



Dossier d'enquête publique unique
Mémoire en réponse au commissaire enquêteur

SOMMAIRE

A.1. PREAMBULE	5
A.2. LES REPONSES APORTEES AUX CONTRIBUTIONS RECUEILLIES AUPRES DU PUBLIC PENDANT L'ENQUETE	6
2.1 OBSERVATIONS RELATIVES A L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	6
2.1.1 <i>Thème 1 – Opportunité du projet.....</i>	<i>6</i>
2.1.2 <i>Thème 2 – Non-prise en compte des propositions faites lors des concertations.....</i>	<i>6</i>
2.1.3 <i>Thème 3 – Circulation et stationnement.....</i>	<i>7</i>
2.1.4 <i>Thème 4 – Aménagements voies piétons – pistes cyclables - stations.....</i>	<i>10</i>
2.1.5 <i>Thème 5 – Insertion urbaine – Cadre de vie.....</i>	<i>10</i>
2.1.6 <i>Thème 6 – Végétalisation – Abattages d'arbres.....</i>	<i>13</i>
2.1.7 <i>Thème 7 – Financier : Indemnisation - Travaux – Dépréciation foncière hors DUP.....</i>	<i>14</i>
2.1.8 <i>Thème 8 - Divers.....</i>	<i>15</i>
2.2 OBSERVATIONS RELATIVES A LA DUP ET A L'ENQUETE PARCELLAIRE	16
2.2.1 <i>Boulevard Sampaix Saint-Fons / SCI les Marronniers (parcelles AB 385 ; AB 388).....</i>	<i>16</i>
2.2.2 <i>9 Bd Sampaix Saint-Fons / SCI Les Côteaux de Lyon + Exploitant (parcelles AB135 ; AB369).....</i>	<i>16</i>
2.2.3 <i>Angle rue Carnot- rue Aristide Briand Saint-Fons (parcelle AE 233).....</i>	<i>17</i>
2.2.4 <i>Commerce 2 avenue de la République Vénissieux.....</i>	<i>17</i>
2.2.5 <i>Angle Rue République-avenue Séward Vénissieux / Station BP (parcelles BH64 ; BH65).....</i>	<i>17</i>
2.2.6 <i>Foncier 3, 5, 7, 9 avenue Jean Jaurès Vénissieux.....</i>	<i>18</i>
2.2.7 <i>4 Rue Charles Plasse Saint-Fons (parcelle AC84).....</i>	<i>18</i>
2.2.8 <i>23 rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 : Technopark 3 et Genoway (parcelles CH526 ; CH527 ; CH587).....</i>	<i>19</i>
2.2.9 <i>Rue Saint-Jean de Dieu SDC le Korner (parcelle CH515).....</i>	<i>20</i>
2.2.10 <i>14 rue André Sentuc Vénissieux / Parc Sentuc République.....</i>	<i>21</i>
2.2.11 <i>33 rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 / ADAPEI 69 (parcelle CH358).....</i>	<i>22</i>
2.2.12 <i>Copropriété « Le Parc du Bord de Rhône » rue Marcel Etienne Sembat à Saint-Fons (parcelles AB395, AB396, AB400).....</i>	<i>23</i>
A.3. LES REPONSES APORTEES AUX QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	25
3.1 QUESTIONS RELATIVES A L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	25
3.2 QUESTIONS RELATIVES AUX COUTS DU PROJET	25
3.3 PISTES CYCLABLES – AMENAGEMENTS PAYSAGERS.....	27
3.4 DIVERS	28

A.1. PREAMBULE

Le présent document constitue le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations du commissaire enquêteur remis au Maître d'ouvrage le 21 avril 2023 qui présente les observations du public recueillies lors des enquêtes publiques du projet. Ces dernières se sont déroulées du lundi 13 mars au vendredi 14 avril 2023. Les paragraphes suivants reprennent les thèmes du procès-verbal et apportent des éléments de réponses aux observations et questionnements soulevés.

A.2. LES REponses APPOrTEES AUX CONTRIBUTIONS RECUEILLIES AUPRES DU PUBLIC PENDANT L'ENQUETE

2.1 OBSERVATIONS RELATIVES A L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

2.1.1 THEME 1 – OPPORTUNITE DU PROJET

Thème 1 : Opportunité du projet	
Contributeur	Synthèse contribution
@2	- Bilan carbone et financier Tram/Bus/Métro - Pertinence Tram/BHNS

Question

Répondre sur ces 2 points au regard de l'opportunité du projet

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le tramway T10 est prévu avec une fréquence de 10 minutes à sa mise en service. Cette fréquence permet de répondre aux besoins de déplacements à horizon 2030 simulé par le modèle multimodal de la Métropole de Lyon (Modely). Il faut noter que la ligne T10 est conçue pour offrir une fréquence plus élevée (jusqu'à 5 minutes) lorsque que la demande le nécessitera. Enfin, il faut rappeler qu'à fréquence équivalente, le tramway propose une capacité bien supérieure aux bus (jusqu'à 300 passagers pour un tramway de 43m contre environ 110 pour un bus articulé) et offre une meilleure régularité grâce notamment à une meilleure priorité aux feux et à un site propre intégral (sauf les rues Carnot / Plasse à Saint-Fons et Zola à Vénissieux pour lesquelles le plan de circulation a été adapté afin de limiter la circulation automobile).

Le choix du tramway pour la ligne T10 repose aussi sur les éléments suivants :

- Ce mode est plus attractif (environ 30% de fréquentation supplémentaire par rapport à un Bus à Haut Niveau de Service) et plus favorable au report modal ;
- L'effet levier du réaménagement de façade à façade est meilleur que le bus pour les quartiers traversés, notamment le centre-ville de Saint-Fons et les quartiers NPNRU et plus favorable au développement de la mixité sociale ;
- Ce mode permet de proposer un aménagement de l'espace public moins routier, notamment grâce à la possibilité de végétaliser la plateforme du tramway, ce qui est fait sur plus des 3/4 du linéaire de T10 ;
- Le confort pour les voyageurs est meilleur pour le tramway.

Une augmentation de la fréquence des bus existants ne suffirait pas à absorber la croissance des besoins de déplacements. Des saturations sont déjà observées à l'heure de pointe actuellement. La fiabilité de la performance des lignes de bus et leur attractivité n'est pas assurée et pourrait encore diminuer du fait de la congestion routière.

Enfin, le bilan carbone du projet est positif (54 700 tCO2e sur une période de 30 ans grâce à un effet positif en phase exploitation— cf. pièce C4 - paragraphe 4.9.2) et le bilan financier également (VAN positive) avec une fréquence à 10 minutes. Une amélioration de la fréquence dans les années suivant la mise en service pour répondre à l'évolution de la demande conduira donc à une amélioration de ce bilan déjà positif.

2.1.2 THEME 2 – NON-PRISE EN COMPTE DES PROPOSITIONS FAITES LORS DES CONCERTATIONS

Thème 2 : Non prise en compte des propositions faites lors des concertations	
Contributeur	Synthèse contribution
R10	- Tracé Emile Zola Vénissieux : variante 2 retenue alors que la proposition variante 1 plus adaptée n'a pas été retenue : * desserte de plus de population et de secteurs non desservis en transport en commun * passage par Bd Laurent Gérin plus large qu'avenue Jean Jaurès * maintien rue Zola du bus 93 pour desservir le plateau Gabriel Péri et les stationnements
@4	Secteur rue Charles Plasse – Place des 4 chemins Saint-Fons : - Implantation de la station différente de celle proposée lors de la concertation
E43	Conseil de Quartier du Centre à Vénissieux - Rappel des informations sur les réunions, relevés de décision entre leur conseil et le SYTRAL lors des phases de concertation. Favorable au projet mais regret de ne pas avoir eu de la part du SYTRAL d'explications suffisantes ou d'accords sur un certain nombre de leurs propositions lors des phases de concertation

Questions

- Quelles modalités ont amené en général le SYTRAL à retenir les différentes solutions pour le tracé définitif du T10, les stations et autres aménagements lorsqu'elles faisaient l'objet de variantes proposées notamment par le public. ?
- Quelles raisons ont amené le SYTRAL à retenir les solutions dans les cas R10 et@4 ci-dessus ?

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Modalités ayant amené en général SYTRAL Mobilités à retenir les différentes solutions pour le tracé définitif du T10, les stations et autres aménagements lorsqu'elles faisaient l'objet de variantes proposées notamment par le public

SYTRAL Mobilités a conduit des études d'opportunité et de faisabilité en 2020 sur la ligne T10, au cours desquelles plusieurs hypothèses de tracé ont été étudiées, évaluées et comparées sur plusieurs critères (niveau de service, desserte urbaine et socio-économique, desserte transports, conditions d'insertion dans l'espace urbain, impacts circulation et stationnement, opportunités et impacts modes doux, opportunités et impacts sur l'environnement, impacts sur exploitation et exploitabilité, coûts, risques). Lors de la concertation préalable entre août et octobre 2021, la synthèse de la démarche et des analyses réalisées sur le tracé a été expliquée, et deux variantes locales de tracé sur Vénissieux ont été proposées. Le choix de la variante de tracé sur

Vénissieux a été retenu en décembre 2021 à l'issue de la concertation préalable, sur la base des éléments issus de la concertation et des études techniques qui se sont poursuivies en parallèle de la concertation, justifié dans le bilan de concertation préalable et expliqué au démarrage de la concertation continue.

Il en est de même pour le choix des positions de station qui a été fait à l'issue de la concertation préalable, sur la base des éléments issus de la concertation et des études techniques.

La synthèse des éléments sur le tracé et les stations figure dans le dossier d'enquête publique (pièces C1 et C2 – paragraphe 2.3.4).

Raisons pour lesquelles a été retenues le tracé Zola-Jaurès

Les deux variantes locales de Vénissieux proposées ont largement été débattues au cours de la concertation préalable, que ce soit dans les différentes contributions recueillies ou lors des rencontres organisées. Ces deux variantes ont révélé des atouts ainsi que des points de sensibilité, notamment au sujet de la desserte ou encore de l'insertion. Au terme de la concertation, aucune tendance marquée n'est ressortie pour l'une ou l'autre variante.

Les enseignements de la concertation préalable et les études complémentaires menées sur les variantes locales de tracé à Vénissieux ont conduit le maître d'ouvrage à confirmer le tracé de la ligne T10 **par la rue Zola et l'avenue Jaurès à Vénissieux**. Cette variante locale de tracé a été privilégiée du fait de son potentiel de desserte plus important (station plus proche du cœur de ville de Vénissieux) et de sa meilleure performance (tracé plus direct et moins de courbes).

Ce tracé offre ainsi :

- Une meilleure desserte du centre-ville de Vénissieux et des commerces de proximité (axe Jean Jaurès, secteur Sublet) venant ainsi conforter l'objectif de redynamisation des commerces de centre-ville ;
- Plus de performance et de rapidité, donc plus d'attractivité pour la ligne T10 ;
- Un potentiel d'aménagement de l'avenue Jean Jaurès avec une reconquête du square Gérin qui longe l'axe et l'opportunité d'apaiser la circulation automobile ;
- L'amélioration du cadre de vie via notamment un meilleur partage de la voirie avec les modes doux (plus grande intégration du vélo et de la marche à pied aux abords).

La variante d'itinéraire par Gérin/Maréchal aurait pu permettre d'assurer une desserte plus proche des équipements publics de Vénissieux (Théâtre de Vénissieux, Ecole du Centre, etc.) sous réserve de la démolition du Gymnase du Centre. Elle était toutefois plus contrainte en termes d'insertion et rendait complexe le partage de la voirie entre les différents usages tramway et piétons, notamment aux abords de l'école du Centre. Plus longue de 100 mètres et plus sinueuse, cette variante aurait impacté la performance et la rapidité du tramway pouvant ainsi réduire son attractivité.

De plus, ce tracé ne permettait pas de conserver dans son intégralité la parcelle Veninov qui aurait été impactée à hauteur de 10 000 m² (15 % de sa surface), pouvant ainsi contraindre le projet de reconversion industrielle du site.

Enfin le décalage de la station Marronniers à Vénissieux plus à l'est suggéré en concertation préalable permettant d'améliorer le potentiel de desserte et la visibilité de la station, est rendu possible par le choix de variante de tracé Zola / Jaurès.

Raisons pour lesquelles a été retenues la position de station 4 Chemins

Les scénarios d'emplacement de la station 4 Chemins proposés ont largement fait débat au cours de la concertation préalable, notamment lors des rencontres organisées. Les deux scénarios ont révélé des atouts

ainsi que des points de sensibilité, notamment au sujet de la desserte ou encore de l'intermodalité. Au terme de la concertation préalable, aucune tendance marquée ne ressort pour l'un ou l'autre des scénarios.

Les enseignements de la concertation préalable et les études complémentaires menées sur les stations ont conduit SYTRAL Mobilités à confirmer l'emplacement de la station 4 Chemins à Saint-Fons au droit du carrefour avec l'avenue Jean Jaurès, qui permet une meilleure interconnexion avec le corridor bus de l'avenue Jean Jaurès et offre un potentiel de desserte plus important du cœur de ville de Saint-Fons.

La station Quatre Chemins est localisée au plus proche de l'avenue Jean Jaurès afin d'optimiser l'intermodalité avec le corridor bus de l'avenue Jaurès, d'offrir un potentiel de desserte plus important et de permettre l'apaisement de la rue Plasse, tout en prenant en compte les contraintes techniques d'insertion d'une station de tramway dans ce tissu urbain dense (géométrie des rues Charles Plasse et Carnot notamment). Ainsi, la station est positionnée à moins de 50m de carrefour avec l'avenue Jean Jaurès. En raison de l'étroitesse de la rue, la station est configurée avec un quai central sur une largeur totale de 4,50 m.

2.1.3 THEME 3 – CIRCULATION ET STATIONNEMENT

Thème 3 : Circulation et Stationnement	
Sous- Thème 1 : Circulation en périphérie du T10	
Contributeur	Synthèse contribution
@2	Le tram ne permet pas de reporter le trafic vers les voies périphériques

Question :

Répondre au point ci-dessus

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le projet T10 conduit à réduire la place de la voiture le long de son itinéraire, notamment dans les centres villes de Saint-Fons et de Vénissieux. Les axes empruntés par T10 sont proches du boulevard périphérique, mais doivent servir en premier lieu à la desserte locale de ces centres villes. Le projet T10 va constituer une nouvelle offre de transport (transport en commun et modes doux) qui participera au report modal.

Les modifications du plan de circulation qui accompagneront la mise en service de la ligne T10 autour de l'axe « République/Carnot/Plasse », ainsi que la fermeture à la circulation de la rue Plasse sur le carrefour avec l'avenue Jaurès, auront pour effet de réduire l'attractivité de ces rues pour les flux de transit, cela étant par ailleurs primordial pour le bon fonctionnement de la ligne T10 qui circulera en site banalisé sur 350 m de la rue Carnot et sur environ 200 m pour un sens sur la rue Plasse. Entre 200 et 300 véhicules aux heures de pointe sont potentiellement concernés par ces modifications. Seule une partie de ces véhicules se reporteront sur le boulevard périphérique. Globalement, d'après les modélisations de trafic réalisées, les volumes de trafic reportés restent modérés et compatibles avec les gabarits et les fonctions des axes concernés (Rues Dussurgey, Gabriel Péri ou le boulevard périphérique).

Concernant l'avenue Tony Garnier, qui constitue une des portes d'entrée Sud du cœur de l'agglomération lyonnaise, le projet T10 prévoit de réduire de 2x3 voies à 2x2 voies le gabarit de l'avenue jusqu'au croisement avec l'avenue Jean Jaurès puis de réduire ce gabarit à 2x1 voie entre l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Debourg.

