

DEPARTEMENT DU RHONE

ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

**LIAISON AUTOROUTIERE ENTRE L'A 89 et L'A 6
(Section LA TOUR DE SALVAGNY – LIMONEST)
et MISE EN COMPATIBILITE DES
DOCUMENTS D'URBANISME**

CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

12 mai 2008

A – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

1- ORGANISATION DE L'ENQUETE

1-1- Décision ministérielle

Suite à la décision ministérielle du 18 juillet 2002 demandant l'élaboration d'un avant projet sommaire d'une solution de raccordement de l'A89 à l'A6 s'appuyant sur la RN7, la RD 73(reclassée depuis en RN 489) puis un barreau neuf assurant la liaison entre la RN6 et A6,

La décision ministérielle d'approbation du dossier d'APS a été prise le 2 mai 2007 .

1-2- Objet de l'enquête

Une enquête publique conjointe préalable :

- à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction du projet de liaison autoroutière entre l'autoroute A89 (commune de La Tour de Salvagny) et l'autoroute A6 (commune de Limonest),

- à l'attribution du statut d'autoroute à cette nouvelle liaison ,
- au déclassement du statut de route express de la RN7 dans sa partie déviation de La Tour de Salvagny entre l'échangeur avec la RD 30 et l'échangeur avec la RN 489 ,

- à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Communauté Urbaine de Lyon , et les plans d'occupation des sols (POS) de Dommartin et de Lissieu ,

est ouverte à la Préfecture du Rhône

1-3 Composition du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique se présente sous la forme d'un seul document relié qui comporte :

A : l'objet de l'enquête

B : le plan de situation

C : Une notice explicative

D : Le plan général des travaux sous forme de planches

E : une étude d'impact

F : l'évaluation économique et sociale

Par ailleurs sont joints dans un dossier séparé , les documents établis par commune , relatifs à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme , pour l'ensemble des communes concernées par le projet .

1-4- Désignation de la commission d'enquête

Par décision du 10 octobre 2007, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon a désigné :

- en qualité de commissaire enquêteur titulaire :

- Mr. Jean Levet , président de la commission d'enquête ,

- Mr. René Duval , membre ,

- Mr Daniel Hérin , membre ,

- en qualité de commissaire enquêteur suppléant

- Mr Jean-Louis Gas

1-5- Arrêté portant ouverture de l'enquête

L'enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de la section d'autoroute A89 entre La Tour de Salvagny et l'A6 à Limonest , et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme , a été

ouverte par arrêté préfectoral signé le 12 novembre 2007 par monsieur Jacques Gérard, Préfet de la Région Rhône Alpes, préfet du Rhône.

1-6- Opérations d'ouverture et de clôture d'enquête

Les feuillets non mobiles des registres d'enquête ont été cotés et paraphés par la commission d'enquête préalablement à l'ouverture de l'enquête.

L'enquête a été ouverte par le Préfet du Rhône. Le siège de l'enquête était à la Préfecture du Rhône (direction des affaires interministérielles, de l'aménagement, du développement et des infrastructures) où le dossier est resté à la disposition du public pendant 39 jours consécutifs, du 11 décembre 2007 au 18 janvier 2008 inclus de 8h30 à 12 heures et de 13h30 à 16 heures (samedis et jours fériés exceptés);

Pendant la même période, un exemplaire du dossier a également été déposé et mis à la disposition du public à la Sous-Préfecture de Villefranche sur Saône, à l'hôtel de la Communauté Urbaine de Lyon, et dans les mairies de la Tour de Salvagny, de Lissieu, de Dommartin, de Dardilly, de Limonest.

A l'issue de l'enquête, les registres déposés à la Courly et à la Préfecture du Rhône ont été clos et signés par le Préfet du Rhône; les autres chacun en ce qui les concernent, par le Sous-Préfet de Villefranche et les maires des 5 communes ou leurs représentants

1-7- Permanences

Conformément aux dispositions de l'article 5 de l'arrêté préfectoral du 12 novembre 2007, les commissaires enquêteurs se sont tenus à la disposition du public dans les conditions suivantes :

