

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE ET DEMANDE D'AUTORISATION
ENVIRONNEMENTALE**

Du 20 Juin au 21 Juillet 2022

**SYTRAL MOBILITÉS
TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION
LYONNAISE**

T6 Nord HÔPITAUX EST LA DOUA

RAPPORT UNIQUE

(Quarante- trois Pages)

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 15 Septembre 2022

Dossier E22000064/69 DUP RAPPORT

SOMMAIRE

1 GENERALITES

1.1 Préambule	Page 2
1.2 Objet de l'enquête	Page 2
1.3 Cadre juridique	Page 3
1.4 Nature et caractéristiques du projet	Page 3
1.5 Composition du dossier	Page 6

2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur	Page 7
2.2 Modalités de l'enquête	Page 7
2.3 Information du public	Page 7
2.4 Climat de l'enquête	Page 8
2.5 Clôture de l'enquête	Page 8
2.6 Relation comptable des observations	Page 8

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

3.1 Vision globale des observations recueillies	Page 10
3.2 Circulation et stationnements	Page 11
3.3 Bruits	Page 19
3.4 Aménagements	Page 22
3.5 Tracé	Page 27
3.6 Montant de l'investissement	Page 33
3.7 Plantations	Page 36
3.8 Travaux	Page 38
3.9 Faune et flore	Page 40
3.10 Stations	Page 42

ANNEXES

- A Procès Verbal de Synthèse (140 Pages)
- B Mémoire en réponse de SYTRAL MOBILITÉS
- C Accusé de réception du Procès Verbal de Synthèse

PIÈCES JOINTES

- Parutions dans les journaux d'annonces (Le Progrès des 03/06 et 24/06 2022, Tout Lyon Affiches des 10/06 et 01/07 2022)
- Certificats d'affichage N° 1 et 2
- Trois dossiers d'enquête avec leurs registres

1 GENERALITES

1.1 Préambule

Le projet relatif à la présente enquête unique s'inscrit dans l'extension du réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise (TCL) et des dernières mises en service de tramway ; il est inscrit au Plan des Déplacements Urbains 2017/ 2030 approuvé par l'ensemble des élus du SYTRAL , (devenu SYTRAL MOBILITES à compter du 1ier Janvier 2022) en Décembre 2017.

Le PDU identifie quatre enjeux majeurs :

- # le cadre de vie et de santé publique,
- # l'équité et la cohésion sociale,
- # un système de mobilité pensé pour l'utilisateur et l'habitant,
- # un système de mobilités au service d'une agglomération multipolaire et attractive.

Le PDU vise à atteindre en 2030 les quatre objectifs de répartition modale suivants :

- # 35 % de déplacements en voiture et deux roues motorisés,
- # 35 % de déplacements à pied (y compris les auxiliaires de la marche),
- # 22 % de déplacements en transports collectifs (urbains et non urbains),
- # 8 % de déplacements à vélo.

Dans ce cadre général, par délibération n° 21.006 du 8 Février 2021, le Comité Syndical du Sytral a autorisé l'engagement de l'opération de la ligne T6 Nord, prolongement du réseau entre les hôpitaux Est et le campus universitaire de la Doua.

1.2 Objet de l'enquête

La présente enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique et demande d'autorisation environnementale a pour objet d'assurer l'information et la participation du public (en permettant au plus grand nombre de personnes d'apporter des éléments d'informations indispensables pour l'appréciation exacte du projet concerné, et notamment en recueillant ses appréciations, suggestions et contre-propositions) ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête devront être prises en considération pour prendre la décision finale.

Simultanément à la présente enquête unique, se déroule une enquête parcellaire relative à des parcelles à exproprier.

1.3 Cadre juridique

Le cadre de l'enquête publique est conforme :

au code de l'environnement, notamment les articles :

L. 123-1 à L. 123-16, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,

R. 123-1 à R. 123-46, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,

L. 181-1 à 181-32, relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale,

R.181-1 à R. 181-57, relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale,

au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment les articles L. 121-1 et suivants et R. 121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique

1.4 Nature et caractéristiques du projet

Le projet T6 Nord entre les hôpitaux Est et La Doua s'étend sur la commune de Bron et le 3^{ème} arrondissement de Lyon au Sud et la commune de Villeurbanne au Nord; la longueur de l'infrastructure à réaliser est de 5,6 km, celle-ci prolonge T6Sud déjà en service et se raccorde techniquement à la plateforme existante des tramways T1 et T4 au Nord (à La Doua).

La surface du périmètre d'intervention du projet couvre 14,5 ha; elle comprend (hors exceptions de la place Jules Grandclément et ZAC Gratte-Ciel) la plateforme tramway et le réaménagement de façade à façade.

Le tracé envisagé pour la ligne T6 Nord emprunte les voies suivantes du Sud au Nord:

Boulevard Pinel / Chemin du Vinatier,

Route de Genas,

Avenue Général Leclerc,

Place Jules Grandclément,

Rue Jean Jaurès,

Avenue Antoine de Saint Exupéry,

Rue Florian,

Rue Verlaine,

Rue Bourgey,

Future esplanade Agnès Varda dans la ZAC Gratte-Ciel,

Rue Barbusse prolongée dans la ZAC Gratte-Ciel,

Rue Billon,

- # Traversée du secteur ACI,
- # Avenue Roger Salengro,
- # Voie nouvelle dans un secteur en devenir (secteur Spréafico),
- # Avenue Gaston Berger.

Les stations, au nombre de dix, sont les suivantes :

- # Kimmerling,
- # Gare de Villeurbanne Sud,
- # Place Jules Grandclément,
- # Saint Exupéry,
- # Verlaine – Tolstoï,
- # Hôtel de Ville – TNP,
- # Zola,
- # Parc du Centre,
- # Salengro,
- # La DOUA – Gaston Berger.

Le projet répond à trois enjeux majeurs :

- # améliorer l'offre de transports collectifs afin de desservir et irriguer les centres de vie et les grands équipements,

- # poursuivre le maillage du réseau de transports en commun sur l'Est de l'agglomération avec l'achèvement d'une ligne de tramway en rocade connectée aux lignes fortes du réseau,

- # développer l'intermodalité, en encourageant un report modal de la voiture particulière sur les transports en commun.

Le projet vise les objectifs suivants :

- # créer un axe Nord-Sud, colonne vertébrale du développement de la ville déjà traversée par plusieurs axes Est-Ouest connectés au centre de l'agglomération,

- # améliorer l'offre en transports collectifs desservant des lieux de culture et de loisirs, administratifs, d'éducation, de commerces, de santé, et des projets urbains en cours de développement.

De nombreuses phases d'études ont permis d'aboutir à la solution présentée :

- # les études d'opportunité et de faisabilité (entre 2008 et 2016) ont permis d'étudier de nombreuses variantes

- # la première concertation (en 2019) laissant persister un grand nombre d'interrogations, le SYTRAL a repris une partie des études en intégrant plusieurs variantes,

- # la consolidation des études, en 2016 et 2017, a permis de mener des analyses multicritères pour aboutir aux études préliminaires de deux tracés,

- # la concertation de 2021 a présenté au public ces deux tracés et, en cohérence avec les avis exprimés lors de celle-ci, le tracé « rouge » a été retenu ;

cette option s'accompagne des engagements suivants du SYTRAL, applicable à la poursuite des études :

limiter au maximum les impacts fonciers,

limiter au maximum les impacts sur les espaces verts,

travailler à des aménagements sécurisés pour le partage de la voirie et l'intégration des modes actifs,

proposer des aménagements pour la végétalisation et à la réduction des îlots de chaleur,

lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface

Le matériel roulant prévu à la mise en service est constitué de rames ALSTOM CITADIS de 32 m, mais les infrastructures sont conçues pour accueillir à terme des rames de 43 m. Ces deux types de rames sont déjà présentes dans le parc actuel du SYTRAL.

Le projet comprend également la réalisation de trois sous stations (qui abritent les postes de livraison haute tension en 20 k V) et deux locaux d'exploitation.

Le projet prévoit que les aménagements induits par la mise en œuvre de la ligne de tramway seront réalisés de façade à façade (requalification urbaine) et s'accompagne de la création d'aménagements cyclables et piétons sur l'ensemble de son itinéraire.

Le planning général prévisionnel vise une mise en service au premier trimestre 2026 avec des déviations de réseaux exécutées en 2023 et les travaux proprement dits de la ligne et les aménagements en 2024 et 2025.

Le montant global de l'investissement, initialement prévu à 140 000 000€, hors taxes, s'élève finalement à 186 200 000 €, hors taxes , en valeur 2020 ; il se décompose comme suit :

# Études, MOA, MOE	18 000 000
# Acquisitions foncières et libération d'emprise	40 000 000
# Déviations de réseaux	15 000 000
# Travaux	100 000 000
# Matériel roulant	13 200 000
TOTAL	186 200 000

Le projet T6 Nord présenté est en cohérence avec les orientations définies dans le cadre du PDU 2017 -2030: cette ligne de transports en commun est inscrite depuis 1997 et constituera , à terme, la première ligne de tramway en rocade intérieure au périphérique lyonnais.

Il est également en cohérence avec les documents supra de l'agglomération lyonnaise, à savoir:

- # la Directive d'Aménagement Territoriale de l'aire métropolitaine lyonnais,
- # le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération lyonnaise,
- # le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT,
- # le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat de la Métropole de Lyon.

1.5 Composition du dossier

La composition du dossier de DUP est la suivante :

- # Pièce A: objet de l'enquête, informations juridiques et administratives,
- # Pièce B: plan de situation,
- # Pièce C: notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages,
- # Pièce D: plan général des travaux,
- # Pièce E: appréciation sommaire des dépenses,
- # Pièce F: évaluation environnementale avec application de la méthode ERC (Éviter, Réduire, Compenser), décomposée en quatre documents :
 - # Pièce F1: préambule et résumé non technique de l'étude d'impact,
 - # Pièce F2: présentation et justification du projet,
 - # Pièce F3: état initial de l'environnement,
 - # Pièce F4: analyse des impacts et mesures d'évitement, de réduction et de compensation,
- # Pièce G: évaluation socio-économique,
- # Pièce H: avis émis sur le projet et mémoire en réponse

A noter que T6 Nord est soumis à autorisation loi sur l'eau, donc à autorisation environnementale. S'agissant d'une enquête unique, les éléments relatifs à la demande d'autorisation environnementale sont inclus dans le dossier global.

Le Commissaire Enquêteur juge conforme la composition du dossier. Bien qu'à certains égards le dossier paraisse souvent trop touffu et donc difficile d'accès au public (par exemple étude des bruits aériens et solidiens) et parfois trop peu développé (notamment en ce qui concerne le montant de l'investissement), le Commissaire Enquêteur juge la qualité globale de ce dernier tout à fait satisfaisante. Le public a parfois, lui même, relevé cet aspect dissuasif du dossier.