Il faut noter qu'un pincement à 2x2 voies existe déjà sur le Boulevard Chambaud de la Bruyère actuellement : la capacité en entrée de ville n'est donc pas modifiée.
Globalement, les études de circulation menées dans le cadre de T10 ont montré que les évolutions de trafic estimées dans Modely sont cohérentes avec les évolutions du plan de circulation et de la capacité résiduelle du réseau viaire associés au projet T10, tant sur les secteurs de Saint-Fons et Vénissieux que sur le secteur de Gerland à Lyon 7^{ème}. Les carrefours les plus critiques jalonnant le projet, y compris sur l'avenue Tony Garnier, ne seraient plus saturés du fait des effets conjugués du report modal et des reports d'itinéraires.
Les résultats de l'étude de circulation ont été présentés dans la pièce C4 - paragraphe 4.6.2 du dossier d'enquête publique.

E42	Impact de la démolition de la maison du 16 rue Emile Zola à Vénissieux sur la maison située juste derrière au 24/26 rue Victor Hugo
-----	---

Questions :

- **Quelles sont les modalités qui permettent aux riverains d'accéder à leurs habitations pour leurs livraisons et aux services publics (propreté, voirie...) et d'urgence d'intervenir ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

En phase définitive, après la mise en service du tramway :

L'ensemble de la conception du projet de tramway T10 a été réalisé de manière à assurer le maintien des accès pour chacun des riverains particuliers et entreprises :

- En premier lieu, le plan de circulation a été défini de manière à maintenir un accès à chacun des riverains ;
- D'autre part, l'aménagement du corridor T10 est conçu de manière à assurer le maintien ou la restitution de chaque entrée charretière. Une vérification des girations des véhicules attendus sur site est réalisée au cas par cas avec chaque riverain ;
- Enfin, la restitution des entrées charretières impactées par le projet fait l'objet d'échanges avec chaque riverain ou entreprise concerné afin de proposer la solution la plus pertinente dans le respect de la réglementation de la voirie routière et des contraintes de sécurité.

Néanmoins, il est à noter que pour certaines entrées privées, les conditions d'accès pourraient évoluer, notamment pour des raisons de sécurité vis-à-vis du tramway (entrée/sortie en tourne-à-droite, entrée en marche arrière, modification du gabarit de véhicule de livraison, etc.). Ces éléments sont abordés lors des échanges individuels avec les riverains.

Enfin, le maintien de l'ensemble des circulations de services publics sera assuré (accès pompier, collecte des ordures ménagères, etc.), et a fait l'objet de concertation auprès des différents services concernés.

En phase provisoire, pendant les travaux d'aménagement du tramway :

L'ensemble des accès sera maintenu en phase chantier. Les conditions de circulation ou d'accès pourront localement et ponctuellement être dégradées (itinéraires de déviation, réduction du nombre de voies, etc.) lors de certaines phases des travaux. SYTRAL Mobilités assurera une communication auprès des riverains tout au long du chantier en s'appuyant sur sa (ses) chargée(s) de relation riverains et sur des outils de communication adaptés au chantier.

- **La demande des riverains de l'impasse des Rosiers pourra-t-elle être honorée ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Depuis le dépôt du dossier d'enquête publique, les riverains de l'impasse des Rosiers ont été rencontrés. SYTRAL Mobilités a confirmé le besoin formulé par les riverains et ces éléments vont être intégrés à l'aménagement de l'impasse des Rosiers : maintien de places de stationnement privées et création d'arceaux pour le stationnement des cycles.

- **Répondre à la demande @15**

Thème 3 : Circulation et stationnement	
Sous-Thème 2 : Stationnement - Accès	
Contributeur	Synthèse contribution
@3	Laisser accès aux commerçants et particuliers pour les livraisons
R11	Impasse des Rosiers : - Maintien des places actuelles de stationnement privées (cartes Personnes à Mobilité Réduite pour certains) ; - Pose d'arceaux au niveau de ces places.
@15 ; E16 ; E18	24 bd Sampaix Saint-Fons : - Problème d'accessibilité des poids lourds de livraison aux entrepôts rendue impossible du fait des infrastructures du tram : Avis SCI : impossibilité technique pour tous les chauffeurs de manœuvrer depuis l'Est comme retenu par le Sytral (absence de vision sur l'extrémité arrière du camion) donc impossibilité d'accéder aux entrepôts. La SCI précise que les camions accédant au dépôt sont des 38T et demande si les simulations Sytral ont pris en compte ce gabarit dans leur hypothèse "double porteur". Solution proposée par la SCI évoquée avec le Sytral : agrandir l'entrée du dépôt de 1m minimum entraînant la dépose et le remplacement du portail actuel au frais du Sytral : solution non admise à ce jour par le Sytral. - - Demande de sécurisation de l'accès aux entrepôts pendant les travaux
@34 ; @38	Accès salle Halle Tony Garnier : • aux véhicules pour Personnes à Mobilité Réduite : arrivée T10 amène le déplacement du portail d'entrée actuel aux véhicules PMR entraînant des problématiques de circulation de ces véhicules sur le site => Proposition : déplacer la station plus au Sud pour permettre le maintien de l'emplacement actuel du portail PMR • autres accès : la salle estime que la proposition du SYTRAL d'élargissement du trottoir et d'implantation de feux tricolores en entrée et sortie du site n'est pas une solution garantissant la sécurité des personnes aux abords de la salle les jours de manifestations.

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Dans le cadre des rencontres des riverains réalisées par SYTRAL Mobilités, le riverain du 24 boulevard Sampaix à Saint-Fons a été rencontré, ce qui a permis de comprendre et prendre en compte le besoin spécifique de cette entreprise.

Le projet d'aménagement a été modifié de manière à restituer l'accès pour les poids lourds amenés à entrer et manœuvrer sur le site depuis l'est du boulevard Sampaix.

Ces nouvelles girations pourraient impliquer la modification du portail existant. Des investigations complémentaires prévues d'ici l'été 2023 doivent permettre de confirmer le besoin de cette modification. Si la modification du portail devait être confirmée, elle sera prise en charge par l'opération T10.

Halle Tony Garnier :

- **Accès PMR : étudier la proposition de maintenir l'emplacement actuel du portail PMR pour l'accès de la salle Tony Garnier aux véhicules PMR en déplaçant plus au Sud la station**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le positionnement de la station Tony Garnier, terminus de la ligne T10, en correspondance avec la ligne T1 a fait l'objet d'une étude approfondie en amont de l'enquête publique, qui a notamment été matérialisée par une analyse multicritère (analyse avantages/inconvénients).

La position présentée au dossier au dossier a été retenue pour les raisons suivantes :

- Proposer un cheminement le plus court possible (environ 150 m) entre les stations T1 et T10, de manière à proposer des correspondances les plus accessibles (y compris aux PMR empruntant les transports en commun) et confortables possibles entre les deux lignes de tramway. **Ce point avait notamment été exprimé par la population au cours de la concertation préalable.**
- Proposer une position de la station, et en particulier de son abri, dans l'alignement de la Halle Tony Garnier, permettant un dégagement de la perspective sur la façade du bâtiment. Cette préoccupation architecturale a été définie en collaboration étroite avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).
- Cette solution nécessite néanmoins le déplacement de l'entrée/sorties des véhicules pour les Personnes à Mobilité Réduite (accès véhicules PMR), d'environ 45 mètres plus au sud. Ce déplacement rendra moins fluide les circulations de certains véhicules PMR (Optibus principalement) au sein de la Halle sans remettre en cause la capacité d'accueil des PMR (nombre de stationnements existants restitué). Enfin, ce déplacement permet néanmoins d'éloigner l'entrée PMR de la Halle du carrefour Tony Garnier / Debourg et ainsi de faciliter l'insertion en entrée et sortie de la Halle.

De plus, le maintien de l'accès véhicules PMR de la Halle Tony Garnier impliquerait un déplacement de la station d'au moins 20 m, ainsi qu'un déplacement de la communication croisée située au sud de la station. La communication croisée, qui permet au tramway de changer de voie avant de se retourner en station, ne peut être positionnée au niveau d'une traversée piétonne, et nécessite par conséquent d'être déplacée d'au moins 40 m. Cet éloignement de la communication de la station a pour impact une dégradation des performances du tramway :

- Augmentation du temps d'arrivée en station (augmentation du linéaire franchi à une vitesse réduite de 15 km/h),
- Dégradation de l'intervalle minimum d'exploitation du terminus.

Au regard de la contribution faite par la Halle, SYTRAL Mobilités s'engage à réétudier le maintien de l'accès véhicules PMR et ses impacts sur l'exploitation de T10. La faisabilité technique de ce déplacement de la station terminus et de la communication croisée associée sera vérifiée et ne devra pas induire une augmentation importante de la distance entre le terminus de T10 et la station T1. Enfin, tout éventuel déplacement de la station resterait conditionné à l'accord de l'Architecte des Bâtiments de France.

Un nouvel échange sera organisé avec l'exploitant de la Halle Tony Garnier pour confirmer la suite qui pourra être donnée à la demande de maintien de l'accès véhicules PMR existant.

- **Existe-t-il une autre proposition pour sécuriser l'accès du public et des véhicules que celle de l'élargissement des feux et l'élargissement du trottoir ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'aménagement actuel n'offre pas un niveau de sécurité optimal. L'exploitant de la Halle a indiqué lors des échanges avec SYTRAL Mobilités que les aménagements actuels ne permettent pas des girations confortables des poids-lourds en entrée et en sortie de la Halle, ce qui conduit les plus gros engins à balayer 2 voire 3 voies de circulation pour s'insérer sur l'avenue Tony Garnier. Lors de la mise en place ou du démontage des événements, les véhicules, dont des poids lourds, sont stockés sur la voie bus existante, voire sur une des voies de circulation. Enfin, le trottoir est actuellement barré par 2 barrières en béton pour répondre à des exigences de sécurité Vigipirate. Cet aménagement temporaire est source d'insécurité pour les piétons.

Il est donc fait un usage détourné de l'espace public. En complément, le profil actuel de voirie à 2x2 voies + 1 voie bus au droit des accès de la Halle peut entraîner une vitesse excessive de certains véhicules transitant sur l'avenue. L'exploitant de la Halle a indiqué que des accidents se produisaient régulièrement dans ce secteur.

La proposition d'aménagement du projet T10, visant notamment à sécuriser l'accès des véhicules à la Halle, ne se résume pas uniquement à la mise en place de feux et l'élargissement du trottoir. La proposition d'aménagement faite dans le cadre de T10 permet :

- D'améliorer et de sécuriser les cheminements piétons en proposant un aménagement plus large et en le dissociant de l'aménagement pour les cycles (suppression des conflits piétons / cycles) tout le long de la Halle Tony Garnier. Cela participe à la sécurisation des accès piétons, y compris pour les piétons qui seront en attente d'entrée dans la Halle en début d'évènements ;
- De sécuriser l'aménagement cyclable en matérialisant la traversée entre la piste cyclable et l'accès à la Halle et en régulant cette traversée par un feu tricolore ;
- D'offrir aux véhicules accédant à la Halle une zone de stockage sur une voie dédiée sur l'avenue Tony Garnier (marquage au sol et réglementation adaptée prévus) ;
- De proposer des girations en entrée et en sortie adaptées aux poids-lourds ;
- De sécuriser la sortie des poids lourds depuis l'accès Sud en créant une voie d'insertion sur l'avenue Tony Garnier (marquage au sol et réglementation adaptée prévus) ;
- Globalement de sécuriser les accès de la Halle depuis / vers l'avenue Tony Garnier en réduisant la largeur du gabarit de voirie, ce qui participe à une réduction des vitesses de circulation.

SYTRAL Mobilités considère que l'aménagement prévu par T10 constitue ainsi une sécurisation importante pour l'accès des véhicules par l'accès Sud et plus globalement du public, ainsi que des différents usagers de l'espace public.

2.1.4 THEME 4 – AMENAGEMENTS VOIES PIETONS – PISTES CYCLABLES - STATIONS

Thème 4 : Aménagements voies piétons - pistes cyclables- stations	
Contributeur	Synthèse contribution
@3	Séparer physiquement au niveau de la station 4 chemins à St Fons la piste cyclable du trottoir

Question :

Quels aménagements sont prévus en général pour sécuriser les flux piétons-cyclistes ?

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Il est prévu le long de la ligne T10 la création de pistes cyclables bidirectionnelles séparées des aménagements piétons afin de limiter les conflits piétons / cycles.

Il existe deux exceptions au principe de piste cyclable bidirectionnelle sur l'ensemble du projet :

- Rue Emile Zola entre le boulevard Laurent Gérin et la rue Carnot à Vénissieux. Compte tenu de l'étroitesse de la rue Zola, un itinéraire alternatif en piste bidirectionnelle sera aménagé sur le boulevard Laurent Gérin et la rue Eugène Peloux, et permettra de desservir les différents équipements du secteur (école du Centre, Maison du Peuple et Théâtre de Vénissieux, Gymnase) ;
- Avenue Jean Jaurès à Vénissieux : un seul sens de circulation est prévu pour les vélos. L'autre sens se fera sur la rue Carnot qui est parallèle à l'avenue J. Jaurès. L'aménagement cyclable unidirectionnel sur l'avenue Jean Jaurès reste séparé physiquement de l'aménagement piétons.

Rue Charles Plasse, au droit de la station 4 Chemins, le projet tel que présenté dans le dossier d'enquête publique prévoyait un espace mixte piétons / cycles. Depuis, des échanges avec les associations modes actifs (piétons, PMR et cyclistes) ont conduit à adapter le projet. Il est désormais prévu de séparer physiquement les flux piétons et flux cycles sur cette portion.

Les pistes cyclables bidirectionnelles sont séparées des aménagement piétons par des bordures : le plus souvent le trottoir est légèrement plus haut de 10 cm par rapport aux aménagements cyclables. Ponctuellement la séparation est marquée par des bordures dites « double émergentes ». En complément, Le revêtement de trottoir a une colorimétrie différente de l'aménagement cyclable sauf en cas de prescription particulière de l'ABF (secteur Tony Garnier).

2.1.5 THEME 5 – INSERTION URBAINE – CADRE DE VIE

Thème 5 : Insertion urbaine - Cadre de vie	
Sous-Thème 3 : Cadre de vie	
Contributeur	Synthèse contribution
R9	Impasse des Rosiers Vénissieux (3 propriétaires) : conserver la luminosité actuelle en ne plantant pas d'arbres dans cette impasse comme prévu au projet
@13	27 Avenue Jean Jaurès : perte de jouissance de la rue piétonne

Question :

La demande des riverains de l'impasse des Rosiers pourra-t-elle être honorée ?

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Pour l'ensemble de ces projets, et en particulier pour le projet de tramway T10, SYTRAL Mobilités a fixé un haut niveau d'exigence pour la conception de l'aménagement, en termes d'écoconception, d'adaptation au réchauffement climatique et en particulier de lutte contre les îlots de chaleur. Dans cet objectif, SYTRAL Mobilités a porté une forte attention au maintien du patrimoine vert existant et a proposé un haut niveau de végétalisation de l'espace public.

Pour cette raison, il a été privilégié dans la proposition d'aménagement initiale de SYTRAL Mobilités une végétalisation de l'impasse des Rosiers, jugée plus qualitative pour les usagers et ses riverains.

La demande des riverains de l'impasse des Rosiers exprimée pourra être rediscutée avec SYTRAL Mobilités.

Cette perte de jouissance de la rue piétonne est-elle effective ?

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

La contribution mentionne une rue piétonne, qui ne correspond pas à l'aménagement existant ; nous comprenons qu'il est fait référence au trottoir.

Une station tramway à quais latéraux est prévue au droit des numéros 23 à 27 de l'avenue Jaurès, avec un quai de station côté numéros impairs de la rue accolé à un trottoir. Le cheminement des piétons se fera à cet endroit à l'arrière de la station tramway, le long des façades des bâtiments. Il n'y a donc pas de discontinuité des cheminements piétons au droit de la station.

