomération.*

Le principe même du péage est jugé absurde et nombreux d'avis estiment que les usagers préféreront l'itinéraire gratuit par la RN 6 ce qui aggraverait la congestion à l'échangeur de la Garde. Le coût affiché de 1 euro pour un trajet de moins de 2 kilomètres est jugé exorbitant en estimant que peu d'usagers seront enclins à payer un tel prix pour une si faible distance.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Nonobstant l'abandon, aujourd'hui privilégié par l'Etat, de la mise à péage de l'infrastructure, les études de trafic ont montré que l'itinéraire payant aurait été attractif pour un nombre conséquent d'usagers qui auraient été prêts à payer pour un gain de temps substantiel aux heures de pointe. De nombreux projets similaires ont montré qu'une partie des usagers sont disposés à payer pour bénéficier d'un temps de parcours réduit. On peut citer, à titre d'exemple, TEO pour la région Lyonnaise.*

Bien qu'opposés au projet, beaucoup d'avis estiment que si le projet devait quand même se faire, il faudrait à minima supprimer le péage ou faire en sorte que les usagers locaux n'aient pas à supporter le coût du péage.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Comme indiqué précédemment, la possibilité de rendre la liaison libre de barrière de péage sera étudiée en veillant à ce que :
- cette gratuité ne favorise pas les mouvements vers le centre de l'agglomération ;
- les impacts environnementaux puissent être réduits.*

En parallèle, et en réaction à l'éventualité de la suppression du péage débattue lors de la concertation, certains avis estiment qu'il s'agirait là d'une manœuvre destinée à faire accepter le projet : le péage qui ne serait pas nécessaire aurait été proposé pour permettre à l'État de le supprimer et donner ainsi l'impression d'être à l'écoute des populations concernées.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les services de l'État ont conscience que l'opposition au projet ne réside pas seulement sur l'instauration d'un péage sur le nouvel échangeur d'A6. Il n'a donc jamais été imaginé désamorcer la contestation sur ce seul argument.*

Certains avis font état de motivations financières pour ce projet qui ne viserait qu'à « enrichir » le concessionnaire déjà favorisé par la privatisation des sociétés d'autoroute. Le fait que l'ensemble du trafic de transit s'acquitte déjà d'un péage avant de parvenir sur le secteur est pour certains la preuve que le projet n'a pour objectif que de « tondre » les usagers locaux. Quelques avis reviennent sur l'illégalité de la concession de A89 au regard de la législation européenne.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les conditions du financement par le concessionnaire font l'objet de négociations sur la base du coût de l'infrastructure et de son exploitation pendant la durée de la concession. Un avenant au contrat de concession est ensuite signé par le Gouvernement après avis du Conseil d'État.*
- *S'agissant de la concession de A89, une loi a été adoptée pour autoriser le contrat de concession après accord de la Commission Européenne. En effet, saisie d'un recours contre le projet de concession aux ASF du barreau de Balbigny par une association estimant que la France ne respectait pas les obligations découlant de la directive « Travaux », la Commission Européenne a finalement classé sans suite, en juillet 2005, la mise en demeure adressée à la France en octobre 2004, en application stricte de la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés Européennes.*

3.4.6 Thème n°6 : les impacts sur le milieu nature I

De très nombreux avis mettent en avant les impacts du projet sur le milieu naturel et particulièrement sur le bois d'Ars témoignant ainsi de leur attachement à la préservation des milieux naturels et de la biodiversité dans ce secteur.

