

**SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS
POUR LE RHÔNE ET L'AGGLOMERATION LYONNAISE
(SYTRAL)**

**Amélioration des performances de la ligne C3 entre le pont
Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey su le
territoire de Lyon (3eme et 6eme) et Villeurbanne**

ENQUÊTE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Louis Pangaud
Commissaire enquêteur

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Table des matières

1-GENERALITES

1-1 Préambule	P 5
1-2 Concertation préalable.....	P 5
1-3 Deux enquêtes publiques.....	P 6
1-3-1 Objet de l'enquête en vue d'une déclaration d'utilité publique	
1-3-2 Objet de l'enquête parcellaire	
1-4 Le commissaire enquêteur.....	P 6
1-5 Textes régissant ces enquêtes publiques.....	P 7
1-6 Composition des dossiers.....	P 7
1-6-1 Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.	
1-6-2 Enquête parcellaire	
1-7 Consultation des dossiers.....	p 8
1-8 Réunion publique en mairie du 6eme arrondissement.....	P 8

2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2-1 Désignation du commissaire enquêteur.....	p 8
2-2 Arrêté d'organisation de l'enquête.....	p 8
2-3 Organisation de l'accueil dans les différentes mairies.....	P 8
2-4 Information du public.....	P 9
2-4-1 Affichage sur les lieux	
2-5 Rencontres.....	p 10
2-5-1 Rencontre avec le cabinet du Président de la Métropole de Lyon	
2-5-2 Rencontre avec Monsieur le Président de la Métropole de Lyon,	
2-5-3 Rencontre avec les élus.	
2-5-4 Rencontre avec les services de la Métropole	
2-5-5 Rencontres avec le Sytral	
2-5-6 Rencontre avec le CIL du quartier de la Vilette,	
2-6 Déroulement de l'enquête.....	P 11
2-7 Prolongation de la durée des enquêtes.....	P 12
2-8 Registres d'observations.....	P 12
2-8-1 Un nombre conséquent de registres	
2-8-2 Retrait des registres	
2-8-3 Incidents	
2-8-4 Conséquences	

- 2-8-5 Lettre au maire de Villeurbanne
- 2-8-6 Tenue des registres
- 2-8-7 Report de la date du dépôt du rapport

3 PRESENTATION DU PROJET

- 3-1 Objet de l'enquête, information juridiques et administratives..... p 13
- 3-2 Présentation du projet..... p 13
- 3-3 Plan des travaux..... p 14
- 3-4 Etude d'impact..... p 14

4 EXAMEN DES OBSERVATIONS

- 4-1 Les modalités..... p 15
- 4-2 Les observations recueillies..... p 15
- 4-3 Le traitement par thème..... p 15
- 4-4 Un tableau par mairie p 16
 - 4-4-1 Cas des difficultés dans la transcription des noms
 - 4-4-2 Le cas des contributions longues
 - 4-4-3 Le cas des pétitions
 - 4-4-4 Tenue des registres
- 4-5 Procès-verbal de synthèses des observations recueillies..... P 17
et questions écrites
 - 4-5-1 Réponse du Maître d'ouvrage
 - 4-5-2 Avis du commissaire enquêteur
- 4-6 Premier Procès-verbal de synthèse du 7 juillet 2015..... p 18
 - A-Suppression des arrêts du trolleybus,..... p 18
 - B-Préférence donnée au tramway..... p 20
 - C-Préférence donnée au métro..... p 23
 - D-Conséquences du passage en une seule voie P 23
 - E-Compréhension du dossier, accès en mairies sur site internet... p 26
 - G-Suppression et Plantation d'arbres..... p 28
 - H Vie de quartier..... P 30
 - K-Pistes cyclables..... p 32
 - L-Ligne C3 trop longue. A diviser en plusieurs séquences..... p 35
 - M-La rue Léon Blum, le boulevard Eugène Reguillon..... p 36
 - O-Ambition d'aménagement..... p 39
 - P- Pertinence de la dépense de 55M€ H.T..... p 40

R- Concertation.....	p 41
S-Utilisation de la rue de Bonnel.....	p 42
Y Questions écrites par le commissaire enquêteur.....	p 43
Y-1 Question rédigée le 23 juin 2015	
Y-2 Question écrite n° 2 rédigée le 13 juillet 2015	
4-7 Procès-verbal de synthèse n°2 du 16 juillet 2015.....	P 45
B-Préférence au tramway	
M-La rue Léon Blum, le boulevard Eugène Réguillon	
X- Accès poids lourds et convois exceptionnels rue Léon Blum	
5 AVIS DES AUTORITES	
5-1 Avis de l'autorité administrative de l'Etat	p 47
5-2 Avis de Monsieur Pierre FRANCHESNINI, arch. des bâtiments de France..	
6 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA METROPOLE DE LYON	p 48
7 CONCLUSIONS	P 49

1-GENERALITES

1-1 Préambule

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU), document d'orientation qui définit la stratégie d'agglomération, en cohérence avec le Schéma Directeur et maintenant le Schéma Cohérence Territorial (SCOT), approuvé en 1997, créa les lignes fortes de surface permettant une liaison rapide et fréquente avec les commune de premières couronne.

Révisé en 2005, ce PDU poursuit la réalisation d'un certain nombre de nouvelles lignes, améliorant ainsi l'offre.

C'est ainsi qu'il a prévu la réalisation de la ligne Saint Paul/Vaulx en Velin, nommée C3 sous technologie Cristallis.

Ce PDU se donne également pour objectif d'améliorer la circulation et la régularité des principales lignes de bus.

Après enquête publique, cette ligne C3 était née en 2007 par raccordement des lignes 1 et 51 existantes sur une longueur de 12 kilomètres environ, desservant 34 stations entre la gare Saint Paul sur la commune de Lyon et la Grapinière sur la commune de Vaulx en Velin.

Devant le constat de dysfonctionnements, des études de faisabilité lancées en 2010-2011 ont conclu à la réalisation de voies réservées à la circulation des bus entre le pont Lafayette et le pôle de Laurent Bonnevey.

Le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL) engage le 14 juin 2012 l'opération de création de voies réservées en donnant la possibilité d'insérer les vélos.

1-2 Concertation préalable.

Conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme une concertation s'est déroulée entre le 15 avril et le 24 mai 2013 dans les locaux des mairies des territoires concernés et du SYTRAL.

Une réunion publique de concertation a été organisée le 14 mai 2013.

Poursuivant la procédure administrative, le SYTRAL a approuvé le 15 juin 2013 le bilan de concertation.

Par décision du 11 décembre 2014 le SYTRAL approuve le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et autorise le Président à saisir Monsieur le Préfet en vue de l'organisation de l'enquête préalable à la Déclaration d'utilité publique.

1-3 Deux enquêtes publiques

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

La nécessité de procéder à des acquisitions entraîne, outre une enquête publique en vue d'une déclaration d'utilité publique (DPU) dans les formes prévues par le code de l'environnement, également une enquête parcellaire organisée dans les formes du code de l'expropriation.

1-3-1 Objet de l'enquête en vue d'une déclaration d'utilité publique

Le dossier d'enquête préalable porte donc :

- sur l'aménagement sur environ 5 km d'un double site propre pour la ligne de trolleybus C3 entre le pont Lafayette et le boulevard Laurent Bonnevey,
- la mise en œuvre d'une priorité aux feux de type tramway,
- la diminution du nombre de stations (6 stations supprimées) et le déplacement de certaines autres,
- la réduction de la largeur des trottoirs,
- le passage à une voie de circulation pour les véhicules automobiles sur la majorité du parcours.

1-3-2 Objet de l'enquête parcellaire

Conjointement le projet est soumis à une enquête parcellaire sur les propriétés devant être expropriées.

L'enquête parcellaire vise

- à la détermination des parcelles à exproprier
- à la recherche des propriétaires

1-4 Le commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur est une personne totalement indépendante, chargée de diligenter une enquête publique. Ce n'est pas un expert. C'est un citoyen simplement inscrit sur une liste d'aptitude départementale et désigné par Monsieur le Président du Tribunal administratif. Son rôle est défini notamment par les articles L123-4 et suivants et R123-4 et suivants du code de l'environnement.

Ci-dessous les grandes lignes de ce rôle dévolu au commissaire enquêteur.

- Il est désigné par le tribunal administratif parmi les personnes figurant sur la liste départementale d'aptitude des commissaires enquêteurs.
- L'ouverture et l'organisation de l'enquête publique par l'autorité compétente se fait en concertation avec le commissaire enquêteur qui s'assure que les mesures de publicité de l'enquête ont bien été prises conformément aux dispositions réglementaires.
- En cours de l'enquête il s'assure de la capacité des personnes à pouvoir consigner leurs observations, et contrepropositions sur le registre d'enquête mis à sa disposition.
- Pendant ses permanences il est à la disposition du citoyen pour recevoir ses observations écrites ou orales et donner toutes explications sur le dossier.

- Par décision motivée, le commissaire enquêteur peut, après information de l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête, prolonger celle-ci pour une durée maximale de trente jours, notamment.

- A l'issue de l'enquête il doit dresser un rapport sur son déroulement et formuler ses avis et conclusions personnelles et motivées.

En ce qui nous concerne nous avons apporté une attention particulière à l'écoute des personnes se présentant lors des permanences.

1-5 Textes régissant ces enquêtes publiques

Le déroulement de l'enquête préalable à la déclaration publique est géré pour la partie législative par le livre 1^{er}, titre II, chapitre III, articles L123-1 à 123-19 et pour la partie réglementaire, par le livre 1^{er}, titre II, chapitre III articles R 123-1 à R123-19 du code de l'environnement.

La déclaration d'utilité publique emportera la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. Cette mise en compatibilité a fait l'objet d'un dossier annexe du dossier de DUP en application des articles L123-14 du code de l'urbanisme.

L'enquête parcellaire est gérée par les articles L11-1 à L11- 8 et R11-18 et suivants du code de l'expropriation.

1-6 Composition des dossiers

1-6-1 Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

- le dossier d'enquête, document de format A3 **de 383 pages**, se décomposant en 5 parties :

1-objet de l'enquête,

2-présentations du projet,

3-plan des travaux,

4-étude d'impact,

5-compatibilité avec le PLU.

- le dossier de mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme de la Métropole de Lyon, document de format A3 **de 11 pages**.

- Le procès-verbal de la réunion du 30 mars 2015 ayant pour objet de recueillir l'avis des personnes présentes sur le projet de mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme sur les communes de Lyon et de Villeurbanne dans le cadre du projet d'amélioration des performances de la ligne de trolleybus C entre le pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey.

Notons l'absence des figures 11-9, 11-10, 11-11 pages 258 et 259 de l'étude d'impact

1-6-2 Enquête parcellaire

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

- Notice explicative et état parcellaire, document de format A3 **de 80 pages**,
- quatre plans parcellaires à l'échelle du 1/1000.

1-7 Consultation des dossiers

Conformément aux dispositions du code de l'environnement les dossiers étaient à la disposition du public en mairie aux heures d'ouverture.

Nous venons de le noter ci-dessus ce sont au total plus de **470 pages** à consulter.

La grande majorité des citoyens du fait de leur volume et de leur complexité ne consultent pas ces documents et ne connaissent du dossier bien souvent que ce que l'on a pu leur dire ou ce qu'ils ont entendu dire.

Le commissaire enquêteur est bien là pour expliquer mais un peu rapidement de fait.

Il y a là un problème de fond sur la forme même de consultation d'un tel document qui, il est vrai, répond aux exigences de la législation.

Suite à notre remarque mais aussi aux observations faites par des citoyens, le dossier a été mis en ligne sur le site du Sytral le 22 mai 2015.

1-8 Réunion publique en mairie du 6eme arrondissement

Présence du commissaire enquêteur à la réunion publique organisée le 8 mai 2015 (**avant l'ouverture de l'enquête et sans se faire connaître**) par Monsieur le Maire de la mairie du 6eme arrondissement.

2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2-1 Désignation du commissaire enquêteur

Monsieur le Préfet du Rhône par lettre en date du 12 mars 2015 demande à Monsieur le Président du tribunal administratif la désignation d'un commissaire enquêteur « en vue de procéder à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du PLU de la métropole de Lyon ainsi qu'à l'enquête parcellaire dans le cadre du projet d'amélioration des performances de la ligne C3 entre le pont Lafayette et le pôle multimédia Laurent Bonnevey présenté par le SYTRAL ».

Le tribunal administratif a désigné par décision n° E15000061/69 Monsieur Louis PANGAUD en qualité de commissaire enquêteur et Monsieur Serge ARVEUF en qualité de suppléant.

2-2 L'arrêté d'organisation des enquêtes

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Il a été pris le 17 avril 2015 sous référence E 2015-151 par Monsieur le Préfet du Rhône.

- Durée de l'enquête 33 jours consécutifs du lundi 11 mai 2015 au vendredi 12 juin 2015,

- cinq permanences :

deux en mairie de Villeurbanne le 11 mai de 9 h. à 12h. et le 12 juin de 9h. à 12h.

une en mairie de Lyon 3eme le 27 mai 2015 de 13h.3 à 16h.30,

une en mairie de Lyon 6eme le 19 mai 2015 de 9h. à 12h.

une en mairie centrale- direction des déplacements urbains le 4 juin 2015 de 14h. à 17h.

Le commissaire enquêteur, pendant ces permanences se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations.

Les pièces du dossier sont à la disposition du public pendant les heures d'ouvertures des dites mairies et pendant toute la durée de l'enquête.

Toute personne peut demander à ses frais, communication du dossier d'enquête auprès du préfet du Rhône.

Un délai de un mois est accordé au commissaire enquêteur, à compter de la clôture de l'enquête, pour déposer son rapport et ses conclusions.

2-3 Organisation de l'accueil dans les différentes mairies

Le mardi 12 mai 2015, nous avons visité toutes les mairies concernées ; ce qui a permis quelques mises au point sur l'accueil et sur l'affichage. C'est ainsi que nous avons constaté que seul l'arrêté préfectoral avait été affiché.

En conséquence nous avons demandé au SYTRAL de communiquer à ces mairies des Avis d'enquête de couleur jaune.

Ce qui a été fait.

2-4 Information du public

Affichages en mairie centrale de Lyon et dans les mairies du 3eme et 6eme arrondissement et enfin de Villeurbanne de l'arrêté préfectoral et de l'avis d'enquête en couleur jaune et plus tard de la décision du 22 mai de prolongation de la durée de l'enquête (voir 2-7 ci-dessous).

2-4-1 Affichage sur les lieux

Il a été posé sur les 18 arrêts dans les deux sens de la partie de la ligne C3 concernés, les affiches de couleur jaune de format règlementaire.

Ces mêmes constats d'huissier ont été rédigés par Me François PARADO, huissier de justice de la SCP F.BONNEFOY-LANFRAY & F. PARADO, 90 rue de de Marseille, Lyon 7 les 23 avril

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

2015, 11 mai 2015, 22 mai 2015, 29 mai 2015, 5 juin 2015, 12 juin 2015, et enfin le 26 juin 2015 ont justifié ces affichages (voir annexes)

Précisons que la décision de prolongation a bien été affichée.

- Dans les journaux de la région.
- Le Progrès de Lyon les 23 avril et 12 mai 2015.

A - Pour l'enquête parcellaire tous les propriétaires possédant des parcelles susceptibles d'une expropriation ont reçu une notification les informant de l'enquête parcellaire.

- Sur le site internet du SYTRAL.

Ajoutons que même s'ils ne rentrent pas dans la procédure d'information plusieurs articles ont paru dans : Metronew le 5 mai, La tribune de Lyon le 6 mai, le magazine d'actualité du SYTRAL N° 6, mai 2015.

2-4-2 Communiqués de presse et articles divers.

Une trentaine d'articles ont paru dans la presse locale tout au long de l'enquête.

2-5 Rencontres

2-5-1 Rencontre avec le cabinet du Président de la Métropole de Lyon

à sa demande avec **Monsieur Maxime CHATARD**, directeur adjoint du dit cabinet.
Cette rencontre s'est déroulée le 13 mai 2015.

2-5-2 Rencontre avec Monsieur le Président de la Métropole de Lyon, Monsieur Gérard Collomb et de Madame Annie Guillemot, présidente du Sytral. Président de Lyon Métropole

Cette rencontre s'est déroulée dans le cabinet de Monsieur le Président le 21 juillet 2015.

2-5-3 Rencontre avec les élus.