Thème 5 : Insertion urbaine - Cadre de vie	
Sous-Thème 4 : Nuisances sonores - Vibrations	
Contributeur	Synthèse contribution
@3	Rue Charles Plasse Saint-Fons : bruit le long du tronçon du fait de la proximité des rails avec les immeubles
@4	Secteur rue Charles Plasse – Place des 4 chemins Saint-Fons : Nuisances sonores : implantation retenue pour la station des 4 chemins au droit des numéros 37, 39, 41, 41 et 43 rue Charles Plasse qui sont les seules habitations du tronçon concerné en bâti ancien ayant des chambres en rdc sur rue ou 1er étage « bas » sur rue
@13	27 Avenue Jean Jaurès Vénissieux : proximité avec le tram : 1,50m de l'habitation et station en face : dispositif pour remédier aux nuisances sonores
@14	Avenue Jean Jaurès Vénissieux : nuisances sonores/vibrations : - Fiabilité mesures anti-crissement - Cumul circulation tram + voitures - Station : arrêts tram + file attente passagers (quai central) - Proximité habitations/voies du tram
@33	Rue Charles Plasse Saint-Fons : présence dans cette zone de bâtis en pisé à proximité des rails du tramway : - Demande de réduction des vibrations sur cette zone ainsi que la réduction de l'impact sonore du tramway.

Questions :

- **Bruit :**
 - **Quel est le niveau de nuisances sonores qui mettra en œuvre le déclenchement d'actions spécifiques : réglementaire, ressenti... ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les réglementations applicables (arrêtés du 8 novembre 1999 et du 5 mai 1995) prévoient le déclenchement d'actions spécifiques en cas de dépassement des seuils de contributions maximales admissibles en façade, respectivement associés aux bruits ferroviaires et routiers. A savoir, $L_{Aeq} = 63$ ou 68 dB(A) de jour et $L_{Aeq} = 58$ ou 63 dB(A) de nuit en fonction de l'ambiance sonore préexistante et de la destination des locaux concernés pour le bruit ferroviaire. Les seuils applicables aux bruits routiers sont les mêmes que cités ci-avant pour le bruit ferroviaire (tramway) abaissé de 3 dB(A). Concernant le bruit routier, il est important de noter que l'insertion de la ligne de tramway aura pour effet de réduire le trafic routier et en conséquence le bruit associé.

- **Quelle méthode de mesures et à quelle initiative : campagne de mesures générales/locales/ponctuelles, sur demande particulière... ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le détail des mesures et des modélisations acoustiques effectuées dans le cadre de la conception du projet et de l'élaboration du dossier d'enquête publique est présenté dans le paragraphe 4.8.2.1 de la pièce C4.

En complément des mesures déjà prises en compte par le projet, la mesure MR 67 (pièce C4 – page 143) indique que pour les logements pour lesquels un impact sonore significatif du projet a été identifié, une campagne de diagnostic acoustique pourra être réalisée post mise en service. En fonction des vérifications des isolations de façade des bâtiments concernés par un impact significatif, des mesures de protections (isolation de façades) pourraient s'avérer nécessaires et seront prises en charge par SYTRAL Mobilités.

- **Quels moyens pourront être appliqués en cas de dépassement des nuisances sonores et à la charge de qui ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

La réglementation prévoit la possibilité de réaliser des travaux de renforcement de l'isolement acoustique des façades des bâtiments concernés par le dépassement des seuils. Ces travaux auront lieu à la suite d'un diagnostic acoustique de ces façades dans le cas où ce diagnostic indique que les performances d'isolement sonore dans la situation actuelle sont insuffisantes. Le diagnostic sera réalisé par un bureau d'étude spécialisé pour le compte de SYTRAL Mobilités qui prendra à sa charge les éventuels diagnostics et travaux d'isolation.

- **Le système anti-crissement semble ne pas faire l'unanimité : qu'en est-il ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Plusieurs solutions d'anti-crissement sont disponibles. Certaines sont embarquées à bord des tramways et d'autres sont des installations fixes au sol. SYTRAL Mobilités participe à des échanges avec les autres opérateurs de réseaux de transport en commun, les entreprises qui conçoivent et fournissent ces solutions et avec les autorités responsables de la sécurité des transports guidés pour suivre l'évolution de ces solutions et mettre en œuvre celles qui sont les plus adaptées.

Dans le cadre du projet T10, certaines solutions seront mises en œuvre dès la mise en service, d'autres solutions complémentaires pourraient l'être si des zones de crissement sont détectées après la mise en service. Ainsi, le dossier d'enquête publique indique « le projet T10 prévoit la mise en place d'un dispositif anti-crissement permettant de traiter l'ensemble des courbes de faible rayon où le crissement est susceptible d'apparaître ». La mise en œuvre de ces solutions complémentaires se fera après la mise en service et en accord avec les autorités responsables de la sécurité des transports guidés.

En complément, des crissements peuvent intervenir en cas d'usure des rails. Des interventions sur le rail dans le cadre de la maintenance de la voie ferrée peuvent permettre de diminuer ou supprimer ces crissements. Ces interventions sont assurées par l'exploitant du réseau.

La mesure MR 66 présentée dans la pièce C4 du dossier d'enquête publique indique les mesures de réduction prévues pour limiter les bruits de crissement.

- **réponse au cas spécifique du cumul circulation tram + station avec présence des passagers en attente**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le bruit occasionné par les passagers sur les quais des stations, à savoir les bruits liés au comportement de certains individus, ne sont pas pris en compte par la réglementation relative au bruit des infrastructures de transport. Ils ne sont donc pas intégrés dans l'étude.

Le bruit du tramway en station est couvert par les hypothèses conservatrices de la modélisation acoustique. En effet, au voisinage des stations, le modèle prévoit une vitesse maximale des tramways de 25 km/h.

- **Vibrations :**
 - **Quelles mesures sont prévues et sur quelle base d'intervention ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'étude vibratoire réalisée a permis de définir dans les secteurs concernés par le projet, les éventuels dispositifs anti-vibratiles à prévoir sur la voie ferrée pour respecter les valeurs de seuils vibratoires. Ces dispositifs anti-vibratiles sont soit intégrés sous le rail sous la forme de semelles élastiques souples (niveau de performance intermédiaire), soit sous la dalle en béton (principe de la dalle flottante, niveau de performance élevé).

Par ailleurs, les solutions anti vibratiles feront l'objet d'essais de qualification en laboratoire avant livraison sur chantier. Des essais de contrôle intermédiaire des performances d'atténuation vibratoire des dispositifs une fois installés seront réalisés durant la phase de construction. Enfin, des essais de réception des performances auront lieu durant la marche à blanc.

Les résultats de l'étude ainsi que les cartographies présentant les secteurs du projet concernés par la mise en place de dispositifs anti-vibratiles sont présentés dans le paragraphe 4.8.2.2 de la pièce C4.

- **Le cas spécifique de bâtis en pisé a-t-il été pris en compte ?**

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le transfert des vibrations vers la structure des bâtiments a été modélisé en se basant sur des hypothèses conservatives. L'approche adoptée est valable pour des bâtiments en pisé, plutôt défavorables.

Par ailleurs, l'étude vibratoire réalisée vise à minimiser les risques de gêne des occupants des bâtiments. Les seuils considérés pour évaluer ces risques sont plus restrictifs que ceux appliqués pour évaluer les risques de dommages structurels sur les bâtiments pressentis comme vulnérables, tels que les bâtiments anciens en pisé. Par conséquent, la conception de la voie ferrée permet de se prémunir de tout risque de dommages aux structures sur tout type de bâtiments.

Thème 5 : Insertion urbaine - Cadre de vie	
Sous-Thème 5 : Désimperméabilisation	
Contributeur	Synthèse contribution
@3	Rue Charles Plasse Saint-Fons : limiter les îlots de chaleur en désimperméabilisant les voies du tram même au niveau de la station 4 chemins

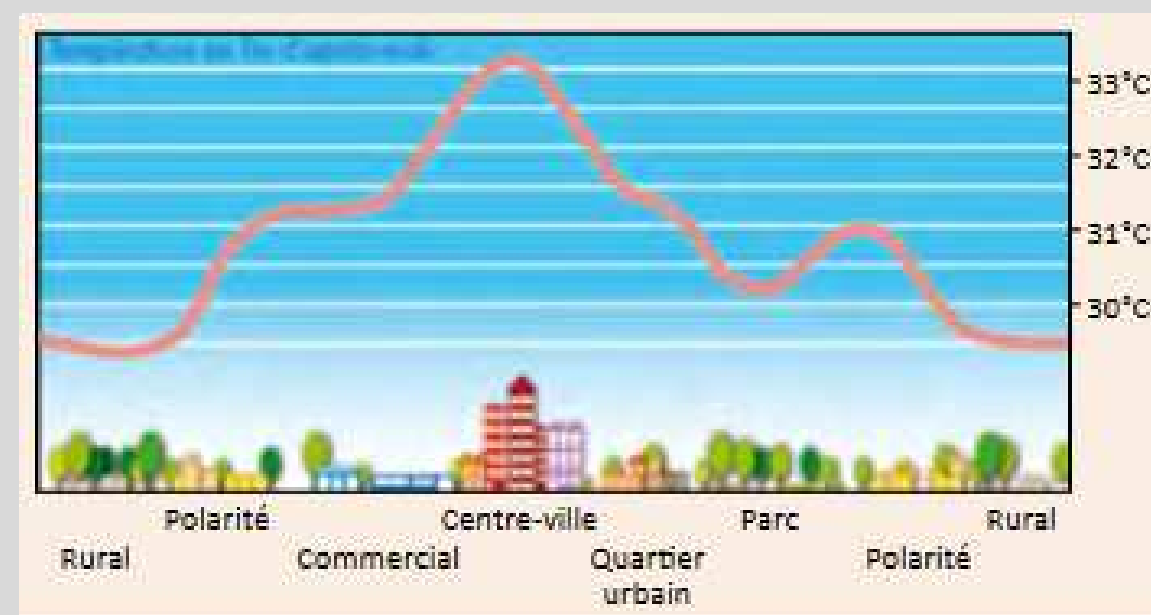
Question :

Quelles sont les références permettant de dire que la désimperméabilisation a en outre un effet sur les îlots de chaleur ?

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Comme décrit dans le cahier n°1 les îlots de chaleur urbains à Paris (Atelier Parisien d'Urbanisme APUR, Décembre 2012), *Le terme d'îlots de chaleur urbain (ICU) est employé pour décrire la spécificité climatique des villes par rapport aux zones rurales ou péri-urbaines avoisinantes. Les Villes de par leur caractère totalement artificiel sont le lieu de phénomènes de surchauffe notables qui peuvent s'avérer problématiques lorsque*

surviennent des épisodes caniculaires ; c'est le caractère « amplificateur » de la ville qui rendra ces épisodes plus difficilement supportables et qui pose des questions sanitaires qui appellent des mesures d'adaptation du territoire.



Ce phénomène est décrit et documenté depuis près d'une vingtaine d'années (L'îlot de chaleur urbain parisien selon les types de temps, Cantat, 2004) et fait l'objet de plusieurs études et publications (Programme de recherche EPICEA Étude Pluridisciplinaire des Impacts du Changement climatique à l'Échelle de l'Agglomération parisienne). En effet, la canicule de 2003 a mis en exergue le caractère éminemment problématique de cette particularité climatique, son effet amplificateur sur la mortalité a marqué les esprits et interroge de façon plus générale les pratiques urbaines et leurs effets sur l'expression du climat d'une ville.

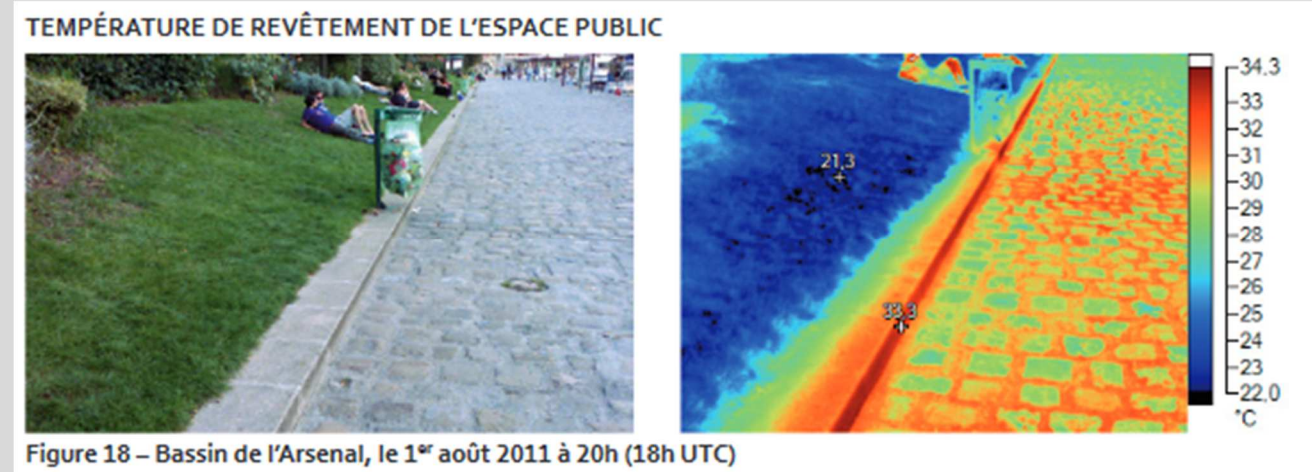
Dans son répertoire de fiches connaissances (Les îlots de chaleur urbain -Répertoire de fiches connaissances, IAU Ile de France, Novembre 2010), l'institut d'aménagement et d'urbanisme Île de France décrit les mécanismes du rafraîchissement de l'air grâce à l'eau : **« le rafraîchissement de l'air par l'eau est dû au processus de changement d'état de l'eau. En effet, lorsque l'eau passe de l'état liquide à l'état gazeux, elle consomme une partie de l'énergie présente dans son environnement et fait ainsi baisser la température de l'air. [...] L'eau présente dans les sols non imperméabilisés, les plans d'eau et les plantes qui est évaporée et consomme une partie de l'énergie envoyée par le Soleil. »**

De plus, *« Tout comme l'eau, la végétation possède un impact important sur le climat urbain. [...] Plusieurs phénomènes sont en jeux avec la végétation. Le premier est l'évapotranspiration, elle concerne tous les types de végétaux : pelouses, arbustes, arbres à grand développement, etc.*

L'évapotranspiration qualifie la transformation d'eau liquide en vapeur d'eau qui a lieu lors de la photosynthèse ou lors de la régulation thermique des tissus de la plante. Cette évapotranspiration consomme de l'eau liquide qui est prélevée dans le sol et qui sera diffusée grâce à la plante dans l'air ambiant sous forme de vapeur d'eau. Ce processus consomme de l'énergie, cette dernière sera prélevée dans l'environnement et participera à son refroidissement. Le végétal se comporte dans l'espace urbain un peu comme un climatiseur passif. » (Cahier n°1, APUR, Décembre 2012).

Enfin, *« Le type de matériaux employé sur l'espace public a un impact direct sur la température des espaces urbains. Les surfaces minérales, à l'inverse des surfaces végétales, sont capables de stocker de grandes*

quantités d'énergie lorsqu'elles sont ensoleillées. Cette énergie sera restituée à l'environnement la nuit et participera à la formation de l'ICU. »



Ainsi « La renaturation et la désimperméabilisation des sols urbains ont de nombreux avantages : outre l'amélioration du cadre de vie, elles permettent de favoriser le cycle de l'eau en réduisant le ruissellement, favorisent la biodiversité et contribuent à réduire le phénomène d'îlots de chaleur.

Ces solutions concernent différentes échelles, de la rue à la ville en passant par le quartier. Elles s'inscrivent dans les réponses aux enjeux de la ville de demain en lien avec l'adaptation au changement climatique. » (CEREMA, Janvier 2023).