2 ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1 Désignation du Commissaire Enquêteur

Vu enregistrée le 05/05/2022, la lettre par laquelle le Préfet du Rhône demande la désignation d'un commissaire enquêteur, par décision N° E22000064/69 en date du 11/05/2022, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon a désigné Monsieur Gaston Martin pour assurer les fonctions de Commissaire Enquêteur pour la présente enquête unique ayant pour objet les projets d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique, relatives à l'extension de la ligne de tramway T6 Nord reliant les Hôpitaux Est et La Doua sur le territoire des communes de Villeurbanne, Lyon 3ième et Bron.

2.2 Modalités de l'enquête

Les modalités de l'enquête publique ont été fixées par les services de l'État en accord avec le Commissaire Enquêteur.

La présente enquête s'est déroulée du 20 Juin au 21 Juillet 2022 inclus.

Le Commissaire Enquêteur a tenu six permanences:

trois en mairie de Villeurbanne: les 21 Juin, 7 et 21 Juillet 2022 de 9 h à 12 h,

deux en mairie du 3ième arrondissement de Lyon: les 29 Juin et 18 Juillet 2022 de 9 h à 12 h,

une en mairie de Bron: le 13 Juillet de 9 h à 12 h.

2.3 Information du public

Conformément aux dispositions en vigueur, l'information du public a été faite:

par voie d'affichage: dans les différentes mairies (Villeurbanne, 3ième arrondissement de Lyon et Bron) et sur le site (vingt-quatre affiches réparties le long du tracé, souvent disposées aux arrêts de bus),

par voie de presse: dans le journal Le Progrès des 03 et 24 Juin 2022 et dans le journal Tout Lyon Affiches des 10 Juin et 01 Juillet 2022.

Les copies des parutions dans la presse sont fournies en pièces jointes.

2.4 Climat de l'enquête

Au cours de l'enquête, le Commissaire Enquêteur n'a eu à relever aucun incident. La participation du public a été tout à fait satisfaisante, malgré une participation plutôt modeste pour ce type de projet; cela se traduit par certaines contributions très argumentées, malgré la période estivale.

Le Commissaire Enquêteur tient à remercier l'ensemble des personnels des trois mairies concernées ainsi que le personnel de SYTRAL MOBILITÉS pour leur disponibilité et la qualité de leur accueil.

2.5 Clôture de l'enquête

L'enquête a été close dans les conditions de rigueur, le 21 Juillet 2022 à 12 h.

2.6 Relation comptable des observations

Dépouillement brut

Pendant ses six permanences, le Commissaire Enquêteur a reçu au total 33 personnes. Certaines sont venues à deux reprises. Certaines ont déposées des observations en séance, d'autres après coup , d'autres encore n'ont pas donné suite à leur visite.

Les registres papiers déposées dans les mairies de Villeurbanne, Lyon 3ième et Bron ont respectivement rassemblé 11, 2 et 2 observations , soit au total 15 contributions.

Le registre numérique compte 52 observations. A noter que 3 observations sont arrivées hors délai sur le registre électronique ; elles ne sont évidemment pas prises en considération.

Ce sont donc, au total 67 contributions que le public a déposées au titre de cette enquête.

Dépouillement corrigé

La mise au point du décompte final s'est révélée très fastidieuse dans ce cas . En effet, des intervenants ont déposé leurs observations en plusieurs fois, en y adjoignant parfois leurs observations relatives à l'enquête parcellaire, d'autres ont déposé plusieurs fois la même observation (parfois sur les registres papiers et sur le registre électronique), d'autres encore se sont trompés de registre...

En définitive, après renvoi sur l'enquête parcellaire, regroupements et éliminations 51 observations sont à considérer au titre de l'enquête publique DUP et DAE.

A titre indicatif, et seulement à ce titre, le Commissaire Enquêteur a effectué un tri en fonction de la position de l'auteur vis à vis du projet : Neutre, Favorable, Défavorable . Il s'agit là d'une appréciation personnelle du Commissaire Enquêteur ,quitient compte, le cas échéant, des propos échangés oralement et qui permet d'obtenir une tendance globale, probablement faussée par deux considérations:

très fréquemment le public ne prend pas position sur le projet global et ne s'intéresse qu'à ce qui le concerne directement,

les personnes favorables au projet n'interviennent que rarement.

Le résultat de ce tri , indicatif et ne permettant pas de conclure est le suivant:

12 avis favorables,

12 avis défavorables,

27 avis neutres.

Au chapitre 3 une vision globale (qualitative et quantitative) est fournie avant de procéder à l'analyse des observations.

A noter que les observations ont exclusivement porté sur la partie DUP ; aucune observation n'a été formulé relativement à la loi sur l'eau (demande d'autorisation environnementale).

Le Commissaire Enquêteur a remis en mains propres au Maître d'Ouvrage le Procès Verbal des observations reçues le 23/08/22.L'accusé de réception de SYTRAL MOBILITÉS est fourni en annexe C au présent rapport.

3 ANALYSE DES OBSERVATIONS

3.1 Vision globale des observations recueillies

Le Commissaire Enquêteur a déterminé neuf thèmes transversaux:

- # thème 1: aménagements
- # thème 2: bruits
- # thème 3: circulation et stationnement
- # thème 4: faune et flore
- # thème 5: montant de l'investissement
- # thème 6; plantations et abattages
- # thème 7: stations
- # thème 8: tracé
- # thème 9: travaux.

Ces thèmes ont été très variablement abordés sur le plan quantitatif; en les classant par ordre décroissant d'intérêt pour le public, les résultats sont les suivants:

# Thème 3: circulation et stationnement	31 interventions,
# Thème 2: bruits	18 interventions,
# Thème 1: aménagements	15 interventions,
# Thème 8: tracé	13 interventions,
# Thème 5: montant de l'investissement	8 interventions,
# Thème 6; plantations	6 interventions,
# Thème 9: travaux	5 interventions,
# Thème 4: faune et flore	2 interventions,
# Thème 7: stations	1 intervention.

En terme de taille, les observations vont de deux lignes à 15 pages dactylographiées.

Sur le plan qualitatif: # une majorité de contributions qui soulèvent des questions légitimes sont peu étayées et semblent ne pas avoir été déposées après un examen approfondi du dossier,

très peu de contributions portent un avis global sur le projet, chacun semblant défendre son environnement immédiat,

seules quelques observations sont bien argumentées et soulèvent des questions qui se réfèrent directement au dossier présenté.

Le Commissaire Enquêteur analyse ci-après les observations du public par thèmes.

3.2 Circulation et stationnement

Ce thème est celui qui a été le plus souvent abordé par le public . On le trouve notamment dans les observations N°:8, 12, 13, 15, 16, 17, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 35, 38, 39, 41, 44, 45 du registre électronique, 1 V, 2 V, 5 V, 6 V, 7 V et 1 B des registres papiers. Figurent entre guillemets quelques courts extraits significatifs des contributions.

Remarque liminaire 1:concertation préalable versus enquête publique

Il n'est pas rare que le public se réfère à la concertation préalable (qui a connu un grand succès en plusieurs étapes et marqué les esprits) pour réintroduire des solutions qu'il préférerait voir mises en œuvre. Parfois même (à l'écrit mais aussi oralement) le public pense que la concertation était un «engagement» de SYTRAL MOBILITÉS, en ignorant que la seule référence véritable pour le déroulement du projet est le dossier d'enquête publique. Il y a une forme de confusion dans l'esprit du public, même si, en matière de procédure administrative, les choses sont claires.

Remarque liminaire 2: préoccupation quotidienne des riverains et difficultés à appréhender les bonnes solutions techniques

Ces deux sous-thèmes, circulation et stationnement, recèlent plusieurs difficultés:

ce sont des thèmes du quotidien pour de nombreuses personnes car les déplacements en automobile restent très fréquents et le public souffre de perdre du temps dans les embouteillages, comme il souffre aussi à trouver un stationnement au plus près de son domicile. C'est donc une préoccupation majeure des riverains qui, bien qu'elle fasse l'objet d'échanges fréquents entre les usagers et les élus à différents niveaux, se cristallise particulièrement lorsqu'une enquête publique de cette nature vient interroger à nouveau le public.

ce sont des questions techniques pointues, dont l'approche scientifique par la modélisation n'est pas toujours satisfaisante, car les résultats dépendent de nombreux facteurs qui sont soumis à des aléas; c'est une affaire d'expert que chacun , à titre individuel et en fonction de son vécu quotidien dans son quartier, analyse en pensant détenir la solution (ce qui est rarement le cas car l'opinion individuelle manque de vision d'ensemble).

le projet présenté est à un stade d'études insuffisamment avancé (des adaptations peuvent encore avoir lieu suite à l'enquête publique) pour une définition précise du schéma définitif de circulation dans les zones concernées. Il n'est donc pas possible, à ce stade d'avancement des études de présenter des résultats précis.

les décisions relatives à ces schémas sont prises conjointement par les villes et la Métropole au titre de leurs compétences territoriales en matière de stationnement et voirie (ce qui ne simplifie pas le débat).

Mais légitimement, le public a une véritable attente majeure....