Les motivations du projet présenté par l'État ne sauraient justifier de porter de telles atteintes à cet environnement préservé d'autant plus remarquable que située dans un contexte péri-urbain. Beaucoup d'avis soulignent d'ailleurs que le projet présenté n'est pas compatible avec les conclusions du Grenelle de l'Environnement que l'État ne cesse de mettre en avant.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Les arguments mis en avant pour les impacts sur les milieux naturels rejoignent ceux développés par la Ligue de Protection des Oiseaux et par la Fédération Départementale des Chasseurs de Rhône traités précédemment.*
- *La démonstration de l'utilité publique d'un projet repose sur un bilan objectif des avantages et des impacts qu'il occasionne. Les principaux impacts du projet sont présentés dans le dossier de concertation qui expose les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.*
- *L'évitement du Bois d'Ars supposerait de privilégier un tracé neuf pour assurer la liaison entre l'A89 et l'A6, tracé beaucoup plus dommageable globalement pour l'environnement naturel.*
- *La compatibilité avec les orientations de la transition écologique et énergétique est traitée précédemment dans la réponse à la LPO.*

3.4.7 Thème n°7 : la compatibilité avec les documents d'urbanisme

Certains avis soulignent l'incompatibilité du projet présenté à la concertation avec les documents d'urbanisme en vigueur sur le secteur: DTA (Directive Territoriale d'Aménagement), PDU (Plan de Déplacement Urbain), SCOT (Schéma de COhérence Territoriale). L'argument le plus fréquemment cité est l'incompatibilité générée par l'augmentation de la capacité des pénétrantes routières vers le centre de l'agglomération proscrite dans ces documents.

Réponse du maître d'ouvrage

- Les orientations du PDU sont nombreuses et s'articulent autour de 4 axes stratégiques. Concernant les déplacements routiers, le PDU affirme l'objectif global de « Maîtriser les flux automobiles entrant dans l'agglomération », avec le « gel des capacités des pénétrantes, quelle qu'en soit leur domanialité ».
 - Concernant la capacité des pénétrantes routières vers le centre de l'agglomération, il est prévu qu'« il n'y aura pas d'augmentation des capacités des grands axes routiers de pénétration à l'intérieur des contournements, dès lors qu'ils seront doublés par une branche de l'étoile ferroviaire ».
 - En cohérence avec les orientations de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise et du PDU de l'agglomération lyonnaise, il n'est pas prévu d'accompagner la réalisation de l'A89 ou de la liaison A89-A6 d'aménagements augmentant la capacité des pénétrantes actuelles de l'agglomération que sont :
 - l'autoroute A6 ;
 - la RD307 entre la Tour de Salvagny et Tassin la demi Lune ;
 - la RD 306 de Lissieu au périphérique de Lyon.Ces axes sont doublés par deux branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise (lignes de Lozanne et de l'Arbresle). Pour respecter la prescription de la DTA, la liaison A89-A6 ne doit donc pas s'accompagner d'augmentation des capacités des pénétrantes sur Lyon. Or, quel que soit le parti d'aménagement retenu pour la liaison A89-A6, la capacité de ces pénétrantes restera inchangée en amont ou en aval de la liaison.
- En effet, le projet soumis à concertation, en connectant l'A89 à l'A6 dans des conditions satisfaisantes, modifie simplement la répartition des flux d'échange entre ces trois pénétrantes en les dirigeant préférentiellement vers l'A6 plutôt que la RD 307 compte tenu des nombreuses nuisances générées par cet axe pour les riverains.
- A l'ouest et au nord de la liaison :
- l'arrivée de l'A89 (prévue par la DTA au demeurant) empruntera la RN7 existante et conservera deux files de circulation par sens ;
 - les capacités de la RD 306 et de l'A6 resteront inchangées.
- Au sud de la liaison :
- l'autoroute A6 conserve le même nombre de voies filantes. Sa capacité restera donc inchangée ; au droit du projet, une voie auxiliaire d'entrecroisement est nécessaire entre le nouvel échangeur et le diffuseur de la Garde dans le sens Nord-Sud, essentiellement pour des questions de sécurité.
 - aucune modification de la capacité de la RD 307 au sud de la Tour de Salvagny n'est proposée dans le cadre du projet de la liaison A89-A6. Au niveau de la Tour de Salvagny, l'instauration de carrefours plans à la jonction entre la RN7 et la RD307 diminuera de moitié environ, la capacité de la voie ;
 - la RD 306 au sud de Dardilly conservera les mêmes caractéristiques et donc sa capacité actuelle.