2.1.6 THEME 6 – VEGETALISATION – ABATTAGES D'ARBRES

Thème 6 : Végétalisation – Abattages d'arbres	
Contributeur	Synthèse contribution
@5	Franchissement périphérique/bd Sampaix - Marcel Sembat Saint-Fons : décompter des arbres nouvellement plantés ceux qui ont été abattus

Questions

- De façon générale, le renouvellement du nombre d'arbres tient-il compte du nombre d'arbres abattus ?
- À partir de ce décompte, quelle augmentation du nombre d'arbres est-elle prévue sachant qu'il est annoncé l'abattage d'environ 500 arbres dont 400 d'alignement ?

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les impacts sur la strate arborée sont présentés dans le paragraphe 4.3.1.5 de la pièce C4 du dossier d'enquête publique. Le bilan des arbres abattus et plantés est ainsi détaillé dans le dossier d'enquête. Il est repris ci-dessous :

	Arbres existant (état initial)	Arbres abattus	Arbres maintenus	Arbres tiges plantés	Arbres en cépées plantés	Jeunes plants
Individus	1 220	480	740	1 200	540	1 036

Ainsi, pour chaque arbre abattu, 2,5 arbres tiges sont plantés au minimum. En tenant compte des arbres tiges, des arbres en cépées et des jeunes plants plantés par le projet, 5,7 nouvelles plantations seront réalisées pour 1 arbre abattu.

Depuis l'élaboration du dossier d'enquête publique, un travail a été effectué pour limiter au maximum l'abattage. Le nombre définitif d'arbres abattus sera ainsi inférieur aux 480 indiqués dans le dossier d'enquête publique. Le nombre d'arbres plantés reste identique. Le ratio d'arbres plantés par arbre abattu sera donc in fine plus élevé que celui présenté ci-dessus et dans le dossier.

2.1.7 THEME 7 – FINANCIER : INDEMNISATION - TRAVAUX – DEPRECIATION FONCIERE HORS DUP

Thème 7 : Financier : Indemnisation - Travaux – Dépréciation foncière hors DUP	
Contributeur	Synthèse contribution
@7	- Demande de commerçants d'une indemnisation perte d'exploitation pour compenser la perte de chiffre d'affaires pendant les travaux.
@13	27 Avenue Jean Jaurès : dépréciation immobilière

Questions :

- Une intervention financière est-elle prévue et si non pourquoi ?

- pour indemnisation pour perte d'exploitation pendant les travaux
- pour travaux ou prestations de sécurisation pendant les travaux
- pour dépréciation immobilière

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Indemnisation pour perte d'exploitation pendant les travaux

Dans le cadre de son plan de mandat 2021-2026, SYTRAL Mobilités a décidé, par délibération de son Conseil d'administration n°22.063 en date du 15 septembre 2022, de l'objet, de la composition et des modalités de fonctionnement de la Commission d'indemnisation amiable (C.I.A.). Cette commission a pour vocation d'examiner, pour avis, les demandes d'indemnisation des entreprises, riveraines des travaux exécutés sous la maîtrise d'ouvrage de SYTRAL Mobilités et qui estiment avoir subi un préjudice économique, du fait de la réalisation des travaux précités, et ce, préalablement à tout contentieux éventuel.

La Commission est composée d'une Magistrate honoraire représentant la Présidente du Tribunal administratif de Lyon et siégeant en qualité de Présidente de la C.I.A., de 5 élus titulaires du Conseil d'Administration, du Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne (ou de son représentant), du Président de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Rhône (ou de son représentant) et du Comptable public assignataire.

La C.I.A. formule un avis concernant l'indemnisation des préjudices économiques invoqués, au vu des critères définis par la jurisprudence administrative en matière de dommages de travaux publics.

Les préjudices économiques causés aux activités des riverains, commerçants, artisans et professions libérales, du fait de l'exécution de travaux publics, doivent remplir, pour ouvrir droit à indemnité, les conditions cumulatives suivantes :

- Le préjudice économique doit être actuel et certain. Aucune réparation ne peut être accordée pour un dommage éventuel.
- Il doit être personnel et ne peut concerner une autre personne physique ou morale que celle qui présente une demande.
- Il doit être direct. Le lien de causalité entre le dommage et le chantier doit être direct et immédiat.

- Il doit être anormal et spécial. Les conditions d'exécution des travaux publics doivent excéder les sujétions que doivent normalement supporter les riverains des voies publiques.

La décision relative à l'octroi ou non d'une indemnité est prise au vu de cet avis, par le Président ou le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, en fonction des seuils, et notifiée au demandeur.

Travaux ou prestations de sécurisation pendant les travaux

SYTRAL Mobilités a prévu la sécurisation des emprises de chantier nécessaires à la réalisation du projet T10, dans le cadre des marchés de travaux concernés. Un dispositif de barriérage ainsi qu'une sécurisation des cheminements piétons et cyclables sont notamment prévus. Les accès aux propriétés riveraines sont maintenus, notamment par la mise en place de passerelles, si nécessaires.

Dépréciation immobilière

Le préjudice relatif à la dépréciation d'un bien immobilier qu'un propriétaire riverain estime avoir subi du fait de l'exploitation d'une infrastructure de transport s'apprécie au regard de l'examen des différentes conditions cumulatives telles que précitées (notamment caractère actuel, certain, anormal et spécial du préjudice, lien de causalité entre le préjudice et l'ouvrage concerné).

2.1.8 THEME 8 - DIVERS

Thème 8 : - Divers : réponse transmise par mail par le commissaire enquêteur - Hors objet enquête publique : ne demande pas de réponse	
Contributeur	Synthèse contribution
E1 ; E17 ; @22	Divers : questions sur le fonctionnement de la plateforme : recherche de données...
@6	Hors objet enquête : adaptation des voies de circulation par la mise en place de chicanes ou solutions équivalentes pour sécuriser le déplacement des piétons
@8	Hors objet enquête : demande de gratuité des transports en commun en général
E12 ; @32	Divers : messages mairies concernant la présence ou non d'observations sur les 2 registres "papier", doublons
@25	Hors objet enquête : afin d'apporter toute son efficacité pour l'ensemble du territoire, demande de coupler le projet T10 à des solutions pour boucler la problématique des derniers km notamment pour le Sud de la Vallée de la Chimie

Ces contributions n'ont pas appelé de demande de réponse de la part du commissaire enquêteur.

2.2 OBSERVATIONS RELATIVES A LA DUP ET A L'ENQUETE PARCELLAIRE

2.2.1 BOULEVARD SAMPAIX SAINT-FONS / SCI LES MARRONNIERS (PARCELLES AB 385 ; AB 388)

Contributions

@19 + @26 : mêmes contributions : exploitant foncier SCI Les Marronniers
(On notera que cette contribution a fait l'objet d'un envoi de la mairie de Saint-Fons et qu'il contenait à la fois une contribution SCI les Marronniers et une contribution Staff Décor)

- Impact expropriation

- * devenir des réseaux enterrés sous les zones concernées
- * la conservation des 32m de dégagement nécessaire à la circulation des véhicules lourds est-elle assurée

- Proposition SCI

Etudier la possibilité d'exproprier en face de cette zone constituée d'un parking hors d'usage et d'une zone boisée qui sera traversée par le tram plus au Nord.

Question

Position du SYTRAL sur cette demande et sur cette proposition

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'arrivée du tramway T10 et le réaménagement du boulevard Sampaix associé nécessitent un élargissement de l'espace public, et par conséquent une acquisition de terrain, répartie par des acquisitions à l'est et à l'ouest du boulevard.

La répartition de ces acquisitions est le résultat de plusieurs principes :

- Assurer un tracé ferroviaire continu et souple permettant la plus grande attractivité possible du tramway pour ses usagers, en termes de performances et de confort ;
- Maintenir une continuité de cheminement de l'ensemble des espaces dédiés (piste cyclable, voirie, etc.) ;
- Proposer une homogénéité de traitement de l'espace public, permettant un rendu paysagiste et urbanistique plus qualitatif, et d'autre part limiter les risques de mésusages et comportements non souhaités.

Pour cette raison, le projet T10 prévoit l'acquisition d'une bande d'environ 4 mètres de largeur en moyenne au droit de la parcelle AB 385 et environ 80 m² dans le prolongement de cette bande sur la parcelle AB 388. L'espace pour les circulations des camions et leurs manœuvres resteraient inchangées et l'objectif est de ne pas modifier les mouvements des camions. Il est prévu dans le cadre de ces acquisitions foncières, un rétablissement des clôtures existantes, pris en charge par l'opération T10.

Des interventions sur le terrain sont en cours, afin d'investiguer la présence de réseaux sur les espaces acquis par SYTRAL Mobilités. Tout déplacement des réseaux nécessaire sera pris en charge par l'opération T10.

Enfin, une rencontre est prévue avec le riverain concerné, afin de parfaitement clarifier le fonctionnement actuel, dans un objectif de restitution des fonctionnalités existantes.

2.2.2 9 Bd SAMPAIX SAINT-FONS / SCI LES COTEAUX DE LYON + EXPLOITANT (PARCELLES AB135 ; AB369)

Contributions

@19 + @26 : mêmes contributions : Exploitant société Staff Décor
@28 @39 : mêmes contributions du gérant SCI Les Côteaux de Lyon/Staff Décor

- Impact expropriation

- * suppression de 4 places de parking
- * accès semi-remorque 38T non garanti : aire de manœuvre limitée

NB : Un passage bateau est-il prévu au niveau de la société permettant l'accès des semi-remorques et des véhicules clientèle

- Propositions SCI

- * accès au bâtiment en inversant les voies de circulation les rapprochant ainsi des différents accès des bâtiments situés à l'Ouest du boulevard
- * reconstitution du nombre de places de parking : décaler les aménagements du tram vers l'Est en empiétant les parcelles de l'autre côté du boulevard
- * si maintien proposition SYTRAL il y aura des problèmes de sécurisation du site car il y aura impossibilité de reconstruire le mur actuel..., faute de place
- * souhaitent être tenus au courant de la procédure d'indemnisation pendant les travaux.

Question :

Position du SYTRAL sur cette demande et sur ces propositions

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les accès au 9 et 11 boulevard Lucien Sampaix seront maintenus ou restitués de manière à permettre le maintien des fonctionnalités actuelles. Le tramway T10 présentant une insertion latérale Ouest (insertion du tramway à l'Ouest le long de la piste cyclable), une traversée de la plateforme est prévue pour accéder à ces parcelles.

Le choix de cette insertion a été réalisée de manière à présenter le moins possible de traversées de la plateforme tramway et de la piste cyclable par des poids-lourds pour des raisons de performance du tramway et de sécurité. Les activités des entreprises MAZET, NICOLLIN et SYMBOL CARS, situées à l'Est, générant plus de mouvements de poids-lourds, l'insertion de la plateforme du tramway à l'ouest a été retenue. La traversée de la plateforme pour accéder à l'entreprise Staff Decor sera gérée par de la signalisation lumineuse tricolore pour assurer la sécurité des usagers.

Cet aménagement impliquera néanmoins la nécessité d'acquérir une bande de terrain sur ces deux parcelles, ainsi que sur les parcelles situées côté Est du boulevard Sampaix. Il est prévu dans le cadre de ces acquisitions foncières, un rétablissement des clôtures existantes, pris en charge par l'opération T10.

Concernant le stationnement, l'arrivée du tramway est l'opportunité de questionner l'aménagement public et son partage entre les différents usagers. L'insertion du tramway sur le boulevard Sampaix a amené SYTRAL Mobilités à questionner la nécessité des places de stationnement existantes sur l'espace public, notamment dans un contexte de mésusage de ces places de stationnement observé actuellement. Les objectifs de part-modale, l'usage actuel des places de stationnement et la volonté de limiter les surfaces à acquérir ont amenés SYTRAL Mobilités à ne pas restituer ces places.

Si des places de parking privées sont impactées par le projet, les études viseront en premier lieu à relocaliser ces places sur les parcelles du propriétaire sous réserve que le fonctionnement du site et l'espace disponible le

permettent. Les places qui ne seraient pas restituées feront l'objet d'une indemnisation dans le cadre de l'acquisition foncière.

Enfin, une rencontre est prévue début juin avec le riverain concerné, afin de parfaitement clarifier le fonctionnement actuel, dans un objectif de restitution des fonctionnalités existantes.

Procédure d'indemnisation

Une réponse est apportée dans le paragraphe 2.1.7 plus haut.

2.2.3 ANGLE RUE CARNOT- RUE ARISTIDE BRIAND SAINT-FONS (PARCELLE AE 233)

Contribution

@20

Impact expropriation

Difficulté accès résidence "Maisons Bleues"

Propositions

- Utiliser voirie existante au pied d'un immeuble
- Ou déplacer la voirie d'1m au Sud/proposition SYTRAL pour laisser plus de recul aux salles et éviter la proximité véhicules/salles et de grillager les fenêtres

Question

Position du SYTRAL sur cette demande et sur ces propositions

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'insertion du tramway T10 nécessite de repositionner l'accès à la résidence « Maisons Bleues » actuellement localisé sur la rue Carnot.

Plusieurs scénarios de restitution depuis la rue Aristide Briand ont été étudiés, afin de déterminer la meilleure réponse à apporter et qui présentera le moins d'impacts sur le fonctionnement actuel du site. Plusieurs échanges ont eu lieu avec la paroisse catholique et la ville de Saint-Fons pour leur présenter ces scénarios et établir l'aménagement retenu.

L'aménagement d'un barreau routier au sud de la paroisse catholique de Saint-Fons a été retenu, car il présentait de nombreux avantages : absence d'impact sur le stationnement privé de la paroisse, solution présentant le moins d'impacts sur les arbres existants (abattage de deux arbres uniquement), accès déconnecté des contraintes tramway et maintien d'un accès sécurisé propre à la résidence : restitution de la barrière de contrôle d'accès

D'autre part, l'aménagement d'une zone d'espace vert entre la future voie d'accès et l'église est possible et a été retenu par SYTRAL Mobilités afin de limiter les impacts sur le bâtiment. L'aménagement finalement retenu répond donc à la demande de laisser du recul entre la voirie d'accès et le bâtiment de la paroisse.

2.2.4 COMMERCE 2 AVENUE DE LA REPUBLIQUE VENISSIEUX

Contribution

R21 ; R36 : commerçant

Impact expropriation

Arrêt de l'activité de commerce alimentaire

Proposition

Permettre la continuation de l'activité commerciale en prolongeant jusqu'au dernier petit commerce 2 rue de la République, le principe de cohabitation sur les mêmes voies T10/ véhicules retenu à peu de distance rue Carnot.

Question :

Position du SYTRAL sur cette demande et sur cette proposition

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Comme précisé dans le dossier d'enquête publique (pièce C2 – chapitre 2.3.5), l'insertion d'un tramway suppose des compromis entre plusieurs enjeux : performance de la ligne, usages de l'espace public, qualité paysagère, préservation de la ressource en eau et potentiel de perméabilisation des sols, compatibilité avec la vie locale, compatibilité avec les contraintes techniques et réglementaires, impact sur le foncier, coûts.

Les principes d'insertion du tramway sont définis sur des sections homogènes du tracé afin de proposer des aménagements cohérents et intègrent les contraintes de déviation en sous-sols des réseaux hors de la plateforme tramway. L'élargissement du domaine public permet d'intégrer la plateforme tramway, des aménagements piétons, cyclables et paysagers, et de conserver une voie de circulation à sens unique.

L'insertion du tramway en site banalisé, c'est-à-dire avec une circulation des véhicules automobiles autorisée sur la plateforme tramway, a été limitée au maximum car elle génère :

- Un impact sur la performance et la fiabilité du tramway, pouvant ainsi réduire son attractivité,
- Un impact sur les revêtements de la plateforme qui serait minéralisée au lieu d'être végétalisée,
- Un impact sur le plan de circulation et sur l'apaisement de l'axe Carnot / République.

Il est à noter par ailleurs que les parcelles situées à l'angle de l'avenue de la République et de la rue Picard font l'objet d'un projet de mutation, dans le prolongement du projet de renouvellement urbain réalisé par la Métropole dans le cadre de la ZAC Carnot Parmentier côté ouest de l'allée Picard.