- mairie de La Tour de Salvagny : le 11.12.2007 de 10 à 12 heures : Mr Levet
le 20.12.2007 de 10 à 12 heures : Mr Hérin
le 18.01.2008 de 10 à 12 heures : Mr Duval
- mairie de Lissieu..... le 11.12.2007 de 14h30 à 16h30 : Mr Hérin
le 20.12.2007 de 10h à 12 heures : Mr Duval
le 18.01.2008 de 10h à 12 heures : Mr Levet
- mairie de Dommartin le 11.12.2007 de 14h à 16 heures : Mr Levet
le 19.12.2007 de 9h30 à 11h30 : Mr Duval
le 18.01.2008 de 14h à 16 heures : Mr Hérin
- mairie de Dardilly le 11.12.2007 de 10h à 12 heures ; Mr Duval
le 18.12.2007 de 10h à 12 heures : Mr Hérin
le 18.01.2008 de 10h à 12 heures : Mr Hérin
- mairie de Limonest le 11.12.2007 de 15h à 17 heures : Mr Duval
le 18.12.2007 de 15h à 17 heures : Mr Duval
le 17.01.2008 de 14h à 16 heures : Mr Levet

Par arrêté préfectoral du 21 décembre 2007, la permanence initialement prévue le mardi 11 décembre 2007 de 10h à 12 heures à la mairie de La Tour de Salvagny a été reportée au jeudi 17 janvier 2008 de 10h à 12 heures.

1-8- Participation des commissaires enquêteurs (visites, réunions)

Outre les réunions de coordination tenues entre les membres de la commission d'enquête au nombre de 8, les commissaires ont participé à 4 réunions avec les services de la DRE impliqués dans la conception du projet et leur directeur ainsi qu'une réunion avec le Président du Grand Lyon et une réunion avec le Président du Conseil Général.

Une visite de terrain a été effectuée avec la DRE le 27 novembre 2007, suivie d'une autre indépendamment le 5 mars 2008.

1-9- Information du public

La publicité de l'enquête a été effectuée collectivement par la publication d'un avis dans les journaux suivants :

Journaux nationaux :

Le Monde du 23 novembre 2007

Le Figaro du 23 novembre 2007

Journaux locaux :

Le Progrès de Lyon des 23.11.2007 et 11.12.2007

Le Patriote Beaujolais des 23.11.2007 et 13.12.2007

Le Tout Lyon des 24.11.2007 et 15.12.2007.

L'insertion concernant le report de la permanence de la Tour de Salvagny du 11.12.2007 au 17.01.2008 a été effectuée dans les journaux :

Le Tout Lyon du 22.12.2007

Le Progrès de Lyon du 22.12.2007

Le Monde du 27.12.2007

Le Figaro du 27.12.2007

Le Patriote Beaujolais du 27.12.2007.

Par ailleurs des avis d'enquête ont été publiés par voie d'affiches à la Préfecture la Sous Préfecture de Villefranche sur Saône et dans les mairies concernées et à la DRE .

Enfin, des avis ont été affichés sur le terrain en des lieux visibles par tous , au voisinage de l'aménagement projeté .

1-10- Abréviations

Les principales abréviations utilisées dans ce rapport sont indiquées ci-dessous :

AOC= Appellation d'origine contrôlée

APS= Avant projet sommaire

CETE= Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement

COL= Contournement Ouest de Lyon

COURLY = Communauté Urbaine de Lyon

INAO = Institut National des Appellations d'Origine

PDU = Plan des Déplacements Urbains

PRQA = Plan Régional de la Qualité de l'Air

TOP = Tronçon Ouest du Périphérique

ZNIEFF = Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique , Floristique et Faunistique

2 - OBSERVATIONS RECUEILLIES

Dans un précédent rapport du 17 avril 2008 , la Commission d'enquête a procédé au recensement et au dépouillement des observations relevées , inscrites ou annexées aux différents registres ouverts à cet effet

Après examen et analyses de l'ensemble des documents , la Commission est prête à remettre ses conclusions .

B CONCLUSIONS

1 - GENERALITES

L'enquête publique s'est déroulée dans les conditions prévues par les textes législatifs et réglementaires en vigueur, qu'il s'agisse de la composition du dossier très complet ou des modalités d'application.

Deux principaux reproches ont été formulés pendant l'enquête :

- les dates de l'enquête qui coïncidaient avec les dates des congés scolaires et des fêtes de fin d'année, et qui de plus se situaient en période préélectorale.
- les enquêtes séparées pour les liaisons A89/A6 et A6/A46 (« saucissonnage »), alors que manifestement on ne peut pas considérer que les 2 projets sont indépendants.