- Le projet proposé participe également à la maîtrise des flux automobiles entrant dans l'agglomération en créant le dernier maillon de l'itinéraire est-ouest en périphérie de l'agglomération permettant d'écarter le trafic de transit au nord de l'agglomération. De plus, afin de réguler l'utilisation du nouvel échangeur proposé sur l'A6 par les usagers locaux à destination du centre de l'agglomération, usagers qui disposent d'alternatives en transports en commun pour ce type de déplacement, il a été proposé, dans le dossier soumis à concertation, de ne pas prévoir de connexion entre la RN6 et le nouvel échangeur sur l'A6. Enfin, les échanges avec le réseau local sont limités aux rétablissements des échanges existants ce qui s'inscrit en cohérence avec l'exigence du PDU de maîtriser l'étalement urbain.
- Dans l'objectif d'ouvrir l'agglomération vers l'ouest tout en protégeant du trafic de transit, le Document d'Orientations Générales du SCOT « intègre les projets autoroutiers inscrits dans la DTA : le Contournement ouest de Lyon (COL), l'A48, l'A432, l'A45 et l'A89. L'A45 et l'A89 ne doivent donc pas constituer de nouvelles pénétrantes dans l'agglomération lyonnaise et y ramener du trafic supplémentaire. À ce titre, il est souhaitable de prévoir que l'A89 se connecte sur l'A6 et l'A46 au nord de l'agglomération, selon le tracé soumis à l'enquête publique en juin 1997.... ». Le SCOT de l'agglomération lyonnaise ne fait donc pas obstacle à la réalisation d'une liaison A89-A6. Ce document fait état simplement d'une préférence pour le tracé qui avait été présent en 1997.

Quelques avis font état de l'incompatibilité avec le PRQA (Plan Régional pour la Qualité de l'Air) et le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) en considérant que l'augmentation du trafic va générer une augmentation de la pollution atmosphérique.

Réponse du maître d'ouvrage

- L'impact du projet sur la qualité de l'air fera partie intégrante de l'étude d'impact du dossier soumis à l'enquête d'utilité publique.
- Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air a été approuvé le 1er février 2001. Ce document définit les orientations de lutte contre la pollution atmosphérique afin d'éclairer les décisions ultérieures. Il définit certaines zones sensibles au regard de la qualité de l'air comme certaines unités naturelles, l'agglomération lyonnaise, les territoires bordant les autoroutes... Deux orientations concernent principalement la réalisation de projets autoroutiers. L'orientation n°5 qui vise à « réduire l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et pollens allergisants » et indique qu'un effort doit être fait pour réduire l'exposition des populations au transport routier. L'orientation n°8 qui vise à « réduire les émissions en intensifiant les efforts pour les zones où les objectifs de qualité ne sont pas durablement atteints ». Cette orientation tend notamment à développer les transports en commun et à écarter le trafic de transit des agglomérations. La liaison A89-A6 est cohérente avec ces orientations dans la mesure où elle contribue à écarter le trafic de transit de l'agglomération lyonnaise.
- Le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise a été arrêté le 30 juin 2008. L'action n°T3 vise une réduction progressive des vitesses. L'instauration d'un péage sur la liaison A89-A6 irait dans le sens de l'action T2 et la réduction des vitesses préconisée par le PPA concernera à terme la liaison A89-A6.

3.4.8 Thème n°8 : les modes de transports alternatifs

Beaucoup d'avis soulignent que l'État devrait mettre l'accent sur le développement de modes de transports alternatifs plutôt que sur un projet routier et respecter ainsi les orientations du Grenelle de l'environnement sur ces questions.