Circulation

A La circulation dans le quartier route de Genas/ boulevard Pinel/ rue de la Balme est particulièrement visé:

« il convient de prendre en compte que le boulevard Pinel ainsi que la rue de la Balme sont congestionnés aux heures de pointe »,

« il convient si cela n'a pas encore été fait d'examiner comment les flux de l'actuelle circulation routière à ce carrefour (boulevard Pinel / rue de Gelas / avenue du Doyen Jean Lépine) peuvent être détournés en amont. »,

« aujourd'hui nous regrettons que la mairie ne donne pas suite (aucune réponse au conseil de quartier) et nous alertons sur les risques de transformer la rue de la Balme en itinéraire très utilisé (délestage de la rue Ferdinand Buisson avec bruit et risque en matière de sécurité. »,

« la rue de la Balme va devenir une autoroute urbaine , non par son nombre de voies mais par la facilité à aller vite. »,

« la place Kimmerling est un lieu de passage important: 5 rues aboutissent dans cet entonnoir... cela mériterait un grand carrefour remodelé avec peut-être un rond-point giratoire au centre... »,

« aucun des points identifiés par les habitants lors des phases préliminaires de consultation(stationnement et circulation) n'ont été analysés et expliqués.. »,

« le boulevard Pinel ne peut supporter plus d'afflux de voitures tel que le prévoit le nouveau plan de circulation... bouchons permanents, concerts de klaxons dès qu'il faut faire quelques manœuvres. Il me semble que l'étude faite en 2020 avec double sens de circulation automobile sur le chemin du Vinatier est la plus sensée est la plus raisonnable. » ,

« La réalisation de ce projet aura des conséquences significatives sur sur la circulation et le stationnement dans le quartier de Montchat. Or les documents contenus dans le dossier de consultation ne permettent pas de démontrer que des études et enquêtes suffisamment approfondies ont été réalisées pour bien appréhender ces problématiques qui font partie du quotidien des habitants. Le projet initial prévoyait une circulation des véhicules à double sens dans le chemin du Vinatier, alors que le projet actuel réduit la circulation sur une voie à sens unique dans le sens de la descente vers la place Kimmerling. Nous proposons de revenir à un double sens de circulation chemin du Vinatier afin de permettre l'absorption du trafic montant à destination du périphérique et de désengorger la partie du boulevard Pinel en sens unique, de conserver le sens de circulation actuel du cours Richard Vitton, de maintenir la circulation dans les deux sens sur toute ou une partie (entre la rue de la Caille et le boulevard Pinel) rue de la Balme. »,

« Cette portion du Boulevard Pinel se congestionne très rapidement dès qu'il y a du monde qui veut tourner à gauche vers l'avenue du doyen Lépine. L'impact sur la portion du boulevard Pinel qui m'intéresse ne semble pas avoir été étudié alors même que le tram va emprunter son carrefour. Nous avons pourtant été plusieurs à soulever

le point lors des premières étapes de l'enquête publique. Vous ne pouvez pas changer le sens de circulation sur la fin du cours Richard Vitton. »

« Il est impensable de rajouter encore des problèmes. Il est donc impératif de revenir au projet initial et officiel de 2020 qui a toujours prévu le chemin du Vinatier en double sens. »,

« Le plan de circulation dans la partie Sud du tracé est problématique... Il paraît illogique de réduire le nombre de voies de circulation des grands axes pour au final renvoyer ce trafic dans les rues peu adaptées à une circulation intense; Plusieurs propositions possibles peuvent se cumuler.... »,

« La modification du plan de circulation va en effet générer énormément de trafic supplémentaire dans la portion du boulevard Pinel entre le cours du docteur Long et la rue Gelas, portion qui est étroite et qui compte de nombreuses habitations donnant directement sur la rue. »,

« Les modifications des sens de circulation des rues autour de la place Kimmerling ne conviennent pas dans le projet actuel. Toutes les voitures seront obligées d'emprunter le bas du boulevard Pinel. Dans le plan initial il était prévu que le chemin du Vinatier soit à double sens ce qui semblerait beaucoup plus judicieux. Il pourrait même se discuter dans ce cadre de transformer le bas du boulevard Pinel en voie verte, réservée aux riverains et aux nombreux vélos et autres modes doux. »

Avis du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage:

Les avis émis par le public portent sur des secteurs parfois différents mais sont convergents sur les grandes difficultés que pourrait connaître ce quartier suite à la réalisation du projet présenté. Les riverains soulignent notamment qu'ils ont été insuffisamment écoutés et que le dossier ne convainc pas par manque d'explications et d'études.

Je pense que , même si, eu égard au stade d'avancement des études tout ne peut être vu dans le détail, le projet est insuffisamment approfondi (notamment sur les impacts chiffrés d'augmentation de la circulation dans le bas du boulevard Pinel) pour garantir que le nouveau plan de circulation soit satisfaisant. Il me paraît important que le Maître d'Ouvrage entreprenne sur ce quartier et sur ce thème une réflexion très largement ouverte pour permettre d'entrevoir les solutions qui conviennent, en concertation avec les riverains et comités de quartier.

Stationnement

Le dossier présenté à l'enquête se limite à un bilan places actuelles/ places restituées dans l'emprise du projet. Cette présentation conduit à un résultat implacable : 85 % des places actuellement disponibles sont supprimées (686 supprimées sur un total disponible de 794). Le dossier manque probablement de nuance sur ce point car la zone à considérer ne se limite pas à la stricte emprise du

projet. A noter qu'il apparaît, dans la note N°8 de bas de page du chapitre présentation du projet contenu dans l'avis détaillé de la MRAE que l'offre de stationnement VL, sur un corridor de 250 m de part et d'autre du tracé projeté, s'élève à 5 395 places.

Tout comme la circulation l'a été, le stationnement est particulièrement visé dans la quartier route de Genas / boulevard Pinel / Rue de la Balme :

« Nous n'avons pas de garage ni parking. Avez-vous des solutions pour nous financer un garage ou une place de parking? »,

« Nous demandons à ce que la ville propose des solutions de stationnement collectif dans ce quartier qui en est dépourvu avant de réduire le nombre de places dans la rue. »,

« absolument aucune étude ne présente l'évolution du stationnement... comment est prévu le report du stationnement pour les places supprimées? »,

« La réalisation de ce projet aura des conséquences significatives sur la circulation et le stationnement dans le quartier de Montchat... Il apparaît que 90% du stationnement sera supprimé sur tout le parcours du T6 sans que soient proposées des solutions de stationnement alternatives aux riverains, ce qui risque de poser problème (stationnement anarchique dans les rues adjacentes notamment). »,

« le stationnement est de plus en plus difficile... Le projet du tram va aussi condamner le parking plus ou moins autorisé situé au bout de la rue de la Balme à l'angle avec la rue du Vinatier. Où va aller la vingtaine de voitures qui stationnent à cet endroit? »,

« les aménagements de voirie, le long du tram et en particulier à proximité de l'entrée de l'hôpital font clairement apparaître la suppression de toute place de stationnement automobile. »

« Les aménagements de voirie, le long du tram, et en particulier à proximité de l'entrée de l'hôpital font clairement apparaître la suppression de toute place de stationnement automobile. Depuis des années des familles venues de loin, et disposant de faibles revenus qui accompagnent leur enfant hospitalisé, dorment dans leur voiture sur le parking devant l'hôpital. Ce n'est pas un cas isolé, les infirmières en pédiatrie, comme les riverains qui dépannent ces personnes pourront vous le confirmer. »

C'est également le cas pour les alentours de la résidence « Les Charpennes »:

« L'équilibre précaire des contraintes de stationnement dans notre cas ne semble pas avoir été pris en compte »,

« Le passage du tramway, en plus d'enlever les places de stationnement bien nécessaires à la résidence ... »,

« Le prolongement de la ligne T6 va causer de nombreux problèmes pour les places de parking de la rue Billon (44 places de stationnement), qui vont totalement disparaître et ne pas être remplacées... Trouver une place va désormais être impossible. »,

« 80% des places de stationnement sont supprimées sur tout le parcours et toutes les places publiques rue Billon seront enlevées n'offrant aucune garantie de stationnement, même si le stationnement devient payant et que l'on souscrit un abonnement. »,

Avis du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage :

La question du stationnement est également très sensible mais je pense qu'il convient de pondérer cet aspect par le fait que le pourcentage de places publiques supprimées le long du tracé (très élevé dans le projet présenté) est à relativiser en tenant compte d'un corridor entourant le projet dans le quel des places sont disponibles sur la voie publique, notamment dans les zones les moins denses en matière d'habitat. En outre, la proximité immédiate d'un moyen de transport en commun efficace devrait inciter le public à l'emprunter plus souvent (voire quotidiennement) simplifiant ainsi, au moins pour partie, la recherche d'une place de stationnement. Un cas particulier semble être celui du parking de l'hôpital qui mérite une attention particulière par l'usage qui en est fait.

Je pense que les arguments ci-dessus ne sont pas applicables à la résidence « Les Charpennes », située dans une zone dense et déjà très desservie par les transports en commun. De plus, dans ce cas particulier, les places supprimées par le projet sont complètement privées et gérées en tant que tel par un barriérage.

Dans son Procès Verbal de Synthèse, le Commissaire Enquêteur a posé la question suivante (en deux parties) :

Question N°1 : étant considéré comme acquis le fait de devoir développer les études complémentaires appropriées en relation avec les compétences territoriales , est-ce que SYTRAL MOBILITÉS peut :

expliquer de façon détaillée le choix relatif à la rue du Vinatier et, le cas échéant préciser s'il est judicieux de revenir à une rue du Vinatier à double sens comme proposé en phase de concertation.

Dans son mémoire en réponse , SYTRAL MOBILITÉS, précise sa position sur la rue du Vinatier et fournit un tableau d'analyse multi-critères comparant les deux solutions.

Il apparaît à travers ces profils d'insertion que :

⌚ la qualité d'aménagement urbain proposé dans le scénario de mise à double sens est dégradée avec des cheminements pour les modes actifs (piétons et cycles) présentant des largeurs tout justes acceptables au niveau règlementaire

⌚ Le scénario de mise à double sens de la rue du Vinatier ne permet aucune plantation d'arbres sur cet axe orienté Sud/Nord. Cette absence de plantations est préjudiciable à l'amélioration de la biodiversité en ville et à la limitation de la création d'îlots de chaleur urbains.

⌚ le scénario de mise à double sens induit un impact foncier supplémentaire sur la frange Est de la rue avec la nécessité d'acquérir une bande d'un mètre à 1,20 mètre de large, rapprochant d'autant l'espace public des logements situés en contrebas de la rue dans la résidence Le Triptic. En revanche, le maintien du sens unique actuel de la rue du Vinatier permet, en limitant les emprises foncières sur les parcelles voisines, de créer des cheminements doux plus larges et plus sécuritaires tout en plantant des arbres d'alignement permettant une bonne insertion paysagère, améliorant la biodiversité en ville et ayant un impact positif sur la limitation des îlots de chaleur. Ce sens unique de la rue du Vinatier permet donc d'améliorer les cheminements doux par rapport à la situation existante.

Et plus loin :

Sur le volet circulation, la modélisation de ce scénario montrait que cette mise à double sens induit une augmentation conséquente des trafics sur la rue du Vinatier et la rue Gélas comme présenté ci-dessous. L'ouverture d'un double sens sur la rue du Vinatier ne permet pas d'améliorer la desserte globale du quartier Montchat mais elle ajoute une opportunité d'accès à quelques-unes des rues à proximité, rues présentant actuellement un faible trafic (rue de Gélas, rue Sainte Marie, rue de la Caille) avec un impact sur les flux présenté ci-dessous.

