

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7<sup>ème</sup>

## DEPARTEMENT du Rhône

### ENQUÊTE PUBLIQUE Unique

13 mars 2023 – 14 avril 2023

Portant sur les demandes :

- D'autorisation environnementale
- De déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire

Pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons-halle Tony Garnier Lyon 7<sup>ème</sup>

Pétitionnaire

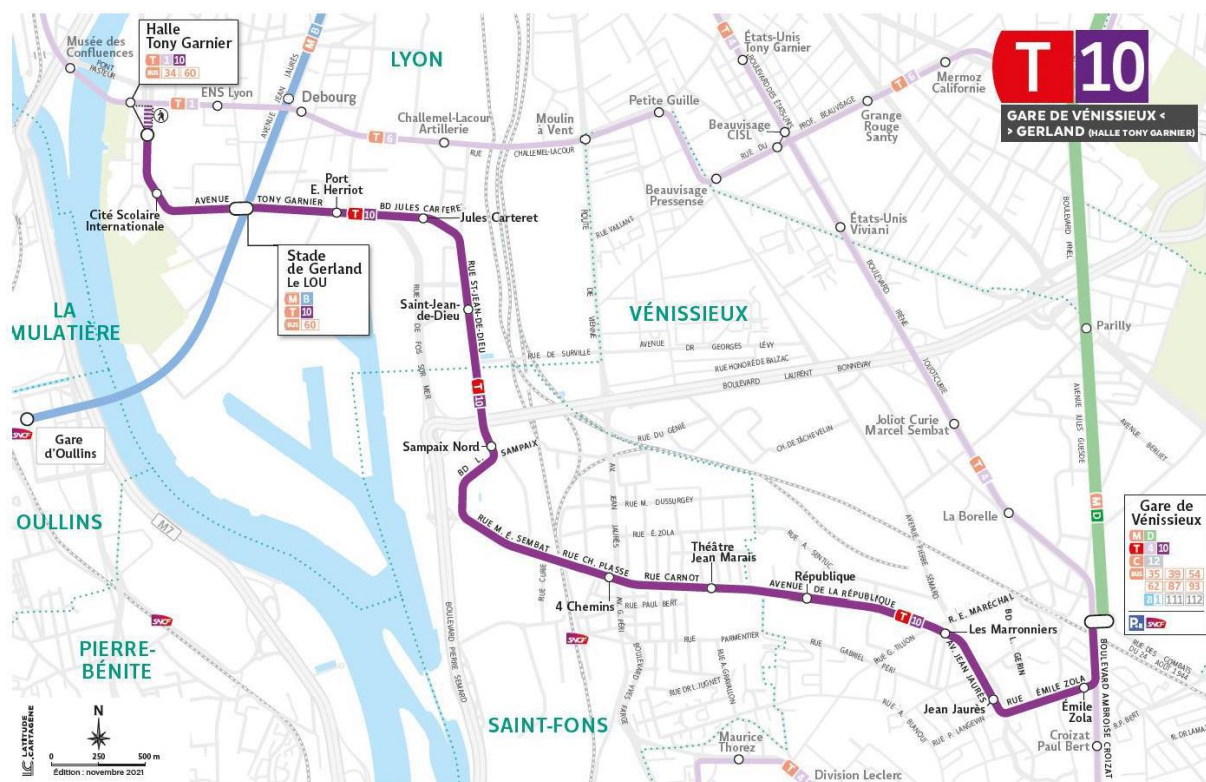
SYTRAL Mobilités

Autorité organisatrice

Préfecture du Rhône

### Procès-Verbal de l'Enquête Parcellaire

Commissaire enquêteur Hervé REYMOND



Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E2300007/69 du 26 janvier 2023