2.2.5 ANGLE RUE REPUBLIQUE-AVENUE SEMARD VENISSIEUX / STATION BP (PARCELLES BH64 ; BH65)

Contributions

R23 : exploitant Station BP : propriétaire parcelle BH65 / locataire parcelle BH64

R24 : gérant SCI Henri Fayet : propriétaire parcelle BH64

Impact expropriation

Empiètement de +/- 5m sur les 2 parcelles pouvant poser des problèmes d'exploitation :

* exploitation classée ICPE nécessitant une distance à respecter entre l'exploitation pétrolière et la limite de propriété.

(Si la remise en conformité est possible, le montant des travaux est estimé à 1M€ : déplacement des réseaux...)

* difficulté de giration pour les livraisons par camion-citerne 35m3 et pour les camions clients

* coûts de déplacement du « totem prix » placé au niveau de la zone des +/-5m

* fragilisation du point de vente : perte chiffre affaires...

Question :

Position du SYTRAL sur cette demande

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le projet d'aménagement du tramway T10 prévoit la piétonnisation de la section de l'avenue de la République entre la station-service et la résidence Les Marronniers. Cet aménagement ne présente pas d'impact sur les accès à la station-service (les accès sud sont d'ores et déjà condamnés), mais nécessite l'acquisition d'une bande d'environ 3,2 m au sud des deux parcelles BH64 et BH65.

Les études réalisées ne montrent pour le moment aucune difficulté de giration, dans la limite des informations actuellement à notre disposition.

Une rencontre avec l'exploitant du site et son gérant est programmée début juillet, afin de comprendre et analyser les contraintes spécifiques à ce riverain.

Un programme d'investigations complémentaires quant aux réseaux est en cours chez l'ensemble des riverains. La parcelle de la station-service sera investiguée et les éventuels impacts sur les réseaux déterminés. Le déplacement du totem prix, comme tout autre élément dont le déplacement ou la modification est induite par le projet T10, sera pris en charge par SYTRAL Mobilités.

La réglementation ICPE applicable aux stations-services (exemple : distance de recul par rapport à la voie publique) sera bien prise en compte dans les modalités de restitution des fonctionnalités sur la parcelle. Les investigations complémentaires et les échanges avec l'exploitant et le propriétaire du site permettront de confirmer les conditions de respect de cette réglementation. Les travaux induits et strictement nécessaires au respect de la réglementation seront pris en charge par SYTRAL Mobilités.

2.2.6 FONCIER 3, 5, 7, 9 AVENUE JEAN JAURES VENISSIEUX

Contribution

@27 : particulier

Impact expropriation

- Pendant les travaux et l'exploitation : maintien des accès habitations/garage pour le n°7 et des habitations/zones de parkings pour les n°3 et 5 avec pour le n°7 l'accès professionnel pour les livraisons
- Demande d'information anticipée pour le début des travaux afin de prévoir l'organisation du secteur
- Devenir des espaces verts dans le prolongement de ces habitations

Remarque : la destruction concernant un commerce et des habitations au n°9 a été évoquée par ce particulier. Les personnes concernées par cette destruction n'ont pas remis de contribution

Question

Position du SYTRAL sur cette demande

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'ensemble des entrées charretières des riverains de l'avenue Jean Jaurès sera maintenu ou rétabli à l'issue des travaux et leurs accès seront maintenus pendant l'ensemble des travaux. Les places de stationnement sur

l'espace public, qui seront supprimées en phase définitive ne pourront être maintenues disponibles pendant l'ensemble de la phase de travaux.

L'espace vert qui se situe au droit du 7 avenue Jean Jaurès sera supprimé dans le cadre du projet T10. Des espaces verts seront restitués sur ce tronçon de l'avenue, notamment au Nord et au Sud du 7 avenue Jean Jaurès, et la plateforme du tramway sera végétalisée. En complément, la plateforme sera longée par un alignement d'arbres. Enfin, l'éclairage public sera revu dans le cadre du projet T10.

Dans le cadre de sa communication auprès des riverains, SYTRAL Mobilités précisera auprès de l'ensemble des riverains l'organisation prévue pendant les travaux. (circulation, accès, nuisances, etc.). La chargée de relations riverains sera disponible pour répondre aux éventuelles interrogations des riverains en phase chantier.

2.2.7 4 RUE CHARLES PLASSE SAINT-FONS (PARCELLE AC84)

Contributions

@29 ; @39 : particuliers : contributions identiques

Impact expropriation

- Démolition complète de l'immeuble pour un gain d'une largeur de 7,05 m
- Le bilan coût/avantage est défavorable et l'atteinte au droit est disproportionnée.

Proposition

- Limiter espaces verts liés au tram
- Autres choix de tracés proposés moins impactants car celui retenu prévoit des passages en site SEVESO, en zones ZPE et PPRT

Autres points concernant plus largement le dossier

- Points sur la non-conformité de la DUP
- * non-conformité aux documents d'urbanisme : SCOT, PLU-H, PDU, aux documents d'orientation et d'objectifs Grand Lyon 2017
- * amalgame projet politique et DUP
- **Points sur les aspects financiers**
- * incomplétude du dossier financier : minoration de l'acquisition des rames et de l'évaluation des acquisitions foncières
- * imprécisions des coûts de maintenance, des sources de financement

Question :

Position du SYTRAL sur cette demande et sur les points de non-conformité et financiers notamment sur le prix des rames de tramway et sur les estimations des acquisitions foncières.

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Concernant la conformité au règlement du PPRT

La synthèse des éléments sur l'analyse des tracés lors des études d'opportunité et de faisabilité figure dans le dossier d'enquête publique (pièces C1 et C2 – paragraphe 2.3.4).

Le tracé du tramway est conforme au règlement du PPRT et le projet T10 au sens large (tramway, aménagements cyclables, réorganisation du réseau de bus) a fait l'objet d'une analyse spécifique sur la

vulnérabilité des usagers aux risques technologiques conduisant à conclure à une amélioration de l'exposition aux risques des usagers (pièce C4, paragraphe 4.10.2).

Comme précisé dans le dossier d'enquête publique (pièce C1 & C2 – chapitre 2.3.5), l'insertion d'un tramway suppose des compromis entre plusieurs enjeux : performance de la ligne, usages de l'espace public, qualité paysagère, préservation de la ressource en eau et potentiel de perméabilisation des sols, compatibilité avec la vie locale, compatibilité avec les contraintes techniques et réglementaires, impact sur le foncier, coûts.

Les principes d'insertion du tramway sont définis sur des sections homogènes du tracé afin de proposer des aménagements cohérents et intègrent les contraintes de déviation en sous-sols des réseaux hors de la plateforme tramway. L'élargissement du domaine public permet l'insertion de la plateforme tramway, ainsi que des aménagements piétons, cyclables et paysagers.

Il est à noter par ailleurs que les parcelles situées à l'angle des rues Guesde et Plasse font l'objet d'un projet de mutation à l'étude par la Métropole de Lyon et la Ville de Saint-Fons.

Concernant la conformité aux documents d'urbanisme, une réponse est apportée dans le paragraphe 3.4 du présent document.

Concernant le coût des rames pris en compte dans le budget du projet

Le coût pris en compte dans le budget du projet T10 pour les rames est de 1 M€ HT12/2020 par unité. Cela correspond au coût de la grande révision des rames de 32m qui sont actuellement exploitées sur les lignes T1 et T2 et qui circuleront en 2026 sur T10.

En parallèle, une opération d'allongement des quais des lignes T1 et T2 pour accueillir les rames longues de 43m est engagée. L'acquisition des rames de 43m pour l'exploitation des lignes T1 et T2 est prévue dans le budget du plan de mandat 2021-2026 de SYTRAL Mobilités mais ne relèvent pas de l'opération T10.

Concernant les points sur les autres aspects financiers, une réponse est apportée dans le paragraphe 3.2 du présent document.

- Elargir à l'Ouest côté Sanofi est plus facile car ne sont concernées que des zones de parkings alors qu'à l'Est se trouvent des bâtiments

- Rien ne justifie une expropriation et une modification des sens de circulation car l'emprise comprise entre l'ouvrage ferroviaire et l'arrivée du tramway au nord de la rue Saint Jean de Dieu est utilisée uniquement pour les pistes cyclables. Son maintien en l'état actuel d'utilisation permettrait de conserver une circulation à double sens.

Cette emprise doit donc être sortie de l'enquête parcellaire et ne pas être déclarée cessible

2) Genoway

- Toute vibration rendra strictement impossible le maintien de l'activité de GENOWAY car aucun dispositif ne permet, de manière certaine, de respecter la nécessité de ne pas exposer le bâtiment à des vibrations supérieures à celles existant aujourd'hui.

La fin du virage d'accès du tramway à la rue Saint Jean de Dieu correspond à une zone où les vibrations sont les plus importantes

- Impossibilité de parvenir à la valeur cible fixée (par l'expropriant) à 30 dB(A) pour les bruits solidiens (= bruits émis par rayonnement acoustique des parois de bâtiment soumises à une vibration mécanique)

Autres points concernant plus largement le dossier

- "Autoroutes à vélos" : le conseil estime qu'il n'est pas fait état d'elles comme causes essentielles des emprises foncières à exproprier

- Coûts

* impossibilité de vérifier les montants de travaux et d'acquisitions foncières qui relèvent de l'aménagement du tramway et ceux qui relèvent de l'aménagement des « autoroutes à vélos. »

* aucun élément ne permet de vérifier et mettre en concordance le montant retenu pour les acquisitions foncières (25 millions d'euros) et la surface acquise dont on ne connaît pas la surface totale

* réalité du montant des investissements : les dévoiements et aménagements rendus nécessaires comme l'ouvrage ferroviaire au nord de la rue Saint Jean de Dieu sont-ils pris en compte dans les 295M€ d'investissements

* les coûts d'exploitation de l'entretien du réseau cyclable sont-ils comptabilisés

En conclusion le conseil de ces 2 sociétés indique que les choix réalisés présentent un bilan coûts/avantages défavorable.

Question :

Position du SYTRAL sur cette demande et sur les points de non-conformité et financiers notamment sur le montant des investissements et sur les estimations des acquisitions foncières.

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Circulation

Le projet T10 a fait l'objet d'une étude de circulation dont les résultats sont présentés dans la pièce C4, paragraphe 4.6.2 du dossier d'enquête publique. Pour prendre en compte les contraintes de livraison des entreprises du Technopark, des études complémentaires ont été menées et SYTRAL Mobilités a décidé d'approfondir la voirie existante dans l'ouvrage franchissant actuellement les voies ferrées d'accès au Port. Un gabarit de 4,30m et des girations adaptées aux poids lourds seront assurés.

La suppression d'un sens de circulation sur cette partie de la rue Saint Jean de Dieu s'accompagne de la mise en sens unique Est > Ouest du Bd Carteret et de l'autorisation de tourner à gauche en sortie de ce boulevard (Bd Carteret vers Bd Chambaud de la Bruyère Sud). Cette modification du plan de circulation entraînera un allongement de parcours inférieur à 900m pour le Technopark (pour un sens de circulation) et non pas de 2,5 km.

2.2.8 23 RUE SAINT-JEAN DE DIEU LYON 7 : TECHNOPARK 3 ET GENOWAY (PARCELLES CH526 ; CH527 ; CH587)

Contribution

@30 sociétés Technopark et Genoway

Les entités Technopark, Genoway (contribution @30) et Le Korner (contribution @31 ci-dessous) ont le même conseil.

Impact expropriation

1) Technopark

- Les impacts réels du projet sur la circulation et stationnement n'ont pas été envisagés.

Idem pour les livraisons avec grands gabarits et les accès aux bâtiments existants

- Non prise en compte de la suppression de l'espace vert et d'une partie du bassin de rétention des eaux pluviales

- La suppression d'un sens de circulation sur la rue Saint Jean de Dieu allonge de 2,5 km le trajet nécessaire pour accéder au site du Technopark

Proposition

Acquisition foncière

L'insertion de la plateforme du tramway et d'un aménagement cyclable dans la rue Saint de Dieu nécessite des acquisitions foncières. L'emprise nécessaire sur les parcelles du Technopark ont été fortement réduites et devraient être d'environ 280 m² contre près de 900 m² indiqués dans le dossier d'enquête parcellaire. Cela résulte de l'approfondissement des études et des échanges avec les riverains sur ce secteur. Au droit du Technopark, les acquisitions se font principalement côté Ouest (côté Sanofi comme indiqué dans la contribution) et le besoin d'acquisition côté Est se limite à une bande de quelques mètres de large sur la partie Sud-Ouest du parc d'activité. Ces éléments ont été présentés aux propriétaires et occupants du Technopark début mars 2023.

L'insertion du tramway au droit du Technopark est toutefois fortement contrainte par la nécessité de franchir les voies ferrées du port. La création du nouvel ouvrage de franchissement entraîne des contraintes de nivellement et d'alignement droit qui empêchent de décaler vers l'Ouest la plateforme du tramway sur cette partie de la rue Saint Jean de Dieu.

La création d'un double sens de circulation automobile sur cette partie de la rue Saint Jean de Dieu nécessiterait une acquisition plus importante qui ne pourrait se faire que côté Est au détriment du Technopark. La mise à sens unique participe donc à limiter les acquisitions foncières. En complément, les autres fonctions de l'espace public ont déjà été fortement optimisées pour limiter les besoins en acquisitions : suppression du stationnement, optimisation des fosses d'arbres et espaces verts, largeurs réduites de trottoir et des pistes cyclables.

Restitutions des fonctionnalités riveraines

Les échanges entre SYTRAL Mobilités et le Technopark ont été engagés. L'ensemble des fonctions impactées par le projet T10 (bassin de rétention, accès, locaux poubelles, réseaux, ...) sera restitué et pris en charge par SYTRAL Mobilités. Les aspects techniques et juridiques liés à ces restitutions font l'objet d'échange avec les propriétaires depuis avril 2022.

Vibrations

La conception du projet de tramway prévoit, au niveau du site GENOWAY, la mise en œuvre d'une pose de voie sur dalle flottante permettant d'atténuer les niveaux vibratoires transmis au sol sous la voie, lors des circulations du tramway. Cette pose de voie est la plus performante du point de vue de l'atténuation vibratoire pour du tramway. La mise en place de cette dalle flottante est en d'autres termes, le moyen le plus efficace pour minimiser les risques d'impact liés aux remontées de vibrations et des bruits solidiens associés dans la structure du bâtiment de GENOWAY.

L'étude d'impact vibratoire conclut que la mise en œuvre de cette dalle flottante permettra de respecter le seuil de 30 dB(A) de bruit solidien dans les locaux, mais également le seuil de niveau vibratoire VC-A qui correspond à un critère applicable pour des locaux présentant une sensibilité particulière aux vibrations (présence de matériel et d'activité spécifiquement sensible).

Enfin, comme indiqué lors des échanges avec l'entreprise GENOWAY, si d'autres données d'entrées peuvent être mises à disposition par l'entreprise pour affiner leurs besoins / contraintes, SYTRAL Mobilités s'engage à les étudier.

Aménagements cyclables :

Comme cela est détaillé dans le paragraphe 3.1 du présent document, la réalisation des aménagements cyclables en accompagnement du tramway et de la requalification de l'espace public est une obligation réglementaire. Comme indiqué plus haut, les fonctions de l'espace public sur cette partie de la rue Saint Jean de Dieu ont déjà été fortement optimisées pour limiter les besoins en acquisition. La réalisation des aménagements cyclables ne peut donc pas expliquer à elle seule les surfaces à acquérir.

Coûts du projet

Les coûts du projet sont présentés dans la pièce B du dossier d'enquête publique au paragraphe 6.1. Les aménagements cyclables font partie du projet et sont inclus dans les 295 M€ HT. Leur réalisation est notamment intégrée aux postes « voirie et des espaces publics », « équipements urbains » et « signalisation ». En complément, SYTRAL Mobilités confirme que l'ensemble des coûts nécessaires à la réalisation du projet tel que présenté dans le dossier sont inclus dans les 295 M€ HT. Cela inclut les ouvrages de franchissement réalisés ou renforcés pour le passage de T10 (5,5 M€ HT) et les dévoiements de réseaux induits par le projet (36 M€ HT).