Nous avons rencontré :

A notre demande

Monsieur Marc AUGOYARD, conseiller d'arrondissement du 6eme arrondissement, déplacement et modes doux, le 19 mai 2015. A leur demande

A leur demande

Madame Laurence CROIZIER, maire adjointe du 6eme arrondissement, urbanisme, cadre de vie, écologie, le 27 mai 2015.

Monsieur Didier VULLIERME, maire adjoint au maire de Villeurbanne, sécurité, prévention, voirie et déplacements urbains, accompagné de **Monsieur Nicolas BELMONTE**, chargé de mission déplacement, le 3 juin 2015

Monsieur Thierry PHILIP, maire du 3eme arrondissement le vendredi 5 juin 2015, puis **Monsieur Laurent PEISER**, son adjoint, déplacement urbain, voirie.

2-5-4 Rencontre avec les services de la Métropole

Monsieur Ludovic BOYRON, directeur de la société publique locale LYON PART DIEU, en présence de **Madame Nathalie BERTHOLIER**, directrice du projet urbain et de Lionel MARTIN de la direction voirie de la Métropole le 10 juin 2015.

M Serge ZAUBOUYAN Serge, Coordinateur voirie, **Mme Evelyne CARRET THALLER**, service déplacement de la direction voirie de la Métropole, le 16 juin 2015.

Monsieur Mathieu MEYLAN, mode doux de la direction de la voirie de la Métropole, le 7 juillet 2015.

2-5-5 Rencontres avec le Sytral

Régulièrement, avant, en cours de l'enquête et après enquête se sont tenues des réunions au siège du Sytral avec **MM. Rodolphe GUYON**, directeur du développement, **Axel SABOURET**, chef de projet, et **Mme Sandie SINAPAYEL**, conductrice d'opération.

2-5-6 Rencontre à leur demande avec le comité d'intérêt local du quartier de la Vilette,

Le 17 juin 2015. En mairie de Lyon 3eme arrondissement.

2-6 Déroulement de l'enquête

Nous avons été en présence d'une enquête publique particulièrement animée et difficile.. La participation a été très forte. Toutes les permanences (sauf celle de la mairie centrale cours Jean Jaurès) ont duré 4 heures au lieu de 3 prévues initialement. Attaché à recevoir chaque personne individuellement (exceptionnellement trois ou quatre du même immeuble ou quartier) il est vraisemblable qu'un certain nombre n'a pu attendre. Ce que nous regrettons. Nous sommes en présence à la rédaction de ce rapport à **519 contributions** dont **299 observations** et **212 lettres**. A ce s'ajoute **8 pétitions**.

Nous pouvons regretter qu'une commission d'enquête n'ait pas été sollicitée. Nous y voyions deux avantages : une charge de travail à partager mais surtout la rédaction d'un avis motivé lourd de conséquences, lui aussi partagé.

2-7 Prolongation de la durée des enquêtes

Compte tenu de ces circonstances et conformément au code de l'environnement (article L123-9 et 123-6), nous avons décidé le 22 mai 2015 de prolonger la durées des enquêtes jusqu'au 26 juin 2015 et de tenir deux permanences supplémentaires

Une en mairie de Lyon 3eme le 17 juin 2015 de 9h. à 12h.

Une en mairie de Lyon 6eme le 24 juin 2015 de 9h. à 12h.

Cette décision a fait l'objet d'un texte proposé par les services de la Préfecture.

Elle a été affichée dans les quatre mairies et sur les arrêts de bus (voir annexes)

2-8 Registres d'observations

2-8-1 Un nombre conséquent de registres

La forte participation a eu pour conséquence que deux registres supplémentaires ont été mis à la disposition des mairies d'arrondissement et de Villeurbanne par la préfecture.

En fin d'enquête,

4 registres ont été ouverts dans les mairies de Lyon 3eme,

3 dans les mairies de Lyon 6 et Villeurbanne,

un seul dans la mairie de Lyon centrale.

2-8-2 Retrait des registres

Ces registres de l'enquête pour la DUP ont été retirés par nos soins

le mardi 30 juin dans les mairies de Lyon centrale, de Lyon 6, Lyon 3 et Villeurbanne., ceci pour raccourcir au maximum la procédure de récupération de ces documents.

Les registres concernant l'enquête parcellaire nous ont été envoyés par les mairies concernées de la façon suivante :

Mairie centrale 29 juin,

Mairie du 6eme retiré par nos soins le 30 juin,

Mairie du 3eme envoyé le 1^{er} juillet

Mairie de Vileurbanne envoyé le 10 juillet

2-8-3 Incidents

La mairie de Villeurbanne, siège de l'enquête, a reçu les dix derniers jours un très grand nombre de lettres.

Ce 30 juin elle n'a pas été en mesure de communiquer ces documents, l'état récapitulatif n'ayant pas été rédigé.

Nous avons été amené à les retirer nous-même après relance téléphonique le 7 juillet. De fait, se sont ajoutés 133 lettres, plus une pétition de 1830 personnes, inscrites dans un état annexé au troisième registre.

2-8-4 Conséquences

Ce retard nous a amené à organiser deux séances de synthèse la première le 7 juillet, la deuxième le 16 juillet dans les locaux du Sytral, provoquant une perturbation dans les délais de réponse du Maître d'ouvrage en réponse aux synthèses.

2-8-5 Lettre au maire de Villeurbanne

Le 8 juin nous avons envoyé à Monsieur le Maire de Villeurbanne une lettre attirant son attention sur les conséquences de ces incidents. (Voir annexes)

2-8-6 Tenue des registres

Le registre relatif à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est ouvert par le maire et clôturé par le commissaire enquêteur. Est-ce la raison pour laquelle quelques mairies n'ont pas jugé bon de rédiger l'état récapitulatif (mairie centrale, mairie du 6eme arrondissement) ou de le rédiger partiellement (mairie de Villeurbanne) ?

2-8-7 Report de la date du dépôt du rapport

Conformément à l'article L123-15 du code de l'environnement nous avons fait parvenir à Monsieur le Préfet du Rhône une lettre du 20 juillet sollicitant un délai supplémentaire pour le dépôt du rapport.

3 PRESENTATION DU PROJET

Le projet se présente sous forme de cinq pièces

3-1 Objet de l'enquête, information juridiques et administratives.

L'enquête concerne **le projet d'aménagement d'un double site propre pour la ligne de trolleybus entre le pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey.**

Les objectifs sont :

- Améliorer la vitesse et la régularité de la ligne.
- Rendre le trajet plus confortable par réfection des chaussées.
- Améliorer l'accessibilité, le confort et l'information des voyageurs

La concertation préalable du 15 avril au 24 mai 2013 y est relatée

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

3-2 Présentation du projet

Quatre séquences sur le parcours : La Cour, Le Cours, La Courée, L'Allée

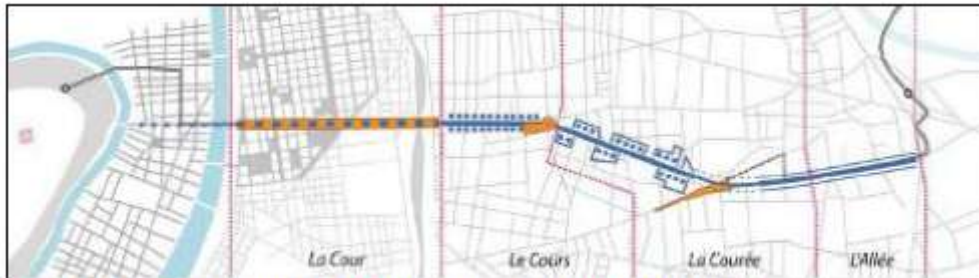


Figure 2-1 : Schéma séquentiel utilisé pour les études et la définition du projet

3-3 Plan des travaux

Présenté sous forme de photographie aérienne

3-4 Etude d'impact

- Présentation du projet retenu
- Justification du projet
- Etude initial sur l'environnement
- Effet potentiel du projet et mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets dommageables
- Effet des incidences sur le réseau Natura 2000
- Analyse spécifiques aux infrastructures de transport
- Compatibilité avec les documents de gestion et conservation des milieux naturels
- Modalité des suivis des mesures mises en œuvre en faveur de l'environnement et de la santé.

4 EXAMEN DES OBSERVATIONS

4-1 Les modalités

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Pour mieux répondre aux interrogations du public et la bonne compréhension du dossier, nous avons échangé avec divers services de la Métropole (Direction de la voirie), la Société Public Locale Lyon Part-Dieu. (Voir 2-5-4 ci-dessus).

4-2 Les observations recueillies

Les observations ont été recueillies oralement, par notes écrites, notes dactylographiées, lettres, pétitions. Répertoriées sur les 11 registres mis à la disposition du public dans le quatre mairies concernées.

Ces observations ont été numérotées de la façon suivante :

- par mairie **L0, L3, L6, V**, Lyon mairie centrale, 3eme arrondissement, 6eme arrondissement et Villeurbanne
- par numéro d'ordre inscrit sur la page du registre ou sur le document.

Exemple : une observation portant le n° 24 sur l'un des registres de la mairie du 3eme arrondissement sera désigné **L3-O24**.

Une lettre portant le n° 10 sur l'un des registres de la mairie de Villeurbanne sera désigné **V-L10**. Une pétition portant le n° 1 sur le registre de la mairie centrale sera désignée **L0-P1**

4-3 Le traitement par thème

Devant le très grand nombre de contributions (**519**) et, compte tenu de la diversité des sujets évoqués, ne pouvant répondre individuellement, nous avons fait le choix de regrouper et de traiter les observations par thème.

A chaque thème il a été donné une lettre majuscule. Cette lettre est reportée dans le tableau des contributions au droit de chaque intervenant.

Référence	Thèmes
A	Suppression des arrêts du trolleybus, modification des emplacements.
B	Préférence donnée au tramway.
C	Préférence donnée au métro.
D	Conséquences du passage en une seule voie : encombrement de véhicules (bouchon), ordures ménagères, livraison aux commerces et autres, arrêts de taxis, dépose de personnes âgées, handicapées.

E	Informations, difficultés de compréhension du dossier, d'accès en mairie, sur site internet.
G	Suppression et plantations d'arbres.
H	Vie de quartier : places de stationnement, réduction de largeur de trottoirs, vie commerciale, sorties d'immeubles.
K	Pistes cyclables.
L	Ligne C 3 trop longue. A diviser en plusieurs séquences.
M	La rue Léon Blum, le Boulevard Eugène Reguillon.
O	Ambition d'aménagement ;
P	Pertinence de la dépense de 55 M€ H.T.
R	Concertation
S	Utilisation de la rue de Bonnel.
X	Hors classement. Observation émises par autorités.

Il n'y a pas de priorité donnée à chaque thème dans l'ordre d'inscription. L'absence de certaines lettres est justifiée pour une meilleure lecture.

4-4 Un tableau par mairie ;

Exemple

Observation de Villeurbanne

N° REGISTRE	N° OBS	NOM PRENOM	SYNTHESE DES OBSERVATIONS	OBS	Fav.	Def.	Tram.
1	O24	Mr DURAND	Défavorable au projet Pas de piste cyclable Favorable au tramway	K		1	1

4-4-1 Cas des difficultés dans la transcription des noms

Certaines écritures sont peu ou pas lisibles soit il est précisé « illisible » soit le nom a été déformé. Nous vous prions de bien vouloir nous excuser.

4-4-2 Le cas des pétitions

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Il ne sera bien sûr pas répondu à chaque signataire. Le nombre de signature sera noté.

- la pétition du collectif C3CTROP Ce document figure sous la référence **V-P5**.

Elle ne porte pas de tampon de réception. Sa présence est couchée sur l'état entre deux des documents datés entre 24 et 25 juin nous considérons que sa réception est possible.

Cette pétition est constituée de 1028 noms souvent sans signature, puis 802 noms sur listing allant du 31 mai au 25 juin 2015.

4-4-3 Tenue des registres

- Du fait de l'abondance des observations et surtout de lettres en mairie de Villeurbanne, siège de l'enquête, un seul récapitulatif a été rédigé sur le registre III, ne mentionnant les lettres et non les observations. Trois récapitulatifs accompagnent celui-ci. Nous observons dans certains registres et particulièrement en mairie de Lyon centrale une présentation peu correcte d'observations, sur « bout de papier ». Une consultation publique mérite mieux.

4-5 Procès-verbal de synthèses des observations recueillies et questions écrites

Art ; R123-18 Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse...

Les synthèses de ces observations ont été présentées deux fois au maître d'ouvrage en Procès-verbaux datés des 7 et 16 juillet 2015 du fait du retard de rendu des contributions de Villeurbanne.

Devant le grand nombre d'observation nous avons fait le choix de présenter la classification données ci-dessus (cf. 4-3)

Il s'est ajouté deux questions écrites de notre part au Maître d'Ouvrage arrivant en complément des sujets classés dans les procès-verbaux de synthèse.

Ces procès-verbaux, les questions écrites et les réponses du Maître d'ouvrage sont classés dans les annexes jointes.

4-5-1 Réponse du Maître d'ouvrage

Pour la facilité de lecture nous reproduisons dans ce rapport dans l'ordre du tableau des observations un résumé des questions et pour la plupart les réponses **in extenso** du Sytral.

Ces réponses intéressantes, la plus part du temps presque toujours, apportent un éclairage, une précision, voir même une découverte du dossier peu ou pas lu.

4-5-2 Avis du commissaire enquêteur

Suivra l'avis du commissaire enquêteur

4-6 Premier Procès-verbal de synthèse du 7 juillet 2015

Etaient jointes à ces documents les argumentaires de

LYON METRO 2 pages du 19 juin 2015

Lyon tramway 3 pages du 17 juin 2015

La ville en vélo 9 pages

LYON vélo 1 page

Pétition d'un COLLECTIF D'HABITANTS DU QUARTIER (Grandclément) 3 pages 35 signature

DARLY (Déplacement Autrement en Région Lyonnaise) 2 pages du 19 juin 2015

A- Suppression des arrêts du trolleybus, modification des emplacements.

A-1 Exposé

Le projet prévoit la suppression de 6 stations pour 19 stations existantes.

Ce sont Molière, Garibaldi, Sainte Geneviève, Louis Braille Montaland, Poizat, Léon Blum.

On note une cinquantaine d'observations à ce sujet.

La majorité des observations portent sur la suppression de l'Arrêt Saint Geneviève, viennent ensuite dans une moindre importance l'arrêt Molière, puis Louis Braille Montaland.

Sur l'arrêt Molière notons la pétition de 19 commerçants (**réf. L3-P1 et L6-L9**) et l'association « Ensemble Pour Lyon- Les Républicains et Apparentés » (**réf. V-L16**)

A-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Le Sytral confirme le projet aboutissant à la proposition de 12 stations.

Le cheminement ayant conduit à la réorganisation des arrêts est le suivant. Le constat premier est que les stations ont une fréquentation très hétérogène. À titre d'exemple, il y a deux fois plus de personnes qui montent à la station Grandclément qu'à la station Molière, ou encore deux fois plus d'usagers qui fréquentent la station Institut d'Art contemporain que Sainte-Geneviève. Par ailleurs, les stations sont sources de perturbations pour la robustesse de l'exploitation d'une ligne de transport. En effet, plus le nombre de stations est important, plus la régularité s'en ressent. Or, le taux de régularité de passage sur C3 est de 63% alors qu'elle est en moyenne de 77% sur le réseau bus, plaçant la ligne C3 dans le bas du classement des lignes en termes de régularité. Outre un nombre de stations, très conséquent pour une ligne à haut niveau de service pouvant partiellement justifier ce taux, il est à noter que l'interdistance entre station est très hétérogène et dans certains cas très courte. La ligne C3, sur le périmètre concerné par le projet, présente une distance moyenne entre stations de 314 m.

Or, si la ligne C3 a une vocation de maillage et de cabotage à l'échelle du réseau TCL, elle a vocation, à l'échelle des lignes de BUS du réseau, à hiérarchiser le réseau comme les différentes majeures du réseau, les lignes C. Ainsi, ces lignes n'ont pas vocation à irriguer finement les quartiers et donc à disposer d'arrêts proches. Elles s'articulent, en effet, avec le réseau des lignes complémentaires (bus) remplissant, elle,

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

cette fonction et permettant de rejoindre les grands axes. La distance entre stations d'une ligne de BHNS est ainsi, en général, supérieure à celle des lignes de bus classiques.