Réponse du maître d'ouvrage

- *La stratégie de transition écologique et énergétique dans le domaine des transports repose sur quatre principaux piliers :*
 - 1- *Accorder la priorité en matière d'infrastructure à l'optimisation des réseaux existants et de leur utilisation avant d'envisager leur développement;*
 - 2- *Limiter le développement des réseaux de transport à des objectifs spécifiques. Il s'agit notamment de:*
 - *Organiser le rééquilibrage de la demande de transport au profit des modes alternatifs à la route et à l'aérien plus économes en énergie et à l'empreinte environnementale plus faible. Cela sous-tend le développement des transports ferroviaire et fluvial ainsi que le développement des transports en commun urbains partout où ce développement est pertinent. Dans le domaine du transport de marchandises, l'ambition est de porter de 14 % à 25 % la part modale du trafic non routier à l'échéance 2022 ;*
 - *Redéfinir le rôle de la route en conséquence et en cohérence avec l'ambition de ne plus augmenter la capacité routière globale sauf pour éliminer des points de congestion, et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local. Cela signifie que le transport routier doit être limité à son strict domaine de pertinence et les investissements dans le domaine à l'amélioration de la qualité environnementale du réseau, à l'optimisation du service rendu à l'utilisateur sous réserve que cela ne conduise pas à concurrencer les modes alternatifs ou encore au renforcement de l'accessibilité aux services publics, équipements collectifs ou pôles d'emplois des territoires en déprise.*
 - 3- *Conforter la prise en compte des exigences environnementales et de réduction des consommations des espaces agricoles et naturels dans la mise en œuvre des politiques d'entretien, de modernisation et de développement des réseaux d'infrastructures.*
 - 4- *Introduire des mesures destinées à améliorer les performances environnementales du trafic poids lourds et à encourager le renouvellement des matériels de transport au bénéfice de matériels moins polluants. Dans le domaine des véhicules particuliers, l'ambition est ici de réduire les émissions de CO2 du parc en circulation de 176 g de CO2/km à 120 g de CO2/km en 2020*
- *Conformément à ces orientations de la transition écologique et énergétique, le projet de liaison A89 – A6 soumis à concertation vise bien à éliminer un point de congestion du réseau routier national en privilégiant l'aménagement du réseau existant plutôt que par la création de nouvelles infrastructures afin de minimiser les consommations d'espaces naturels et agricoles. Pour ne pas concurrencer l'offre de transport en commun pour les liaisons entre les secteurs périurbains et le centre de l'agglomération lyonnaise, aucune nouvelle connexion entre le réseau départemental et le réseau national n'est prévu dans le cadre du projet (la capacité de ces systèmes d'échange est dans la mesure du possible revue au contraire à la baisse).*
- *Parallèlement, l'État poursuit l'important soutien qu'il apporte au développement du réseau ferroviaire en région sa participation dans le cadre du contrat de projet État Région 2007-2013 a plus que doublé par rapport au précédent contrat de plan 2000 – 2006) ainsi qu'à celui des transports en commun urbains en site propre (108 M€ de subventions sont apportés par l'État pour le financement de 12 projets de transports en commun en site propre retenus dans le cadre d'appels à projet en 2009 et 2010).*

3.4.9 Thème n°9 : la nécessité de réaliser de le projet soumis à la concertation

NB: les avis favorables ou favorables avec réserves ne représentent que 2% des avis exprimés et 11% des avis motivés.

La plupart des avis favorables au projet partent du constat que l'A89 va être mise en service à court terme et qu'une solution doit permettre de prendre en charge le trafic généré dans le secteur sur des infrastructures inadaptées. Ils estiment que le choix fait pour A89 en 2003, même s'ils ne le partageant pas, est une réalité dont il faut tenir dorénavant compte.

Quelques avis font état de la place prépondérante de la voiture comme moyen de transport dans ce secteur de l'agglomération pour justifier la nécessité de compléter l'aménagement de l'A89.

Quasiment tous les avis favorables déplorent l'instauration du péage prévue dans le projet et soulignent le risque d'engorgement que cela provoquera vers les itinéraires gratuits alternatifs.