Pendant l'enquête, les commissaires enquêteurs ont rencontré tous les maires des communes concernées par le projet.

A la fin de l'enquête, 3 réunions ont été organisées à la demande des commissaires enquêteurs :

- avec le Président de la Communauté Urbaine de Lyon le 25 février 2008,[■]
- avec le Président du Conseil Général du Rhône le 28 février 2008 (lequel a été empêché au dernier moment à cause de l'incendie du cours Lafayette),[■]
- avec le Directeur de la Direction Régionale de l'Équipement le 3 avril 2008.[■]

De plus, l'avis du Président de la Région Rhône Alpes a été sollicité, car il n'était pas intervenu pendant l'enquête. Dans sa réponse, il a rappelé le vote de l'assemblée plénière de janvier 2005 .

Deux manifestations d'opposition au tracé, en présence des élus locaux, se sont déroulées dans le calme, l'une à Lissieu le 20 décembre 2007, l'autre à Limonest le 17 janvier 2008.

La commission d'enquête a noté les observations orales et analysé les très nombreuses observations écrites dans les registres, ainsi que les lettres, documents, pétitions annexés.

Décompte des observations :

	Préfecture	Courly	Limonest	Tour de Salvagny	Lissieu	Dardilly	Dommartin	TOTA
observations	0	4	122	160	102	106	29	523
lettres	161	3	28	36	23	37	6	294
<i>pour</i>	142	1	29	1	1			174
<i>contre</i>	18	4	119	154	124	140	34	593
<i>sans avis</i>	1	2	2	41		3	1	50
pétit.collectives	30		125		5022	1193		6370
<i>pour</i>	30				2972			3002
<i>contre</i>			125		2050	1193		3368
pétit.individuelles			507	718	847			2072
<i>pour</i>			507		847			1354
<i>contre</i>				718				718

- Les interventions **favorables** au projet, proviennent quasiment toutes, de personnes physiques ou morales extérieures aux limites géographiques de la région lyonnaise, qui souhaitent que la liaison A89/A6 ait lieu à la même époque que la mise en service de l'autoroute A89 de Balbigny à La Tour de Salvagny.

[■] le compte-rendu est annexé à la fin du document

En effet, cette liaison est considérée comme une étape supplémentaire de la réalisation de la transversale autoroutière entre l'OUEST et l'EST de la France, qui permettra d'ouvrir la façade atlantique SUD française et satisfera à des enjeux territoriaux économiques importants.

Les intervenants pensent qu'il serait inadmissible que l'A89 ne soit pas reliée aux axes autoroutiers existants de la région lyonnaise dès sa mise en service, car cela entraînerait plus de circulation (et donc de congestion) et de pollution pour les communes du nord ouest Lyonnais, sans améliorer sensiblement les dessertes entre les pôles industriels de la région lyonnaise et le Roannais, le Puy de Dôme, la région de Moulins, le Massif Central.

En particulier, on peut citer les courriers significatifs suivants :

- Pascal Clément du 17 janvier 2008, indiquant l'avis des 40 conseillers généraux de la Loire,
- Chambres de Commerce et d'Industrie : de Lyon, du Beaujolais, du Roannais, régionale Rhône-Alpes, du Massif Central, de diverses villes du Puy de Dôme,
- 13 mairies de l'OUEST, hors Grand Lyon,
- 18 conseillers généraux de la Loire,
- 69 entreprises de la région Roannaise,
- 17 entreprises du Puy de Dôme,
- Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est,

• Les interventions **contre** le projet proviennent, à la quasi-unanimité, de personnes physiques ou morales, habitant la région lyonnaise :