## Table des matières

1.	Contexte et Objet de l'enquête publique.....	4
1.1.	Contexte.....	4
1.2.	Objet.....	4
2.	Enjeux – Objectifs de l'enquête publique unique.....	4
2.1.	Enjeux.....	4
2.2.	Objectifs.....	5
<b>3.</b>	<b>Compatibilité avec les documents de planification.....</b>	<b>5</b>
4.	Caractéristiques du projet.....	6
4.1.	Tracé.....	6
4.2.	Circulation.....	6
4.3.	Stations.....	7
4.4.	Centre de remisage.....	7
4.5.	Autres composantes du projet.....	7
4.6.	Travaux - Planning prévisionnel de réalisation.....	7
5.	Coûts d'investissements.....	8
6.	Objet de l'enquête parcellaire et Cadre juridique.....	8
6.1.	Objet de l'enquête parcellaire.....	8
6.2.	Cadre juridique de l'enquête parcellaire.....	9
7.	Notification de l'enquête parcellaire.....	9
8.	Composition et contenu du dossier.....	9
9.	Statut des propriétaires - Nature de l'expropriation.....	10
10.	Déroulement de l'enquête.....	11
10.1.	Mairies - Registres papier.....	11
10.2.	Plateforme numérique - Registre dématérialisé.....	11
10.3.	Contributions du public.....	11
10.4.	Clôture de l'enquête.....	11
<b>10.4.1</b>	<b>Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse.....</b>	<b>12</b>
11.	Analyse des contributions du public.....	12

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

11.1.	Méthodologie.....	12
11.2.	Analyse des contributions du Public.....	13
11.3.	Réponses apportées aux questions du commissaire enquêteur.....	35
12.	Pièces Annexes.....	38

---

## 1. Contexte et Objet de l'enquête publique unique

---

### 1.1. Contexte

Le projet T10 relatif à cette enquête publique unique s'inscrit dans l'extension du réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise et des dernières mises en service de tramways.

Afin d'organiser les transports en commun à l'échelle de la Métropole de Lyon, les différents documents de planification du territoire encadrent les évolutions du réseau de transports et notamment son maillage par des lignes structurantes qui est ainsi inscrit au Plan des Déplacements Urbains 2017/2030 qui définit des axes forts dont la partie Sud de l'axe A8 et qui préfigure la future ligne de tramway T10.

### 1.2. Objet

L'enquête publique unique a pour objet :

- D'obtenir l'arrêté d'autorisation environnementale pour les travaux et les installations relatives à la future ligne de tramway T10
- De déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la nouvelle ligne de tramway T10.

**Cette demande déclaration d'utilité publique (DUP) est accompagnée d'une enquête parcellaire.**

---

## 2. Enjeux – Objectifs de l'enquête publique unique

---

### 2.1. Enjeux

Trois enjeux principaux ont été identifiés pour cet axe en plein développement économique et résidentiel :

- La diminution du trafic automobile
- L'amélioration de la desserte des pôles structurant de la Métropole ;
- L'amélioration de la desserte des quartiers de la politique de la ville.

La ligne T10 doit ainsi répondre à ces enjeux du territoire grâce à l'itinéraire et aux connexions réalisées avec les autres lignes du réseau existant (métro et tramway) en permettant :

- ✚ D'améliorer l'accès aux zones d'emploi
- ✚ De favoriser le développement de la pratique du vélo
- ✚ De reconnecter les territoires qui sont coupés par des infrastructures importantes (périphérique Laurent Bonnevay, voies ferrées)

## 2.2. Objectifs

Au regard des enjeux identifiés, plusieurs objectifs ont ainsi pu émerger pour cette ligne T10 :

- Accompagner le renouvellement urbain des territoires traversés grâce au désenclavement de Saint-Fons et en particulier des quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier (projet de Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain : NPNRU), actuellement en renouvellement urbain. La ligne accompagne également l'aménagement en cours du quartier de la Gare à Vénissieux, le secteur de la Vallée de la Chimie, les zones d'activités en développement sur le secteur de Gerland.
- Proposer une alternative crédible à la voiture individuelle en renforçant les transports en commun et permettre des connexions aux métros B et D, aux tramways T1 et T4 et aux gares SNCF (Vénissieux et Saint-Fons). La ligne se doublera d'itinéraires piétonniers et cyclables continus et sécurisés
- Relier lieux de vie et emplois en connectant les zones d'habitation aux bassins d'emplois situés à proximité (Vallée de la Chimie, Techsud, port Édouard Herriot, etc.) ou à des secteurs comptant de nombreux établissements d'enseignement et de formation (Gerland), ainsi que de grands équipements (Stade de Gerland, Palais des Sports de Gerland, Halle Tony Garnier).
- Renforcer l'attractivité des territoires en modifiant le paysage des villes et quartiers traversés grâce à leur végétalisation et ainsi améliorer le cadre de vie des habitants.