Le scénario de mise à double sens vient complexifier fortement le fonctionnement du carrefour à feu entre la rue du Vinatier et la route de Genas qui est le carrefour d'entrée vers Lyon depuis le périphérique Est. L'ajout d'un mouvement routier vers la rue du Vinatier dans ce carrefour induit un phasage de feu complexe et peu réactif vis-à-vis des lignes de transport en commun qui l'empruntent à terme (tramway T6 Nord et BHNS PD7C) ce qui vient dégrader leurs performances.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur la rue du Vinatier :

Je pense que la solution rue du Vinatier à sens unique permet une meilleure insertion (plantations d'arbres sur une emprise plus faible, ce qui limite les expropriations, cheminements doux améliorés) et un carrefour place Kimmerling plus fluide. En contre partie, comme le montre les schémas de report de trafic fournis, la circulation sur le bas du boulevard Pinel sera très sensiblement dégradée avec la solution à sens unique (c'est bien la crainte, donc justifiée, des riverains!) puisque la circulation aux heures de pointe augmentera de 260 véhicules le matin et de 200 véhicules le soir alors qu'avec la rue du Vinatier à double sens cette circulation va baisser. La conclusion n'est pas identique pour le haut du boulevard Pinel puisque les mêmes schémas indiquent un statu quo dans le projet présenté alors que la mise à double sens du boulevard Pinel entraînerait une augmentation de 70 véhicules le matin et de 100 le soir.

Il m'apparaît que les avantages à laisser la rue du Vinatier en sens unique Sud Nord excèdent les inconvénients à la mettre en double sens. Cependant, il me semble nécessaire, au sujet du boulevard Pinel, de poursuivre la recherche d'une solution qui ne pénalise pas la circulation aussi fortement dans la partie basse du boulevard notamment.

dès à présent proposer des solutions concrètes sur les quelles il s'engage pour répondre aux observations du public en matière de circulation et de stationnement, notamment au sujet du quartier de Montchat et de la résidence les Charpennes ?

Dans son mémoire en réponse, SYTRAL MOBILITÉS, après avoir fourni des explications (notamment en présentant un report possible de stationnement dans un corridor de 250m) conclut :

Ainsi, au regard de la proportion de places supprimées dans le corridor de 250 m (moins de 13 %) et du report modal attendu, il n'a pas été jugé nécessaire de mettre en œuvre de mesure particulière sur la thématique stationnement dans le cadre du projet T6 Nord.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le stationnement dans le quartier de Montchat :

Je pense que le stationnement dans le quartier de Montchat est d'une préoccupation moindre par rapport à la circulation et qu'au gré de l'approfondissement des études en concertation avec les riverains des améliorations locales peuvent être trouvées tout en comptant sur l'effet positif de l'arrivée du tramway dans ce quartier. Je rappelle également qu'il convient d'étudier attentivement le cas particulier du parking de l'hôpital.

Plus loin, le mémoire en réponse précise, au sujet de la résidence « Les Charpennes » :

Localement, les résidents de la résidence des Charpennes font remonter leurs observations et inquiétudes quant à l'impact de la suppression des places de stationnement existantes en pied d'immeuble. En complément des éléments précisés ci-avant (report possible à moins de 250 m) et compte tenu du cas particulier que présente cette copropriété un travail spécifique est en cours avec ces riverains pour étudier les possibilités de restitutions d'une dizaine de places de l'autre côté de la résidence (côté Ouest) à travers une reprise des aménagements privés existants. Ces travaux seront pris en charge dans le cadre de l'opération.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le stationnement pour la résidence « Les Charpennes »

Je ne partage pas l'avis du Maître d'Ouvrage sur ce point particulier. SYTRAL MOBILITÉS, dans sa réponse, accepte le fait que le travail n'est pas abouti; mais selon ce qui figure dans les contributions et selon ce que j'ai pu recueillir oralement, l'aboutissement à une solution satisfaisante pour la copropriété semble très difficile à obtenir (rappel de la conclusion de l'observation 8 V: « opposés à l'expropriation jusqu'à la façade de l'immeuble rue Billon, défavorables tant que les préjudices ne seront pas compensés comme demandé »).

Il faut tenir compte que ce secteur a un déficit total de 95 places, en secteur dense (donc avec un report plus difficile) et que, pour la résidence « Les Charpennes » la perte de 44 places privées (et gérées comme telles) est un préjudice important et irrémédiable qui vient se cumuler avec d'autres impacts pénalisants (voir mon avis au paragraphe aménagements). Intégrer quelques places (même une dizaine) à l'intérieur de la résidence ne compense qu'une faible partie du déficit, en utilisant des espaces communs qui ont aujourd'hui leur propre utilité. De plus le déficit non compensé sera reporté sur les places de stationnement publiques, très peu nombreuses dans ce secteur, ce qui laissera subsister définitivement une atteinte à la libre disposition de stationnements très préjudiciable.

3.3 Bruits

Ce thème est abordé dans les observations N° :1, 9, 12, 13, 14, 20, 24, 25, 28, 46, 49 du registre électronique, 2 V,4 V, 5 V et 7 V des registres papiers. Figurent ci-après quelques courts extraits significatifs des contributions;

« Avez-vous conscience que, outre les travaux qui occasionneront une gêne permanente de plusieurs mois, vous allez occasionner une gêne permanente en matière de nuisances sonores, un tram circulant de 5h30 à 23h. La question des nuisances sonores n'est-elle pas une question de santé publique? »

« Vu que les voitures et le tramway vont passer sous mes fenêtres et engendrer encore plus de bruit, est-ce que vous pouvez vous engager à nous financer de nouvelles fenêtres plus isolantes? »

« Le prolongement de la ligne T6 va causer de nombreux problèmes, notamment sonores lors des travaux »

« Le niveau de pollution sonore sera insupportable et insoutenable pour les riverains »

« Il y a déjà trop de pollution sonore. Vous nous rajoutez une pollution sonore incroyable sans qu'on ait de solution. »

« s'agissant des impacts en phase exploitation, force est de constater qu'ils n'ont pas été appréhendés de manière exhaustive, ni fait l'objet de des mesures appropriées »

« Quoi qu'il en soit, la mesure MR37 ne peut en l'état être regardée comme permettant d'assurer une réduction adaptée et efficace puisque , comme le rappelle le rapport d'étude d'impact acoustique (p 28) il ne s'agit que d'une campagne de diagnostic »

« Et en tout état de cause, il demeurera un impact, lequel doit être compensé, alors que même qu'il ne serait que résiduel, ce qui n'est pas compte tenu de ce qui précède acquis »

« En tout état de cause, la mesure de réduction prévue ne permettrait nullement de faire disparaître l'impact, l'étude d'impact vibratoire admettant qu'il demeurerait un risque de plainte de la part des riverains du fait de la gêne ressentie. »

« Les nuisances acoustiques et vibratoires du projet, qui constituent un enjeu fort et vont impacter très défavorablement Monsieur Fonea, n'ont pas été appréhendées et traitées conformément au principe de prévention et à la séquence ERC, et ne font en tout état de cause pas l'objet d'une compensation appropriée. »

« Entre pollution sonore et aérienne, il est déjà extrêmement compliqué en temps normal d'ouvrir les fenêtres pour aérer et rafraîchir, même la nuit. »

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage :

Je pense que les impacts acoustiques (bruit ambiant, bruit particulier et bruit

résiduel) et les impacts vibratoires (qui engendre les bruits solidiens) sont, à juste titre, par leurs effets reconnus sur la santé, une préoccupation légitime et majeure de tout citoyen, et particulièrement pour ceux qui habitent en zone urbaine. Cette préoccupation se cristallise lorsqu'un projet urbain est annoncé. Ce thème est, concrètement, d'une approche difficile car il est très technique et éminemment subjectif pour ceux qui le subissent.

Les attentes restent vagues dans leur expression (sauf cas particulier) mais sont bien réelles et majeures pour les riverains.

Le dossier expose soigneusement la situation mais ne va pas systématiquement au fond du sujet, ce qui peut être considéré comme normal à ce stade des études.

Globalement les mesures prises par SYTRAL MOBILITÉS pour lutter contre ces nuisances semblent satisfaisantes.

Le Commissaire Enquêteur a posé à SYTRAL MOBILITÉS une question en deux parties :

Question N°2 : Est-ce que SYTRAL MOBILITÉS peut :

d'ores et déjà, et dans quelles zones précises, s'engager à renforcer le traitement des bruits émis à la source,

s'engager, au delà des études complémentaires, à améliorer les niveaux d'affaiblissement acoustique déjà prévus au dossier soit en diminuant les émissions, soit en apportant des mesures compensatoires par traitement des façades établies en concertation avec les riverains concernés?

Dans son mémoire en réponse SYTRAL MOBILITÉS répond comme suit:

SYTRAL Mobilités prévoit néanmoins de compléter ces dispositions par l'installation de dispositifs de graissage de rail installés sur les voies pour limiter les risques de crissements. Ces dispositifs seront installés et mis en service sur 5 courbes critiques identifiées (courbe avenue Général Leclerc /place Grand Clément, courbe avenue St Exupéry / rue Florian, 2 courbes autour de l'esplanade Varda, courbe Salengro /Yvonne). Deux autres courbes seront pré-équipées (courbe entre chemin du Vinatier et route de Genas, courbe entre route de Genas et avenue Général Leclerc) pour permettre une mise en service ultérieure le cas échéant.

Le maître d'ouvrage s'engage à la réalisation d'un diagnostic des isolations de façades des logements concernés par les dépassements acoustiques tels que définis dans l'étude d'impact. Ce diagnostic sera réalisé à partir de l'automne 2022 dans chaque logement concerné. En cas d'isolation de façades insuffisantes pour atteindre l'objectif d'isolation réglementaire, des mesures compensatoires (isolation supplémentaire) seront mises en œuvre par SYTRAL Mobilités.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur sur ces réponses

La réponse à la première partie de la question est satisfaisante car elle contribue à renforcer la lutte contre les émissions de bruit à la source.

La réponse à la seconde partie ne répond pas complètement à la question posée, malgré mon insistance sur ce sujet lors de la présentation du Procès Verbal de Synthèse. L'engagement à la réalisation d'un diagnostic n'est pas suffisant en soi, car ce n'est qu'un engagement à faire des études. La réponse aurait mérité un développement plus détaillé car écrire que SYTRAL MOBILITÉS mettra en œuvre des mesures compensatoires pour atteindre un objectif d'isolation réglementaire (sans de plus, souligner l'engagement comme il est fait pour la partie études) n'explicite pas comment sera faite la concertation avec les personnes intéressées.

Une réponse spécifique manque également. Comme explicité dans le Procès Verbal de Synthèse, l'auteur de l'observation N° 46 du registre électronique, fait état d'une erreur. L'auteur souligne que d'après la cartographie des différents types de pose de voies au droit de sa maison la pose de rails sera de type classique alors qu'au titre des caractéristiques de typologie de sa maison la pose devrait être de type dalle flottante « -20 dB ». Le Maître d'Ouvrage a omis d'aborder ce point dans sa réponse.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le thème Bruits

Ce thème est au global correctement traité. Je pense cependant que, eu égard à la grande sensibilité de ce thème, SYTRAL MOBILITÉS doit notamment envisager une méthodologie effective pour que la mise en œuvre des mesures compensatoires relatives aux compléments d'isolation acoustique des façades soit claire vis à vis des personnes concernées.

