

**AVIS DU SEPAL SUR LA LIAISON A89/A6
ET
LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE
(SCOT) DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE**

Le SEPAL rappelle que le 10 juin 2009, il avait émis un avis strictement défavorable sur le projet de liaison A89/A6 soumis à l'enquête publique en 2008 et d'autre part sur la mise en compatibilité du Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise (SDAL).

Les arguments évoqués par l'ensemble des opposants au projet avaient été considérés comme suffisamment sérieux par la Commission d'enquête pour émettre un avis défavorable et pour entraîner un blocage de la DUP.

Malgré l'avis défavorable de la Commission d'enquête et le bilan extrêmement négatif de la concertation (25 avis favorables pour 2 500 avis défavorables), le nouveau projet étudié par l'État reste globalement dans une logique de tracé court rabattant le débouché de l'A89 au niveau de la Porte de Lyon au sein même de l'agglomération lyonnaise.

LA FONCTION DE L'AUTOROUTE A89

Le SEPAL rappelle que la fonction principale de la section Balbigny-Lyon, prévue par le Schéma Directeur Routier National de 1998 (cf. page C4), est de constituer le dernier maillon d'un axe autoroutier Bordeaux-Genève efficace, ce qui implique de privilégier la continuité des flux de transit, et non pas de faciliter l'accès routier au centre de l'agglomération lyonnaise pour les habitants du Grand Ouest de l'agglomération.

LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LE SCOT

L'évolution du projet, qui n'en modifie pas l'économie générale, n'est pas de nature à le rendre davantage compatible avec le SCOT et avec l'ensemble des politiques en matière de déplacements conduites pas l'agglomération qu'il ne l'était en 2009.

Le principal argument évoqué par le dossier est que le projet ne constitue pas une nouvelle pénétrante mais consiste seulement à répartir les flux sur différentes pénétrantes (RD307, RN6, A6).

Cet argument n'est pas sérieux dans la mesure où le nouveau projet ne vise pas à faire évoluer le point d'aboutissement de l'autoroute A89, qui demeure situé au sein de l'agglomération lyonnaise et continuera à y attirer, par sa proximité avec Fourvière, un trafic destiné à l'Est de l'agglomération que nous devons impérativement nous efforcer d'écarter du centre de l'agglomération pour répondre aux objectifs en matière de qualité de vie fixés par le SCOT.

Cet argument est d'autant moins crédible que le maître d'ouvrage (en l'occurrence l'État) n'y souscrit pas complètement puisqu'après avoir consacré un document de plus de 500 pages à démontrer la compatibilité du projet avec les orientations du SCOT, il s'empresse de mettre en œuvre une procédure de mise en compatibilité au cas où un regard plus objectif (tel celui du juge) ne serait pas convaincu et considérerait effectivement que le projet, dans son économie générale, n'est pas compatible avec le SCOT.

Au-delà de l'affichage clair de la page 24 du Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT du principe d'écartement des trafics du centre de l'agglomération qui demeure pleinement pertinent, les raisons de cette incompatibilité sont multiples au regard des grandes orientations contenues dans le SCOT :

- Orientations environnementales :
 - Émissions supplémentaires de polluants sur le territoire de l'agglomération,
 - Nuisances phoniques supplémentaires à proximité immédiate de zones habitées qui se seront que très partiellement compensées par la limitation des vitesses.
- Orientations pour la protection et la mise en réseau de l'armature verte.

Le projet, au-delà de la réutilisation des voies existantes, vise à créer une voie supplémentaire et un nouvel échangeur en contradiction avec la vocation de la trame verte définie page 85 du DOG et avec pour conséquences :

 - de créer une nouvelle coupure au sein de cette trame verte malgré la réalisation d'un ouvrage de franchissement,
 - de consommer une cinquantaine d'hectares de terrain naturel et agricole (dont deux ZNIEFF et deux Espaces Naturels Sensibles) dans une agglomération qui fait de la préservation d'un ratio 50% de territoire urbain, 50 % de territoire naturel, un objectif prioritaire.

* * * * *

Le SEPAL s'étonne que sur la carte du plan de situation (pièce B), le Contournement Ouest Lyonnais (COL) ne soit pas représenté dans son intégralité (absence de débouchés Nord et Sud) en contradiction complète avec une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) approuvée par décret en Conseil d'État et pleinement opposable.

Il en va de même pour les cartes maîtresses que constituent la carte de synthèse des enjeux de développement (page F48) et la carte de synthèse des effets du programme (page F67).

Cette présentation partielle et erronée conduit le maître d'ouvrage (pages C16 et C17) à rejeter la solution « branche Nord du COL » qui aurait du être, en se fondant sur la DTA, la solution privilégiée permettant d'engager la réalisation d'un contournement autoroutier dont l'agglomération a plus que jamais besoin.

Pour autant, le SEPAL considère que la mise à l'étude d'une solution Nord, qui reste la seule solution pertinente en termes d'aménagement du territoire, ne compense en rien les effets irréversibles et négatifs pour l'agglomération et pour le territoire des quatre communes concernées, de la réalisation préalable de cette infrastructure coûteuse (125 millions d'euros)

Pour l'ensemble de ces raisons, explicitées depuis longtemps et formalisées dans le SCOT, **le SEPAL émet donc un avis strictement défavorable au projet de liaison A89/A6 qui lui est soumis.**

Le SEPAL émet de la même manière un avis strictement défavorable au projet de mise en compatibilité du SCOT qui lui est soumis par l'État.

Le SEPAL considère notamment comme inacceptable de voir intégré de manière autoritaire dans le SCOT qui reste un document de planification décentralisé, un texte qui affirme contre toute évidence que cette liaison ne constitue pas une nouvelle pénétrante et aille ainsi à l'encontre des politiques d'aménagement et de déplacements conduites dans la cohérence par les élus de l'agglomération.