---

## 3. Compatibilité avec les documents de planification

---

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents de planification a permis de montrer que :

- La nouvelle offre de transport proposée par T10 est compatible le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise
- Le projet T10 décline une partie des principes de développement du réseau de transport en commun inscrit au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération lyonnaise et est à ce titre compatible avec celui-ci
- Le projet T10 est compatible avec les différents documents du PLU-H
- La future ligne T10 répond aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'Agglomération Lyonnaise
- Le projet T10 est compatible avec les orientations fondamentales et les différentes dispositions du SDAGE Rhône Méditerranée
- Le projet T10 est compatible avec le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) du SAGE de l'Est lyonnais ainsi qu'avec le règlement en vigueur
- PGRE : le projet T10 est compatible avec les dispositions du Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) de l'est lyonnais

- Il est compatible avec les dispositions du Plan De Gestion Des Risques Inondations ainsi qu'avec le règlement du Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation (PPRni) du Rhône et de la Saône.

---

## 4. Caractéristiques du projet

---

### 4.1. Tracé

Le tracé retenu, d'une longueur totale de 7,9 km (dont 7,6 km de tracé commercial), traverse ainsi Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7ème en empruntant :

- A Vénissieux  
Le boulevard Ambroise Croizat  
La rue Émile Zola  
L'avenue Jean Jaurès  
L'avenue de la République
- A Saint-Fons  
La rue Carnot  
La rue Charles Plasse  
La rue Marcel Etienne Sembat  
Le boulevard Lucien Sampaix
- A Lyon 7ème  
La rue Saint-Jean-de-Dieu  
Le boulevard Jules Carteret  
L'avenue Tony Garnier.

### 4.2. Circulation

- Les modifications du plan de circulation automobile portent à la fois sur :
  - ✚ Les axes empruntés par le tramway
  - ✚ Les rues adjacentes
- Les infrastructures nouvelles s'insèrent principalement sur la voirie routière existante et ponctuellement sur des parcelles en dehors de la voirie publique (passage sous le boulevard Laurent Bonnevey notamment)
- Sur l'essentiel du tracé, la circulation automobile sera mise à sens unique.  
Seuls la rue Sembat, le boulevard Sampaix à Saint-Fons ainsi que l'avenue Tony Garnier et une partie de la rue Saint-Jean-de-Dieu à Lyon 7 seront maintenus en double sens.  
Dans les secteurs les plus contraints, le tramway s'insérera sur une plateforme banalisée partagée avec la circulation générale qui sera limitée au maximum avec un plan de circulation retravaillé sur ces secteurs : rues Zola à Vénissieux, Carnot, Plasse et Sembat à Saint-Fons.

- La majeure partie des places de stationnement le long du tracé disparaîtra réduisant l'offre de stationnement de près de 70% mais en tenant compte de l'offre disponible à 5mn à pied, les incidences restent limitées à environ -10%

### 4.3. Stations

Quatorze stations seront aménagées afin de desservir au plus près les principaux équipements et zones d'habitation et emploi :

- Dans 11 stations, les quais seront aménagés l'un en face de l'autre, de façon classique
- Dans 2 stations, où la rue est plus étroite, un quai central sera aménagé
- La station existante à Gare de Vénissieux dont la longueur des quais sera doublée pour accueillir T10 en complément de la ligne T4 existante.

### 4.4. Centre de remisage

Un centre de remisage des rames de tramway sera aménagé sur Saint-Fons sur l'emprise située entre le boulevard Laurent Bonnevey et la rue de Surville, afin d'accueillir une trentaine à une quarantaine de rames de tramway du réseau TCL (selon leur longueur) et permettre leur maintenance courante.

### 4.5. Autres composantes du projet

Le projet T10 intègre aussi :

- Un aménagement urbain en lien avec les secteurs traversés (aménagements de voiries et espaces publics)
- Un aménagement paysager impliquant une importante végétalisation de l'itinéraire (environ 70% du linéaire) avec la plantation de 1800 arbres environ et la préservation des alignements d'arbres
- Des dispositifs de gestion des eaux pluviales privilégiant l'infiltration des eaux dans les emprises du projet, la réalisation de 6 forages pour l'arrosage de la plateforme
- L'aménagement des différentes stations de la nouvelle ligne et la mise en œuvre du mobilier urbain
- Des aménagements cyclables et piétonniers le long de T10 sur l'intégralité de son linéaire

### 4.6. Travaux - Planning prévisionnel de réalisation

Le développement du projet urbain dans le cadre de la construction de la ligne de tramway T10 nécessite les interventions successives suivantes :

- Les travaux préparatoires
- Les travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires
- Les travaux d'ouvrages d'art
- Les travaux d'infrastructures intégrant : les travaux de plateforme et de voies ferrées, les travaux de voiries et d'espaces publics, les travaux d'équipements et de systèmes, les travaux d'espaces verts, les travaux de mobilier urbain.

## LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET T10



## 5. Coûts d'investissements

Études (conception, investigations techniques préalables, pilotage travaux)	37
Travaux (système de transport, aménagements urbains)	193
Centre de remisage <sup>(1)</sup>	32
Acquisitions foncières	25
Matériel roulant	8
<b>TOTAL</b>	<b>295 Millions Euros (valeur 2020)</b>

## 6. Objet de l'enquête parcellaire et Cadre juridique

### 6.1. Objet de l'enquête parcellaire

Cette enquête parcellaire a pour objet d'assurer l'information et la participation des propriétaires, exploitants et ayants-droits. Elle permet de leur apporter des éléments d'informations indispensables pour l'appréciation exacte du projet concerné et de recueillir leurs observations et propositions sur la localisation et l'étendue de l'emprise.



## 6.2. Cadre juridique de l'enquête parcellaire

Dans le cadre de la procédure d'expropriation liée à la DUP, une enquête parcellaire est ouverte par arrêté préfectoral et soumise au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment dans ses articles L. 121-1 et suivants et R. 121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation.

SYTRAL Mobilités ayant été en mesure de déterminer précisément les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants-droits, l'enquête parcellaire est faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à l'article R.131-14.

---

## 7. Notification de l'enquête parcellaire

---

SYTRAL Mobilités, l'expropriant, a l'obligation de notifier l'enquête à chacun des propriétaires, exploitants et ayants-droits.

Une notification individuelle comportant le ou les plans parcellaires ainsi que le ou les états parcellaires correspondants a été ainsi faite par SYTRAL Mobilités par courrier sous pli recommandé avec accusé de réception afin qu'ils puissent prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

---

## 8. Composition et contenu du dossier

---

Il est constitué de 2 pièces :

- Un état parcellaire (98 pages)
- Les plans parcellaires (30 plans).

### **Appréciation du commissaire enquêteur :**

Le dossier d'enquête parcellaire est complet reprenant l'ensemble des points attendus. Ce dossier ainsi constitué remplit sa fonction d'information du public.

## 9. Statut des propriétaires - Nature de l'expropriation

- L'état parcellaire porte sur un total de 135 parcelles réparties en 80 Unités Foncières. On entend par Unité Foncière, un même groupe de propriétaires (propriétaires réels, titulaires de droits réels immobiliers et autres ayants-droits). Une Unité Foncière peut ainsi être propriétaire d'une ou de plusieurs parcelles.
- Il est prévu l'acquisition, soit de parcelles entières, soit de parties de parcelles.
- Les expropriations concernent 15 tènements bâtis et 81 tènements non bâtis détaillés dans le tableau ci-dessous :

Statut des Propriétaires	Bâti (15)	Non Bâti (81)
Particuliers*	17	
Répartis entre :	7	10
Dont maisons individuelles	3	4
Dont appartements	1	4
Dont immeubles de rapport	2	0
Dont local d'activité	1	1
Autre	0	1
Personnes morales	74	
Réparties entre :	8	66
Dont syndicats de propriétaires		15
Habitat		
Dont syndicats de copropriétaires		3
Dont entreprises		
Dont sociétés	8	47
Dont association		1
Personnes publiques	5	
Réparties entre :	0	5
Dont MDL		1
Dont communes		2
Dont département		1
Dont Office Public d'Habitat		1

\* Les indivisions sont considérées comme représentant un propriétaire.

---

## 10. Déroulement de l'enquête

---

L'enquête s'est déroulée du lundi 13 mars à 9h00 au vendredi 14 avril à 16h00.

Il n'y a eu aucun problème d'organisation pour les 6 permanences tenues en mairies de Saint-Fons siège de l'enquête publique (2), de Lyon 7<sup>ème</sup> (2) et de Vénissieux (2).