3.4 Aménagements

Ce thème a fait l'objet d'un certain nombre de suggestions de détail dont aucune ne porte atteinte au projet de façon significative :

déplacer la voie tramway légèrement pour éloigner les rails de certaines façades, bancs, clôture, signalisation, aménagements d'accès particuliers, fontaine à eau... Ces suggestions seront éventuellement à intégrer lors de la mise au point définitive .

prévoir des feux tricolores, des ralentisseurs... Ces suggestions seront, le cas échéant, à mettre au point avec les services de voirie métropolitains.

Quatre points plus importants ont été abordé par le public: l'avenue Roger Salengro, la résidence « Les Charpennes », la résidence « Le Canter », la rue Paul Verlaine au droit de la place Lazare Goujon.

La question posée à SYTRAL MOBILITÉS est la suivante :

Question N° 3 : Quelle est la position de SYTRAL MOBILITÉS vis à vis de ces demandes (à traiter au cas par cas pour les quatre derniers alinéas ci-dessus) ?

3.4.1 Avenue Roger Salengro

Ce point est traité au chapitre 3.5 Tracé.

3.4.2 Résidence « Les Charpennes »

La résidence « Les Charpennes » est sans aucun doute très impactée par le projet ; elle est même probablement la plus impactée tout au long du parcours.

Actuellement la résidence est propriétaire d'une bande de terrain, utilisée comme accès aux différents blocs de l'immeuble et comme aire de stationnement (44 places privées, isolées de la circulation) .

Le projet propose de transformer l'intégralité de cette bande en une voie de circulation permettant l'accès à la partie Nord de la rue Billon.

Les observations faites par les résidents évoquent en particulier:

« La rue Billon est peu passante actuellement, tant au niveau des voitures que des piétons. Le tram et la voie mode doux vont créer une dégradation au niveau acoustique et visuel »

« Toutes les places publiques rue Billon seront enlevées n'offrant ainsi aucune garantie de stationnement, même si le stationnement devient payant et que l'on souscrit un abonnement riverain. »

« Il y a un préjudice lié à l'ouvrage public, la perte des places mais nous constatons également un préjudice de surplus:

perte de la desserte au pied des immeubles (courses , déménagement, prestataires),

mode doux passant sous les fenêtres, et à la sortie des habitations, induisant une gêne visuelle et surtout sonore,

station de tram en face , induisant bruit dû aux usagers ou aux machines (sonnerie, annonces, nettoyage et aiguisage des rails, freinage, légère courbe en entrée de rue Billon),

perte sèche de 44 stationnements (parking collectif) »

« En l'état, sans certitudes sur les mesures d'atténuation du bruit et de sécurité, il paraît difficile de donner un avis favorable sur un projet qui va grandement affecter le quotidien. En effet, les voitures masquaient les fenêtres, et il y avaient les piétons. Avec une station, des vélos, des piétons au pied de l'immeuble, il faudrait prévoir des grilles de protection pour les fenêtres des caves, une fermeture par triple vitrage des séchoirs aérés du RDC, un triple vitrage de toutes les fenêtres côté rue Billon, une isolation des cages d'escaliers, et si l'isolation de la façade est retenue dans notre projet de rénovation énergétique, une isolation thermique et phonique. »

Au sujet du coût d'acquisition des 1243 m² de la copropriété :

« Depuis le moment où nous avons posé cette question et aujourd'hui, plus d'une année est passée , et toujours pas de données. Est-ce un processus diligent? »

« Au travers des actes et à travers la lecture des documents de l'enquête publique, de la visualisation des plans, nous n'avons pas noté une réelle prise en compte de nos remarques précédentes. Cela est-il une surprise? »

« Les représentants de l'ensemble SYTRAL- Métropole s'acharnent à répéter que le tram ne sera pas bruyant, qu'il y aura moins de bruits dans la rue Billon, qu'elle sera apaisée , pacifiée. »

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage :

Les observations écrites confirment ce que j'ai pu recueillir oralement quant aux difficultés rencontrées par les copropriétaires pour obtenir le montant de l'acquisition foncière correspondante (ils n'étaient toujours pas en possession de cet élément le dernier jour de l'enquête) et à une écoute peu attentive, voire dilatoire, des demandes faites lors de la concertation.

Je juge fondées les remarques faites relativement à l'aggravation des nuisances, notamment sonores, qui seront subies par les résidents de la copropriété « Les Charpennes ». Il me paraît indéniable d'affirmer que la copropriété connaîtra des difficultés d'accès aux cages d'escaliers, notamment pour les personnes âgées et à mobilité réduite revenant de leurs courses, pour les mamans avec enfants en bas âge, car aucun stationnement ne sera possible à cet endroit sans gêner la circulation. Il me semble très difficile d'accepter la disparition des 44 places privatives en pied d'immeuble, sachant qu'en outre les places publiques existantes actuellement seront totalement supprimées (voir également au thème circulation et stationnement).

Par contre, si le renforcement de l'isolation phonique des façades est probablement indispensable (à confirmer en phase ultérieure d'études) la demande de triple vitrage sur toutes les ouvertures (y compris celles des séchoirs) et l'isolation des cages d'escaliers semble exagérée.

Dans son mémoire en réponse SYTRAL MOBILITÉS précise sa position.

SYTRAL Mobilités confirme que l'aménagement proposé au droit de la copropriété des Charpennes est un aménagement qualitatif permettant de répondre à l'ensemble des problématiques et contraintes dans le secteur. La création d'une voie verte en pied de façade offre notamment un itinéraire piéton et cycle confortable, il est important sur ce point de noter qu'un itinéraire cycle structurant Nord Sud est prévu dans une rue parallèle à l'opération (Rue Colin).

Les flux cycles attendus ici sont donc limités ce qui permet de répondre aux inquiétudes des riverains sur le conflit entre modes actifs. La plantation d'une rangée d'arbres supplémentaire ainsi que la végétalisation de la plateforme contribue à l'amélioration de la qualité de vie dans ce secteur qui est aujourd'hui intégralement dédié aux voitures avec un unique trottoir de 1.50m de large. La création d'une bande plantée en pied de façade permet également de ne pas avoir de cheminement directement sous les fenêtres des riverains

Comme vu précédemment, un travail est en cours avec la résidence Les Charpennes pour étudier les possibilités de restitutions d'une dizaine de places de l'autre côté de la résidence (côté Ouest) à travers une reprise des aménagements privatifs qui sera prise en charge financièrement par SYTRAL Mobilités.

SYTRAL MOBILITÉS maintient son point de vue et le projet tel qu'il est présenté, en continuant d'affirmer que l'aménagement est qualitatif et que le quotidien du quartier sera amélioré par le passage du tramway. La seule précision apportée par rapport au dossier d'enquête concerne la mesure de réduction en matière de stationnement (MR 40): le dossier évoque que quelques places de stationnement pourraient être reconstituées à l'intérieur de la copropriété alors que le mémoire précise le nombre d'une dizaine places.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur la résidence « Les Charpennes »

Je pense que SYTRAL MOBILITÉS qui affirme qu'un travail est en cours, édulcore les impacts réels du projet sur le quotidien des habitants (il ne suffit pas ,ici, de raisonner à l'échelle du quartier) et ne prend donc pas suffisamment en compte les observations faites par les résidents qui , je le souligne seront sans doute les plus impactés tout au long du tracé. La zone concernée ne sera pas véritablement apaisée par rapport à la situation actuelle, cette résidence bénéficie déjà du cadre verdoyant qu'est l'esplanade Geneviève Anthonioz De Gaulle. Il convient de considérer que des compléments d'isolation phonique de la résidence seront très probablement indispensables. En outre, les habitants connaîtront des difficultés pratiques indéniables pour accéder à leur bâtiment. Je pense également que la suppression des 44 places privées doit être compensée en totalité (voir mon avis sur ce sujet au paragraphe circulation et stationnement).

3.4.3 Résidence « Le Canter »

Les habitants de cette résidence ont participé à de nombreuses reprises à l'enquête, certainement poussés par le fait que ce lieu verdoyant est un espace privilégié dont ils souhaitent sauvegarder les caractéristiques (en particulier faunistiques et floristiques).

Une observation importante propose qu'en lieu et place de l'expropriation soit réalisé un échange de terrain qui permettrait à la résidence un espace vert de taille équivalente à celle dont elle dispose à ce jour.

Sont également suggérés l'adaptation d'un accès pompiers et des adaptations de voirie autour de la résidence.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage :

Je juge pertinentes et raisonnables les suggestions faites par les résidents : elles n'affectent pas le projet de tramway en lui même et proposent la sauvegarde d'un espace vert intéressant à plus d'un titre (faune, flore, convivialité pour la résidence, espace de jeu et d'éducation pour les enfants).

Dans le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage on lit :

Les riverains de la résidence Le Canter sont impactés par l'opération T6 Nord. À ce titre, différentes rencontres ont eu lieu sur site pour envisager un projet de restitution avec les copropriétaires. Une des solutions envisagées à ce stade est un échange foncier avec un terrain métropolitain qui permettrait de restituer un jardin d'agrément à la résidence. Les discussions sont toujours en cours avec les représentants de la copropriété et de la Métropole de Lyon.

Sur l'emprise impactée par le projet, SYTRAL Mobilités travaillera avec son paysagiste et écologue afin que le projet de restitution soit le plus qualitatif possible en termes de végétation, plantations et d'aménagement

SYTRAL MOBILITÉS :

dit poursuivre les discussions engagées au sujet de l'échange foncier avec la copropriété,

accepte le caractère particulier de cette résidence en s'engageant à mener un travail de restitution le plus qualitatif possible

mais ne fait pas état des suggestions d'adaptation de la voirie périphérique de la résidence.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur la résidence Le Canter :

Je confirme la pertinence des demandes faites par cette résidence et juge qu'un aboutissement favorable de l'ensemble de celles-ci semble possible et serait une optimisation du projet.

3.4.4 Rue Paul Verlaine

Ce point est traité au chapitre 3.10 Stations.

3.5 Tracé

Ce thème a essentiellement suscité trois interrogations/ suggestions/contre-propositions en provenance du public.