Réseau	Ligne	Longueur	Stations	Interstation moyenne
Lyon	C1	8400	18	490
	C2	12100	24	530
	C3	12000	34	360
Nantes	Ligne 4	7000	15	500
Lille	Liane 1	25000	55	460
Rouen	TEOR 1	25200	17	440
	TEOR 2		30	420
	TEOR 3		30	420
Nîmes	T1	4000	9	500

Enfin le Sytral après avoir pris en compte l'influence des zones de chalandise dans un périmètre de 500 mètres de part et d'autre de la ligne (il s'agit des secteurs occupés ou devant être occupés par des clients potentiels) fait remarquer les conséquences d'écart linéaire dues à ces modifications

- > Molière (station supprimée) : report à 100% sur la station Saxe-Lafayette avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 110 mètres.
- > Halles Paul Bocuse (station déplacée) : report à 75% sur la station Halles Paul Bocuse (nouvel emplacement) avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 75 mètres et à 25% sur la station Saxe-Lafayette avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 70 mètres.
- > Garibaldi (station supprimée) : report à 75% sur la station Halles Paul Bocuse avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 75 mètres et à 25% sur la station Part-Dieu-Jules Favre avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 65 mètres.
- > Sainte-Geneviève (station supprimée) : report à 50% sur la station Part-Dieu-Thiers avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 125 mètres et à 50% sur la station Baraban avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 125 mètres.
- > Alsace (station supprimée) : report à 100% sur la station Baraban avec un impact sur la marche à pied négligeable.
- > Braille (station supprimée) : report à 50% sur la station Verlaine avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 135 mètres et à 50% sur la station Blanqui avec un accroissement moyen de la distance de marche à pied de 135 mètres.

A-3 Avis du commissaire enquêteur

L'objet du projet soumis à enquête est d'améliorer les conditions de performance de la ligne en la mettant en double site propre entre le pont Lafayette et le boulevard Laurent Bonnevey, en donnant aux trolleybus une priorité aux feux et enfin diminuer les nombre de stations.

La diminution du nombre de stations se justifie, à notre sens. L'étude du Sytral distingue 3 temps de parcours : le temps de parcours proprement dit, le temps d'arrêt aux feux et le temps d'échange.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

On diminue le nombre de temps d'échange on devrait augmenter le temps de parcours et par conséquent les distances parcourues.

Le choix des stations supprimées prend en compte une recherche d'équidistance entre elles. L'étude met en évidence une plus faible équidistance du C3 par rapport à d'autres lignes comparables à Lyon et dans d'autres villes.

On note toutefois que les conséquences d'écart sont plus pénalisantes pour la station Molière puisque le report est de 100%.

En conclusion nous sommes favorable à la suppression des stations telles qu'envisagées aboutissant à une distance moyenne d'interstation de 360 mètres, avec toutefois une réserve pour la station Molière autour de laquelle se trouvent une population commerciale assez conséquente pénalisée pour certains par la partie très rétrécie du cours Lafayette entre le quai et la rue Molière.

Une observation : la station Alsace citée ci-dessus ne figurait pas parmi celles qui devaient être supprimées. Il y aurait donc sept suppressions au lieu de six.

B- Préférence donnée au tramway.

B-1 Exposé

Dans cette enquête, l'alternative trolleybus/tramway aura été le sujet majeur alors que le dossier d'enquête portait sur la mise en double site la ligne du trolleybus C3.

Dans la concertation préalable de 2013 ce fut la deuxième remarque la plus évoquée.

On relève sur les registres de l'enquête publique, environ 92 contributions, souvent péremptoires, les plaçant en tête de tous les sujets évoqués.

B-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Les principaux éléments sur ce sujet font l'objet de la réponse écrite, datée du 21 juillet à la question n°2 posée par le Commissaire enquêteur en date du 16 juillet 2015.

D'un point de vue technique, il convient toutefois de compléter cette réponse par les éléments ci-dessous mettant en évidence les principaux points durs identifiés nécessitant d'être levés pour affirmer la faisabilité, le calendrier et le coût d'un tramway sur C3 :

- Un impact circulatoire (circulation général) problématique pour les trafics locaux et de transit :
- Majeur au niveau de la Presqu'île ;
- Important sur le reste du linéaire (pas de possibilité d'avoir à la fois des mouvements tournants et un passage de tramway d'où une baisse de capacité à attendre) ;
- Une restitution des fonctionnalités riveraines nettement plus complexe qu'avec un trolley ;
- Contraintes sécuritaires et impossibilité de dépassement conduisant à une restriction forte des mixités d'usages de la plateforme (taxis, vélos,...) ;
- sur les entrées charretières de l'axe, déjà l'objet d'inquiétudes relevées par le Commissaire Enquêteur, un regard très contraignant sera apporté sur les conflits tramways / VP-PL (entrées/sorties) par les services de l'Etat (en cas de tramway) pouvant conduire à: la demande d'une fermeture de l'accès, la mise en place d'un feu ou encore des conventionnements systématiques sur les entrées/sorties ;
- des stations plus longues de 18 m et donc plus impactantes sur cette question ;
- une conformité à la loi LAURE (article 228-2 du Code de l'environnement) non acquise car il n'est pas possible de recréer des itinéraires cyclables le long du projet (exiguïté des emprises et impossibilité d'insertion des cycles sur la plateforme tramway) sur près de la moitié du linéaire ;

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

- Une cohabitation tramway / trolleys impossible au niveau des stations nécessitant donc, a minima, une refonte des itinéraires des lignes C13 et C11 (avec près de la moitié du linéaire de C3 concerné) induisant:
 - de lourds travaux d'infrastructures à entreprendre pour créer de nouveaux parcours parallèles pour ces lignes (LAC, stations, infrastructure...) non compris dans l'estimation actuelle du tramway ;
 - des surcoûts d'exploitation et une moindre attractivité en lien avec les détours de ces nouveaux parcours ;
 - Trois ouvrages d'art (ponts La Feuillée, Lafayette et Cusset) dont l'aptitude à recevoir un tramway doit être confirmée ;
 - Un passage entre Blum Est et Laurent Bonnevey complexe et pour lequel une solution reste à trouver et à chiffrer (passage dans des terrains non maîtrisés, franchissement d'une bretelle de sortie...) ;
 - Des impacts sur les réseaux concessionnaires existants dont on sait, d'ores et déjà, qu'ils sont forts mais qui, potentiellement, pourraient s'avérer dimensionnants en termes de calendrier et d'enveloppe.

Des nuisances sonores et vibratoires à regarder précisément sur la Presqu'île de par l'exiguïté des emprises et les faibles rayons de giration.

En complément et pour comprendre certains points spécifiques du PV :

- concernant le matériel roulant, il convient de préciser qu'en effet la durée de vie d'un tramway est de 30 ans, là où celle du trolleybus est de 20 ans. La notion de matériel « nettement plus durable » est toutefois à relativiser au regard de la différence de coûts d'acquisition des véhicules (quatre fois plus élevé pour un tramway) et des coûts d'exploitation 50% plus élevés. Il faut par ailleurs garder à l'esprit que les véhicules trolleybus actuellement en service ont une place dédiée dans un dépôt. Ce qui ne serait pas le cas si l'on devait acquérir de nouvelles rames de tramway. Les dépôts existants étant complets, un projet tramway nécessiterait impérativement la construction d'un nouveau dépôt.
- Pour compléter l'information sur la profondeur des dévoiements réseaux à réaliser pour un mode tramway, 1,40 m est bien aujourd'hui la disposition technique à prendre en compte. En effet, le profil de voirie de l'axe C3, du fait des faibles distances aux façades et donc des contraintes de limitation des vibrations et nuisances sonores, nécessite la réalisation d'une dalle flottante, nettement plus épaisse qu'une plateforme classique.
- Le PDU en vigueur est celui de 2005 dans lequel la ligne C3 est bien une ligne de trolleybus de grande capacité (articulés)
- Concernant la notion de « devis biaisé », liée à la comparaison des coûts du projet de trolley de 5,5 km au projet tramway de 12 km, le choix du mode tramway ne peut se concevoir sur une partie seulement du linéaire. En effet, cette disposition induirait des ruptures de charge sur la ligne, ce qui, conformément aux éléments développés dans le courrier du maître d'ouvrage du 21 juillet 2015 et au paragraphe L/ du présent document, ne répondrait pas aux objectifs de la ligne et du PDU

Pour ce qui concerne les aménagements minimum, se reporter au chapitre P/.

B-3 Avis du commissaire enquêteur

Cette longue réponse apporte un éclairage sur l'argumentaire et la position surtout technique sur cette question.

Devant les comportements quelque peu passionnels auxquels nous avons assisté, nous croyons souhaitable de bien resituer le sujet.

Contexte

Son développement ne peut être que ce que nous apprenons par les documents ou témoignages. Donc non exhaustif.

Le premier Plan de déplacement urbain de 1997 « développe une offre attractive et compétitive pour les modes alternatifs à la voiture »

Le transport en commun se structure. Un ensemble de 11 lignes fortes est préconisé. C'est ainsi qu'une ligne A3- Vaulx-en-Velin/ gare de Vaise en tramway fait partie d'une deuxième tranche prévisionnelle.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Dans le deuxième Plan de déplacement urbain approuvé en 2005 le C3 anciennement A3 sera assuré par trolleybus articulé en technologie Cristalis. Sous cette technologie ont été mises en route les lignes C1, C2, C3.

Aménagement de la ligne C3

Le comité du Sytral dans sa séance du 14 juin 2012 approuve la création d'un double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal de Laurent Bonnevey.

Le Sytral engage au printemps 2013 une concertation préalable autour de ce projet. Objet du projet « Création de voies à double sens réservées à la circulation de la ligne de trolleybus C3 » Une analyse quantitative des remarques d'alors fait ressortir en deuxième position une demande d'un tramway ou projet qui mérite un tramway.

La solution métro ou tramway fait partie de la campagne électorale municipale de 2014 particulièrement dans le 6eme arrondissement de Lyon.

Le 11 décembre 2014, le Sytral adopte son plan de mandat 2015 et affecte 71,6 M€ à la ligne C3 phase 2 Bonnevey/ Saint Paul ; puis décide d'étudier la faisabilité de C3 tramway.

Le Sytral a nettement pris position : dans un premier temps, amélioration des performances de la ligne, dans un deuxième temps étude de faisabilité d'un tramway.

Vient enfin l'ouverture de l'enquête publique pour « un projet d'amélioration des performances de la ligne C3 entre le pont Lafayette et le pôle Multimodal Laurent Bonnevey ».

L'ensemble des contributions relevées ci-dessus nous a amené à poser une question complémentaire sur les études préalable à proposition d'aménagement des sites propres. (voir question écrite n°2 du 15 juillet 2015 ci-après, ref. Y-2 ci-après et annexes).

C- Préférence donnée au métro

C-1 Exposé

Une quinzaine de personnes ont évoqué le choix du métro y voyant une meilleure disponibilité de l'espace public pour accueillir les autres fonctions.

C-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Le mode métro n'est pas adapté à la typologie des déplacements identifiés le long de l'axe C3. En particulier :

- > la distance entre stations pour une ligne de métro est de l'ordre de 600 à 800 m, ce qui n'est pas adapté aux attentes des usagers de la ligne C3,
- > le coût de réalisation d'un projet de métro est prohibitif par rapport au coût du projet. Ainsi, un projet évoqué lors de la campagne des élections municipales, entre Saint-Paul et Part-Dieu, (un tiers du tracé de la ligne C3 complète) est estimé, en première approche, au minimum à 850 M€ HT,
- > les incertitudes techniques sur la réalisation d'un tel projet en milieu urbain dense sont très importantes (encombrement du sous-sol, liaison au dépôt, puits d'entrée du tunnelier, passage sous les multiples ouvrages souterrains existants...).

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Pour ce qui est de la réponse à la contribution de Lyon Métro, cf. chapitre B/.

C-3 Avis du commissaire enquêteur

Nous n'avons pas de commentaires particuliers à faire. Il est évident que, outre son coût, son rôle ne serait en aucune manière adapté à la fonction de desserte du C3 dans l'état actuel du réseau urbain de transport en commun.

**D- Conséquences du passage en une seule voie :
encombrement de véhicule (bouchon), ordures ménagères,
livraison aux commerces et autres, arrêts de taxis, dépose de
personnes âgées, handicapées.**

D1 Exposé

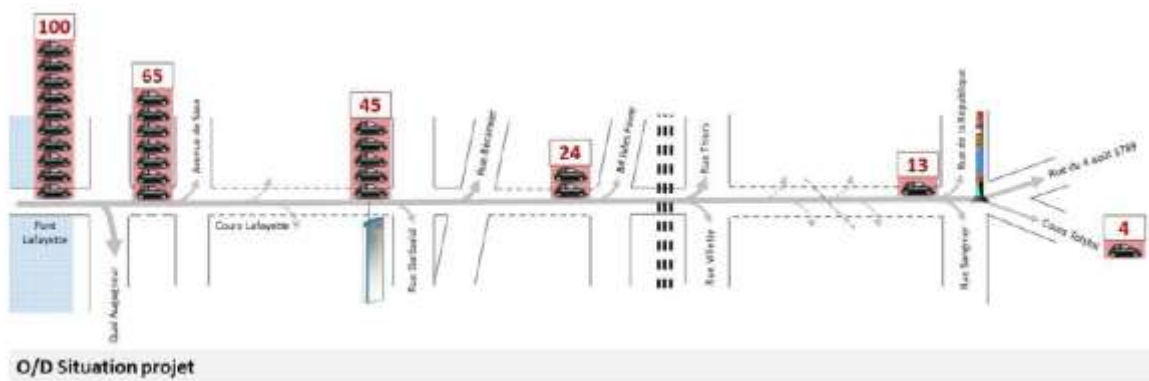
C'est une source de grande inquiétude. Elle s'est exprimée essentiellement et normalement en mairies de 3eme et 6eme puisque les cours Lafayette et Tolstoï sont les plus concernés (environ 30 contributions).

Grande inquiétude particulièrement pour les personnes handicapées ou en charge d'handicapées ou âgées qui doivent se faire déposer au plus près de leur lieu de dépôt.

D2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

De manière générale sur le sujet de la circulation, les études de circulation menées au stade des études de Diagnostic démontrent que le profil de l'axe Lafayette / Tolstoï / Blum est assez dimensionné et que les perturbations constatées sont essentiellement liées aux comportements illicites des usagers (livraisons « sauvages », stationnement en double file...). Ce constat a été confirmé par la simulation VISSIM₁ réalisée sur l'état existant.

Par ailleurs, les études ont montré que l'axe Lafayette / Tolstoï / Blum supporte peu de trafic de transit (source modèle CUBE du Grand Lyon₂). L'axe supporte essentiellement un trafic de cabotage interquartiers avec peu de flux entrant depuis l'Ouest se retrouvent à l'Est de l'axe.



Origines / Destinations des déplacements VP, situation actuelle et situation projet – Études préliminaires

En complément, il est précisé qu'une grande part du trafic sera réorientée vers la rue de Bonnel par l'aménagement du carrefour au niveau des quais du Rhône, à la sortie du pont Lafayette, ce qui renforcera la vocation de l'axe (cabotage - voir figure ci-dessus). Le trafic qui s'engagera sur le cours Lafayette aura ainsi presque exclusivement pour destination les quartiers du 3^e et 6^e arrondissement. En outre, malgré les projets à proximité de l'axe, la demande de trafic baisse globalement à l'horizon du projet. La hausse des trafics générés par les projets est compensée par le report modal sur le secteur Lyon-Villeurbanne.



Évolution du trafic automobile à l'horizon du projet – Étude de circulation amont (2012)

Aussi, par la réorientation des flux menée en amont sur Bonnel, la baisse induite par le projet des usages illicites de la voirie, le report modal attendu et la nature même du trafic sur l'axe (cabotage), le projet, en passant l'axe à une voie de circulation, restitue le juste besoin en voirie pour irriguer les arrondissements. L'écoulement aux carrefours à l'issue du projet sera ainsi globalement équivalent à la situation actuelle.

Pour ce qui est du cas spécifique du secteur Grandclément, et en complément des éléments fournis au chapitre M/, la proposition de suppression des mouvements Nord <> Sud sur la place et la réorganisation des circulations entre les rue Bernaix, Réguillon et Blum, permet une amélioration notable de la sécurité

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

routière, et une meilleure prise en compte des modes doux. Les mouvements piétons sont largement simplifiés, pour une accessibilité optimale à la place Grandclément et à son marché.