Quelques avis rappellent que l'A89 permettra de désenclaver les territoires qu'elle dessert et permettra de relier Clermont-Ferrand à Lyon sans passer par Saint-Étienne en soulignant que ces fonctionnalités ne prendront tous leurs sens que lorsque le raccordement avec l'A6 sera réalisé.

Une majorité d'avis favorables demande que des solutions moins impactantes soient étudiées en privilégiant l'enfouissement de la liaison et en réduisant les emprises au maximum.

Réponse du maître d'ouvrage

- *La réduction des emprises est, et a été, un souci constant dans la conception du projet. Elles ne sont cependant pas incompressibles compte-tenu des aménagements à réaliser.*
- *Les solutions permettant d'enfouir la liaison, même si elles sont techniquement faisables, renchériraient énormément le coût du projet. Elles ne s'imposent pas réellement car le principal avantage procuré serait la diminution des nuisances phoniques qui restent sous les seuils réglementaires avec les mesures proposées dans le projet.*
- *Par ailleurs, les solutions en tranchées nécessitent des emprises plus conséquentes et génèrent des déblais plus importants et difficiles à gérer.*
- *Les solutions en tunnel sont techniquement difficiles à mettre en œuvre et ne sont pas appropriées compte tenu des raccordements à réaliser avec les autres infrastructures, qui, elles, sont en surface.*

3.4.10 Thème numéro 10 : la phase transitoire

De nombreux avis s'inquiètent de la situation avec la mise en service de A89. La congestion existante va s'accroître, augmenter les nuisances (pollutions sonore et atmosphérique) et inciter les automobilistes à utiliser les voiries secondaires inappropriées pour supporter de tels trafics. Le cadre de vie des habitants (sécurité routière, pollutions, déplacements quotidiens rendus plus contraignants) s'en trouvera fortement dégradé.

Réponse du maître d'ouvrage

- *L'État a parfaitement conscience de la dégradation des conditions de circulation dans le secteur avec la mise en service de A89 et dans l'attente de la mise en service d'une liaison A89-A6. Des mesures transitoires seront mises en œuvre pour écouler au mieux le trafic sur le réseau routier national et éviter une diffusion du trafic sur le réseau secondaire. Compte-tenu des délais et des contraintes, ces mesures ne pourront cependant consister en des aménagements lourds et n'auront par conséquent qu'une portée assez limitée.*
- *Ces mesures transitoires consistent à :*
 - Affecter une voie de A6 au trafic en provenance de la RN6;
 - Rendre prioritaire le flux A6 RN 6 au giratoire dit de la Maison Carrée;
 - Affecter une voie sur la RN 6 au trafic en provenance de la RN 489;
 - Affecter une voie sur la RN7 pour le trafic à destination de la RN 489.
- *Ces mesures permettront d'éviter un report massif du trafic sur les voiries secondaires. Cependant, des aménagements provisoires complémentaires pourront être mis en œuvre pour réduire l'attractivité des voiries locales si des reports de trafic étaient constatés après la mise en service de A89.*

Certains avis rappellent à l'État sa responsabilité dans cette situation dans la mesure où A89 a été déclarée d'utilité publique sans qu'aucun débouché soit trouvé pour cette autoroute. L'affichage d'un raccordement par l'intermédiaire du COL n'aurait été qu'un stratagème pour mettre les élus devant le fait accompli. Face à la mise en service de A89 et à l'impossibilité de trouver un consensus sur le COL, la liaison A89 A6, telle que présentée à la concertation, devient la seule alternative possible pour éviter une congestion dans le secteur concerné.