3.5.1 Route de Genas

S'appuyant parfois sur un cumul T6 N + BHNS, et souvent sur l'étroitesse et l'encombrement actuel de la route de Genas, les observations N° 1, 13, 24, 25, et 42 du registre électronique aboutissent à la demande d'éviter la route de Genas et d'emprunter, par exemple, l'avenue Paul Kruger.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage:

Je pense que cette demande est fondée sur une appréciation erronée de la situation:

la route de Genas ne peut pas être qualifiée d'étroite puisqu'elle présente une largeur de 20 m, sauf en certains points particuliers qui n'existeront plus après les expropriations,

le futur BHNS empruntera la plateforme créée pour le tramway (ce point n'est pas mis en exergue dans le dossier, mais une lecture approfondie du dossier permet de s'en rendre compte).

A mon sens la route de Genas peut donc accueillir cette infrastructure.

Le Commissaire Enquêteur a ensuite posé à SYTRAL MOBILITÉS la question suivante:

Question N° 4.1: Quelle est la position de SYTRAL MOBILITÉS sur la proposition faite de ne pas emprunter la route de Genas ? SYTRAL MOBILITÉS peut-il confirmer que le BHNS pourrait effectivement utiliser la plateforme du tramway (schéma)?

Dans son Mémoire en réponse SYTRAL MOBILITÉS confirme brièvement le choix de la route de Genas et explicite :

le BHNS empruntera sur l'ensemble de ce tronçon commun la plateforme tramway afin de mutualiser et de limiter l'emprise des deux modes lourds sur l'emprise de la voirie. Ainsi les deux lignes de transports en commun bénéficieront d'un site propre intégral commun leur assurant une régularité et une priorité aux feux importante

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le tracé par la route de Genas

Compte tenu de la largeur effective de la route de Genas et de la réutilisation de la plateforme du tramway par le futur BHNS, je pense que le choix d'emprunter la route de Genas est judicieux.

3.5.2 Avenue Roger Salengro

Une demande (observation N° 37 du registre électronique) est formulée pour une adaptation de tracé avenue Roger Salengro. Cette suggestion résulte d'échanges avec SYTRAL MOBILITÉS jusqu'à une date qui n'a pas permis d'intégrer cette éventualité dans le dossier d'enquête. Les échanges ayant eu lieu « hors enquête » et la contribution affichant des comptes-rendus de réunion avec SYTRAL MOBILITÉS, le Commissaire Enquêteur a posé la question suivante

Question N° 4.2 : Quelle est la position définitive de SYTRAL MOBILITÉS sur cette demande particulière, en tenant compte notamment de la réunion en date du 10/06/2022 ?

Extrait de la réponse de SYTRAL MOBILITÉS :

Concernant la demande exprimée par la copropriété d'abattre la rangée de platanes existante au profit d'un maintien de la haie privative, les expertises écologiques ont montré que les arbres d'alignement le long de l'avenue Salengro constituent des espaces à enjeux de biodiversité alors que la haie privative n'est pas recensée en tant que telle. Ainsi, le maintien de cette rangée de platanes contribue à maintenir des lieux de gîtes et de nourrissage pour les oiseaux notamment et permet de maintenir la biodiversité en ville ce qui est en lien avec la démarche Éviter Réduire Compenser mise en œuvre par le maître d'ouvrage. Dans ce contexte, SYTRAL Mobilités a proposé de ne pas retenir le principe de suppression de la rangée de platanes existante au vu de la taille des sujets et de l'impact négatif que cela aurait sur l'aménagement global du projet.

Une autre observation, déposée par Provencia (11 V) a trait à ce secteur. Cette société a participé aux réunions évoquées par l'auteur de la contribution déposée par la copropriété « Le jardin des Arts ». A noter que, dans cette observation, il est annoncé une copie d'un courrier de Me Guiton, conseil de Provencia, adressé au SYTRAL le 06/05/22, mais ce courrier n'est pas joint . Dans cette observation , on peut lire:

« En conséquence, il nous paraît indispensable :

- 1) d'élargir l'accès au parking de la copropriété (souterrain et aérien),
- 2) de déplacer supprimer le platane se situant à gauche de l'entrée, et
- 3) de déplacer l'édicule de ventilation du parking souterrain également placé à gauche de l'entrée.

Ces trois suggestions visent à améliorer la visibilité sur les différentes voies de circulation. »

Avis partiel du Commissaire Enquêteur sur cette observation :

Je pense que ces demandes, du niveau de détails d'aménagements qui ne portent pas atteinte au projet dans son ensemble, peuvent être débattus avec SYTRAL MOBILITÉS, le critère essentiel étant plus la sécurité que la visibilité elle même.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur l'avenue Roger Salengro

Ajoutant que j'ai pu constater que les platanes sont jeunes et paraissent en bonne santé alors que la haie qui borde la copropriété ne présente pas une grande valeur, je partage pleinement la réponse faite par SYTRAL MOBILITÉS d'en rester à la solution présentée dans le dossier (dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE). Cependant, les échanges semblent perdurer, il peut être, à mon sens, encore possible d'adapter les aménagements de détails (suggestions de Provincia notamment).

3.5.3 Rue Colin

Une demande formulée par l'association des riverains de la rue Jean Baptiste Clément (observation N° 43 du registre électronique) émet une suggestion de variante significative : au lieu d'emprunter la rue Billon, le tramway pourrait emprunter la rue Colin, parallèle, plus à l'Ouest. Cette association marque son intérêt global et de longue date sur l'aménagement urbain de ce quartier.

La contre-proposition faite, bien documentée et argumentée, expose les avantages trouvés à cette solution :

éviter de couper en deux une ZONE URi1a (préservée lors du renouvellement du PLU), avec pour corollaire un morcellement qui conduira à terme à sa disparition,

éviter une insertion très contrainte dans la rue Billon (largeur 10 m) : accès difficile pour les riverains, proximité du tramway avec les maisons avec les inconvénients que cela crée, ralentissement du tramway lié à la présence de voies entrelacées, suppression de stationnements

ne faire que traverser l'avenue Roger Salengro au lieu de devoir réaliser une insertion délicate du tramway sur cette voie, alors que la rue Colin, est élargie à 20 m depuis plus de 20 ans , est bordée de résidences étudiants et dessert le Collège Leroux, la piscine et le lycée Pierre Brossolette et que le passage par la rue Colin rendrait aisément accessible la ligne de tramway depuis deux stations de métro.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage:

Les points d'argumentation avancés ci-dessus me paraissent pertinents. Viennent à mon sens s'additionner d'autres éléments à prendre en compte pour une comparaison complète:

le fait que lors de la concertation la rue Billon ait été considérée comme une variante défavorable alors que la rue Colin ne l'était pas ,

la nécessité de dépenses sans doute non négligeables à engager pour protéger contre le bruit et les vibrations les maisons qui bordent la rue Billon dans sa partie Nord,

les difficultés importantes rencontrées, à la lumière de l'enquête, avec la copropriété « Les Charpennes » dans la partie Sud de la rue Billon, y compris un coût d'acquisition foncier non négligeable pour aboutir à une insertion qui demeure problématique (voir mon avis sur la résidence « Les Charpennes » aux paragraphes circulation et stationnement et aménagements),

En contrepartie de ces éléments favorables à un passage par la rue Colin, existent peut-être des inconvénients à modifier le tracé. Le dossier d'enquête ne contenant évidemment et logiquement aucune information sur ce point, le Commissaire Enquêteur a posé à SYTRAL MOBILITÉS la question suivante:

Question N° 4.3: Quelle est, sur la base d'une analyse multicritères détaillée de ces deux tracés à fournir, la position SYTRAL MOBILITÉS sur cette suggestion?

Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage est analysé pas à pas ci après: en petits caractères le mémoire en réponse et en italique taille normale l'analyse du Commissaire Enquêteur.

La rue Francis de Pressensé présente un profil d'une largeur variant entre 16 et 20 m. Les contraintes de giration du tramway impliquent une implantation de la plateforme au Nord de la rue en sortie de la ZAC Gratte-Ciel. Pour pouvoir tourner sur la rue Colin le tramway doit effectuer une baïonnette pour basculer sur la partie Sud de la rue Francis de Pressensé. Ce basculement de la plateforme du Nord au Sud sur la rue Francis de Pressensé induit la création d'un carrefour routier intermédiaire et nécessite une traversée des aménagements cyclables avec un angle de traversé faible (risque de chute au croisement des rails)

L'angle très fermé entre les rues Colin et Pressensé induit une insertion de la plateforme tramway sur la partie Ouest de la rue Colin. La plateforme impacte alors l'ensemble des arbres d'alignements existants

Avis partiels du Commissaire Enquêteur sur les éléments fournis en réponse :

Il n'apparaît pas certain que sur la partie Est la plateforme du tramway doive être implantée au Nord de la rue Francis de Pressensé : si, au carrefour

Bourgey/Pressensé, la giration du tramway est légèrement prolongée vers la rue Francis de Pressensé, il semble possible d'implanter la plateforme côté Sud de la rue Francis de Pressensé sur toute sa longueur, ce qui éviterait la baïonnette, critique pour les cyclistes. Par ailleurs même si la baïonnette existe, il est certainement possible par une réflexion complémentaire sur le tracé de la piste cyclable, d'éviter la baïonnette pour les cyclistes.

Cet argument ne me semble pas convaincant.

L'axe Colin est identifié comme un axe cycle structurant du schéma directeur cycles. Ainsi un aménagement sécurisé et séparé des flux routiers est impératif menant à un profil d'insertion avec le maintien d'une voie de circulation, la suppression de l'ensemble des stationnements et de plus de 50% des superficies végétalisées actuellement.

Il est possible, sur cette portion de la rue Colin, de sauvegarder des stationnements et des arbres, en recourant à une solution de voies entrelacées, comme cela est le cas pour la rue Billon. Cet aménagement ne semble pas plus difficile à réaliser que celui de la rue Billon (même si cette disposition peut être considérée comme critique). Pour ce qui est du stationnement, il n'est pas plus critique de supprimer des places publiques dans cette zone que de supprimer des places privées appartenant à la résidence des Charpennes.

Les arguments fournis ne sont totalement convaincants.

En outre, le tableau d'analyse multi-critères fourni n'entre pas suffisamment dans le détail de l'analyse sur certains points pour se faire une idée précise de ce que pourrait être le bilan avantages / inconvénients. A titre d'exemple :

quelle est la réelle incidence de la déviation de l'artère RTE 63 kV rue Francis de Pressensé ?

la suppression de 50 % des bandes plantées de la rue Colin Nord ne peut-elle pas être compensée par une végétalisation de la plateforme sur la majeure partie du tracé rue Colin ?

quand la totalité des incidences sera prise en compte est-on certain que le critère coût sera non différenciant, notamment en prenant en compte les économies faites en évitant les expropriations de la rue Billon (résidence « Les Charpennes » et de l'avenue Roger Salengro (résidence « Le jardin des Arts » et Provincia) et le coût pour la collectivité de l'achat du tènement ACI, malgré les surcoûts d'expropriation liés à la partie Nord de la rue Colin ?

soit on considère que les secteurs desservis par cette variante recoupe partiellement (mais dans quelle proportion ? Importante ou non ?) ceux déjà desservis par la ligne T1-T4, ne peut-on pas également prendre en compte que cette variante offre deux connections à la ligne A de métro.