### 10.1. Mairies - Registres papier

Le dossier d'enquête publique a été mis à disposition du public en version papier aux heures d'ouverture des 3 mairies pendant toute la durée de l'enquête avec un registre spécifique « enquête parcellaire » dans chaque mairie pour recevoir les contributions.

### 10.2. Plateforme numérique - Registre dématérialisé

SYTRAL Mobilités a également mis à disposition du public une plateforme numérique contenant l'ensemble des éléments du dossier mis à l'enquête.

Elle a permis au public de déposer en continu pendant toute la durée de l'enquête des contributions et d'en prendre connaissance en permanence. Ce sont 696 visiteurs qui se sont rendus sur cette plateforme.

### 10.3. Contributions du public

Sur les 31 contributions prises en compte pour l'ensemble de l'enquête publique unique, ce sont 16 contributions qui l'ont été pour l'enquête parcellaire réparties ainsi :

**Registres papier : 6 contributions** en ne tenant pas compte des contributions identiques transmises aussi sur la plateforme numérique :

- Mairie de Lyon 7<sup>ème</sup> : 1 contribution
- Mairie de Saint-Fons : 2 contributions
- Mairie de Vénissieux : 3 contributions

**Plateforme numérique : 10 contributions** en ne tenant pas compte des contributions identiques envoyées à plusieurs reprises sur cette plateforme pour le même tènement.

### 10.4. Clôture de l'enquête

L'enquête publique a été close le 14 avril à 16h00 dans les 3 mairies et sur la plateforme numérique. Il n'y a pas eu de contribution hors délais.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

- Les délais légaux d'information et d'affichage ont été respectés.
- Les moyens nécessaires à l'information, à la communication et à l'expression du public ont été mis en place avec notamment une plateforme dématérialisée.
- Les 6 permanences se sont tenues conformément aux dates et heures fixées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête.
- J'ai pu vérifier à chacune de mes permanences que le dossier était complet.

*A cet endroit, je tiens à remercier les personnes que j'ai rencontrées lors de mes permanences en mairies pour leur disponibilité, pour l'accueil qui m'a été réservé et pour la mise à disposition d'un lieu ayant permis le bon déroulement de l'enquête publique.*

### 10.4.1 Procès-verbal de synthèse – Mémoire en réponse

- Mon procès-verbal de synthèse a été réalisé en 2 exemplaires originaux.
- Un exemplaire signé par les 2 parties a été remis en main propre dans les locaux de SYTRAL Mobilités à Lyon le 21 avril 2023 à Monsieur Jean-Charles Kohlhaas vice-président SYTRAL Mobilités
- J'ai conservé le 2ème exemplaire signé également par les 2 parties.
- Le délai de remise de 8 jours après la fin de l'enquête du procès-verbal de synthèse a été respecté.
- Le délai de réception du mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités au procès-verbal de synthèse a été fixé au 5 mai 2023.
- Cette remise a permis de préciser les points principaux du procès-verbal de synthèse en vue de la rédaction du mémoire en réponse.
- Le mémoire en réponse m'a été transmis par SYTRAL Mobilités le 5 mai 2023. Le délai de réception de ce document a donc été respecté.

---

## 11. Analyse des contributions du public

---

### 11.1. Méthodologie

De nombreuses observations sur l'enquête publique unique ont été formulées par les propriétaires, les exploitants et les ayants-droits dont les parcelles, bâties ou non, vont faire l'objet d'une expropriation partielle et/ou totale.

Mais ces contributions ne sont pas spécifiquement ciblées sur les surfaces expropriées ou sur le montant des expropriations mais plutôt sur les impacts que vont avoir ces expropriations en termes d'usages notamment sur l'accessibilité aux parcelles et sur les activités qui y sont développées actuellement.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

De plus, sur les registres papier comme sur la plateforme numérique, les observations parcellaires et les observations sur la DUP à l'origine des expropriations sont imbriquées et donc indissociables.

Dans mon procès-verbal de synthèse qui prend en compte l'ensemble des observations, j'ai donc découpé l'ensemble des observations en 2 groupes :

- Les observations relatives à l'évaluation environnementale
- Les observations relatives à l'enquête parcellaire et à la DUP.

Ce découpage a été repris par SYTRAL Mobilités dans son mémoire en réponse.