La prise en compte de C3 au sein du carrefour est optimisée et les actions de priorité sur les feux sont d'autant plus efficaces que les fonctionnements de carrefours sont simplifiés. Cette simplification modifie le plan de circulation et facilite la réduction des profils de voies à une voie sans générer de saturation du secteur. La simplification géométrique entraîne une modification du plan de circulation et des reports de trafics, certains mouvements ne pouvant plus s'effectuer comme actuellement par le carrefour.

Pour chaque branche entrant dans le carrefour de la place Grandclément, les grandes zones d'émissions / attractions ont été analysées (sur la base des arborescences CUBE, données Métropole). La réorganisation des flux en lien se fera à une échelle plus large que celle du fuseau d'étude.

Fort de ce constat et face aux développements urbains attendus sur le quartier (projet Grandclément et Médipôle), la Métropole de Lyon a engagé une étude de réorganisation des circulations à plus grande échelle à laquelle le projet C3 s'intègre. La traduction opérationnelle du traitement de ce secteur a d'ailleurs fait l'objet du vote d'un budget dédié lors du Conseil métropolitain du 6 juillet 2015 (dans le cadre de la programmation pluriannuelle d'investissement de la Métropole), preuve que cette problématique est bien connue, anticipée et pas sous-estimée. Le projet alors délibéré vise les objectifs suivants :

- accompagner les travaux de mise à double sens du site propre du C3,
- intégrer les différents usages : marchés, équipements publics, commerces, cafés, animation, stationnement..
- modifier les voiries pour prendre en compte le nouveau schéma de circulation,
- accompagner l'évolution du marché forain impacté sur l'avenue Leclerc par les projets C3 et A7,
- aménager des cheminements piétons confortables et sécurisés entre les différents axes de circulation qui encadrent la place,
- recomposer la « grande » Place Grandclément en requalifiant notamment l'espace actuellement occupé par le parking,
- développer la qualité de l'espace public et améliorer le cadre de vie
- renforcer la centralité de cette place située au coeur du quartier Grandclément,
- accompagner le projet urbain du secteur Grandclément,
- permettre la mise en oeuvre du Plan Modes Doux de la Métropole de Lyon.

De manière plus particulière sur les questions posées dans le cadre des contributions :

Sur le sujet du ramassage des ordures ménagères, le service journalier sera maintenu : la densité urbaine de ce secteur en fait un impératif. Il est à noter que le ramassage sur l'axe fait aujourd'hui l'objet d'horaires spécifiques et de performances de ramassage qui n'occasionnent que peu d'impact grâce à un principe de rotation autour des îlots bâtis. Ainsi, le ramassage sur le cours Lafayette se fait en 45 minutes et est terminé aux environs de 7h15, celui du cours Tolstoï est terminé vers 7h30 et celui de la rue Léon Blum aux alentours de 8h00 (sachant que les dépassements sont possibles sur la rue Léon Blum). Avec le projet, ces principes seront reconduits et adaptés à la nouvelle configuration.

Sur les livraisons des commerces et pour répondre aux craintes particulières exprimées, Une étude de besoin a été réalisée dès la phase de Diagnostic puis un travail collaboratif a été mené avec les services des Villes de Lyon, de Villeurbanne et TLF (fédération de professionnels du transport et de la logistique représentant 95% des acteurs de la livraison). Le principe des aires de livraisons dans les transversales, déjà mis en oeuvre dans le cadre du projet Garibaldi, est apparu comme satisfaisant pour les services des villes et a reçu l'aval des professionnels de livraisons. Ces aménagements ont donc été reconduits dans le présent projet, ce qui porte le nombre d'aires de livraisons restituées à 39 sur l'ensemble du linéaire projet, et donneront lieu à des campagnes de sensibilisation auprès des commerçants et des livreurs, avec l'aide de TLF et de la CCI.

Concernant les craintes de blocage liées aux « arrêts d'urgences », la largeur de la chaussée entre le pont Lafayette et le Totem sera de 4,50 minimum, ce qui permet à deux véhicules de se dépasser en cas de besoin. Sur le cours Tolstoï, entre le Totem et la place Grandclément, la bordure séparatrice entre la voirie et le site propre bus sera biseautée et franchissable à vitesse modérée. Enfin, sur la rue Léon Blum, la voirie est à double sens, les dépassements sont possibles.

Les pompiers ont été associés aux réflexions sur l'aménagement du fait notamment de la présence de la caserne rue Pierre Corneille. Comme toutes les voies en site propre du réseau (tramways, trolleybus ou bus), le double site propre sera accessible aux véhicules de secours sous gyrophare. A ce titre, on peut *Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique*

considérer que le projet facilitera et améliorera leur cheminement. Quant à la gestion de la phase travaux, les pompiers sont étroitement associés à l'élaboration des phasages de chantier au regard de leur contraintes propres.

Concernant la crainte des riverains quant à la gestion des entrées charretières, les entrées / sorties des garages s'effectueront comme aujourd'hui avec le site propre partiel au Nord.

Les déménagements seront organisés de la même manière qu'ils se font aujourd'hui avec le site propre partiel au Nord.

Enfin, au sujet des circulations taxis, il convient de distinguer deux cas :

> Dans le sens Est > Ouest, sur les cours Lafayette et Tolstoï, comme aujourd'hui, les taxis pourront emprunter la voie bus. Ce principe est possible grâce à une gestion de carrefours donnant un feu vert dit gratuit en parallèle du flux voiture. Ceci servira notamment pour les flux taxis venant de Villeurbanne en direction de la gare ou pour les flux partant de la gare en direction de la Presqu'île. Pour des aspects de sécurité de fonctionnement des carrefours, seul le tourne-à-droite sera autorisé pour s'échapper de l'axe.

> Dans le sens Ouest > Est sur l'ensemble de l'axe et dans le sens Est > Ouest sur la rue Léon Blum, les taxis pourront emprunter le couloir bus. Toutefois, ils n'auront pas nécessairement intérêt à le faire, car la programmation des carrefours, pour écouler le flux de circulation attendu en toute sécurité, ne permettra pas d'accorder un feu vert aux taxis dans ce sens sans déclenchement préalable du système de priorité aux feux par l'arrivée d'un bus

D3 Avis du commissaire enquêteur

Longue réponse pour une bonne part consacrée à la place Grandclément

Les réponses apportées sont intéressantes.

Le report sur la rue de Bonnel d'une partie du trafic devrait satisfaire ceux qui voyaient cet axe sous-utilisé (voir chapitre S ci-après).

Le long développement de la circulation place Grandclément intéresse particulièrement les habitants et usagers de ce quartier qui se sont manifestés sous forme de pétition (V-P04). Voir également le chapitre M du procès-verbal de synthèse. A ce stade n'apparaissent pas encore les influences dans la circulation dans et en dehors du fuseau d'étude (voir 5-1 ci-dessous l'observation de l'autorité gouvernementale)

Livraison des commerces. Ne pas omettre d'informer et de dialoguer avec les commerçants locaux. Le site de Lyon Métropole évoque actuellement l'expérimentation intéressante menée visant à une organisation de livraison la nuit entre 22h. et 7h.

Précisions intéressantes et importantes aussi en ce qui concerne le projet de mettre à 4.50 m. minimum la largeur de la chaussée VP, permettant ainsi le doublement d'un véhicule arrêté pour raison exceptionnelle.

Pour les déménagements cela veut-il dire que les camions pourront se placer sur le site propre du trolleybus ?

La transformation de la voirie va engendrer d'autres comportements, une attention plus particulière aux incivilités, une autre organisation des services de livraison.

Mais un plus ; une remise à neuf des chaussées et trottoirs.

E- Information, difficulté de compréhension du dossier, d'accès en mairies, sur site internet.

E1 Exposé

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Les remarques portent sur les problèmes d'accès au dossier soit parce que un seul exemplaire en empêche la lecture, soit parce que le lieu ou la table mis à disposition sont trop restreints. Le dossier est qualifié d'indigeste, de compliqué de trop gros. Certains regrettent de pas voir le dossier sur site internet.

E2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Les modalités d'organisation de l'Enquête publique sont régies par les dispositions des Codes de l'environnement et de l'expropriation et arrêtées par la Préfecture du Rhône. Concernant la compréhension du dossier, sa composition et son organisation sont conformes aux textes réglementaires qui régissent cette procédure. Le respect des exigences liées à l'application de ces textes nécessite de fournir le résultat d'études complexes et relativement techniques sur des thèmes variés pouvant rendre la lecture un peu ardue. Néanmoins, nous devons nous y conformer. Conscient de ce point, afin de fournir une information la plus compréhensible et la plus accessible possible, un document d'information est venu apporter des éclaircissements au grand public (diffusion dans les boîtes aux lettres) et aux commerçants (diffusion en direct par la chargée des relations riverains) sur les grands principes du projet. Par ailleurs, certaines personnes ont contacté la chargée des relations riverains du SYTRAL pour obtenir des explications complémentaires sur l'opération. Pour ce qui est de la mise à disposition du dossier sur le site internet, toujours dans l'esprit d'une information accrue du public et alors même qu'aucune disposition réglementaire ne l'y contraignait, le SYTRAL a obtenu des services de la Préfecture, l'autorisation de le mettre en téléchargement sur le site internet du SYTRAL dès le 22 mai midi.

E3 Avis du commissaire enquêteur

E3-1 Information

Conformément à la réglementation les informations légales ont été les suivantes.

Dans les journaux locaux (Le Progrès) un avis d'enquête publique a été publié quinze jours avant son ouverture et huit jours après.

Dans les mairies concernées, Lyon mairie centrale, cours Jean Jaurès Lyon 7, en mairies de Lyon 3eme et 6eme et enfin en mairie de Villeurbanne. Par voie d'avis de format et de couleur jaune.

Sur les lieux, c'est-à-dire aux arrêts des trolleybus tout au long du parcours du projet, sous forme d'AVIS de format et de couleur jaune.

L'AVIS de prolongement de l'enquête a été affiché dans les mêmes formes dans les mairies et sur les lieux.

Notons enfin un nombre conséquent d'articles parus dans diverses publications quotidiennes et hebdomadaires. Nous en avons relevé plus de 30.

E3-2 Difficulté de compréhension du dossier

L'étude du projet a été faite sous la forme d'un dossier réglementaire, comme l'explique le Maître d'ouvrage, comprenant notamment une étude d'impact.

Il est exact que le document de 383 pages A3 en 5 dossiers, les quatre premiers regroupés, est on ne peut plus indigeste, compréhensible souvent et seulement pour des avertis.

Sans doute très peu l'ont lu.

Peut-être eut-il été possible de le présenter en deux parties, première partie les pièces 1-2-3, deuxième partie pièce 4 ? Ce n'était pas évident.

E3-3 accès en mairies.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Conformément aux dispositions couchées sur l'arrêté préfectoral et sur les AVIS affichés, il était précisé que les dossiers étaient consultables aux heures d'ouverture des mairies respectives.

Il a été regretté la présence d'un seul dossier. L'art. R123-12 du Code de l'environnement dispose qu'on mette à disposition un seul dossier. Dans le cas présent le nombre de consultations a été tel qu'un deuxième document aurait effectivement été bien souvent le bienvenu.

Il était de la responsabilité des mairies de disposer d'un lieu approprié.

Pour des raisons de sécurité sur la conservation des documents, les mairies proposent des lieux à proximité des services compétents. Souvent la consultation, il est vrai, se fait sur des tables par trop exigües pour les documents mis à disposition (mairie de Villeurbanne).

E3-4 Site internet

Suite à notre demande, semble-t-il, et celle d'associations le dossier a été mis sur le site internet du Sytral seulement à partir du 22 mai 2015. Nous le regrettons. Mais il est vrai que les articles R123-9-12° du code de l'environnement qui gère l'organisation de l'enquête et R123-11 qui gère la publicité des enquêtes publiques n'imposent pas la mise en site internet des dossiers.

G- Suppression et Plantation d'arbres

G-1 Exposé

Le projet prévoit la suppression d'environ 80 arbres, la conservation de 100 arbres et la plantation d'environ 200 pieds.

Le secteur le plus touché par cette suppression de végétaux se situe essentiellement cours Lafayette entre les rues Racine et Ney d'une part puis entre l'avenue Thiers et la rue Baraban.

Par ailleurs la partie du cours Lafayette non végétalisée actuellement et l'ensemble de cette voie se voit plantée d'arbres sur l'alignement sud de la voie.

Ce projet a apporté une trentaine observations pour beaucoup défavorables à la suppression d'arbres. Parmi elles, notons celle du conseil de quartier Vilette-Paul Bert (**ref.L3-O74**).

G-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

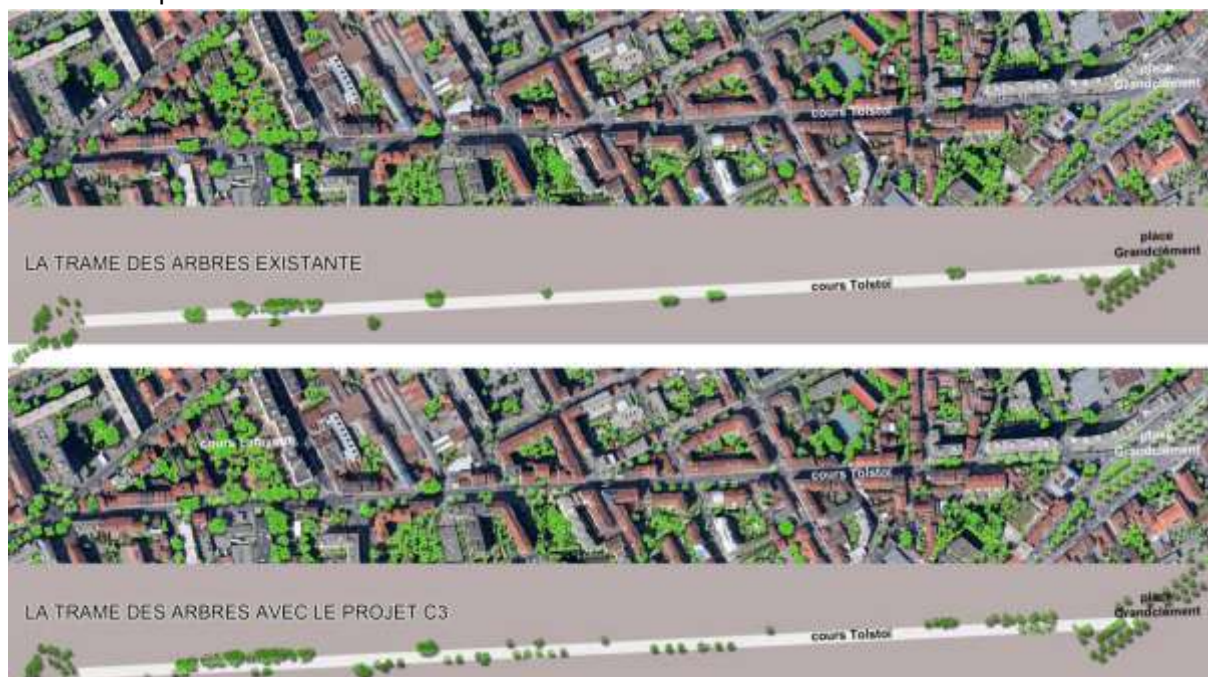
Les largeurs entre façades sur l'axe et l'objectif d'un aménagement optimal pour l'ensemble des usages contraignent l'allocation des espaces à chaque destination : piétons, cycles, voitures, stationnements, livraisons, arbres et plantation, transports en commun, etc. Ainsi, afin d'augmenter l'espace alloué aux piétons, il convient de mutualiser la « bande » dédiée aux stationnements et aux plantations d'arbres (même alignement). Par ailleurs, et comme détaillé au chapitre H/, le projet implique la suppression des stationnements au Nord. Il est à noter que cette implantation permet par ailleurs de limiter les interfaces entre lignes aériennes de contact (LAC) et la végétation, ce qui simplifie l'entretien, à la fois des arbres et de la LAC. Ce parti pris permet aussi de pas les positionner trop près des façades. Le SYTRAL a donc proposé aux villes et services de la Métropole d'implanter les arbres uniquement au Sud. L'ensemble des partenaires, y compris bien sûr le service Arbres de la Métropole, a donné un avis favorable sur ce choix. Il faut noter par ailleurs que le bilan quantitatif du projet est nettement positif : 116 arbres supplémentaires seront plantés dans le cadre de cette opération.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Existant
Lyon : 67
Villeurbanne : 231
Total : 294

Projet
Lyon : 63
Villeurbanne : 111
Total : 178

Cours Toltoî-place Grandclément



Rue Léon Blum, Villeurbanne



G-3 Avis du commissaire enquêteur.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Il existe effectivement sur Lyon, cours Lafayette notamment, de très belles voutes de platanes à haut port entre le square Jérôme Bererd et la rue Ney, d'une part, puis entre la rue de la Villette et la rue Baraban.