Le montant des acquisitions foncières de 25 M€ HT est issu de l'Estimation Sommaire et Globale (ESG) établie par le pôle d'évaluation domaniale de la Direction Régionale des Finances Publiques le 5 mai 2022 en amont du dépôt du dossier d'enquête publique. Elle s'appuie sur la liste des parcelles et les surfaces d'acquisition identifiées au cours des études de conception qui ont servi de base à l'élaboration du dossier d'enquête parcellaire. L'ensemble des surfaces acquises pour le projet est présenté dans l'état parcellaire.

Pour mémoire, des estimations individuelles des parcelles sont ensuite réalisées dans le cadre des acquisitions amiables.

Les aménagements cyclables faisant partie du projet (et leur réalisation est une obligation réglementaire – cf. paragraphe 3.1 du présent document), il n'y a pas lieu de détailler les coûts d'acquisition qui relèveraient de ces aménagements.

Enfin les coûts d'exploitation des aménagements cyclables seront portés par la Métropole de Lyon. Il est à noter qu'un certain nombre d'aménagements cyclables sont déjà existants long du T10. Leur restitution ou amélioration ne présentent pas de surcoût d'exploitation par rapport à la situation actuelle. La création ou l'amélioration de certains aménagements cyclables dans le cadre du projet est compensée par la suppression d'espaces de voiries ou de stationnement. C'est notamment le cas sur la rue Saint Jean de Dieu Nord où la voirie est diminuée à une seule voie de circulation et où les stationnements sur l'espace public sont supprimés. Les coûts d'exploitation de l'espace public supportés par la Métropole ne sont donc pas de nature à augmenter en raison des aménagements cyclables modifiés ou créés dans le cadre du projet T10.

Conformité aux documents d'urbanisme

Une réponse est apportée dans le paragraphe 3.4 du présent document.

2.2.9 RUE SAINT-JEAN DE DIEU SDC LE KORNER (PARCELLE CH515)

Contribution

@31 SDC Le Korner

Impacts expropriation

- L'emprise à acquérir va entraîner la suppression de l'espace vert et du bassin de rétention des eaux pluviales sans que les aspects techniques et juridiques de cette suppression n'aient été appréhendés comme la présence de nombreux réseaux privés et raccordements et celle du parc de stationnement souterrain au droit de cette emprise
- La limitation de l'emprise va entraîner une perte d'intimité de l'ensemble des façades donnant rue Saint Jean de Dieu, le trottoir piétons étant installé directement au droit des façades
- L'expropriation de l'emprise semble se justifier exclusivement par l'aménagement de voies cyclables de 3,50 à 4,00 mètres et par la volonté de maintenir trois arbres existants entre les places de stationnement actuelles rue Saint Jean de Dieu au droit de l'immeuble le Korner

- Plusieurs aspects du projet n'ont pas été étudiés (comme la suppression de l'accès actuel, le stationnement souterrain) avant l'enquête publique et l'enquête parcellaire montrant que la faisabilité d'un point de vue juridique ou technique n'a pas été vérifiée

En conclusion, le conseil de la SDC Le Korner indique que les choix réalisés présentent un bilan coûts/avantages défavorable : emprise foncière + dévoiement + perte d'intimité + complexité juridique + modification des règlements de copropriété et de volume + servitudes conventionnelles... / avantages : maintien de trois arbres

Autres points

S'agissant du même conseil pour Technopark, Genoway et Le Korner, les mêmes éléments sont identifiés dans les 2 courriers adressés dans le cadre de l'enquête publique.

Questions :

Position du SYTRAL sur cette analyse et notamment sur :

- Le point de la vérification de la faisabilité technique et juridique faite par SYTRAL avant l'enquête publique et l'enquête parcellaire

- L'analyse du bilan coûts/avantages mis en avant dans le courrier du conseil avec surtout la non proportionnalité entre abattre 4 arbres pour éviter l'expropriation qui entraîne des problèmes d'accès, de stationnement, de cadre de vie...

NB : le paragraphe « Autres points » a déjà fait l'objet d'un questionnement dans le cadre de la contribution @30

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Aménagement de la rue Saint-Jean-de-Dieu

L'aménagement du tramway T10, et en particulier l'implantation de la station et l'intégration d'un aménagement cyclable, sur la rue Saint-Jean-de-Dieu implique la nécessité de disposer d'une largeur d'espace public supérieure à l'existant. Le projet est ainsi conditionné à l'acquisition d'une bande d'une largeur maximale de 3,6m environ à l'ouest et 5,5m environ à l'est. Le réaménagement de la rue Saint-Jean-de-Dieu est à appréhender dans sa globalité, afin de maintenir une homogénéité de traitement de l'espace public, assurant une qualité architecturale, une continuité des circulations et permettant d'éviter des situations de rétrécissement ponctuel susceptibles de générer des mésusages (dépôt d'encombrants, stationnement illégal, etc.). L'aménagement prévoit en particulier l'insertion d'une infrastructure cycle, obligation règlementaire, d'îlot refuge pour les traversées piétonnes ainsi que d'espaces végétalisés permettant à la fois de lutter contre les îlots de chaleur et de désimperméabiliser les sols. Le maintien des arbres existants a été privilégié.

L'implantation d'une station tramway constitue une contrainte particulière d'aménagement du fait de l'insertion des quais implantés en alignement droit pour assurer la bonne accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Les contraintes d'insertion du tracé ferroviaire en station et la position en extérieur de courbe des poteaux supports de la ligne aérienne de contact imposent au nouvel aménagement de s'étendre jusqu'au pied de façade du bâtiment Korner.

La largeur du trottoir a été réduite tout en maintenant une largeur règlementaire pour limiter les besoins en acquisition. Ainsi, les acquisitions foncières sur la rue Saint-Jean-de-Dieu à proximité du carrefour avec la rue du Pr Jean Bernard s'expliquent par des fortes contraintes techniques et réglementaires. Il est à noter que le premier arbre existant conservé par le projet se situe à plus de 30 mètres de du carrefour. Les 2 arbres les plus proches du carrefour sont abattus dans le cadre du projet. L'acquisition foncière n'est donc pas conditionnée au maintien des arbres existants.

Faisabilité des restitutions

La réalisation des investigations de réseaux concessionnaires présents sur les parcelles privées est en cours et SYTRAL Mobilités travaille actuellement au projet de restitution des fonctionnalités du site, notamment en ce qui concerne les ventilations du parking souterrain et la restitution du bassin de rétention d'eaux pluviales. Les premières analyses réalisées ne mettent actuellement pas en évidence d'infaisabilité technique et SYTRAL Mobilités confirme qu'il est prévu dans le projet la restitution des fonctionnalités.

Une nouvelle rencontre avec les propriétaires sera organisée afin de déterminer les aménagements à réaliser sur le bâtiment pour maintenir l'usage actuel du site.

Déplacement de l'entrée du site

L'aménagement du tramway T10 propose la suppression de l'entrée actuel du site KORNER et son rétablissement depuis la rue Pierre de Gennes. Ce déplacement de l'entrée est motivé par les points suivants :

- Limiter les traversées de la plateforme par des véhicules pour des raisons de sécurité et de performance du tramway ;
- Permettre un accès facilité pour les riverains, par un accès depuis la rue Pierre de Gennes, maintenue à double sens tandis que la rue Saint-Jean-de-Dieu devient un axe en sens unique ;
- Faciliter les accès au site au cours de la phase chantier du projet T10 et après la mise en service (un accès sur la rue Saint Jean de Dieu avec une traversée de la plateforme tramway nécessiterait la mise en place de feux tricolores pour gérer l'entrée du parking).

Toutefois, cette modification d'accès nécessite un accord avec les propriétaires de la parcelle voisine donnant sur la rue Gilles de Gennes. Si les négociations amiables devaient échouer, la restitution de l'accès existant sur la rue Saint de Dieu pourrait être étudié et retenu.

2.2.10 14 RUE ANDRE SENTUC VENISSIEUX / PARC SENTUC REPUBLIQUE

1) Contribution @35

@35 : conseil du syndicat des copropriétaires du Parc Sentuc République à Vénissieux, représenté par le syndic ABCR TESSERIM (parcelle BC80)

Impact expropriation

Compte tenu de l'ensemble des contraintes inhérentes à l'arrivée de T10, le parc industriel deviendra impropre à sa destination actuelle et les entreprises vont devoir déménager vers des locaux de substitution équivalents, dans la même zone d'activités Saint-Fons/Vénissieux.

Proposition

Pour maintenir ce parc dans sa destination actuelle 2 alternatives à la solution Sytral sont proposées :

- 1) Utilisation d'une voie privée existante dans le prolongement de l'allée Picard qui éviterait de traverser le Parc Sentuc République dont le foncier serait maîtrisé quasi-intégralement par la collectivité
- 2) Possibilité d'assurer la desserte via le tracé de l'emplacement réservé n° 77 institué au PLU-H. L'objet de cet ER n° 77, qui n'a pas été abrogé, permettant de raccorder l'avenue de la République à la rue André Sentuc.

2) Contribution E41

E41 : conseil SCI Centus propriétaire de locaux dans le Parc d'activités « Sentuc République »

Impact expropriation

Reprise globalement du même argumentaire que @35 en le complétant par :

- la précision suivante : la voie nouvelle projetée est dans l'axe du centre de tri Chronopost Vénissieux qui génère un trafic routier très important dont une partie significative devrait utiliser la nouvelle voie en venant de l'Avenue de la République.

La demande porte sur la prise en compte ou non par le SYTRAL des conséquences de ce trafic sur le parc d'activités

- les difficultés de chargement et déchargement et les aspects sécuritaires notamment au niveau des matériels stockés

Proposition

Tracé : il est fait référence au tracé utilisant l'emplacement réservé n° 77 institué au PLU-H.

Question :

Réponse sur les aspects augmentation sensible de trafic / chargement - déchargement et à la proposition d'un nouveau tracé prenant en compte les 2 alternatives

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Aspects circulation

Le prolongement de l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc s'insère sur les emprises actuellement réservées pour la circulation des poids lourds à l'intérieur de l'enceinte du parc d'activités. Ainsi, l'acquisition de cette emprise ne modifie par l'usage de ces espaces, et ne présente pas d'impacts sur les espaces dédiés au chargement et déchargement des poids lourds.

Le prolongement de l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc a été ajouté au projet de tramway T10, en accompagnement de la redéfinition du plan de circulation. La mise à sens unique de l'axe République / Carnot du fait de l'insertion du tramway impose de gérer les flux de circulation PL en amont du centre-ville de Saint-Fons, dans lequel les aménagements du tramway vont participer à revoir le partage de l'espace public en faveur des piétons et cyclistes.

Afin de répondre à cette gestion des flux de circulation PL en favorisant l'utilisation de la rue Sentuc par les poids lourds, qui est une rue à vocation de desserte de zone industrielle, le projet T10 prévoit un prolongement l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc.

Vis-à-vis du centre de tri Chronopost de Vénissieux, compte tenu des contraintes qui seront apportées par le plan de circulation pour limiter le trafic routier hors riverains en centre-ville, l'itinéraire le plus adapté et le plus performant pour les poids-lourds à destination de la zone d'activité Sentuc restera sur la rue Sentuc. Aucun report du trafic de la rue Sentuc vers le parc d'activité n'est attendu.

Possibilité d'assurer la desserte via le tracé de l'emplacement réservé n° 77 institué au PLU-H

L'emplacement réservé n°77 figurant au PLU-H est un emplacement réservé ancien, initialement destiné à réaliser le bouclage Est du tour de Ville de Saint-Fons, c'est-à-dire le raccordement du prolongement de la rue Dussurgey sur l'avenue de la République pour dévier les véhicules en traversée de Saint-Fons sur cet axe. La Métropole a réalisé une partie des acquisitions et est notamment propriétaire de la partie nord du bâtiment implanté sur cet emplacement réservé, mais le projet a été abandonné depuis compte tenu notamment de son

implantation à proximité du tissu pavillonnaire de la Petite Cité Clémenceau (cité ouvrière témoignant du passé industriel du territoire) et en partie sur des espaces verts existants.

Par ailleurs, le parc République pose aujourd'hui d'importants problèmes de gestion et de sécurité compte tenu notamment de son enclavement.

Le prolongement de l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc permet de répondre à la gestion des flux de circulation PL de l'impasse des Rosiers et du parc République, tout en désenclavant le parc République. Il traverse la parcelle du 14 rue Sentuc qui présente aujourd'hui des dysfonctionnements (manœuvres de poids lourds sur le domaine public, difficultés de stationnement), auxquels le prolongement de l'impasse des Rosiers jusqu'à la rue Sentuc peut apporter des éléments de réponse.

2.2.11 33 RUE SAINT-JEAN DE DIEU LYON 7 / ADAPEI 69 (PARCELLE CH358)

Contribution

@37 ADAPEI 69

Impact expropriation / Demande en contrepartie

- Conserver la globalité des besoins d'exploitation des existants : bâtiments de restauration, administratifs et d'exploitations mais aussi de projets d'extensions futurs du site indispensables au fonctionnement de l'établissement, ainsi que les accès routiers : circulation des gros porteurs, bus et autres.
- A la charge unique du SYTRAL : tous les déplacements des alimentations d'énergie, électricité, y compris le transformateur privé, les connexions à tous les réseaux secs et humides publiques, voiries d'accès,
- Possibilité de clôturer l'intégralité de la parcelle côté rue avec en plus 4 portails et portillons.
- Avoir la possibilité de conserver 10 places de stationnement de VL plus 3 places PMR sur l'avant des bâtiments
- Bénéficier par cette opération d'un alignement définitif

Question

SYTRAL Mobilités est-elle en mesure d'accepter cette contrepartie ?

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Dans le cadre de sa démarche de rencontre des riverains du projet T10, SYTRAL Mobilités a rencontré ADAPEI 69 à plusieurs reprises de manière à comprendre le fonctionnement actuel du site, mesurer les impacts du projet et proposer les restitutions à prévoir pour les préserver.

Dans ce cadre, SYTRAL Mobilités a bien pris connaissance des conditions existantes d'accès, de stationnement, d'évolutivité et de réseaux sur le site.

Le projet de restitution proposé à l'issue de ces échanges intègre par conséquent la restitution de l'espace de stationnement pour un autocar, le rétablissement des places de stationnement existantes, dont la place de stationnement réservée aux personnes à mobilité réduite, le rétablissement des arceaux vélos, etc. Ce projet de rétablissement tient compte d'autre part de l'évolutivité possible pour un aménagement de clôture, tel qu'envisagé par ADAPEI 69.

L'ensemble des aménagements liés au maintien ou à la restitution des fonctionnalités sont à la charge de l'opération T10.

2.2.12 COPROPRIETE « LE PARC DU BORD DE RHONE » RUE MARCEL ETIENNE SEMBAT A SAINT-FONS (PARCELLES AB395, AB396, AB400)

Contribution

@40 : Copropriété « Le Parc du Bord de Rhône »

Impact expropriation

- Suppression d'un nombre important de places de stationnement qui sont pour la grande majorité privatisées
- Impact sur la largeur de l'actuelle voie poids lourds de la copropriété, entraînant de ce fait sa suppression alors qu'elle permet d'accéder aux bâtiments des entreprises : livraisons quotidiennes effectuées par des poids-lourds type semi-remorque

Points principaux soulevés par le « Parc de bord de Rhône »

- Choix du tracé

- * pour le Parc, la problématique du risque technologique n'a pas été prise en compte dans le choix du tracé alors qu'un des critères ayant présidé au choix du tracé actuel concerne notamment les risques technologiques liés au PPRT Vallée de la Chimie.
- * le tracé retenu ne tient pas des dispositions du PPRT applicable à ce secteur comme l'autorisation de créer une voie de circulation uniquement pour la desserte ou l'exploitation des installations industrielles ce qui n'est pas le cas l'objet de la voie empruntée par le T10
- * le tracé traverse une zone d'aléa toxique classée de moyen à moyen plus
- * l'implantation de cette voie à cet endroit aurait pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées aux risques technologiques

- Coûts engendrés par l'expropriation

- * les coûts relatifs à l'investissement ou à l'exploitation d'une piste cyclable importante à double sens ne sont pas estimés

- Indemnisation

- * nouveau parking qui prévoit moins de places + modification du chemin d'accès par la rue Charles Martin entraînant un ensemble d'aménagements : montant des frais inconnus donc non pris en compte par SYTRAL

- Objet de l'enquête

Le Parc mentionne que l'objet de l'enquête publique ne prévoit nullement la création d'une piste cyclable alors qu'elle justifie l'expropriation de parcelles.