- riverains et utilisateurs des routes de l'agglomération lyonnaise,
- conseils municipaux des communes traversées : Limonest, Lissieu, Dommartin, Dardilly, La Tour de Salvagny,
- maires des communes du NORD OUEST Lyonnais, non traversées par les liaisons, craignant une augmentation de la circulation et même l'asphyxie dans leurs communes respectives,
- Conseil de la Communauté Urbaine du Grand Lyon,
- lettres des 3 derniers Présidents du Grand Lyon :
 - Gérard Collomb du 8 juin 2006,
 - Raymond Barre du 19 décembre 2000,
 - Michel Noir du 24 février 1994.
- lettre du 17 janvier 2008, du Président du Conseil Général du Rhône Michel Mercier, à la commission d'enquête,
- délibération du Conseil Général du Rhône du 10 janvier 2005, sur la Directive Territoriale d'Aménagement,
- organisations de défenses diverses :
 - FRAPNA,
 - ARPAC de Châtillon,
 - syndicat mixte du SCOT Beaujolais,
 - association Dardilly Environnement et Avenir,
 - comité de défense de Limonest contre les nouvelles nuisances autoroutières,
 - association sauvegarde de la clairière,
 - association intercommunale sauvegarde des coteaux du Lyonnais,
 - association sportive des chasseurs de Limonest,
 - association respirer à Limonest,
 - comité fédéral pour l'aménagement routier du Nord Ouest de Lyon,

- fédération départementale des chasseurs du Rhône,
- association dialoguer et agir pour La Tour de Salvagny,
- association Alcaly,
- association perspectives pour une gestion communale plus sociale et plus solidaire,
- association Beaujolais doré,
- association de l'environnement pour Lissieu,
- association mixte pour l'aménagement de la plaine des Chères,
- association de chasse de Dardilly.

Le Président de la Région Rhône-Alpes ne donne pas d'avis sur le projet et rappelle l'avis voté par l'assemblée plénière de 2005 sur le projet de DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Indépendamment de la présente enquête, la commission a constaté qu'en 2001, la commune de La Tour de Salvagny était opposée à l'antenne A89 arrivant sur son territoire (délibération du conseil municipal du 13 novembre 2001).

Tous les intervenants **opposés** au projet de liaison, considèrent qu'une autoroute transversale est nécessaire et qu'elle doit assurer plusieurs fonctions :

- internationale : liaison atlantique sud – centre Europe, en direction de la Suisse et l'Italie, grâce au raccordement avec le réseau autoroutier existant à l'Est de Lyon,
- inter-régionale avec le désenclavement du Limousin et de l'Auvergne,
- régionale avec des dessertes facilitées entre le Roannais et le Nord-Ouest du département du Rhône, la région lyonnaise, la partie orientale de Rhône-Alpes, laquelle constitue une zone d'expansion économique (Est Lyonnais, Nord Isère, plaines de l'Ain et d'Ambérieu, pôle de Satolas,...).

Ces intervenants s'opposent à la solution retenue « la plus au sud », laquelle est, de leur point de vue, en contradiction avec : le SDAL, le PPA, le PQRA, la DTA, le PADD du SCOT, le Grenelle de l'environnement, les POS ou PLU des communes.

Ils souhaitent que l'on revienne au projet soumis à enquête publique en 1997, lequel avait reçu un avis favorable de la commission d'enquête, mais accompagné de réserves.

La forte opposition à ce projet peut être due à la trop longue durée des études (environ 20 ans ?) et aux atermoiements concernant les nombreuses variantes de tracé toujours contestées, en particulier par les élus, et l'absence de projet et de décision pour le contournement Ouest de Lyon (COL).

En outre, les riverains et les élus se plaignent amèrement d'un manque d'information et de concertation.

De plus, l'augmentation du trafic de transit, notamment de poids lourds, n'a pas été réglée par la rocade du contournement Est de Lyon. Les difficultés de circulation s'aggravant sans cesse, les entrées et sorties de Lyon étant au bord de l'asphyxie aux heures de pointe, le ressenti est désastreux.

Le souhait unanime pour améliorer la situation est la réalisation du COL, et aussi celle de l'A467 (jonction de l'A43 et l'A7) au sud de Vienne.

L'Etat semble bien conscient des inconvénients du projet actuel, puisque le ministre des Transports rappelle dans sa lettre du 2 mai 2007 au Préfet du Rhône, sa demande du 16 avril 2007 de « relancer les études d'un tracé plus au nord, afin de disposer d'une liaison définitive plus directe que le projet actuel ».

- La commission d'enquête **s'interroge** sur certaines composantes du projet qui ont donné lieu à beaucoup de commentaires des riverains et des élus :

- Il semble par exemple inadmissible que des habitants du Grand Lyon soient obligés d'acquitter un péage pour se rendre à leur travail, alors que des habitants extérieurs à la Communauté Urbaine peuvent utiliser des autoroutes plus éloignées de Lyon, gratuitement sur des grandes distances (Saint Etienne dans la Loire, Vienne dans l'Isère, Givors dans le Rhône).