La façon de tailler ces arbres a entraîné des ramures atteignant le 3eme ou le 4eme étage des immeubles environnants. Ils ont un port qui ne leur est plus naturel.

Ses arbres protègent du soleil les façades orientées sud mais apportent aussi une ombre parfois dommageable pour les occupants de ces immeubles. Quant à ceux qui sont orientés nord ? .

Nous avons pu constater lors d'une reconnaissance faite aux alentours de midi qu'une pièce d'un immeuble située il est vrai au premier étage dans « le Cour » avait été amenée à faire l'usage d'un éclairage artificiel. Que serait-il en période d'hiver ? Nous dirions maintenant que « ce n'est pas écologique ».

Ce sont des arbres malades dit le dossier ; comme beaucoup de platanes de Lyon. Ce qui est vrai. Dans sa réponse le Maître d'ouvrage, suite à notre observation, apporte des informations complémentaires sur « la courée » et particulièrement « l'allée » pour laquelle jusqu'alors aucune information n'était donnée. On devrait voir la plantation de près d'une quarantaine d'arbres dans ce secteur.

Nous ne sommes pas en mesure d'apporter une appréciation sur la nature des arbres à planter. Nous sommes donc favorable au changement. A notre point de vue une rénovation complète de la voirie engendre une rénovation de la végétation.

Plantation sur façade nord ou sud ? L'implantation du site propre entraine la plantation en façade sud. Notons que « la cour » est dépourvue actuellement de végétation.

H- Vie de quartier : places de stationnement, réduction de largeur de trottoirs, vie commerciale, sorties d'immeubles

H-1 Exposé

Il s'agit là d'un des sujets les plus évoqués.

Que ce soit les commerçants, les habitants riverains, on note une réelle inquiétude sur ce sujet. (voir en annexe le Procès-verbal de synthèse du 7 juillet 2015)

H-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Le sujet de la réduction de l'offre de stationnement, et plus particulièrement la suppression du stationnement au Nord de l'axe, a été identifié dès la définition du programme de l'opération, puisqu'elle participe à l'atteinte des objectifs de performance de C3. Toutefois, l'ampleur des impacts induits par le projet doit être relativisée au regard de l'offre globale (privée et publique) disponible. Ainsi, dans un périmètre de l'ordre de 200 mètres de part et d'autre de l'axe (ce qui correspond à une distance raisonnable pour la grande majorité des usages de stationnement identifiés le long de C3), le stationnement sur l'axe Lafayette/Tolstoï/Blum ne représente que 8,5% de l'offre globale : Offre de stationnement par séquence – Étude de stationnement et livraisons (2013)



Offre de stationnement par séquence – Étude de stationnement et livraisons (2013)

Les chiffres précédents ne tiennent pas compte des réserves de capacité très importantes existant dans certains secteurs dans l'offre privée résidentielle. Par ailleurs, et de la même manière, le projet C3 induit la suppression de toute l'offre de livraison au Nord de l'axe Lafayette/Tolstoï/Blum. Les réponses à cette problématique dépendent principalement de la présence ou non de places de stationnement dans le profil. Dès lors qu'il existe une bande de stationnement, les aires de livraisons y sont incluses. En revanche, en l'absence de bande de stationnement, l'offre est systématiquement reportée dans les rues sécantes, a minima sur une des deux rives, au mieux sur les deux rives Nord et Sud. Comme déjà expliqué dans la réponse au chapitre D/, ce principe est appliqué sur l'ensemble du linéaire et l'offre restituée a fait l'objet d'un travail collaboratif avec les services compétents en matière de réglementation et d'aide aux commerces des Villes concernées par l'opération et avec la fédération des professions de livraisons (TLF).

Concernant les inquiétudes des commerçants, il convient de souligner qu'ils n'ont pas été oubliés dans la réflexion, puisque, comme déjà expliqué, plusieurs réunions d'échanges ont eu lieu avec les services compétents en matière d'aide aux commerces des Villes concernées qui ont une très bonne connaissance du tissu commercial de leur secteur et avec les professionnels des livraisons. Ce projet ne vise pas à tuer le commerce, comme les remarques tendent à le souligner. L'aménagement proposé renforce l'attractivité à courte et moyenne distance des commerces par une amélioration de l'accessibilité aux modes doux. Ceci permet donc un rayonnement des commerces dans « l'épaisseur » des quartiers et non plus uniquement sur l'axe comme aujourd'hui (« épaissement » de la zone de chalandise).

Pour répondre à la thématique des largeurs de trottoirs, et tel que le projet est proposé à ce jour, il est possible de poursuivre le travail d'optimisation si tel paraît être le sens souhaité par le commissaire-enquêteur. Ainsi, nous pourrions réussir, sur une partie du linéaire, à maintenir, a minima, la taille actuelle des trottoirs, voire les élargir significativement lorsqu'une suppression plus importante du stationnement est possible au regard de l'offre existante dans le fuseau d'étude.

Suite à la proposition spécifique émise par la Darty, qui suggérait de prendre sur les 1,20 m de bande cyclable pour agrandir le trottoir au droit des quais de station, nous nous sommes rapprochés des services de la Métropole et du Cerema. Ces derniers soulignent, de manière générale (soit en « section courante »), le caractère accidentogène pour les cycles de la disposition. Toutefois, la spécificité de la station Part-Dieu-Jules Favre, qui coïncide avec la modification du traitement des cycles (passage des cycles du sens Est > Ouest du Nord au Sud), permet de retenir ponctuellement cette proposition au droit de cette station.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Enfin, concernant la vie de quartier des riverains, encore une fois, il est à noter qu'en terme d'usage, l'axe Lafayette / Tolstoï / Blum n'est pas utilisé comme traversée Ouest > Est de l'agglomération. Ce constat permet de réduire le nombre de voies voitures, d'apaiser la circulation, donc de réduire les gênes occasionnées et d'améliorer la perception de l'axe, en particulier dans le fuseau d'études. Le processus de construction du projet, mené en concertation avec les représentants des Villes de Lyon et Villeurbanne, des services de la Métropole de Lyon et de l'exploitant du réseau TCL, a permis d'aboutir à un projet constituant un compromis efficient pour les intérêts de chacun des usagers de l'espace public, usagers des transports en commun, automobilistes, cyclistes, piétons, riverains, commerçants.

H3 Avis du commissaire enquêteur

Doivent, à notre avis, être relativisés les chiffres d'offre de stationnement.

Par expérience on constate une faible vacance de places. Ce qui est loin du simple ressenti.

Présence de voitures de résidents ? Absence de contrôle de stationnement longue durée ?

Qu'entend-on réellement par offre privée résidentielle ? Emplacement disponible la journée en l'absence du propriétaire en activité ? Quelles données a-t-on à ce sujet ?

S'agissant de l'inquiétude des commerçants les contacts et échanges avec « des services compétents » peut compléter mais ne remplace pas le contact local spécifique. Chaque quartier a quelque part sa spécificité. Aucune des observations émanant de commerçants sur les registres ne font état de contacts.

Quand on traverse à pied les secteurs commerçants du trajet (rue Juliette Récamier/ Boulevard des Brotteaux – Rue de la Villette/ place Albert Thomas- partie ouest de la rue Léon Blum) il est ressenti de suite une ambiance bien différente bien sûr, de celle d'autres secteurs assez déshumanisés.

Qui se souvient du cours Lafayette entre l'avenue de Saxe et la rue Garibaldi animée par des commerces devenus maintenant secteur de locaux de service ?

Si nous voulons que le cours Lafayette et le cours Tolstoï ne soient pas des tubes à véhicules il importe de porter une attention toute particulière à ce sujet.

K- Pistes cyclables

K-1 Exposé ;

Vaste sujet qui attire des avis très contradictoires (environ 25) : les associations de défense très présentes (Lyon Vélo et La Ville à Vélo), les cyclistes et sympathisants, les opposés.

L'association Lyon Vélo (**ref V-O86**) approuve le projet demandant une exécution rapide, simplement des séparations peintes sans murets ni bordures, sans rehaussement de la chaussée des trolleybus rapide.

L'association La Ville à Velo (**ref L6-O77**) demande la limitation de la vitesse 30km/h ou 20km/h sur la portion partagée cours Lafayette du Rhône à la rue Molière. Elle considère satisfaisant l'aménagement de la Courée Blum. Elle demande dans la Courée Tolstoï le maintien de la bande cyclable sur toutes les sections larges. S'interroge sur l'absence de bande cyclable dans L'Allée. Puis fait un ensemble d'observations d'usage.

Une copie de ces deux interventions ont été transmises au Maître d'Ouvrage.

K-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Pour mémoire, la réglementation en vigueur relative à l'aménagement des cheminements cycles précise à l'article L228-2 du Code de l'environnement (Loi LAURE) : « à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, [...], doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, de marquages au sol ou couloirs indépendants [...] ». Les aménagements prévus le long de l'axe Lafayette / Tolstoï / Blum pour l'amélioration des performances de C3 entrent dans le champ d'application de cette loi.

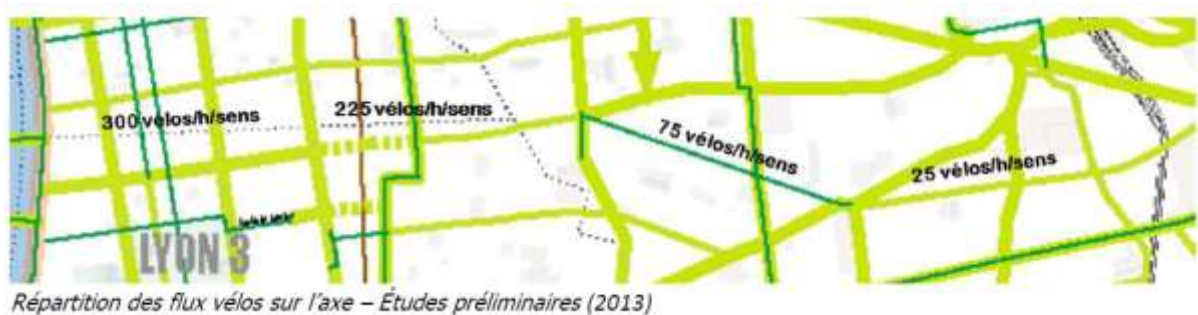
La jurisprudence associée à ce texte confirme très clairement que des aménagements cyclables crédibles doivent être réalisés le long de l'axe C3. Il n'est donc pas envisageable de déporter l'usage cycles sur d'autres voiries dites secondaires ou sur la rue Bonnel. Il est à noter, par ailleurs, qu'il n'existe pas d'itinéraire alternatif bidirectionnel crédible à proximité de l'axe.

D'autre part, le cours Lafayette constitue un cheminement attractif logique dans la continuité des voies cyclables existantes sur le pont Lafayette. Dans l'hypothèse d'absence d'aménagements crédibles pour les cycles sur l'axe, les cycles circuleront de fait dans le site propre C3. Les études vélos menées, tant par le SYTRAL (étude statique) que par la Métropole (étude dynamique) ont montré que la présence des cycles dans le site propre conduit à réduire la vitesse commerciale de C3 de 4 km/h soit quasiment annuler l'apport du projet sur le plan du gain de vitesse commerciale. Un aménagement cyclable crédible le long de l'axe est donc indispensable à l'atteinte des objectifs de l'opération.

Les obligations juridiques du projet coïncident donc avec les obligations opérationnelles du projet : traiter les cycles de manière optimale le long de l'axe.

D'après les hypothèses issues de l'étude Projet Part Dieu, le flux de vélos traversant les voies ferrées sur Lafayette est de 6 000 vélos par jour à l'horizon 2030. Une extrapolation de ces hypothèses sur l'axe C3 permet d'obtenir les flux vélos suivants :

- > 6 000 vélos par jour entre Molière et Jules Favre, soit 300 vélos/h/sens,
- > 4 500 vélos par jour entre Jules Favre et Albert Thomas, soit 225 vélos/h/sens,
- > 1 500 vélos par jour sur Tolstoï après le Totem, soit 75 vélos/h/sens,
- > 500 vélos par jour sur Blum après la place Grandclément, soit 25 vélos/h/sens.



Face à la difficulté de trouver un optimum absolu (point d'ailleurs visible à travers la disparité des propositions du public sur ce thème), la proposition faite en lien avec les services de la Métropole, en adéquation avec les guides et en tenant compte des solutions évoquées par les associations, est probablement le meilleur compromis possible entre tous les usagers. À noter que le passage à une voie de circulation et la mixité à l'est de Tolstoï vont modifier le ressenti des cycles et des conducteurs cheminant sur l'axe, la voirie ne sera plus perçue comme un axe de grande circulation, mais bien comme un axe apaisé.

Ainsi, appliqué aux différentes sections, le projet prévoit :

- > Sur la portion où il est attendu 6 000 vélos / jour :
 - o Entre les quais et le cours de la Liberté : les cycles bénéficient d'une **bande cyclable dédiée au Nord et au Sud**.
 - o Entre le cours de la Liberté et la rue Molière : sur ces 90 m, les cycles sont en **site partagé non élargi avec les transports en commun** en direction de la Presqu'île, et en **site partagé avec les automobilistes** en direction de Villeurbanne. Il n'a pas été introduit de bandes cyclables

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

qui auraient nécessairement entraîné la réduction des largeurs de trottoir sur un îlot très commerçant, ni limité la vitesse à 30 km/h, la portion étant bien trop courte pour que la limitation soit crédible.

o Entre la rue Molière et le boulevard des Brotteaux : les cycles bénéficient d'une **bande cyclable dédiée au Nord et au Sud** (y compris sur largeur en cas de stationnement ou livraison le long de l'axe). Celles-ci ne peuvent être séparées des autres usages par une bordure séparatrice (problème de nettoyage sur un espace trop étroit), ni un bourrelet séparateur jugé trop accidentogène.

> Sur la portion où il est attendu 4 500 vélos / jour :

o Entre le boulevard des Brotteaux et la rue Bellecombe : à partir de ce secteur, compte-tenu de la réglementation liée au tramway qui n'autorise pas les circulations cycles sur les plateformes ferroviaires, les cycles disposent d'une **bande cyclable au Sud et d'un contre-sens cycles au Nord** de la voirie automobiles. Une solution de double piste cyclable au Sud a été étudiée, elle n'était toutefois ni compatible ni sécuritaire dans son interface avec les deux carrefours tramways et ne permettait pas de faire écouler les flux voitures attendus, entraînant des risques de congestion sur plateforme tramway ou dans le tunnel Vivier-Merle. Aussi, elle n'a pas été retenue.

o Entre la rue Bellecombe et la place Albert Thomas (Totem) : les cycles bénéficient d'une **bande cyclable dédiée au Nord et au Sud** (y compris sur largeur en cas de stationnement ou livraison le long de l'axe). Celles-ci ne peuvent être séparées des autres usages par une bordure séparatrice (problème de nettoyage sur un espace trop étroit), ni un bourrelet séparateur jugé trop accidentogène.

> Sur la portion où il est attendu 1 500 vélos / jour :

o Place Albert Thomas (Totem) : la place transformée en giratoire est, là encore, aménagée conformément aux préconisations de la Métropole de Lyon sur ce type de carrefour soit, dans ce cas, avec une **bande cyclable circulaire**.

o Entre la place Albert Thomas et la place Grandclément : la largeur du cours Tolstoï sur cette portion varie de 13 m à 20 m. Néanmoins, aucune portion à 20 m de large n'a un linéaire suffisant pour permettre un dépassement dans de bonnes conditions de sécurité, en dehors des zones de station, ce qui ne rend pas pertinente la question des « zones de dépassement » proposées. Par ailleurs, cette proposition de Lyon Vélo pose une réelle difficulté au niveau de la réinsertion des vélos dans le trafic, en toute sécurité, à la fin d'une zone de respiration. **Après concertation avec les partenaires et étant entendu que l'axe Tolstoï n'est qu'un axe secondaire du Plan mode doux, seul le sens Est > Ouest a été extrait de la circulation générale (véhicules particuliers/poids lourds)**. En effet, dans ce sens et sur cette section, et conformément à une disposition du guide de la Métropole toujours, un **couloir bus non élargi** admettant une cohabitation bus / vélos a été proposé. Les flux bus et vélos attendus sur cette section, le permettent. Cette disposition permet, en outre, de mettre en œuvre des trottoirs de taille réglementaire côté Sud.