Questions :

- Tracé : le choix du tracé actuel rue Sembat a fait l'objet par le SYTRAL d'une analyse particulière développée dans la pièce B aux pages 35 à 37 avec la prise en compte du PPRT Vallée de la Chimie comme critère de choix.

Que pensez-vous malgré cela de l'avis du conseil à savoir :

- * la non prise en compte par le SYTRAL du PPRT
- * la non prise en compte de certaines des dispositions prévues au PPRT

* l'implantation de cette voie rue Sembat qui aurait pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées aux risques technologiques

- Coûts

D'une manière globale, les coûts relatifs à l'investissement ou à l'exploitation des pistes cyclables ont-ils été comptabilisés dans les investissements et dans les coûts d'exploitation présentés dans le dossier d'enquête

- Pistes cyclables :

* le contributeur mentionne que les pistes cyclables ne font pas partie de l'objet de l'enquête publique.

Quelle est votre réponse sur ce point.

* Ce contributeur avec d'autres estime que la présence des voies cyclables justifie de nombreuses expropriations

Quelle réponse leur apportez-vous

NB : il me paraît utile de reprendre le courrier qu'a adressé le conseil pour apporter une réponse plus complète à cette contribution que celle qui pourrait être faite à partir de la synthèse ci-dessus.

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Prise en compte par le SYTRAL du PPRT et l'exposition aux risques technologiques

La synthèse des éléments sur l'analyse des tracés lors des études d'opportunité et de faisabilité figure dans le dossier d'enquête publique (pièces C1 et C2 – paragraphe 2.3.4).

Le tracé du tramway est conforme au règlement du PPRT. Ainsi, les aménagements ne sont pas réalisés dans les zones grises du PPRT. C'est d'ailleurs la présence de la zone grise qui conduit à concentrer les acquisitions foncières sur la partie Nord de la rue Sembat.

Le projet T10 au sens large (tramway, aménagements cyclables, réorganisation du réseau de bus) a fait l'objet d'une analyse spécifique sur la vulnérabilité des usagers aux risques technologiques conduisant à conclure à une amélioration de l'exposition aux risques des usagers (pièce C4, paragraphe 4.10.2). Cette analyse répond aux recommandations de l'Autorité environnementale. Concernant les cyclistes, le projet prévoit la réalisation d'un aménagement cyclable complémentaire sur la rue de Surville afin de relier les aménagements cyclables qui longent T10 rue Saint Jean de Dieu à la future Voie Lyonnaise n°7 route de Vienne. Cela permettra de proposer un itinéraire cyclable sécurisé aux cyclistes souhaitant relier le quartier de Gerland et Saint Fons en évitant le secteur du PPRT.

Enfin, les éléments de comparaison des tracés présentés dans la pièce C2, indiquent que les tracés C1 et C2 présentent des difficultés d'insertion (notamment av. Jean Jaurès à Saint-Fons), impactent des ouvrages d'art existants, sont d'une longueur plus importante et limite la complémentarité avec la ligne C12 et la gare de Saint Fons.

Coûts

Les coûts du projet sont présentés dans la pièce B du dossier d'enquête publique au paragraphe 6.1. Les aménagements cyclables font partie du projet et sont inclus dans les 295 M€ HT. Leur réalisation est notamment intégrée aux postes « voirie et des espaces publics », « équipements urbains » et « signalisation ».

Les coûts d'exploitation des aménagements cyclables seront portés par la Métropole de Lyon. Il est à noter qu'un certain nombre d'aménagements cyclables sont déjà existants le long du T10. Leur restitution ou amélioration ne présentent pas de surcoût d'exploitation par rapport à la situation actuelle. C'est notamment le cas sur la rue Marcel Sembat. Sur les rues qui nécessitent la création ou l'amélioration de certains aménagements cyclables dans le cadre du projet, d'autres espaces de voiries ou de stationnement sont supprimés. Ainsi, les coûts d'exploitation de l'espace public supportés par la Métropole ne sont donc pas de nature à augmenter en raison des aménagements cyclables modifiés ou créés dans le cadre du projet T10.

En complément, les coûts relatifs à la restitution des fonctionnalités ont été provisionnés dans le budget de l'opération. Il est notamment prévu une enveloppe de 4 M€ HT (€ valeur décembre 2020) pour les libérations d'emprises (pièce B, page 91).

Pistes cyclables

SYTRAL Mobilités confirme que l'aménagement des pistes cyclables fait partie du projet T10. Des éléments de réponse complémentaires sont fournis au paragraphe 3.3 du présent document.

Restitutions des fonctionnalités riveraines

Les propriétaires et occupants du parc ont été rencontrés afin de définir les fonctionnalités à restituer. La circulation des poids lourds sera bien assurée et les girations ont été étudiées et présentées. Toutes les places de parking existante ne pourront pas être restituées. Les places non restituées feront l'objet d'une indemnisation dans le cadre des négociations foncières avec les propriétaires.

A.3. LES REPONSES APORTEES AUX QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

3.1 QUESTIONS RELATIVES A L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Questions :

- Existe-t-il des normes pour :
 - * le dimensionnement des voies piétonnes, des pistes cyclables
 - * les distances voies de tram-habitation
 - * les largeurs et longueurs de quai au niveau des stations
- Quels sont les aménagements de sécurité prévus pour la cohabitation piétons-cyclistes

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Dimensionnement des voies piétonnes et des pistes cyclables

Depuis la loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie) de 1996, la réalisation d'aménagements cyclables est obligatoire en cas de requalification d'un aménagement de voirie. Cette obligation a été confirmée et précisée par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019. Ainsi, l'article L. 228-2 du code de l'environnement indique : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Cette obligation réglementaire de réaliser des aménagements cyclables sur les voiries empruntées par T10 a donc été prise en compte dans le projet. En complément, le projet prend en compte les préconisations du CEREMA et les prescriptions de la Métropole de Lyon.

Dans le cadre du projet T10, le programme de conception et de réalisation des aménagements cyclables vise :

- Pour les pistes cyclables bidirectionnelles : au minimum 3 mètres de large avec pincements ponctuels à 2,50 mètres en cas de difficultés d'insertion.
- Pour les axes majeurs, il a été recherché une largeur d'au moins 3,50 mètres voire 4,00 mètres afin de répondre à l'évolution de l'utilisation du vélo
- Pour les pistes cyclables ou bandes cyclables unidirectionnelles : 2,00 m de large avec une largeur minimale de 1,60m pour assurer la sécurité des cycles et l'entretien

Il est à noter que la largeur des pistes cyclables bidirectionnelles a été limitée à 3 mètres voire moins sur l'ensemble des rues entre le Bd Ambroise Croizat à Vénissieux et le pont Sembat à Saint Fons. Seule une partie de l'avenue Tony Garnier, entre le Bd Jules Carteret et la rue de Gerland présente un aménagement de 4 mètres de large.

Concernant les cheminements piétons, la réglementation rend obligatoire, dans le cadre de la modification d'espaces publics, de concevoir et réaliser des aménagements permettant l'accessibilité aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Ainsi, une largeur minimale de 1,40m, libre de tout obstacle, doit être assurée sur l'ensemble des cheminements piétons aménagés. Dans le cadre du projet T10 lorsque l'espace et les contraintes techniques le permettent, les cheminements piétons sont :

- Au moins 2 mètres de large (avec présence possible d'émergences ponctuelles : mobilier urbain, poteaux d'éclairage, ...).
- Au moins aussi larges que les cheminements existants
- Dans les zones fortement fréquentées, il a été recherché une largeur plus importante
- Séparés physiquement des autres modes (vélos, circulation automobile, transports en commun)

Cohabitation piétons-cyclistes

Comme indiqué plus haut (cf. paragraphe 2.1.4), les aménagements cyclables sont séparés physiquement des aménagements piétons.

Distances voies de tram-habitation

Il n'existe actuellement aucun textes normatifs ou réglementaires vis-à-vis des distances à respecter entre les voies de tramway et les bâtiments d'habitat.

L'absence de distance type s'explique par le fait que les vitesses de propagation dépendent d'un certain nombre de paramètre et sont ainsi étudiés pour chaque projet.

Les études vibratoires réalisées dans le cadre des études d'impact ont par conséquent été réalisées. Elle tient compte des éléments suivants : matériel roulant, vitesse, sol, etc. Les résultats de ces études sont présentés dans le paragraphe 4.8.2.2 de la pièce C4 du dossier d'enquête publique.

Largeurs et longueurs de quai au niveau des stations

La longueur des quais doit permettre d'accueillir les rames exploitées actuellement sur le réseau de tramway de l'agglomération lyonnaise. Les rames les plus longues font 43m de long. Ainsi, en prenant en compte les rampes d'accès (compatible avec la circulation de PMR), les quais de station de tramway ont une longueur d'un peu plus de 50m.

La largeur des quais doit permettre d'accueillir les voyageurs en attente ainsi que les flux des voyageurs montant ou descendant d'un tramway à l'arrêt. La largeur est adaptée à la fréquentation de chaque station. Ainsi, les stations à quais latéraux les moins fréquentées présentent des quais de 3 à 4 mètres de large alors que les stations les plus fréquentées ont des quais d'au moins 4m de large. Les stations à quai centraux ont une largeur de 3,10m (Carteret) à 4,50m (4 Chemins, station à forte fréquentation).

3.2 QUESTIONS RELATIVES AUX COUTS DU PROJET

Questions :

- Préciser :

- Les postes ayant entraîné une augmentation de 65M€ soit près de 30% entre février 2020 (230M€ HT) et juin 2021 (295M€ HT)
- Le solde restant à charge à SYTRAL Mobilités après aides financières pour chacune des 2 estimations ci-dessus

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les principales évolutions des coûts par rapport à la délibération du programme d'opération pour la ligne T10 ont été présentées dans la délibération d'approbation du dossier d'enquête publique du 30 juin 2022 et sont les suivantes :

- Evolutions du périmètre du projet :
 - Tracé retenu par le boulevard Sampaix au lieu de la rue C-A. Martin (+ 300 m, soit une augmentation de 1,5% du budget total de l'opération)
 - Intégration du prolongement de l'impasse des Rosiers vers la rue Sentuc à Vénissieux compte tenu du plan de circulation
- Evolutions des coûts travaux depuis les études de faisabilité, compte tenu d'un contexte d'insertion urbaine contraint et d'ambitions fortes sur l'adaptation de l'espace public au changement climatique :
 - Déviations réseaux : +50% sur ce poste suite à l'approfondissement des études et à la réévaluation des impacts du projet sur les projets existants, notamment dans les secteurs où l'insertion est fortement contrainte (ex : centre-ville de Saint-Fons) ;
 - Gestion des eaux pluviales « à la parcelle » pour le domaine public : forte augmentation des surfaces déconnectées et prise en compte des contraintes d'insertion des ouvrages d'infiltration dans certains secteurs ;
 - Acquisitions foncières et restitutions riveraines : l'augmentation du budget s'explique par l'approfondissement des études ayant permis de préciser les besoins en acquisitions, la prise en charge dans le budget du projet T10 d'acquisition qui pourraient être portées directement par la Métropole, la réévaluation du montant d'acquisition foncière suite à la réception de l'estimation sommaire et globale et enfin, la réévaluation du montant des travaux de restitutions riveraines pour prendre en compte leur complexité et leur volume ;
 - Très forte végétalisation du projet : +35% sur ce poste pour répondre aux ambitions du projet ;
 - Evolution du coût des travaux du centre de remisage de Saint Fons notamment pour conserver l'aire des gens du voyage : + 17% du budget sur ce poste.

Concernant le solde à charge du SYTRAL, il faut noter que le projet doit bénéficier d'une subvention de 15,8 M€ au titre de l'appel à projet « transports collectifs en site propre et pôles d'échanges multimodaux » piloté par l'Etat et d'une subvention d'environ 1 M€ de la part de l'agence de l'Eau en lien avec la désimpermeabilisation opérée dans le cadre du projet.

En outre, il est prévu des participations financières de la Métropole de Lyon, de la régie de l'Eau, des communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon, et du Sigerly, dont les montants sont évalués à ce stade à environ 60 millions d'euros.

Le solde restant à charge de SYTRAL Mobilités peut donc être évalué à 218 M€ HT (valeur décembre 2020).

- Comparer les coûts d'investissements (références prix/km tram...) et d'exploitation comparables à ceux d'opérations récentes sur Lyon ou auprès d'autres réalisations françaises ou de références comme le CEREMA...

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Dans le cadre de la déclaration de projet T6 Nord (prolongement de la ligne de tramway T6 des Hôpitaux Est à la Doua), SYTRAL Mobilités s'est rapproché du CEREMA afin d'obtenir une base de données complète sur les coûts de réalisation des tramways créés en France et de proposer un comparatif de ratio kilométrique. Il a été rappelé en préambule de cette étude que le coût global pour une opération de création ou de prolongement d'une ligne de tramway varie en fonction :

- des caractéristiques et de l'environnement des emprises traversées (contexte urbain, largeur des voiries,...),
- des modalités de mise en œuvre de l'infrastructure de transport,
- des équipements ou ouvrages associés (dépôts, centre de remisage, ouvrages d'art,...),
- des aménagements de voirie associés à l'opération,
- du volume des déviations de réseaux,
- du volume d'emprises foncières à acquérir pour les besoins du projet, de leur occupation éventuelle et de la présence de bâti impacté
- Du nombre et types de rames de matériel roulant acquises ou utilisées pour les besoins spécifiques du projet.

Dans ce contexte, retenir un ratio pour l'évaluation d'un projet de tramway s'avère complexe et la variété des situations rencontrées en pratique génère en réalité des ratios multiples.

Le CEREMA a réalisé une analyse sur les coûts constatés de 3 opérations, et de deux opérations en cours (pour ces opérations, l'analyse s'intéresse aux coûts prévus figurant dans les dossiers d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique):

- prolongements des 3 lignes de tramway de Bordeaux Métropole (18 kilomètres) – mise en service entre février 2007 et octobre 2008
- ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise (11,2 kilomètres) - mise en service en deux phases en juin 2014 et juillet 2015.
- ligne A du tramway de Tours (14,8 kilomètres) - mise en service en août 2013.
- prolongement de la ligne de tramway T3b en Ile de France (3,2 kilomètres) - mise en service prévue à la fin de l'année 2023,
- prolongement de la ligne de tramway T6 des Hôpitaux Est à la Doua de Bron à Villeurbanne – mise en service prévue au 1er trimestre 2026.

Ces opérations ont été retenues en fonction de leurs caractéristiques :

- prolongement de ligne ou mise en service d'une nouvelle ligne,
- longueur du linéaire,
- caractéristiques des territoires desservis (agglomérations de plus de 250 000 habitants),
- disponibilité des données de coûts d'investissement constatés (bilans publiés et réalisés en application de l'article L. 1511-6 du Code des transports et de ses décrets d'application).

Les coûts des opérations ont été actualisés aux conditions économiques de juillet 2022, selon l'évolution de l'index TP01 (disponible sur le site de l'Insee).

Sur la base de cette étude, SYTRAL Mobilités a comparé les coûts d'investissement du projet de ligne de tramway T10.