Dans le rapport d'enquête publique unique ces 2 groupes sont analysés mais dans le procès-verbal « parcellaire » seule l'analyse faite sur les observations relatives à l'enquête parcellaire et à la DUP sera reprise.

Ces observations étant spécifiques à chaque contributeur, elles sont traitées individuellement. Elles concernent les 12 « sites » suivants :

- ✚ Boulevard Sampaix Saint-Fons / SCI les Marronniers (parcelles AB 385 ; AB 388) : Contributions @19 ; @26
- ✚ 9 Bd Sampaix Saint-Fons / SCI Les Côteaux de Lyon + Exploitant (parcelles AB135 ; AB369) : Contributions @19 ; @26 ; @28 ; @39
- ✚ Angle rue Carnot- rue Aristide Briand Saint-Fons (parcelle AE 233) : Contribution @20
- ✚ Commerce 2 avenue de la République Vénissieux : Contributions R21 ; R36
- ✚ Angle Rue République-avenue Sémard Vénissieux / Station BP (parcelles BH64 ; BH65) : Contributions R23 ; R24
- ✚ Foncier 3, 5, 7, 9 avenue Jean Jaurès Vénissieux : Contribution @27
- ✚ 4 Rue Charles Plasse Saint-Fons (parcelle AC84) : Contributions @29 ; @39
- ✚ 23 rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 : Technopark 3 et Genoway (parcelles CH526 ; CH527 ; CH587) : Contribution @30
- ✚ Rue Saint-Jean de Dieu SDC le Korner (parcelle CH515) : Contribution @31
- ✚ 14 rue André Sentuc Vénissieux / Parc Sentuc République : Contributions @35 ; @E41
- ✚ 33 rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 / ADAPEI 69 (parcelle CH358) : Contribution @37
- ✚ Copropriété « Le Parc du Bord de Rhône » rue Marcel Etienne Sembat à Saint-Fons (parcelles AB395, AB396, AB400) : Contribution @40.

### 11.2. Analyse des contributions du Public

Le code couleur suivant est mis en place pour faciliter la lecture :

- Mes questions sont inscrites « **en noir** » dans le texte
- Les réponses de SYTRAL Mobilités sont inscrites « en noir » dans le texte
- Mes analyses sont inscrites « **en bleu** » dans le texte
- Mes analyses qui seront retenues dans le document « Conclusions-Avis » sont inscrites « **en rouge** » dans le texte.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

Une même contribution peut concerner plusieurs des secteurs analysés ci-après et certaines contributions peuvent faire l'objet de doublons.

Enfin, certaines analyses retenues dans mes conclusions-avis pour la DUP peuvent ne pas l'être pour mes conclusions – avis de l'enquête parcellaire.

### 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 m<sup>2</sup> 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.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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.

- **Mon analyse : une réponse favorable à la demande du devenir des réseaux enterrés sous les zones concernées et à la conservation des 32m de dégagement nécessaire à la circulation des véhicules lourds ; celle-ci va de plus être discutée lors d'une prochaine rencontre avec l'exploitant.**

### 2) 9 Bd Sampaix Saint-Fons / SCI Les Côteaux 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.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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 a déjà été apportée plus haut.

- **Mon analyse : les éléments apportent une réponse aux points soulevés par Staff Décor. Il restera à trouver lors de la rencontre de début juin un accord sur la disponibilité des places de stationnement privées.**

### 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

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023



## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

- 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.

- **Mon analyse : solution retenue apportant une solution satisfaisante pour les 2 parties.**

### **4) Commerce 2 avenue de la République Vénissieux**

#### **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**

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

**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.

- **Mon analyse : les éléments fournis dans cette réponse traduisent les enjeux ayant amené SYTRAL Mobilités au tracé du T10. Aussi pour respecter ces enjeux, la solution du type « site banalisé » comme demandé par le contributeur, doit rester une exception réservée à des secteurs où les expropriations entraîneraient du fait d'un linéaire important de nombreuses destructions de bâtis. De ce fait, sans vouloir anticiper sur des négociations à venir et qui aboutiraient à des adaptations locales d'implantation permettant d'éviter tout ou partie de l'expropriation, dans l'état actuel des choses, la demande faite par le contributeur concernant un linéaire très réduit, il conviendrait de privilégier l'inscription de ces parcelles dans le projet immobilier de mutation du quartier en cours plutôt que dans un prolongement du « site banalisé » de la rue Carnot. Ce positionnement implique de maintenir l'expropriation.**