Place Grandclément : l'ensemble des mouvements cycles au regard des aménagements existants et à venir est pris en compte.

> Sur la portion où il est attendu 500 vélos / jour :

o Entre la place Grandclément et la rue Bernaix : sur cette portion, le projet prévoit de traiter la rue Léon Blum en un axe dédié aux circulations riveraines et aux transports en commun. Le trafic routier sera donc largement réduit admettant ainsi un **aménagement propice à la cohabitation**, cohérent avec les flux attendus.

o Entre la rue Bernaix et la rue du Souvenir français : **après concertation avec les partenaires et étant entendu que l'axe Blum n'est qu'un axe secondaire du Plan mode doux, seul le sens Est > Ouest a été extrait de la circulation générale par une cohabitation avec les transports en commun**.

K-3 Avis du commissaire enquêteur.

*L'article L225-2 du code de l'environnement a été rappelé ci-dessus
L'obligation d'aménager des itinéraires cyclables dans ce projet est sans ambiguïté.*

Le Grand Lyon maintenant Lyon Métropole a édité en septembre 2009 un plan mode doux un guide pour la conception des aménagements cyclables. Le projet en applique donc les règles, en accord avec les services de la voirie de Lyon Métropole.

Rappelons-nous la mise en place en 2005 de Velo'v, vélos en libre-service. Une expérience s'est construite autour de ce mode de déplacement. En 1998 la communauté urbaine de Lyon avait édité un guide technique pour l'aménagement de ces itinéraires. Un nouveau guide vient d'être édité qui est une garantie d'aménagements tirés de l'expérience.

L'avis favorable de notre part est sans ambiguïté.

Il faudrait toutefois que les cyclistes soient un peu plus disciplinés. Le guide technique nous révèle que les cyclistes sont impliqués dans 12,5% des accidents en agglomération en 2010 essentiellement liés à des conflits avec les véhicules légers.

Evoquons la lettre de JC. Decaux (réf. V-L96) qui précise que le service Vel'V compte 4000 vélos en libre-service, 60.000 abonnés, 700.000 accès temporaires par an en courte durée et 349 stations.

L- Ligne C3 trop longue. A diviser en plusieurs séquences.

L-1 Exposé

Une dizaine de contribution se sont prononcées pour un sectionnement de la ligne. Pour certain la césure pourrait se faire au boulevard Laurent Bonnevey, rappelant l'histoire des deux lignes 1 et 51.

L-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Ce sujet a déjà été abordé partiellement dans la réponse du maître d'ouvrage à la question écrite n°2 datée du 21 juillet 2015 dans le cadre d'une réalisation d'un tramway en plusieurs phases.

En complément, la ligne C3 fait partie, au SCOT, du réseau maillé d'agglomération qui assure un lien entre les polarités de Vaulx-En-Velin, Villeurbanne et Lyon. Une coupure de la ligne ferait perdre cette fonction et en particulier le lien direct entre Vaulx-En-Velin et Lyon qui contribue au « lien social ».

Le Plan de déplacement urbain (PDU) prévoyait la création d'une liaison directe entre Vaulx-en-Velin et la Gare Saint-Paul. Cette liaison directe est la ligne C3. Diviser la ligne irait à l'encontre même des objectifs du PDU.

Par ailleurs, la ligne C3 dans sa configuration actuelle (12 km) est une ligne de longueur classique. À titre d'exemple, pour d'autres lignes du réseau, les longueurs sont les suivantes :

- > C1 : 8 km
- > C2 : 11 km
- > C7 : 13 km
- > C8 : 13 km
- > C12 : 12 km
- > C13 : 13 km
- > C14 : 12 km
- > C17 : 15 km
- > C25 : 16 km

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

À noter que le diagnostic réalisé sur la ligne a montré que les dysfonctionnements actuels sont liés à une multitude de facteurs détaillés dans le dossier d'enquête publique et sur lesquels nous ne revenons pas (stationnements en double file, livraisons « sauvages », etc.) ainsi qu'à l'absence de site propre dans le sens Ouest > Est, la longueur de la ligne n'a qu'un facteur d'accentuation de ces effets mais n'en constitue pas une cause. Diviser la ligne permettrait juste de ventiler les dysfonctionnements, pas de les régler.

L-3 Avis du commissaire enquêteur

La ligne C3, ligne forte, fait partie du réseau de transport collectif d'agglomération maillé, voulu par le Document d'Orientation Générale (DOG) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) 2030 de l'agglomération urbaine de Lyon, confirmé par le Plan de Déplacement urbain 2005. Il est bien évident que ce maillage doit rester ainsi et même être renforcé.

Madame le maire de Vaulx-en-Velin (V-L120) nous rappelle à juste titre cette règle regrettant que le site propre n'intègre pas sa commune. Nous avons bien compris qu'il s'agit simplement d'une question d'aménagement mais on pourrait y voir une forme de coupure de la ligne.

M- La rue Léon Blum, le boulevard Eugène Reguillon

M-1 Exposé

Les projets présentés par le SYTRAL autour de la place Grandclément entraînent des modifications importantes des lignes de circulation.

La circulation à double sens sur la rue Eugène Réguillon entre la place Grandclément et la rue Bernaix est supprimée pour laisser la place à la ligne de trolleybus C3 dans les deux sens. Les véhicules des riverains et des livraisons seront autorisés.

Le boulevard Eugène Réguillon verra la circulation sur deux voies à double sens.

Enfin le flux Nord/Sud au carrefour Réguillon/place Grandclément est supprimé.

Ce chamboulement amène beaucoup de questions de la part des habitants. Outre les interrogations individuelles, un collectif s'est créé.

Pour la rue Léon Blum se posent les questions sur l'activité commerciale puisque ce ne sera plus une rue passante, sur les possibilités de sortie des garages des riverains, sur les accès à partir des rues perpendiculaires Ducroize, Carotte, Poizat, Burais, enfin sur le risque de voir des non-résidents utiliser la rue pour éviter de passer par le boulevard Réguillon.

Pour le Boulevard Eugène Réguillon de fortes interrogations sur :

- > une circulation renforcée par le report de la rue Léon Blum et la présence future de Médipole
- > des sorties d'immeubles rendues très difficiles,
- > sur la présence de pistes cyclables,
- > sur les conséquences du marché Grandclément qui draine un très grand nombre de personnes,
- > sur le devenir des arbres, dernier îlot de verdure,
- > sur le carrefour Frappaz, Réguillon, Bernaix.

En ce qui concerne la suppression de la relation Nord/Sud sur la place Grandclément, quelles vont être les conséquences sur l'organisation des relations entre deux secteurs nord et sud séparés par la place Grandclément avec au nord un établissement scolaire important et des projets ?

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

M-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

À la lecture des contributions des riverains, il apparaît effectivement nécessaire de clarifier les aménagements envisagés sur ce secteur : des incompréhensions et des contradictions ressortent. L'une des volontés initiales de l'opération était de rendre plus lisible le tracé de la ligne C3, avec un itinéraire non dissocié, contrairement à ce qui est pratiqué aujourd'hui. Aussi, les tracés étudiés préférentiellement étaient :

- > soit un double sens C3 sur la rue Léon Blum,
- > soit un double sens C3 sur le boulevard Réguillon et la rue Bernaix.

En terme de desserte, le choix de l'itinéraire n'était pas significatif. En effet, du fait de la réorganisation des arrêts, l'itinéraire qu'il passe par la rue Léon Blum ou les axes Bernaix / Réguillon, permet de desservir :

- > la station Bernaix, située à l'Est du carrefour Blum / Bernaix, soit juste après, ou avant selon, la dissociation possible d'itinéraire,
- > la station Grandclément, repositionnée en aval de la place, en face du 169 cours Tolstoï, avant la rue du 1^{er} mars pour qu'elle puisse être commune avec la ligne C26.

En revanche, en termes d'exploitation (lisibilité du tracé que giration aux carrefours, distance parcourue et coût), le tracé par Blum était le plus adapté.

Il s'est rapidement avéré que le tracé retenu était intimement lié au traitement du carrefour de la place Grandclément.

La configuration actuelle de la place Grandclément, du point de vue de la circulation, nécessite un fonctionnement avec feux très pénalisant. Il s'agit d'un phasage complexe à quatre phases, nécessaire en raison de la présence d'une convergence de cinq axes, dont quatre sont antagonistes. En situation projetée, les différentes esquisses réalisées n'ont pas permis de proposer un fonctionnement du secteur permettant à la fois d'assurer une simplification du carrefour et le maintien des mouvements Nord <> Sud. En effet, le maintien de mouvements Nord <> Sud dans l'intersection complexifie les mouvements à gérer, avec deux impacts principaux :

- > Un maintien d'un fonctionnement proche de l'existant, à 4 phases (hors phases spécifiques déclenchées par la priorité aux feux de C3), avec une nette dégradation de capacité, et donc des remontées de files de par la réduction du nombre de voies de circulation (notamment sur Tolstoï et Blum). En effet, le carrefour fonctionne actuellement mal en raison du phasage complexe, mais la présence de plusieurs voies de circulation sur ces deux entrées permet de limiter la baisse de capacité.
- > Des remontées de file qui vont saturer aussi les carrefours proches : carrefour Tolstoï / Frappaz et/ou Tolstoï / 1^{er} mars 1943.

Ce type de fonctionnement risque donc d'avoir des répercussions importantes sur le bon fonctionnement de C3 et plus largement pour l'ensemble des autres usagers, notamment véhicules particuliers et piétons. Dès lors, il a été proposé de dissocier ce carrefour complexe en deux carrefours simples, indépendants, sans risque de saturation du secteur en raison d'interactions entre ces derniers. Cette proposition nécessite une adaptation du plan de circulation à une échelle plus large (voir paragraphe D/. à ce sujet).

Cette proposition permet en outre, une amélioration notable de la sécurité routière sur la place Grandclément et une meilleure prise en compte des modes doux. Les mouvements piétons sont ainsi largement simplifiés pour une accessibilité optimale à la place Grandclément et à son marché.

La prise en compte de C3 au sein du carrefour est optimisée avec des actions de priorité sur les feux d'autant plus simples à accorder et efficaces que les fonctionnements des carrefours sont simples et leur capacité préservée.

Cette décomposition en deux carrefours au phasage simple permet de compenser la réduction des profils à une voie partout sans générer de saturation du secteur.



Enfin, pour répondre aux autres interrogations soulevées :

- Les flux reportés sur le boulevard Réguillon sont inférieurs à ceux d'aujourd'hui.
- Par ailleurs, cette même nécessité de simplification des carrefours et la volonté d'une bonne lisibilité de la ligne pour les usagers des TC mais aussi ceux des autres modes (pour des raisons de sécurité) conduisent à ne pas retenir la proposition d'une circulation « à l'anglaise » avec création d'un contre-sens bus sur la rue Léon Blum et sur le boulevard Réguillon.
- En terme d'aménagement, le SYTRAL, dans le cadre du projet C3, reprendra de la partie Est de la place Grandclément en cohérence avec les principes de fonctionnement validés par l'ensemble des partenaires et de manière à proposer un raccord architectural cohérent avec la partie de la place qui ne sera pas impactée par le projet.
- La rue Léon Blum est confidentialisée sur sa partie Ouest par la réorganisation des circulations, pour autant, tout le stationnement n'est pas supprimé sur cette partie puisque 18 places sont restituées.
- Pour ce qui est du réaménagement en propre du boulevard Réguillon, celui-ci ne subira pas de modifications significatives dans le cadre du projet C3 : seul le carrefour Réguillon / Bernaix / Frappaz sera équipé de feux et le marquage au sol sera mis en œuvre conformément aux nouveaux sens de déplacement.

M-3 Avis du commissaire enquêteur

Un extrait de la figure 9-25 page 213/305 du dossier d'enquête illustre le schéma présenté ci-dessus dans la réponse du Maître d'ouvrage.

La rue Léon Blum. Il s'agit d'une rue particulièrement commerçante, la seule de fait, à proximité du marché de la place Grandclément. Des emplacements de déchargement seront à prévoir dans les 18 places restituées, d'autant plus que les rues annexes sont étroites et peu propices pour ce faire.

On apprécie les précisions données sur la non transformation de l'existant Boulevard Eugène Réguillon. Cela signifie-t-il qu'aucuns travaux ne sont prévus ? Aménagement de la chaussée et des trottoirs. Les riverains sont en droit de se poser la question. Comment les flux peuvent-ils être inférieurs à ceux d'aujourd'hui, puisque la partie ouest de la rue Léon Blum ne sera plus ouvert à la circulation. Il y aura plutôt report de trafic.

Une question se pose toutefois. Quelles vont être les conséquences de cette coupure de la place Gandclément au nord un important établissement scolaire et son marché à légume, au sud l'habitat et son marché forain.

Il est fortement souhaitable qu'une information, par réunion des pétitionnaires, par exemple, et d'autres peut-être, soit organisée avant travaux.

O- Ambition d'aménagement

O-1 Exposé

Contribution intéressante quelque peu provocatrice de Mr VESCHAMBRE (?) Vincent, professeur de Géographie. Intéressante car elle donne une vision personnelle d'aménagement du territoire et de la ville. **(Réf.V-O26)**

Le C3 est une ligne stratégique qui aurait dû être en site propre de tramway depuis longtemps. Il faut passer à l'acte.

L'étude est étriquée, techniciste, et frileuse, ne voit pas que c'est une ligne stratégique pour le centre de l'aire urbaine et pour le NE de l'agglomération et qui doit rapprocher Vaulx en Velin du centre de Lyon par un système de transport performant.

O-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Les principaux éléments sur ce sujet font l'objet de la réponse à la question n°2 posée par le Commissaire enquêteur en date du 16 juillet 2015.

Le réaménagement de façade à façade proposé témoigne de l'ambition d'un grand projet et non celle d'une opération « a minima ». La conception qualitative, architecturale et urbaine se double d'un choix attentif dans les matériaux à mettre en oeuvre, de la même manière que dans le cadre d'un aménagement tramway.

La ligne C3 occupe une place singulière dans la situation lyonnaise, ponctuée de multiples polarités, sites stratégiques et opérations urbaines de grandes envergures. Le long de la partie réaménagée ont notamment été prises en compte les polarités suivantes : la Part-Dieu de Garibaldi à l'Est de la gare, l'ensemble Institut d'Art contemporain / Hôtel de Ville de Villeurbanne, le quartier Grandclément et le Médipôle.

La Part-Dieu fait aujourd'hui l'objet de toutes les attentions portant de grandes ambitions pour la Métropole de Lyon. Le projet C3 a été pensé comme un élargissement de la réflexion portée au quartier de la Part-Dieu. En terme de desserte, le quartier sera desservi par trois arrêts d'Ouest en Est, Bocuse-Incity, Part-Dieu - Jules Favre, Part-Dieu – Thiers. En termes d'impact sur la fréquentation de la ligne, les données du Projet Part-Dieu ont été intégrées au modèle de prévision.

Enfin, le projet de réaménagement proposé prend en compte la demande des urbanistes de ne pas altérer la lecture urbaine de cet axe Ouest > Est, et notamment du cours Lafayette. Il prend également en compte les préconisations de l'Architecte des bâtiments de France en intégrant un certain nombre de principes propres aux artères du 19^e siècle.

Plus globalement, le projet C3, de par les principes qu'il met en oeuvre (renforcement des transports en commun, diminution de la place de la voiture, valorisation des modes doux, revalorisation urbaine) renforce l'attractivité de l'axe et du secteur qu'il couvre. À ce titre, il participe de façon importante au développement global de l'agglomération.

P- Pertinence de la dépense de 55M€ H.T.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

P-1 Exposé

Plus particulièrement l'association Déplacer Autrement en Région Lyonnaise (DARLY) ; mais d'autres personnes demandent de réaliser les travaux à un coût moindre permettant entre autre de raccourcir les délais d'exécution.

P-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Si la réalisation d'un tramway sur l'axe n'est pas envisagée à ce stade (cf. chapitre B/.), il est tout à fait légitime, en ces temps de restriction financière, que soit posée la question de la bonne gestion des deniers publics et ainsi émis le souhait de réaliser un aménagement minimum et moins coûteux. À ce titre, et comme explicité au dossier d'enquête publique, un scénario dit « a minima »³ a été étudié. Il consistait en la mise en œuvre d'un site propre à double sens « a minima » sur l'ensemble de l'axe, ne comprenant ni la création de pistes/bandes cyclables, ni le traitement urbain de l'axe, et prévoyant un passage de la ligne dans les deux sens par la rue Bernaix et le boulevard Réguillon pour limiter l'impact travaux sur la place Grandclément.