Il ressort de cette analyse que les coûts d'investissement prévus pour le projet de tramway T10 (45,6 M€_{07/2022} par kilomètre) sont comparables aux coûts constatés pour la deuxième phase du tramway de l'agglomération bordelaise (45,3 M€_{07/2022} par kilomètre), pour la ligne E du tramway de l'agglomération grenobloise (27,0 M€_{07/2022} par kilomètre – prise en compte partielle des coûts de dévoiement des réseaux) ou pour la ligne A du tramway de Tours (35,6 M€_{07/2022} par kilomètre) ainsi que pour les coûts prévisionnels du prolongement de la ligne de tramway T6 de Lyon (37,8 M€_{07/2022} par kilomètre). Les coûts du projet de prolongement du T3b en Ile-de-France sont significativement plus élevés (79,9 M€_{07/2022} par kilomètre).

Le périmètre et les caractéristiques du projet de la ligne de tramway T10 expliquent certains écarts de coûts d'investissement observés :

- Les dépenses consacrées aux acquisitions foncières et à la libération des emprises sont plus élevées que pour toutes les autres opérations sauf pour le prolongement de la ligne de tramway T6 de Lyon.
- Des dépenses liées à la construction d'un centre de remisage des rames de tramway ainsi que la création de 2 ouvrages d'art et au renforcement d'1 ouvrage d'art dans le cadre du projet.
- Des dépenses liées à des périmètres d'aménagement complémentaire (requalification de l'avenue Tony Garnier – tranche 3).

En ne tenant pas compte des postes de dépenses liés aux différences de périmètre et de caractéristiques entre le projet T10 et les autres opérations analysées (dépôt et matériel roulant, acquisitions foncières et libérations d'emprises, ouvrages d'art), les coûts d'investissement prévus pour le projet de ligne de tramway T10 (31,8 M€_{07/2022} par kilomètre) sont inférieurs aux coûts constatés pour la deuxième phase du tramway de l'agglomération bordelaise (34,3 M€_{07/2022} par kilomètre), équivalents à ceux du prolongement de la ligne T6 à Lyon (31,9 M€_{07/2022} par kilomètre) et supérieurs à ceux de Grenoble (22,7 M€_{07/2022} par kilomètre) et de Tours (22,5 M€_{07/2022} par kilomètre). Cette analyse plus précise amène également plusieurs constats :

- Les dépenses consacrées aux déviations des réseaux sont plus élevées à Lyon et en Ile-de-France qu'à Bordeaux, Grenoble et Tours. Les coûts constatés à Grenoble et à Tours sur ce poste ne prennent toutefois que partiellement en compte l'ensemble des dépenses : ils n'intègrent pas les dépenses à la charge des concessionnaires, à la différence des coûts prévus à Lyon et en Ile-de-France.
- Le coût de construction des infrastructures (travaux préparatoires, ouvrages d'art, plateforme, voie ferrée, revêtement du site propre, voirie) à Lyon est comparable à celui constaté à Bordeaux, Grenoble et Tours.
- Le coût de la mise en place des équipements (équipements urbains, signalisation, stations, alimentation en énergie, courants faibles et PCC) est semblable à celui observé à Grenoble et Tours. Ce coût est plus élevé à Bordeaux, sans doute en raison des spécificités liées à l'alimentation par le sol.
- Le périmètre des dépenses consacrées aux opérations induites varie fortement d'un maître d'ouvrage à l'autre. En particulier, certaines de ces dépenses peuvent être prises en compte au sein des postes de dépenses « Voirie et espaces publics » ou « Équipements urbains ». Les écarts constatés sur ce poste « Opérations induites » sont donc difficilement analysables.

L'étude CEREMA faite pour le projet prolongement de la ligne de tramway T6 de Lyon est jointe en annexe.

Le calcul des coûts d'exploitation du projet T10 prend en compte la longueur du tracé commercial, une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et un coût du kilomètre parcouru de 6,84 € HT. Ce coût du kilomètre parcouru provient des éléments produits annuellement par le délégataire de SYTRAL Mobilités. Il est donc basé sur les dépenses réellement effectuées pour la maintenance et l'exploitation du réseau lyonnais. Le

même coût a été retenu pour l'ensemble des opérations tramway du plan de mandat 2021-2026 « Destinations 2026 ».

- Préciser, la réalité de l'estimation 2021 du montant des investissements en tenant compte des derniers éléments de négociations foncières et de l'avancement des études (terres polluées...)

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

L'estimation 2021 prend bien en compte les restitutions riveraines. Les derniers éléments de négociations foncières permettent de préciser le coût des certaines restitutions dans le cadre d'une enveloppe qui avait été établie en amont de l'élaboration du dossier d'enquête publique. Le budget du projet tel qu'indiqué dans le dossier d'enquête prévoit notamment 4 M€_{12/2020} HT pour la libération des emprises. Les études de niveau PRO (conception détaillée permettant l'élaboration des dossiers de consultation pour les marchés de travaux) ont permis de confirmer les coûts d'investissement de la ligne T10.

Pour mémoire, la dépollution de terres sur les parcelles privées est à la charge des propriétaires. Ainsi, dans le cadre des négociations foncières, pour les parcelles présentant d'importantes pollutions, le coût de la dépollution est déduit du montant d'acquisition.

3.3 PISTES CYCLABLES – AMENAGEMENTS PAYSAGERS

Questions :

Ce thème fait l'objet de 3 principales remarques critiques identifiées dans les questions du chapitre « 5-2 : Observations relatives à la DUP et à l'enquête parcellaire » mais sur lesquelles il semble utile de revenir pour que SYTRAL puisse synthétiser voire compléter les réponses faites dans le cadre de ce chapitre :

- Les pistes cyclables présentes sur l'ensemble du parcours du T10, font-elles partie de l'objet de l'enquête publique et si oui préciser à quel niveau du dossier cette intégration apparaît clairement

- Les tramways SYTRAL comportent-ils toujours des pistes cyclables sur l'ensemble de leurs parcours

- Les coûts d'investissement et de maintenance des pistes cyclables du T10 sont-ils pris en compte dans les estimations du projet et si oui à quelle hauteur

- cet aménagement est ressenti par les expropriés comme une des causes principales de nombreuses expropriations ; en outre il présente pour eux un bilan avantages / inconvénients défavorable et disproportionné.

Quelle est votre réponse sur ce point.

- Cette cause principale d'expropriation peut être ressenti de façon équivalente pour les aménagements paysagers aux abords des voies du T10.

Quelle est votre réponse sur cette même thématique d'expropriation.

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Aménagements cyclables et paysagers comme objet de l'enquête publique

L'aménagement des pistes cyclables ainsi que les aménagements paysagers font bien partie du projet T10 et font partie de l'objet de l'enquête publique. Ce point est mentionné à plusieurs reprises dans le dossier d'enquête publique notamment :

- Dès la pièce A, paragraphe 3.2 page 9 : « La réalisation du tramway donne également lieu à un réaménagement de façade à façade des espaces publics traversés [...] impliquant **une réflexion élargie sur la répartition de l'espace public notamment en faveur des modes doux (piétons/vélos) et de la végétalisation** ». Ce texte est repris dans la pièce B en page 40.
- Pièce B – p. 41 : parmi les enjeux de l'aménagement urbain du projet :
 - « Apaiser l'espace public avec **une nouvelle répartition des mobilités au bénéfice des modes actifs**
 - **Renforcer la présence du végétal** [...] »
- Pièce B – p. 58 : l'axe 2 du PDU vise à créer « un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs :
 - Améliorer la sécurité, la qualité d'accueil et l'agrément de l'espace public
 - Faciliter et encourager les déplacements à pied
 - Encourager et rendre performants les déplacements à vélo »

La conception du projet prend donc en compte la réalisation de ces aménagements en accompagnement du tramway dans un projet de requalification de façade à façade de l'espace public (sauf sur le Bd Ambroise Croizat et sur la partie Ouest de l'avenue Tony Garnier).

La réalisation des aménagements cyclables se fait dans le cadre d'un transfert de maîtrise d'ouvrage de la Métropole à SYTRAL Mobilités et d'une participation financière de la Métropole.

La réalisation des aménagements paysagers fait dans le cadre d'un transfert de maîtrise d'ouvrage de la Métropole et des villes à SYTRAL Mobilités et d'une participation financière de ces collectivités.

Aménagements cyclables en accompagnement du tramway

Comme indiqué dans le paragraphe 3.1 plus haut, la réalisation d'aménagements cyclables est obligatoire en cas de requalification d'un aménagement de voirie. Cette obligation a été confirmée et précisée par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019. Ainsi, l'article L. 228-2 du code de l'environnement indique : « A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

Cette obligation réglementaire de réaliser des aménagements cyclables sur les voiries empruntées par T10 a donc été prise en compte dans le projet. En complément, le projet prend en compte les préconisations du CEREMA et les prescriptions de la Métropole de Lyon.

Coûts d'investissement et d'exploitation

Les coûts du projet sont présentés dans la pièce B du dossier d'enquête publique au paragraphe 6.1. Les aménagements cyclables font partie du projet et sont inclus dans les 295 M€ HT. Leur réalisation est notamment intégrée aux postes « voirie et des espaces publics », « équipements urbains » et « signalisation ». Une part de certains aménagements donne lieu à une participation financière de la Métropole de Lyon.

Les coûts d'exploitation des aménagements cyclables sont portés par la Métropole de Lyon. Il est à noter que :

- un certain nombre d'aménagements cyclables sont déjà existants le long du T10. Leur restitution ou amélioration ne présentent pas de surcoût d'exploitation par rapport à la situation actuelle.
- sur les rues qui nécessitent la création ou l'amélioration de certains aménagements cyclables dans le cadre du projet, d'autres espaces de voiries ou de stationnement sont supprimés.

Les coûts d'exploitation de l'espace public supportés par la Métropole ne sont donc pas de nature à augmenter en raison des aménagements cyclables modifiés ou créés dans le cadre du projet T10.

Acquisitions foncières et aménagements cyclables ou paysagers

Comme précisé dans le dossier d'enquête publique (pièce C2 – chapitre 2.3.5), l'insertion d'un tramway suppose des compromis entre plusieurs enjeux : performance de la ligne, usages de l'espace public, qualité paysagère, préservation de la ressource en eau et potentiel de perméabilisation des sols, compatibilité avec la vie locale, compatibilité avec les contraintes techniques et réglementaires, impact sur le foncier, coûts.

Les principes d'insertion du tramway sont définis sur des sections homogènes du tracé afin de proposer des aménagements cohérents et intègrent les contraintes de déviation en sous-sols des réseaux hors de la plateforme tramway.

Les aménagements cyclables ou paysagers ne constituent en aucun cas la cause principale des besoins en acquisition foncière. Le projet T10 doit être regardé dans son ensemble. Une acquisition foncière au droit d'une parcelle est la conséquence de l'insertion d'au moins une nouvelle fonction dans l'espace public, le tramway sur environ 7 mètres de large, mais également d'un projet de requalification de façade à façade qui ne peut pas être considéré qu'en regardant le profil de voirie proposé par le projet au droit de cette parcelle. La suppression d'un aménagement cyclable et/ou d'un espace végétalisé sur une portion du projet est de nature à remettre en cause l'atteinte des objectifs du projet ainsi que la continuité des aménagements (et donc leur qualité, leur confort et la sécurité des usagers), sans pour autant permettre d'éviter une acquisition foncière ou une démolition. Il a été recherché au cours des études de conception du projet une limitation des acquisitions foncières ce qui a déjà conduit à optimiser la largeur de certains aménagements dans les sections de rue les plus contraintes.

Enfin, les aménagements paysagers sont un avantage pour les riverains et plus globalement pour le territoire en offrant un moyen de lutte contre les îlots de chaleur et en participant à la désimperméabilisation des sols. Les aménagements cyclables permettent une offre de mobilité complémentaire.

3.4 DIVERS

Questions :

- Pouvez-vous confirmer que les bus qui seront « remplacés » par T10 seront redirigés en nombre bus et en km bus équivalents à leurs anciens parcours sur des secteurs périphériques au T10 pour améliorer la desserte locale

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Les études de la réorganisation du réseau de bus associée à T10 sont en cours. Le schéma de réorganisation a été partagé avec les élus de SYTRAL Mobilités, de la Métropole, des communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7, ainsi que des communes de la Conférence Territoriale des Maires des Portes du Sud de la Métropole (Vénissieux, Saint-Fons, Feyzin, Corbas et Solaize). Le schéma de réorganisation sera partagé avec le public à l'automne 2023. A ce stade, il peut être confirmé que l'offre de bus actuelle sur le périmètre de la RRS T10 (incluant les communes précitées) sera redéployée pour être complémentaire de l'offre T10, avec un maintien du nombre de lignes de bus et un maintien, voire une légère augmentation, du nombre de km bus actuels. Cette offre bus réorganisée vient s'ajouter à l'offre de T10, avec une offre globale de transports en commun augmentée de plus de 20% sur ce périmètre par rapport à l'offre actuelle.

- Le PLU-H prévoit-il dans ses diverses dispositions des emplacements réservés pour les différents projets Tram ; si oui quels sont-ils pour le T10

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Différents emplacements réservés pour ouvrage public ou installation d'intérêt général sont inscrits au PLU-H le long du tracé du tramway T10. Il s'agit des emplacements réservés (ER) suivants :

- ER 19 rue Marcel Sembat à Saint Fons,
- ER 57 rue Saint Jean de Dieu à Lyon 7,
- ER 58 et ER 66 avenue Tony Garnier à Lyon 7.

Au-delà de ces emplacements réservés, le projet T10 est, sur la totalité de son tracé, compatible avec le PLU-H dans la mesure où :

- Il participe à la réalisation effective des objectifs du PLU-H,
- Il n'est pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu dans ce plan,
- Il ne méconnaît pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue,
- En droit, un projet non prévu par un document n'est pas pour autant incompatible avec celui-ci.

Cette lecture est partagée avec la Métropole de Lyon qui a confirmé au cours de l'instruction du dossier d'enquête publique que l'engagement d'une procédure de mise en compatibilité du PLU-H n'était pas opportune au regard du projet T10

- A partir du retour d'expérience sur les « tramways lyonnais », quelle est la nature des plaintes les plus fréquentes et quelles sont les réponses apportées.

Réponse apportée par le maître d'ouvrage

Le principal motif de plaintes qui est remonté à l'exploitant ou à SYTRAL Mobilités concerne les bruits de crissement. Ils restent toutefois localisés en quelques points du réseau et principalement sur les lignes T1 et T2 (les plus anciennes). Des travaux d'entretien des rails peuvent être engagés par l'exploitant lorsque le bruit de crissement a pour origine une usure des rails. Récemment, des dispositifs installés au sol pour limiter les bruits de crissement ont été installés sur le réseau lyonnais.

Un motif de plainte plus occasionnel concerne le manque de propreté qui peut être observé ponctuellement aux abords du tramway et qui s'explique en général par un défaut occasionnel d'entretien ou une mauvaise application des conventions d'entretien entre SYTRAL Mobilités et la Métropole. Les échanges sur la gestion ultérieure des espaces ont été engagés dès la phase de conception du projet T10 afin d'éviter ce type de désagrément à la mise en service de la ligne.

Enfin, les autres sujets de plaintes restent très occasionnels. Ils peuvent concerner un revêtement de plateforme tramway ou de voirie dégradé, un fer plat (matériau servant à délimiter la plateforme tramway en carrefour) qui se désolidarise de la voirie et qui peut entraîner un risque de chute pour les piétons ou les cyclistes, tampon sur un regard qui ne résiste plus à la circulation et qui claque au passage de véhicules, ... Ces désagréments, lorsque qu'ils sont remontés à la Métropole de Lyon (gestionnaire de voirie - sollicitation possible via le guichet en ligne Toodego), à SYTRAL Mobilités ou à l'exploitant du réseau TCL, déclenchent une intervention de la Métropole ou de l'exploitant pour assurer une réparation dans les meilleurs délais.

T 10