Réponse du maître d'ouvrage

- *Un premier projet d'A89 rejoignant l'A46 a été soumis à enquête publique en 1997. Il a ensuite été modifié en supprimant sa « branche Est » vers les autoroutes A6 et A46 qui présentait un coût élevé pour un trafic faible et de fortes contraintes environnementales.*
- *Un nouveau projet a par conséquent été soumis à d'enquête publique en 2001 préalable à la DUP présentant l'opération de l'A89 entre Balbigny et la Tour de Salvagny comme un élément du programme constitué par les trois tronçons suivants :*
 - l'aménagement de la liaison autoroutière en service entre Nervieux et Balbigny, notamment au niveau de l'échange avec l'autoroute A72, et la suppression de la barrière pleine voie de Nervieux,
 - la construction d'une autoroute entre Balbigny et la Tour de Salvagny,
 - des aménagements ponctuels du réseau existant, basé sur la RN7, la RD 73 et la RN6

entre la Tour de Salvagny et l'autoroute A6.

Une appréciation des impacts de l'ensemble de ce programme a été présentée à l'enquête publique de 2001.

- *Considérant que des aménagements ponctuels sur le réseau routier national au débouché d'A89 étaient insuffisants au regard de la hausse attendue des trafics, la commission d'enquête a demandé, sous forme de réserve, que le raccordement de l'A89 à l'A6 se fasse par des voiries ayant des caractéristiques d'un aménagement autoroutier. Le projet de liaison A89-A6 soumis à concertation vise à satisfaire cette demande.*

Certains avis s'inquiètent des nuisances que subiront les riverains lors de la réalisation des travaux notamment dans le quartier des Longes (bruit, poussières, trafic généré par le chantier).

Réponse du maître d'ouvrage

- *Des mesures très strictes encadreront la réalisation des travaux pour limiter les nuisances.*
- *Conformément au décret n°95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, les entreprises chargées des travaux devront ainsi établir un dossier de bruit de chantier pour identifier les sources potentielles de bruit et les mesures de réduction proposées. Concernant l'émission de poussière, elle est limitée par l'obligation d'arroser lors des phases de travaux susceptibles d'en générer. Enfin le trafic généré par le chantier empruntera essentiellement les voies principales (RN et RD) et restera d'un niveau modeste par rapport aux trafics supportés par ces voies.*

4 Synthèse de la concertation

La concertation a permis de présenter à une partie très importante des populations concernées le projet proposé par l'État pour assurer la liaison A89-A6. Les avis exprimés témoignent de la très forte participation du public.

L'opposition au projet est très forte mais deux positions peuvent être distinguées.

La première, qui demande l'abandon pur et simple du projet présenté, s'accompagne des propositions suivantes :

- L'organisation d'une concertation pour l'étude d'un projet raccordant A89 et A6 plus au nord de l'agglomération ;
- Le réaménagement de l'itinéraire RN7-RN489-RN6 pour prendre en charge le trafic à destination de l'agglomération.

La seconde position, qui s'inscrit dans l'éventualité où le projet se réalise malgré tout, s'accompagne des demandes suivantes :

- Poursuivre l'étude d'un raccordement A89-A6 plus au nord ;
- Rendre gratuit l'itinéraire pour les usagers locaux ;
- Réduire les emprises et par conséquent les impacts associés pour les milieux humains et naturels ;
- Mettre en œuvre des mesures de protection efficaces pour les riverains notamment face aux pollutions sonores et atmosphériques.

Une large part des avis exprimés demande par ailleurs que les réflexions autour des déplacements dans ce secteur s'articulent autour des principales orientations de la transition écologique et énergétique, et notamment :

- Le développement de modes de transports alternatifs à la route;
- La préservation du cadre de vie des riverains ;
- La préservation de la biodiversité de cette partie de l'agglomération.

- *Suite à cette concertation, et sur la base des premières analyses à la fois technique, juridique et financière qui ont été réalisées, l'État privilégie désormais la solution sans péage pour la poursuite de l'opération d'aménagement d'une liaison autoroutière A89/A6. Des études sont en cours pour approfondir la faisabilité de cette option et préciser les modifications du projet qu'elle supposerait dans la perspective que cette option sans péage puisse être portée à l'enquête publique.*