Par ailleurs, le mémoire en réponse du maître d'ouvrage n'apporte pas de contradiction aux arguments fournis par l'association des riverains de la rue Jean Baptiste Clément, notamment sur les aspects suivants:

*# coupure de la zone URi1a,
simplification du traitement de l'avenue Roger Salengro,
et ne tient pas compte d'une difficulté non négligeable mise en claire évidence lors
de l'enquête : le traitement, dans toutes ses dimensions, de la résidence « Les
Charpennes » .*

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur la variante rue Colin

Globalement, je pense que certains arguments fournis par l'association des riverains de la rue Jean Baptiste Clément sont pertinents ; à cela s'ajoute le fait qu'à la lumière de l'enquête des difficultés importantes se sont révélées au sujet de la résidence « Les Charpennes ». Les réponses fournies par le Maître d'Ouvrage sont pour certaines bien justifiées et pour d'autres peu convaincantes ; je note aussi qu'elles ne sont pas exhaustives (incidences sur l'urbanisme, suppression du passage avenue Roger Salengro, difficultés potentielles liées à la résidence « Les Charpennes » et bilan des dépenses d'argent public consacré aux acquisitions foncières).

Dans ces circonstances, n'étant pas expert en la matière, ne possédant pas tous les éléments pertinents , et demeurant dans le doute quant à l'intérêt public de telle ou telle solution, je pense qu'une réflexion complémentaire très approfondie et détaillée s'impose.

3.6 Montant de l'investissement

Ce thème est abordé dans les observations N° :3, 24, 28, 42, 46 et 49 du registre électronique, 5 V et 9 V des registres papiers. Figurent entre parenthèses et entre guillemets ci-dessous quelques courts extraits significatifs des contributions.

Le public fait ressortir :

la forte et récente évolution du montant de l'investissement en renvoyant notamment à un article de presse édité par Lyon Capitale (« je souhaiterais des explications claires sur le budget et le coût pour les habitants » « le coût financier du projet peut être regardé comme excédent l'intérêt public de l'opération lui retirant ainsi son caractère d'utilité publique »),

le fait que le choix du tracé ait été opéré, entre autres, sur la base d'un critère de coût erroné (« coût soi-disant inférieur du tracé retenu », « refaire une comparaison de coût », « je dénonce une concertation ainsi qu'une enquête publique où les chiffres réels concernant le véritable coût du projet ne sont pas indiqués »),

qu'il s'agit d'une dépense d'argent public (« j'attire votre attention sur le fait qu'il s'agit de l'argent public et que celui-ci doit savoir en toute transparence à quoi sert l'argent des impôts »),

que la période économique que nous vivons mérite une plus grande attention sur les dépenses, notamment publiques (« ce n'est pas le moment historique pour de telles dépenses »).

Le Commissaire Enquêteur, tenu à fournir une appréciation sur le coût financier des opérations soumises à enquête publique (notamment pour celles relatives à une procédure DUP) a procédé à un examen approfondi de ce thème, à la fois par lecture du dossier présenté et par consultation de documents complémentaires demandés à SYTRAL MOBILITÉS.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage :

J'ai trouvé lapidaire (voire indigent) et surprenant le traitement réservé à ce thème de la plus haute importance par SYTRAL MOBILITÉS. En effet :

le dossier souffre cruellement de détails relatifs au montant de l'investissement alors que SYTRAL MOBILITÉS et son maître d'oeuvre disposent incontestablement de références et d'éléments de coûts précis acquis grâce aux précédentes opérations qu'ils ont menées,

l'augmentation de coût (de 33 % en six mois!) n'est accompagnée d'aucune explication,

la délibération du Conseil Syndical de SYTRAL MOBILITÉS en date du 10/12/21, qui fait apparaître un coût de 15 000 000 € pour l'acquisition foncière

d'une partie du tènement ACI , évoque simultanément un remboursement de cette somme par la Métropole de Lyon. Cet élément rend confuse la délibération et affecte la clarté du dossier : je m'interroge sur le fait que le budget présenté dans le dossier puisse inclure, dans ces conditions, une provision de cette même somme au titre des acquisitions foncières.

J'ai jugées pertinentes et proportionnées les observations du public.

Le Commissaire Enquêteur a ensuite posé à SYTRAL MOBILITÉS la question suivante:

Question N° 5 : est-ce que SYTRAL MOBILITÉS peut justifier, de façon précise et argumentée, l'évolution et la valeur finale du montant de l'investissement quitte, bien entendu, à rectifier celle qui apparaît dans le dossier d'enquête?

Dans son mémoire en réponse au Procès Verbal de Synthèse des observations reçues, SYTRAL MOBILITÉS répond de façon développée mais insatisfaisante à la question posée. En effet:

aucune précision n'est réellement apportée sur la décomposition des montants globaux et sur l'évolution de ceux-ci alors que, de toute évidence, ces chiffres existent et sont connus du Maître d'Ouvrage.

L'augmentation de coût de 46 M€ serait, (selon déduction faite après lecture attentive du Mémoire en Réponse), due à une augmentation du coût des travaux de 10 M€ (qui , en version définitive intègre une provision de 10 M€ pour libérations d'emprises) et à une augmentation des acquisitions foncières de 36 M€ (qui serait ainsi passée de 4 à 40 M€) notamment due au tènement ACI (pour 15 M€) et au tènement SQP 209 route de Genas (pour un montant non précisé!).

aucun éclaircissement n'est fourni sur le fait que la délibération du 10/12/21 du Conseil Syndical ait conduit à provisionner dans le budget de l'opération une somme de 15 000 000 € tout en précisant qu'une convention signée avec la Métropole de Lyon engageait cette dernière à rembourser cette somme,

la justification du fait que la comparaison faite entre les tracés rouge et vert ait pu être faussée par la non intégration du coût des acquisitions foncières ACI est incomplète et donc peu convaincante. En effet, dès la concertation de 2021, selon le Mémoire en Réponse de SYTRAL MOBILITÉS :

S'agissant du tracé « rouge », il est à noter que ce dernier présentait deux variantes sur le secteur « ACI » (tronçon BillonSalengro) : contournement du site ou maîtrise foncière par la Métropole de Lyon impliquant une mise à disposition, au profit de SYTRAL, des emprises nécessaires à la réalisation du projet T6 Nord. Ainsi, le poste foncier pour ce tracé n'incluait pas, à ce stade, de provision pour les besoins des emprises précitées, sur le tènement « ACI ».

Une telle affirmation pourrait logiquement emporter que, dès la concertation de Mars/Avril 2021 , la certitude était acquise que l'acquisition du tènement ACI ne

coûterait rien au projet ; comme ce n'était vraisemblablement pas le cas, il eut fallu ajouter à la variante ACI une somme pour l'acquisition foncière du tènement (soit 15 M€?), ce qui aurait du, logiquement, conduire à ne pas la choisir.

Si bien que, que l'on évoque une comparaison entre tracé vert et rouge ou entre les variantes du tracé rouge entre elles, la comparaison est mal conduite et semble faussée.

le coût annoncé de 26 M€ /km, hors foncier, n'est en aucune façon mis en regard d'autres références et il est « justifié » par un texte général qui ne peut avoir de valeur que dans le domaine de la communication mais pas dans le domaine de la justification d'une évaluation financière d'un montant de travaux d'une telle ampleur.

Le Commissaire Enquêteur qui n'est ni économiste de la construction ni juge, constate que le coût financier du projet peut être susceptible, faute d'arguments plus convaincants, de faire perdre à l'opération son caractère d'utilité publique.

SYTRAL MOBILITÉS, suite à des questions complémentaires posées par le Commissaire Enquêteur, répond :

au sujet du montant de l'investissement :

la prochaine délibération du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités qui doit valider l'AVP devrait confirmer une baisse de l'enveloppe budgétaire en lien notamment avec le sujet précédent.

au sujet du devenir du tènement ACI :

vérification faite, je vous informe que, dans le cadre de discussions toujours en cours entre le promoteur, la Métropole de Lyon, la Ville de Villeurbanne sur les termes définitifs de la convention et ses annexes, la Métropole ne peut pas encore nous fournir les éléments en question. Pour information complémentaire, cette convention doit être délibérée au conseil métropolitain du 12/12/22.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le thème montant de l'investissement :

Le Commissaire Enquêteur qui n'est ni économiste de la construction ni juge, constate que le coût financier du projet peut être susceptible, faute d'arguments convaincants, de faire perdre à l'opération son caractère d'utilité publique.

Par ailleurs deux incertitudes règnent encore : la première sur la correction éventuelle que SYTRAL MOBILITÉS pourrait apporter au montant de l'investissement, la seconde sur le traitement définitif à venir du tènement ACI.

Je pense clairement que ce thème important (notion d'engagement d'argent public) n'a pas fait l'objet d'une attention suffisante par SYTRAL MOBILITÉS et souffre indéniablement d'un manque d'explications, de clarté et de décisions actées. Le flou règne donc toujours à ce jour sur le montant final de l'opération (notamment pour un montant de 15 000 000 €, provisionné mais dont on a la certitude qu'il ne sera pas déboursé), ce qui, par voie de conséquence, pourrait entamer le caractère d'utilité publique de l'opération

3.7 Plantations

Ce thème est abordé dans les observations N°:1, 3, 28 et 40 du registre électronique, 7 V des registres papiers. Figurent entre guillemets quelques courts extraits significatifs des contributions.

Ce sujet est essentiellement abordé au travers de l'arrachage d'arbres adultes qui seront remplacés par de jeunes sujets, moins efficaces dans la lutte contre les îlots de chaleur:

« par ces temps de réchauffement climatique, qu'en est-il pour compenser la disparition de cet espace vert, »

« notre jardin très arboré se verra très largement amputé , plus de quinze arbres seront abattus dont des gros »

« je trouve lamentable que des arbres adultes et en bon état soient coupés pour replanter des arbres jeunes »

« il n'y a pas de vrai îlot de fraîcheur, même si on peut saluer la volonté de planter quelques arbres pour remplacer certains espaces verts existants »).

Le dossier d'enquête traite ce sujet avec soin; il présente un état différentiel des suppressions d'arbres et plantations ainsi qu'une indication relative à la végétalisation des voies.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage:

Ce thème me semble traiter correctement par SYTRAL MOBILITÉS. L'insistance du public sur ce sujet est justifiée car les grands travaux d'infrastructure sont aussi une opportunité pour tenter d'améliorer l'état actuel vis à vis des îlots de chaleur constatés dans nos agglomérations.