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

### 5) Angle Rue République-avenue Séward Vénissieux / 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.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

- **Mon analyse : je retiendrai que SYTRAL Mobilités :**
  - doit poursuivre un certain nombre de négociations avec pour objectif le maintien des activités avec la prise en compte de l'aspect réglementation ICPE
  - assurera l'accès au site et la restitution des différents réseaux
  - prendra en charge les travaux induits pour lever les contraintes imposées par le projet T10

### 6) Foncier 3, 5, 7, 9 avenue Jean Jaurès Vénissieux

#### **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.

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

➤ **Mon analyse : éléments répondant à la question : pas de remarques.**

### 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.

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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 dédié aux questions du commissaire enquêteur.

### 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 dédié plus loin aux questions du commissaire enquêteur.

- **Mon analyse : la réponse à la proposition du contributeur de limiter les espaces verts liés au tram et de retenir un autre tracé moins concerné par le PPRT afin de ne pas être touché par l'expropriation, est donnée dans l'analyse des tracés faite lors des études d'opportunité et de faisabilité qui figurent dans le dossier d'enquête publique.**

**Quant aux points plus généraux, concernant la conformité aux documents d'urbanisme ils sont traités dans les éléments de réponse apportés plus loin aux questions du commissaire enquêteur ; il en est de même pour les aspects financiers qui sont de plus traités au point ci-dessous.**

## **8) 23 rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 : Technopark 3 (parcelles CH527 ; CH587) et Genoway (parcelle CH526)**

### **Contribution**

@30 sociétés Technopark et Genoway

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

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

### 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

#### Propositions

- 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.**

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

### **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.

#### 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 m<sup>2</sup> contre près de 900 m<sup>2</sup> 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



## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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 **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** 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 le 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

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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 la partie réservée aux questions du commissaire enquêteur.

#### ➤ **Mon analyse :**

- **Technopark : des réponses complètes sont apportées ici aux propositions de Technopark sachant que les contacts toujours actifs entre les 2 parties ont déjà permis des aménagements satisfaisant une partie des demandes de Technopark**
- **Genoway : SYTRAL Mobilités apporte les réponses sur le respect réglementaire du niveau des vibrations et s'engage à étudier de nouvelles données d'entrées qui seraient mises à sa disposition par l'entreprise pour affiner ses besoins et ses contraintes.**

**Je propose en outre que lors de la prochaine rencontre, un point précis des besoins fonciers de SYTRAL Mobilités au droit de Genoway soit fait à nouveau sur le tracé et les aménagements (pistes cyclables, végétalisation).**

## 9) Rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 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*

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

### 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 :

**Positions 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

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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.

### ➤ **Mon analyse : pour la SDC Le Korner, 2 sujets sont importants :**

- **Le maintien des fonctionnalités du site : réseaux, bassin de rétention d'eaux pluviales, ventilation du parking souterrain.**

**SYTRAL Mobilités confirme qu'il est prévu dans le projet la restitution des fonctionnalités et qu'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.**

- **Le déplacement de l'entrée du site qui en outre peut impacter également le nombre de places privées de stationnement.**

**SYTRAL Mobilités indique que si les négociations amiables pour obtenir un accord sur la parcelle voisine nécessaire à la modification d'accès devaient échouer, la restitution de l'accès existant sur la rue Saint de Dieu pourrait être étudié et retenu.**

**Cette position signifie aussi que si cet accord est obtenu mais que la SDC Le Korner préfère la situation existante, de la même manière la restitution de l'accès actuel doit pouvoir être étudiée et retenue.**

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

**10) 14 rue André Sentuc Vénissieux / Parc Sentuc République**

**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 :

- 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
- 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

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

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.