³ Scénario 1 des variantes d'itinéraires et d'aménagements au stade de l'Avant-Projet du dossier d'enquête publique

⁴ Ce sens est nécessairement au Sud dans cette hypothèse minimaliste puisque le double site propre au Nord nécessite la réalisation des stations au centre le long de l'axe incompatible avec l'objectif d'un projet minimaliste. Bien entendu, toujours dans cette logique de travaux extrêmement réduits, le sens Est > Ouest resterait au Nord.

Après analyse, il s'est avéré que l'absence de prise en compte des cycles serait une non-conformité à la loi LAURE. Par ailleurs, l'absence d'aménagement pour les cycles aurait conduit à un résultat non optimal pour l'efficacité du transport en commun (cf. chapitre K/.), les cyclistes risquant fortement d'emprunter la plateforme. En outre, la qualité de l'insertion urbaine d'un tel scénario aurait été médiocre, les reprises hors site propre ayant pour simple vocation la restitution des fonctionnalités existantes. À noter en complément, que ce scénario « a minima » nécessitait des travaux importants malgré tout : reprise de toute la structure de chaussée (actuellement complètement dégradée), aménagement des stations en position centrale et d'environ 50% des trottoirs. Le coût de ces différents travaux était estimé à 27 M€ (à comparer à 38 M€ pour le projet), pour un résultat peu efficace

Un projet encore plus minimaliste que ce scénario consistant à ne marquer qu'en peinture une voie bus dans le sens Ouest > Est au Sud⁴ par réaffectation d'une voie automobile n'aurait quasiment aucun apport. En effet :

- il ne serait d'aucun effet sur les comportements illicites dans les couloirs bus (stationnements ou livraisons « sauvages »). La nécessité de rendre le couloir bus plus étanche devrait s'accompagner de la suppression de l'intégralité du stationnement ainsi que des places de livraison sur l'axe ;
- la gestion des carrefours à feux se verrait complexifiée, notamment du fait des mouvements de tourne-à-droite qui ne pourraient être donnés en même temps que le passage de C3, générant des congestions de circulation et des risques sécuritaires en particulier pour les vélos en lien avec les cisaillements ;
- le sujet des vélos ne serait pas non plus traité ;
- une diminution du nombre de stations reste possible. Toutefois, l'homogénéisation de l'interdistance entre les stations restantes qui devrait l'accompagner, pour des raisons de bonne desserte du tissu traversé, représenterait un coût trop important pour permettre sa mise en œuvre dans le cadre d'un projet minimaliste. L'optimisation du projet liée à la baisse du nombre de stations ne pourrait donc pas être mise en œuvre ;
- la priorité au feu ne serait que très peu améliorée ;
- l'absence de travaux concessionnaires préalables ne permettrait pas de réduire le nombre des interventions sous les plateformes et donc les irrégularités générées par ces chantiers ponctuels ;
- la structure de chaussée, actuellement dégradée avec des conséquences tant sur le confort des usagers que sur le volume de maintenance du matériel roulant, resterait « en l'état » ;

Au bilan, le bénéfice pour la ligne de transport et pour les usagers de la ligne serait donc quasi nul.

P-3 Avis du commissaire enquêteur

Nous rejoignons totalement ce point de vue.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Outre l'obligation de la loi LAURE, une réfection totale de chaussée fait partie intégrantes des conditions de circulation des Trolleybus : confort certes, ils en ont bien besoin, mais aussi conditions de circulations.

R- Concertation

R-1 Exposé.

Quelques contributions évoquent cette question, plus particulièrement les élus du 6eme arrondissement.

R-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Le Commissaire Enquêteur ne relève pas de citation ou de question spécifique sur ce sujet, les observations ci-dessous auront donc vocation à expliciter globalement le traitement de cette problématique par le maître d'ouvrage.

En avril 2013, un projet était soumis à la concertation publique qui a duré six semaines. Pendant toute cette période, un dossier de concertation et des registres étaient à disposition dans les mêmes lieux que la présente enquête publique. Ce dossier était aussi disponible sur le site internet du SYTRAL et les internautes pouvaient déposer leur avis en ligne. À l'issue de la période de concertation un bilan a été dressé et délibéré le 20 juin 2013. Ce bilan mettait en avant le souhait d'améliorations significatives de la vitesse commerciale et de la régularité de la ligne à une échéance courte et le souhait qu'une attention particulière à la desserte et aux livraisons des commerces, la bonne prise en compte de l'insertion des modes doux et notait des doutes sur la capacité d'un trolleybus à répondre à la demande. Sur ce dernier point, des simulations réalisées ont confirmé, à l'été 2013, la bonne adéquation du mode trolleybus à la demande projetée.

Concernant les autres points, les études d'Avant-projet ont été conduites d'octobre 2013 à juillet 2014 en se nourrissant des éléments ressortis de la concertation publique, et en étroite collaboration avec les services techniques de la Métropole et des Villes de Lyon et Villeurbanne.

À partir de novembre 2013, a démarré la campagne pour les élections municipales, durant lesquelles la ligne C3 a fait l'objet de débats. Les règles sur la communication en période électorale n'ont pas permis au SYTRAL de communiquer sur le projet pendant cette phase.

Les instances du SYTRAL ont été réinstallées en juin 2014. Dès la finalisation des études d'Avant-projet et avant qu'elles ne soient approuvées par le Comité syndical du SYTRAL, le projet envisagé a été présenté aux élus des mairies concernées :

- > Mairie centrale de Lyon : 4 novembre 2014
- > Mairie du 3^e : 26 novembre 2014
- > Mairie du 6^e : 17 novembre 2014
- > Mairie de Villeurbanne : 6 novembre 2014

Les délibérations d'approbation des études d'Avant-projet et du dossier d'enquête publique sont intervenues le 11 décembre 2014. Ce projet étant intégré au Plan de Mandat 2015-2020, il a été présenté et fait l'objet d'échanges entre élus, en même temps que le Plan de Mandat, lors de deux séances plénières composées des membres du Comité Syndical.

Par ailleurs, il convient de noter, comme pour chaque opération du SYTRAL, qu'un agent dédié, chargé des relations avec les riverains, intervient sur le projet C3 jusqu'à la mise en service. Cet enjeu de proximité terrain, cher au maître d'ouvrage, est un maillon essentiel de la réussite du projet. Son rôle est double, il est à la fois le relais d'information terrain tant pour expliquer et accompagner le projet, que pour faire remonter les besoins, attentes des usagers et riverains. La connaissance, en direct, de l'ensemble des points de vue « terrain » en présence permettra ainsi au maître d'ouvrage une grande réactivité pour améliorer de manière éclairée la mise oeuvre de son projet.

R-3 Avis du commissaire enquêteur

Cette question a été soulevée en effet essentiellement par les élus du 6eme arrondissement.

Ne voulant pas politiser le débat nous avons posé le problème sans commentaires.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Il est difficile pour nous d'apporter une appréciation sur la réalité et les formes de concertation entre élus des villes de Lyon et de Villeurbanne sur ce sujet.

La réponse montre que la question a bien été comprise.

On a souvent la difficulté à faire la distinction entre une information et une concertation.

En latin « concertare » signifie « lutter avec quelqu'un à propos de quelque chose ».

Heureusement la langue française et les dictionnaires actuels sont plus pacifistes « projeter ensemble en discutant » dit Le Robert.

A ce sujet ce qu'on appelle concertation préalable voulue par la loi ne répond pas toujours à cette définition. Elle ressemble trop souvent à une information.

Quelle fut la part de discussion ? Au final, il est vrai, une décision doit être prise. Mais il est vrai qu'entre deux l'exercice n'est pas toujours facile.

S- Utilisation de la rue de Bonnel

S-1 Exposé

Devant un espace étroit difficile à aménager on tourne son regard vers la rue de Bonnel, voie sous-utilisée pour certains.

Une proposition (**ref. 3-L16**) rejoint un peu le projet du Sytral (cf chapitre K). Elle dirige la totalité des VL vers la rue de Bonnel laissant la première partie du cours Lafayette dédiée au trolleybus et aux déplacements mode doux et les dessertes.

S-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Le projet d'amélioration des performances de la ligne C3 concerne une ligne historiquement existante. Sa zone de chalandise est à proximité du cours Lafayette et non sur la rue de Bonnel. Par ailleurs, la rue de Bonnel, dans les plans d'aménagement urbain prévus par la Métropole, a une vocation autre, elle est dédiée à l'accès automobiles du secteur Part-Dieu.

Pour ce qui est du report des itinéraires cycles sur la rue de Bonnel, cf. chapitre K/.

Même si l'on élude les importantes difficultés circulatoires évidemment induites par cette proposition (cf chapitre D/.), le cours Lafayette ne peut être, en termes de lecture urbaine, traité comme la partie étroite de la rue Léon Blum, à savoir interdite à la circulation, sauf aux riverains et avec des systèmes de boucles par des circulations en « tête-bêche ».

En effet, cette vision, en rupture avec la lecture urbaine actuelle de cet axe historique (voie continue Ouest > Est constituant un repère fort), irait clairement à l'encontre des préoccupations de continuité dans cette lecture énoncées par les urbanistes de la Métropole.

S-3 Avis du commissaire enquêteur

Effectivement dans l'important et ambitieux projet de réaménagement du quartier de la Part-Dieu soumis dernièrement à concertation préalable et dont nous avons pris connaissance à la société LYON PART-DIEU (cf-2-5-4 ci-dessus), la rue de Bonnel constitue un axe fort d'accès ouest/est du cœur Part-Dieu. Comme précisé toute autre fonction sur cette voie irait à l'encontre de ce projet.

Y Questions écrites par le commissaire enquêteur

Y-1 Question rédigée le 23 juin 2015

Cette question portait uniquement sur une donnée qui n'apparaissait pas dans le dossier d'enquête au chapitre 7 de l'étude d'impact : les capacités comparées du trolleybus et du tramway.

Elle a fait l'objet d'une réponse datée du 7 juillet.

Réponse apportée

Le calcul de la charge théorique maximale sur une ligne de transport en commun est établi en combinant la fréquence de desserte et la répartition montées / descentes par arrêt, et une capacité de charge utile maximum, fixée à 80% de la charge théorique.

Le calcul est basé sur la charge d'un tramway de type Citadis 302, soit ceux en service sur T1, T2, T4 et T5. Les données retenues pour la charge utile maximum sont les suivantes :

- > Trolleybus articulé Cristalis : 110 usagers,
- > Tramway Citadis 302 : 160 usagers.

Pour mémoire, la charge maximale en exploitant la ligne C3 en trolleybus articulé est de :

- > 76 000 voyages / jour avec une fréquence de 6 minutes,
- > 91 200 voyages / jour avec une fréquence de 5 minutes.

Aussi, la capacité théorique maximale / jour, pour des véhicules remplis à 80%, circulant de 7h à 20h sur la ligne C3 selon le même schéma de desserte et considérant une répartition équivalente à la situation actuelle des comportements de montées / descentes, est la suivante :

CHARGE MAXIMALE THEORIQUE / JOUR

MODE	Fréquence à 6 minutes (hypothèse de base projet C3)	Fréquence à 5 minutes
TROLLEYBUS ARTICULE CRISTALIS	76 000 voyages / jour	91 200 voyages / jour
TRAMWAY CITADIS 302	110 200 voyages / jour	132 240 voyages / jour

Avis du commissaire enquêteur

Question et réponses intéressantes qui complètent les données de justification du choix du projet.

Y-2 Question écrite n° 2 rédigée le 13 juillet 2015

Parmi les 92 avis favorables au tramway exprimés lors de l'enquête publique, certains ont constaté que l'argumentation pour écarter le choix du tramway avait été développée en seulement quelques lignes (p. 71/305 de l'étude d'impact).

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

En complément des observations recueillies nous avons demandé par cette question écrite si préalablement à la rédaction du document d'enquête une étude complète de faisabilité et de pérennité avait faite.

Elle a fait l'objet d'une réponse de 7 pages datée le 21 juillet déclinée en 5 points. Pour ne pas alourdir la rédaction du rapport nous classons ce document dans les annexes de notre rapport.

Donc voir annexes.

En résumé

- Etudes antérieures et choix du mode.
Rappel d'une étude antérieure de 2001. Les études menées ensuite en 2012/2013 permettent de conclure à la capacité du mode trolleybus à répondre à la demande.
- Prise en compte des perspectives réelles de développement de l'agglomération dans la réflexion stratégique sur le choix du mode.
Rappel de la conformité de l'étude au regard du SCOT et du PDU.
Les perspectives d'accroissement des besoins sur le secteur d'étude et « l'ambition Internationale de Lyon Métropole » ont bien été prise en compte.
- Traduction des ambitions développement et de l'interaction entre développement urbain et transports dans les plans de mandat du SYTRAL.
Le C3 en traversant la Part-Dieu participe à l'ambition des transports en commun de favoriser le lien social.
La volonté du Sytral est bien d'anticiper la desserte des territoires de projet.
- Ambition d'une ligne Ouest-Est C3 en mode trolleybus.
La ligne C3 en mode trolleybus fait partie d'un maillage où chaque ligne a sa vocation dans un contexte stratégique d'ensemble.
- Pourquoi un trolleybus et des tramways ailleurs.
La notion de trafic moyen journalier en voyages/jour n'est pas un indicateur suffisant pour juger de la pertinence du choix d'un mode. Les lignes T3 et T4 ont des caractères plus pendulaires que le C3 (flux important en période de pointe le soir et le matin) demandant une meilleure capacité ponctuelle.

Avis du commissaire enquêteur

Apprécions les précisions apportées.

Regrettons de ne pas les avoir lues, au moins en synthèse, dans le chapitre consacré à la justification du projet par une synthèse de ce long plaidoyer du 21 juillet. Nous prenons acte de la prise en compte des perspectives réelles d'accroissement des besoins qui permet de conclure à la capacité du mode trolleybus à répondre à la demande.

Des études d'avant-projet d'un tramway ont été réalisées en 2001. Ce qui explique pourquoi dans le PDU de 2005 on abandonne le mode tramway du PDU 1997 (réseau lignes fortes de surface) pour assurer le mode trolleybus du C3 dans le PDU 2005.

De fait il ne semble pas qu'il y ait pas eu d'études comparatives entre les deux modes.

Le plan de mandat 2015 adopté par le Sytral le 11 décembre 2014 retient le principe de mener des études concernant la ligne C3 en mode tramway. Nous l'avons noté en B-3 ci-dessus.

La réflexion pour un tramway n'est donc pas éteinte et elle reste posée.

La ville a beaucoup évoluée depuis 2001.

Nous avons bien noté que la ligne C3 est une ligne forte faisant la liaison entre la ville de Vaulx-en-Velin et le centre de L'agglomération lyonnaise, conformément aux dispositions du PDU 2005. Notre remarque sur cette commune faisait l'écho de certains et plus particulièrement, de Madame le Maire de Vaulx-en-Velin (Ref V-L120), nous l'aurons bien compris, qui constate que le projet du C3 prend peu en compte le développement de sa ville, évoquant le projet « Grande-île » desservi par cette ligne, exprimant quelques doutes sur les prévisions de capacité au regard des différents projets d'aménagement qui jalonne son parcours.

4-7 Procès-verbal de synthèse n°2 du 16 juillet 2015

A la rédaction du premier P.V. nous n'avions pas connaissance de la pétition du collectif C3CTROP parmi les 130 lettres reçues ultérieurement. Nous revenons donc au chapitre 4-6 B

B-Préférence au tramway

B-1 Exposé

Il s'agit là de la pétition du collectif C3CTROP : 1840 intervenants dont 802 en Web

1. une partie de la population écartée de l'enquête publique
2. une enquête qui aurait dû avoir lieu après étude de faisabilité du C3 en tram
3. un coût du projet flou
4. 2019, délai annoncé pour la fin des travaux, encore du retard
5. La solution tram est à réaliser dès maintenant
6. Pour 76000 voyageurs par jour, le tramway s'impose
7. Le tramway une meilleure gestion de l'argent publique et de la ville
8. Amélioration des informations données aux usagers
9. Création d'un comité de ligne, instance de concertation pérenne régulière
10. De vraies réunions de concertations publiques.