Cette inégalité est évidemment apparue choquante et inacceptable aux usagers locaux.

D'ailleurs, contrairement à l'un des objectifs du péage qui est de dissuader de pénétrer dans l'agglomération lyonnaise, de nombreux usagers ont l'intention d'utiliser les voies secondaires gratuites afin d'échapper au péage, ce qui aura pour conséquence d'augmenter la circulation sur les voies secondaires.

- Il est surprenant que dans un secteur où l'on souhaite améliorer la circulation, il soit envisagé de réduire le nombre de voies de circulation de la RN6 de 2x2 voies à 2x1 voies, étant entendu que la décision appartiendra au département, car la RN6 doit être transférée dans le domaine départemental.

- Il ne semble pas très logique que dans une région très urbanisée, une bande de terrain de 300 mètres de largeur ait été gelée, alors que l'emprise des voies lors de la réalisation sera de 50 mètres de largeur dans de nombreux secteurs.

Une définition de projet plus précise aurait permis d'éviter de nombreuses interrogations d'insatisfaction (entre autres sur les emprises de terrains) et litiges.

- La commission d'enquête pense que dans un souci d'économie financière et de protection du paysage, le projet pourrait comprendre seulement un échangeur pour la jonction de l'A89 avec l'A6 et la RN6, dans un secteur où ces 2 voies sont proches l'une de l'autre.

2- CONCLUSION

- Après examen du dossier soumis à l'enquête publique,
- Après analyse des 523 observations des registres, des 294 documents annexés, des 6370 pétitions collectives, des 2072 pétitions individuelles,
- Après avoir entendu les nombreuses observations orales,
- Après avoir analysé les avis des nombreux conseils municipaux, élus, associations, responsables politiques,
- Après avoir étudié les réponses des élus (maires, Présidents du Grand Lyon et du Conseil Général) et des services concernés par le projet (Direction Régionale de l'Equipement, Direction Régionale de l'Environnement) aux questions de la commission d'enquête,

Considérant :

- que les 2 projets A89/A6 et A6/A46 sont manifestement liés et n'auraient pas dû être considérés comme des projets indépendants,
- que le projet A89/A6 est en contradiction avec les divers documents de planification et d'urbanisme : SDAL, DTA, PDU, PQRA, PPA, PADD du SCOT, Grenelle de l'environnement, et que de plus il ne préserve pas les ZNIEFF,

- que la Direction Régionale de l'Équipement admet que le tracé retenu risquant d'être utilisé comme voie d'accès de pénétration dans l'agglomération lyonnaise, il a été décidé d'instituer des péages pour limiter l'attractivité d'une nouvelle pénétrante vers Lyon et dissuader les automobilistes allant vers l'Est Lyonnais d'entrer dans Lyon,
- que les usagers et riverains ont indiqué au cours de l'enquête, qu'ils utiliseraient les voies secondaires pour ne pas payer de péages et qu'ils entreraient dans Lyon, même s'ils vont dans l'Est Lyonnais, vu que le trajet étant plus court de 20 kilomètres, la consommation de carburant et la pollution seront moindres,
- que ces comportements entraîneront une augmentation de la circulation au Nord de Lyon, et en particulier sur la RN6, ce qui est à l'opposé des objectifs du projet,
- qu'il est discriminatoire que les habitants du Grand Lyon acquittent un péage pour se déplacer dans l'agglomération lyonnaise, entre autres pour se rendre à leur travail,
- que le ministre des transports a demandé, dans sa lettre du 16 avril 2007 au préfet du Rhône, de « relancer les études d'un tracé plus au nord, afin de disposer d'une liaison définitive plus directe que le projet actuel »,
- que l'axe autoroutier Bordeaux – Genève dont l'A89 est un maillon, nécessite une liaison plus directe entre l'Ouest et l'Est de la région Lyonnaise et située plus au nord afin de ne pas mélanger le trafic de transit à la circulation locale,
- que l'hostilité au projet A89/A6 de tous les habitants des communes traversées et des communes voisines, des élus locaux et communautaires, des associations locales, est justifiée par les inconvénients relatés ci-dessus,
- qu'il y a unanimité pour une liaison autoroutière Ouest – Est , mais arrivant plus au nord dans le secteur de Anse, car la situation viticole ayant évolué depuis l'élaboration du projet de 1997, les obstacles à ce trajet n'existent plus aujourd'hui,

Pour toutes ces raisons et les justifications développées dans les **GENERALITES** ci-dessus et le **RAPPORT** ci-joint,

la Commission d'Enquête **décide à l'unanimité**, de donner un

AVIS DEFAVORABLE

à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de la liaison autoroutière entre l'autoroute A89 (commune de La Tour de Salvagny) et l'autoroute A6 (commune de Limonest).