Le Commissaire Enquêteur a en outre questionné SYTRAL MOBILITÉS sur ce sujet au travers du Procès Verbal de Synthèse des observations reçues.

Question N° 6: est-ce que SYTRAL MOBILITÉS peut justifier, de façon plus précise que la compensation proposée est suffisante, voire s'engager à l'améliorer notamment en veillant à planter des espèces adaptées aux fortes chaleurs?

Dans son Mémoire en Réponse SYTRAL MOBILITÉS écrit notamment :

SYTRAL Mobilités s'engage à travailler activement avec son paysagiste et en partenariat avec les services de gestion des espaces verts des Villes et de la Métropole pour proposer des essences adaptées au contexte Lyonnais et aux évolutions climatiques attendues.

Le bilan des surfaces végétalisées s'élèvera à un solde positif d'environ 11 300 m² (environ 21 100 m² végétalisés contre les 9 800 m² impactés). Globalement, les plantations proposées dans le cadre du projet T6 Nord permettent donc une amélioration de la biodiversité en ville et sont jugées suffisantes au regard des impacts du projet. Ces mesures ERC ont fait l'objet d'échanges avec les services de l'État, sans demande de mesures complémentaires au regard des impacts du projet.

Localement, au niveau de la Résidence le Canter, les inquiétudes des résidents portent sur leur jardin qui est impacté dans le cadre du projet T6 Nord. Dans le cadre des échanges en cours avec les représentants de la copropriété, la thématique Faune / Flore / biodiversité sera prise en compte par SYTRAL Mobilités.

Plus globalement, pour les plantations d'arbres, SYTRAL Mobilités privilégiera des sujets déjà bien développés.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le thème Plantations:

Il m'apparaît qu'avec les éléments complémentaires apportés dans le mémoire en réponse, le soin apporté aux Plantations est satisfaisant.

3.8 Travaux

Ce thème est notamment abordé dans les observations N°: 7, 20 et 46 du registre électronique, 10 V des registres papiers. Figurent entre guillemets quelques courts extraits significatifs des contributions.

Les travaux importants et longs liés à la réalisation d'une telle infrastructure vont incontestablement perturber le quotidien des riverains, et même au-delà bruits, poussière, perturbations de circulation et stationnement... Il est légitime que le public en fasse état et émette des contributions pour attirer l'attention de SYTRAL MOBILITÉS:

« il serait bien aussi d'interdire toute circulation pendant les gros travaux sur les rues adjacentes »,

« nombreux problèmes, notamment sonores lors des travaux »,

« la circonstance qu'aucune mesure de compensation ne soit prévue ne fera pas disparaître le préjudice subi par Monsieur FONEA »,

« Depuis 1998, les travaux (bruits, poussières...) n'ont cessé dans ce secteur »

Le dossier ne sous-estime pas les difficultés et classe les impacts en phase chantier comme ayant une sensibilité forte.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage:

Je pense que SYTRAL MOBILITÉS traite l'impact travaux de façon satisfaisante: même si des nuisances subsistent force est de reconnaître que celles-ci sont réduites par application de consignes fortes pendant les travaux.

Je juge que les observations, même si elles ne sont pas déplacées, prennent mal en compte le côté inévitable de travaux qui contribuent à l'amélioration permanente du cadre de vie.

Le Commissaire Enquêteur a ensuite posé à SYTRAL MOBILITÉS la question suivante :

Question N°7 : quels exemples concrets (à partir de ses expériences sur la réalisation des lignes précédentes), SYTRAL MOBILITÉS peut-il fournir à ce sujet et quels engagements peut-il prendre à défaut de mesure compensatoire?

Dans son Mémoire en Réponse SYTRAL MOBILITÉS écrit :

Dans l'objectif de réduire encore les nuisances acoustiques, SYTRAL Mobilités propose de compléter ces mesures, dans le cadre du chantier T6 Nord, par deux nouvelles mesures : ☉ la mise en œuvre d'écrans (de type palissades ou bâches) qui posséderont des propriétés d'absorption acoustique sous réserve de la compatibilité avec une bonne visibilité des commerces.

⌚ Le capotage des groupes électrogènes et autres engins bruyants à l'aide de tôles d'acier doublée d'un matériau absorbant lorsque cela est possible.

Ainsi, ces nouvelles mesures concrètes participeront à la réduction des nuisances acoustiques le long du chantier

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le thème Travaux:

Je pense qu'avec ces mesures complémentaires, les inévitables nuisances créées par le chantier (notamment le bruit et la poussière) seront amenuisées et rendues tolérables eu égard aux bienfaits généraux d'un tel projet (santé, qualité de l'air, économies d'énergie..)

3.9 Faune et flore

Ce thème est essentiellement abordé par les habitants de la résidence « Le Canter » qui estiment bénéficier d'une situation privilégiée, notamment grâce à la présence d'une faune devenue rare en ville. Ils souhaitent que cette situation perdure malgré les perturbations engendrées par le projet, ou, au pire que des mesures soient prises pour éviter que les espèces présentes (oiseaux et hérissons notamment) n'abandonnent pas le site. Extraits des observations 28 et 39 du registre électronique: « je vous demande toute votre vigilance », « préservation de la faune (hérissons qu'on voit chaque soir, oiseaux dont pies, tourterelles, rouge-gorges, piverts, mésanges etc, lézards, insectes nombreux dont parfois libellules et vers luisants rares) », « notre jardin très arboré se verra très largement amputé et la faune que nous avons la chance de suivre avec mes enfants disparaîtra, quelles seront les structures mises en place pour leur préservation, hérissons, chauve-souris, oiseaux... ».

Le dossier confirme la présence de faune dans ce secteur, notamment le hérisson d'Europe, espèce protégée. Le dossier explicite également les mesures qui seront prises, conformément aux règles en vigueur.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage:

Je pense que cet espace, aujourd'hui peu courant en agglomération, présente des caractéristiques intéressantes en la matière et qu'il convient d'être attentif à mettre en place toutes les mesures nécessaires pour préserver au mieux cet espace vert fréquenté par une faune remarquable.

J'ai jugées proportionnées et de bon sens les observations du public.

Le Commissaire Enquêteur a ensuite posé à SYTRAL MOBILITÉS la question suivante :

Question N°8 : SYTRAL MOBILITÉS peut-il confirmer à ce sujet que les dispositions évoquées dans le dossier seront mises en œuvre ?

Dans son Mémoire en Réponse SYTRAL MOBILITÉS écrit :

#SYTRAL Mobilités s'engage à mettre en œuvre les mesures ERC citées précédemment. Outre ces mesures ERC réalisées, un suivi des enjeux de biodiversité urbaine, principalement en lien avec les espaces végétalisés et les plantations, sera mis en place par SYTRAL Mobilités sur les premières années après la mise en service de la ligne de tramway, afin de s'assurer que les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet de T6N répondent aux objectifs de prise en compte des enjeux de milieux naturels identifiés, et si nécessaire de les adapter.

#Plus localement, au niveau de la Résidence le Canter, les inquiétudes des résidents portent sur leur jardin qui est impacté dans le cadre du projet T6 Nord. Dans le cadre des échanges en cours avec les représentants de la copropriété, la thématique Faune / Flore / biodiversité sera prise en compte par SYTRAL Mobilités.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le thème Faune et flore:

Les engagements pris par SYTRAL MOBILITÉS au plan général joints à la prise en compte particulière des demandes de la résidence « Le Canter » me semblent satisfaisants.

3.10 Stations

Une seule observation, déposée par un collectif de riverains de la rue Paul Verlaine (N° 4 V des registres papiers) interroge quant à la position de la station Hôtel de Ville / Théâtre National Populaire et aux aménagements relatifs à celle-ci.

Il est notamment reproché par les riverains que celle-ci soit susceptible de provoquer des nuisances , notamment la nuit, à la sortie des représentations théâtrales (aggravées par le fait que la station ne soit pas couverte et que par temps de pluie les usagers auront tendance à se concentrer près de leurs entrées). La proposition faite par les riverains de la rue Paul Verlaine consiste à déplacer la station de quelques dizaines de mètres, vers le Nord, au droit de la poste où aucune gêne ne semblerait devoir être causée aux riverains immédiats.

Avis partiel du Commissaire Enquêteur avant lecture du mémoire en réponse du Maître d’Ouvrage:

Cette suggestion n’est pas nouvelle et ne semble pas exorbitante : elle ne pénalise pas l’accès à l’Hôtel de Ville de Villeurbanne tout en satisfaisant une demande compréhensible. Par contre il convient de vérifier qu’après cette modification, les distances inter-stations demeurent admissibles.

Dans son Procès Verbal de Synthèse, le Commissaire Enquêteur a posé la question suivante :

Question N° 9: Quelle est la position de SYTRAL MOBILITÉS sur cette demande de déplacement de la station Hôtel de Ville/ Théâtre National Populaire?

Dans son Mémoire en Réponse SYTRAL MOBILITÉS écrit:

Un déplacement de la station Hôtel de Ville/TNP au droit de la Poste placerait cette station à moins de 250 m de la station Gratte-Ciel Zola prévue en connexion avec le métro A. Cet aménagement induirait ainsi des recoupements importants des zones de chalandise des stations Hôtel de Ville/TNP et Gratte-Ciel sans apporter de bénéfice particulier sur la desserte. Actuellement, la place Lazare Goujon est accolée à la rue Verlaine circulée dans les deux sens. Concernant l’inquiétude des riverains concernant les conflits entre les usages de la place Lazare Goujon (jeux d’enfants) et aménagement tramway, il est rappelé que le projet T6 Nord supprimera intégralement les flux de transit sur cet axe et permettra d’apaiser ce secteur centre-ville avec la circulation d’un tramway au maximum à 20 km/h. Une bordure de 50 cm de large délimitant la plateforme, le mobilier du quai tramway ainsi que des revêtements différenciés entre la place et les voies du tramway assureront une lisibilité de l’espace public et de ses usages.

Le Commissaire Enquêteur regrette que SYTRAL MOBILITÉS ne réponde pas à la question des nuisances générées la nuit par la fréquentation des représentations théâtrales, tout en prenant en compte l'argument de l'apaisement de cette zone lié à la disparition de la circulation aujourd'hui à double sens.

Avis synthétique final du Commissaire Enquêteur sur le thème Stations:

Considérant que cette zone sera apaisée par la disparition de la circulation aujourd'hui à double sens, tout en regrettant que l'aspect des nuisances nocturnes ne soit pas traité avec une attention suffisante, il m'apparaît judicieux de maintenir la station au droit de la place Lazare Goujon.

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

le 15 Septembre 2022