B-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Voir réponses **4-6 B-2** ci-dessus et en annexes réponse à ce deuxième P.V. de synthèse.

B-3 Avis du commissaire enquêteur

Concernant le point 1 de la pétition C3CTROP, nous précisons que l'article R123-13 du code de l'environnement qui régit les enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement prévoit cette possibilité « selon les moyens de communication

électronique indiqué dans l'arrêté d'ouverture ». L'arrêté préfectoral du 17 avril 2015 ne prévoyait pas ce moyen.

Sur le point 2 nous souhaitons aussi que ce projet soit mené à son terme le plus tôt possible.

Sur la question 4 voir réponse du Sytral du 21 juillet à notre question écrite n°2 (voir annexes)

Notre avis personnel

Considérant le PDU de 2005 en vigueur qui prévoit que la ligne C3 sera assurée par un trolleybus articulé en technologie Cristallis,

Considérant l'adoption par le Sytral de la création d'un double site propre entre le pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey,

Considérant l'adoption le 11 décembre 2014 du plan de mandat 2015/2020 du Sytral affectant 7.6M€ à la ligne C3 et décidant d'étudier la faisabilité du C3 en tramway,

Considérant la situation actuelle perturbée du C3 et qu'il y a urgence à améliorer cette situation,

Considérant que le projet actuel, au-delà de la création d'un site propre, prévoit l'aménagement complet de la voirie sur ce parcours de 5.5 km,

Nous nous déclarons favorable au projet de mise en double site propre avec tous les aménagements de voirie qui l'accompagnent.

M-La rue Léon Blum, le boulevard Eugène Réguillon

M-1 Exposé

Les habitants du quartier de la place Grandclément s'interrogent. Pétition de 150 personnes sur le devenir du Boulevard Eugène Reguillon et l'aménagement de la place Grandclément

M-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Voir réponse M-2 au chapitre-6 ci-dessus

M-3 Avis du commissaire enquêteur

Nous nous sommes déjà largement exprimé sur cette question. Très rapidement une information et des échanges s'imposent.

X- Accès poids lourds et convois exceptionnels rue Léon Blum

X-1 Exposé

La société ALSTOM-GRID s'interroge sur la pérennité de la desserte de leur site rue Léon Blum pour les transports exceptionnels

X-2 Observations apportées par le Maître d'ouvrage

Concernant la préoccupation d'ALSTOM-GRID sur le sujet des poids lourds et des convois exceptionnels, il est à noter que le projet n'empêchera pas la circulation des poids-lourds, les voiries restituées sur la rue Léon Blum, voie d'accès au site d'ALSTOM-GRID, sont suffisamment dimensionnées. Pour ce qui est du passage des convois exceptionnels pour le transport des disjoncteurs, des dispositions d'organisation ont d'ores et déjà été trouvées, en concertation avec ALSTOM-GRID, la Ville de Villeurbanne et la Métropole de Lyon, pour permettre aux convois exceptionnels de circuler. Le processus est en cours de finalisation.

X-3 Avis du commissaire enquêteur

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Dont acte.

5 AVIS DES AUTORITES

5-1 Avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact.

Avis du commissaire enquêteur.

Nous rejoignons l'avis de l'autorité administrative de l'Etat sur la rigueur de l'étude d'impact. Cette rigueur louable mais nécessaire rend parfois le rendu difficile à lire et à comprendre pour qui n'est pas spécialiste.

Impacts du chantier

L'impact chantier pour l'activité économique et commerciale sera sans doute fort.

L'incidence résiduelle sera-t-elle faible ? On peut le souhaiter.

Concernant les effets sur « l'ambiance sonore » des travaux effectués pour le dégagement d'emprises, terrassements, travaux de chaussées, vue l'ampleur de la surface concernées et parfois l'étroitesse des emprises des voies, on peut s'attendre à une incidence supérieure à la moyenne. Nous confirmons l'avis.

Prise en compte de l'environnement

Les incertitudes sur les effets sur les axes potentiellement concernés par des reports de trafic restent. Cette question concerne surtout à notre avis le quartier de la place Grandclément. On n'en voit pas bien pour l'instant les incidences.

5-2 Avis de Monsieur Pierre FRANCHESNINI, Architecte des bâtiments de France (V-L78 annexé au registre d'observations de Villeurbanne)

Chef du service territorial de l'architecture et du patrimoine du Rhône, DRAC Rhône alpes.

Donne son accord

- de principe sur une recomposition supprimant la bande de stationnement, le traitement du stationnement central et les plots granite, ainsi que le traitement des entrées charretières.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

- sur un seul alignement d'arbres d'alignement traditionnels à grande feuilles (dans la logique des platanes tulipiers...), l'essence restant à choisir,
- sur la nécessité de conserver l'ensemble des voies en bitume (trottoir), enrobé noir (voitures) et enrobé noir à granulats blancs afin de conserver l'unité de l'espace sur le parcours du C3.
- sur la nécessité de conserver la voie bus et la voie voiture au même niveau,
- la nécessité de minimiser (voire supprimer) l'impact des abris bus au milieu de la voirie.

Avis du commissaire enquêteur

C'est l'occasion de rappeler que le projet porte sur un réaménagement de façade à façade.

C'est à dire que sur 5km l'ensemble des chaussées sera réaménagée.

Nous sommes favorable à l'enrobé noir granulé blanc sur le parcours trolleybus qui permettra de bien mettre en évidence le site propre.

La solution adoptée d'un site propre deux sens placé d'un seul côté de la voie entraîne nécessairement la construction d'abris-bus au milieu de la voie.

Comment sera traité le revêtement des pistes cyclables ?

6 MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA METROPOLE DE LYON

S'est tenue en Préfecture du Rhône le 30 mars 2015 une réunion ayant pour objet de recueillir l'avis des personnes présentes sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la métropole de Lyon dans le cadre du projet d'amélioration des performances de la ligne de trolleybus C3 en présence de représentant de l'Etat, de la Région, de la métropole de Lyon, du Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération de Lyon (SYTRAL), du Syndicat mixte d'études et de programmation de l'Agglomération Lyonnaise. (SEPAL) et des chambres consulaires.

Les personnes présentes ont émis un avis favorable sans observations.

7 CONCLUSIONS

Nous venons d'assister à une enquête importante par son ampleur : 519 contributions, huit pétitions, 15 registres répartis sur quatre mairies, d'une durée inaccoutumée puisqu'elle s'est étendue sur un mois et demi,

Importante par son objet : amélioration des performances de la ligne C3 entre le pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey.

Pour ce faire le Sytral projette de créer un double site propre et réaménagement fondamentalement une voie publique sur 5.5 km.

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique

Beaucoup de craintes pour les riverains et les commerçants, beaucoup de passion parfois. Quoi de plus normal.

Une alternative très présente dans le débat : mettre un tramway à la place du trolleybus. Des avis favorables, des avis défavorables. Sur 519 contributions, 274 se sont prononcées favorables au projet, 117 défavorables et 92 favorables au tramway auxquelles on pourrait ajouter les 1830 noms du collectif C3CTROP.

Ces quelques chiffres pour illustrer cet épais dossier.

Ne pouvant donner un avis, une réponse à chacun dans le court délai imparti pour rédiger ce rapport, nous avons fait une synthèse par thèmes. C'est à partir de cette synthèse que nous avons interrogé le Sytral.

Ses réponses souvent détaillées ont été presque totalement retranscrites dans ce rapport pour que chacun puisse en prendre clairement connaissance.

Dénué de tout avis préconçu, c'est le propre d'un commissaire enquêteur qui prend connaissance et découvre un projet. Nous avons beaucoup écouté et lu les avis des uns et des autres.

Le commissaire enquêteur doit donner son avis qui sera formulé en document séparé comme le veut la façon de faire.

Notre avis est favorable au projet tel que proposé.

La solution tramway est séduisante à plus d'un titre. Bâtir un projet sur ce mode de transport ne se limite pas à poser des rails sur le sol.

Cela demande une étude de faisabilité, visiblement non réalisée à ce jour, puisque le Sytral l'a mis à l'ordre du jour pour son mandat 2015/2020.

C'est ensuite un choix politique financier qui se budgète. Ce qui n'est pas fait bien évidemment.

Tout le monde ou presque constate les disfonctionnements de cette ligne. Le projet va dans le bon sens même si tout ne sera pas parfait. Le projet prévoit un rajeunissement d'une voie publique importante qui bien souvent en a besoin.

Voilà pourquoi nous donnons un avis favorable

Fait le 31 juillet 2015



**SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS
POUR LE RHÔNE ET L'AGGLOMERATION LYONNAISE
(SYTRAL)**

**Amélioration des performances de la ligne C3 entre le pont
Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey su le
territoire de Lyon (3eme et 6eme) et Villeurbanne**

**ENQUÊTE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE
PUBLIQUE**

CONCLUSIONS MOTIVEES

**Louis Pangaud
Commissaire enquêteur**

Ligne C3 en double site propre entre le Pont Lafayette et le pôle multimodal Laurent Bonnevey. Rapport d'enquête de déclaration d'utilité publique. Conclusions.

Devant le constat de disfonctionnement de la ligne C3 et pour en améliorer les performances, le Sytral décide de réaliser des voies à double sens réservées à la circulation des trolleybus.

Le projet nécessitant des acquisitions de terrain et dans l'hypothèse d'échec de solutions amiables, le Sytral a sollicité la signature d'une déclaration d'utilité publique.

Le Président du tribunal administratif a désigné en qualité de commissaire enquêteur Monsieur Louis PANGAUD et en qualité de commissaire enquêteur suppléant Monsieur Serge ARVEUF afin que le projet de déclaration d'utilité publique fasse l'objet d'une enquête publique préalable.

L'organisation de cette enquête a été définie par un arrêté préfectoral le 17 avril 2015 sous référence n°E-2015-151

L'enquête s'est déroulée du 11 mai 2015 au 12 juin 2015 assortie de quatre permanences. Puis par décision du commissaire enquêteur du 22 mai 2015 elle a été prolongée jusqu'au 26 juin 2015 assortie de deux permanences.

Jurisprudence du conseil d'Etat du 28 mai 1971 « Ville nouvelle Est ».

Pour statuer sur l'utilité publique il convient de comparer les avantages et les inconvénients de l'opération.

Celle-ci ne peut être établie que si les avantages l'emportent sur les inconvénients et que si l'atteinte à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social ne sont pas excessifs en regard aux buts poursuivis.

C'est ce qu'on appelle communément la théorie du bilan.

Après :

- avoir étudié les dossiers d'enquête publique et de mise en compatibilité du plan local d'urbanismes de la Métropole de Lyon retirés en Préfecture le 21 avril 2015,
- avoir participé à l'organisation de l'enquête,
- avoir eu plusieurs contacts avec le Maître d'ouvrage,
- avoir visité les lieux en les parcourant à pied puis en trolleybus,
- avoir vérifié les affichages en mairies,
- après avoir pris connaissance des constats d'huissier attestant les affichages sur les lieux,
- avoir décidé d'une prolongation d'enquête au 26 juin 2015 en conséquence de l'affluence, de personnes aux permanences et demandant à consulter les dossiers,
- avoir eu divers contacts avec les services de voirie de la Métropole,
- avoir eu une réunion avec Lyon Part-Dieu
- avoir été reçu par Monsieur le Président de la Métropole en présence de Madame la présidente du Sytral,

- avoir rencontré les élus des arrondissements de Lyon 3eme et 6eme et de Villeurbanne,
- avoir rédigé deux Procès-Verbaux de synthèse sous forme de synthèse des nombreuses contributions (519) et posé deux questions écrites complémentaires au Maître d'Ouvrage
- après avoir pris connaissance des mémoires en réponse,
- après avoir considéré que la solution tramway ne pouvait être retenue pour les motifs exposés dans le rapport,
- après avoir pris connaissance notamment du projet d'expropriation d'une superficie de 133 m² sur un tènement de 611m² situé 72 rue Léon Blum, nécessaire à l'élargissement de cette rue Léon Blum à Villeurbanne et aux conséquences dommageables au propriétaire et au locataire du fait de l'occupation actuel des lieux en parking par une société commerciale de contrôle automobiles.

Considérant comme inconvenients

- La non désignation d'une commission d'enquête pour ce projet important,
- l'absence de contacts préalables avec le monde commercial du cours Lafayette, du cours Tolstoï et surtout avec les habitants du quartier de la place Granclément,
- les effets du projet liés aux travaux à venir, particulièrement auprès des commerçants,
- un déroulement un peu chaotique de l'enquête publique en mairie de Villeurbanne, du fait particulièrement de l'abondance inhabituelle des contributions,
- de ce fait, un décalage du timing dans les transmissions des Procès-verbaux de synthèse et les réponses du Maître d'ouvrage, et le rendu du rapport,
- l'absence de trois figures dans le dossier d'enquête (11-9, 11-10, 11-11),
- des contributions peu orthodoxes présentées sur des bouts de papier ou avec des formules stéréotypées,
- la durée des travaux, échéance 2019,
- les changements d'habitudes et les désagréments pour les habitants riverains particulièrement pendant la période de travaux,
- Une expropriation pour les 20 propriétaires ou copropriétaires dont une partie de leur bien, parfois faible, est concernée et qui ne se sont pas fait connaître.
- Des conséquences majeures notamment sur l'exploitation commerciale des lieux pour les propriétaires et locataires du tènement 72 rue Léon Blum à Villeurbanne,
- une étude de faisabilité non vraiment réalisée à ce jour au niveau du comité syndical du Sytral sur une solution tramway sur cette ligne C3.

Considérant comme avantages

- le projet de mise en double site propre sur 5,5 km de la ligne C3 du réseau de transport urbain de l'agglomération lyonnaise, de mettre en œuvre une priorité aux feux du type tramway, de diminuer le nombre de stations et de déplacer certaines autres en aval des feux visant ainsi à en améliorer les performances et la capacité, et ainsi à répondre aux dysfonctionnements constatés depuis longtemps,
- un réaménagement complet de la totalité de l'emprise voirie des cours Lafayette sur le territoire de la ville de Lyon et du cours Tolstoï, de la place Grandclément de la rue Léon Blum sur le territoire de la ville de Villeurbanne, devant de ce fait améliorer les conditions de vie,
- un espace aménagé de bandes cyclables répondant non seulement aux dispositions de l'article L228-2 du code de l'environnement mais organisant une pratique existante,
- l'abattage de 80 arbres environ, la conservation de 100 arbres conduisant en final à un bilan positif de 120 arbres au global,
- les effets liés à l'infrastructure et à son exploitation avec peu d'incidences résiduelles sur l'environnement telles qu'il nous ont été présentés dans l'étude d'impact,
- la décision du 11 décembre 2014 d'une étude de faisabilité d'une solution tramway par le comité syndical du Sytral dans le cadre du plan de mandat 2015/2024,
- un coût financier, bien que peu détaillé, à la mesure des tous les aménagements projetés,
- les atteintes par expropriation à la propriété privée peu excessives.

Constatant que les inconvénients liés au projet n'excèdent pas les avantages,

Nous émettons un avis favorable à la déclaration d'utilité publique d'un projet d'amélioration des performances de la ligne C3 entre le pont Lafayette, le pôle multimodal Laurent Bonnevey sur le territoire de Lyon (3eme et 6eme arrondissement).

Assorti des recommandations suivantes

- une rencontre doit être organisée dans les plus courts délais avec les habitants demeurant aux environs de la place Grandclément qui se sont exprimés individuellement et sous forme de pétitions (référence V-P01 et V-P04 de l'état des registres de la mairie de Villeurbanne).

- un contact doit être pris avec les commerçants du cours Lafayette et du cours Tolstoï (référence L6-O49, L6-LO09, V-P06 des registres des mairies de Lyon 6eme et de Villeurbanne ;

Assorti de deux souhaits

- les travaux devront être menés dans les meilleurs délais. L'échéance 2019 est lointaine pour un projet arrêté en 2013.

- que l'étude de faisabilité d'une solution tramway pour le C3 décidée par le Sytral soit menée sans tarder.

Fait le 31 juillet 2015



Vu le Procès-verbal de la réunion du 30 mars 2015 en Préfecture du Rhône
Considérant que les modifications apportées sur le Plan Local d'urbanisme de la Métropole de Lyon, ont pour objet de soustraire sur le plan les zones de protection de plantation sur domaine public sur lesquelles le projet prévoit l'arrachage d'arbres.

Nous émettons un avis favorable à la mise en compatibilité de ce Plan Local d'Urbanisme de la Métropole.

Fait le 31 juillet 2015