➤ **Mon analyse : la desserte projetée via le prolongement de l'impasse des Rosiers présente les avantages suivants :**

- **Un prolongement court et sans démolition de bâtis**
- **Une voie rectiligne facilitant la fluidité de la circulation**
- **Un désenclavement du Parc de la République et Sentuc avec notamment pour le 14 rue Sentuc l'opportunité d'une nouvelle organisation des flux de véhicules qui à ce jour ne présente pas les meilleures conditions pour la sécurité des personnes,**

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

**l'utilisation de l'espace, les opérations de chargement/déchargement et les besoins de stationnement**

- **Un impact faible de la circulation en provenance de l'avenue de la République sur la zone d'activité République/Sentuc et sur la rue Sentuc**
- **Un éloignement du tissu pavillonnaire de la Petite Cité Clémenceau.**

**La proposition d'une nouvelle organisation du fait du projet T10 doit s'appuyer notamment sur un recensement et un diagnostic des capacités actuelles de stationnement sur l'ensemble du parc Sentuc/République et sur des propositions devant satisfaire les différents besoins de stationnement et autres composantes des entreprises concernées.**

**Cette analyse devrait être initiée par SYTRAL Mobilités qui pourrait faire part de ses premières réflexions engagées lors des concertations de juillet et août 2022. Elle pourrait être élargie à l'aspect sécurisation du site.**

**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.

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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.

➤ **Mon Analyse : éléments répondant à la question : pas de remarques.**

### **12) Copropriété « Le Parc du Bord de Rhône » rue Marcel Etienne Sembat à 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



SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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 dédié aux questions du commissaire enquêteur.

### 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.

➤ **Mon Analyse : éléments répondant aux questions : pas de remarques**

**On notera de façon générale, l'importance des échanges amiables en cours avec la volonté de SYTRAL Mobilité d'étudier les propositions pour aboutir à une solution satisfaisant les différentes parties.**

### 11.3. Réponses apportées aux questions du commissaire enquêteur

Les aménagements paysagers et pour les pistes cyclables sont souvent présentés par les contributeurs comme les causes principales de nombreuses expropriations.

J'ai traduit cette expression par les questions suivantes :

#### Questions :

- 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 apparait 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
- Les aménagements pour les pistes cyclables sont ressentis par les expropriés comme une des causes principales de nombreuses expropriations ; en outre ils présentent pour eux un bilan avantages / inconvénients défavorable et disproportionné.

Quelle est votre réponse sur ce point.

- Cette cause principale d'expropriation peut être ressentie 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 »

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

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

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

perméabilisation des sols, compatibilité avec la vie locale, compatibilité avec les contraintes techniques et règlementaires, 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.

➤ **Mon analyse : la réponse est complète et bien documentée.**

**Je reviendrai toutefois sur la remarque faite à plusieurs reprises sur les aménagements : pistes cyclables et végétalisation considérés par les expropriés comme une des causes principales de nombreuses expropriations.**

**SYTRAL Mobilités précise que ces aménagements ne constituent en aucun cas la cause principale des besoins en acquisition foncière et que le projet T10 doit être regardé dans son ensemble au risque de remettre en cause l'atteinte des objectifs du projet ainsi que la continuité des aménagements sans pour autant permettre d'éviter une acquisition foncière ou une démolition.**

**SYTRAL Mobilités rappelle qu'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.**

**Je considère pour ma part qu'il peut être envisagé ponctuellement et pour certains cas précis de rompre cette continuité sans risquer de remettre en cause les objectifs du projet.**

**Aussi sur certains secteurs ayant fait l'objet d'une analyse particulière ci-avant, je pourrai être amené dans mes conclusions/avis à demander d'étudier la possibilité de sous-dimensionner certains aménagements si cela permet de maintenir ou de faciliter localement un accès, du stationnement, une activité.**

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

- Toutes les contributions du public et toutes mes questions ont été prises en compte de façon complète et précise par SYTRAL Mobilités dans son mémoire en réponse
- Je m'appuierai pour mes conclusions et mes avis sur tous les éléments composant ce procès-verbal et notamment sur les paragraphes écrits « **en rouge** » extraits des réponses aux questions du public et aux miennes
- Conclusions et Avis figurent dans un document séparé mais indissociable du présent procès-verbal.

---

## 12. Pièces Annexes

---

Les pièces annexes sont communes au Rapport d'enquête et au Procès-verbal de l'enquête parcellaire. Elles sont donc regroupées dans un document à part.

Elles sont constituées des pièces suivantes :

- Pièce annexe 1 : Mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités
- Pièce annexe 2 : Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur
- Pièce annexe 3 : Contributions du Public

Fait à Lyon, le 11mai 2023

Le Commissaire enquêteur  
Hervé REYMOND