La commission **pense** qu'un nouveau projet de liaison A89/A6, qui pourrait être proche du projet de 1997, pourrait remplacer le projet actuel,

sachant qu'une **seul** dossier d'enquête publique devrait être réalisé pour les liaisons A89/A6 et A6/A46, car les 2 projets sont indiscutablement liés pour tous les intervenants de l'enquête et la commission d'enquête.

3 - MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME :

- . PLU du Grand Lyon pour les communes de La Tour de Salvagny , Dardilly et Limonest ,
- . PLU des communes de Dommartin et Lissieu .

Préalable

Une enquête publique conjointe préalable :

- à la DUP des travaux de construction de la liaison autoroutière entre l'autoroute A89 (commune de la Tour de Salvagny) et l'autoroute A6 (commune de Limonest)

- à l'attribution du statut d'autoroute à cette nouvelle liaison ,

- au déclassement du statut de route express de la RN7 dans sa partie "déviation de La Tour de Salvagny " entre l'échangeur avec la RD 30 et l'échangeur avec la RN 489 ,

- à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la Communauté Urbaine de Lyon sur les communes de la Tour de Salvagny , de dardilly et de Limonest , et les plans d'occupation des sols (POS) de Dommartin et de Lissieu .

A été ouverte par arrêté préfectoral du 12.11.2007 .

Le présent document traite de la mise en conformité des documents d'urbanisme avec le projet .

Mise en compatibilité

Aucune observation écrite n'a été relevée sur les registres d'enquête à ce sujet . Le Président du Grand Lyon et les Maires des communes subvisées étant opposés à cette liaison n'acceptent pas la modification des documents d'urbanisme de toute sorte .

La Commission d'enquête ayant émis un avis défavorable au projet pour les raisons détaillées dans le rapport d'enquête ne juge pas utile d'étudier la mise en conformité des documents d'urbanisme respectifs .

Elle ne comprend pas qu'une zone de 300 mètres de largeur soit prise en compte pour permettre de réaliser une autoroute d'une largeur parfois inférieure à 50 mètres dans une région très urbanisée , ce qui provoquerait inévitablement une nouvelle enquête d'utilité publique à la fin des travaux pour modifier à nouveau les documents d'urbanisme .Elle préconise , si elle s'avère nécessaire avec un nouveau projet , que cette mise en conformité soit étudiée à partir des plans d'exécution de cette liaison autoroutière .

De même , la Commission refuse de modifier le Shéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise , car les conditions de raccordement projetées par l'Etat sont contraires aux orientations du SCOT et de nombreux documents d'urbanisme ; elle considère comme inopportun le choix du tracé de raccordement eu égard au bon fonctionnement du système des déplacements de l'agglomération lyonnaise . Situé trop près de Lyon , le tracé proposé est de nature à favoriser la pénétration dans la ville de véhicules dont ce n'est pas la destination finale , donc contraire au

Plan des Déplacements Urbains et au Projet d'Aménagement et de Développement Durable approuvé le 5.04.2007 .

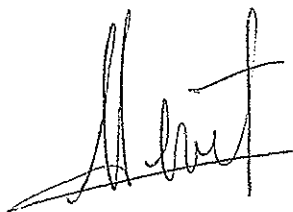
Le surcroît de trafic engendré ne manquerait pas d'aggraver la congestion de circulation et les nuisances de toutes sortes .

Les impacts négatifs dans la ZNIEFF du Bois d'Ars "bien que réduits au maximum" dans les vallons du Sémanet ou du Bois Renard ne sont pas tolérables alors que les élus se sont dépensés pour conserver cette zone verte contre toutes les demandes des promoteurs .

A Lyon le 12 mai 2008

La Commission d'Enquête

Jean Levet



René Duval



Daniel Hérin

