

**PIERRE-HENRY PIQUET**  
COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

20, rue de la Villette  
69328 LYON Cedex 03

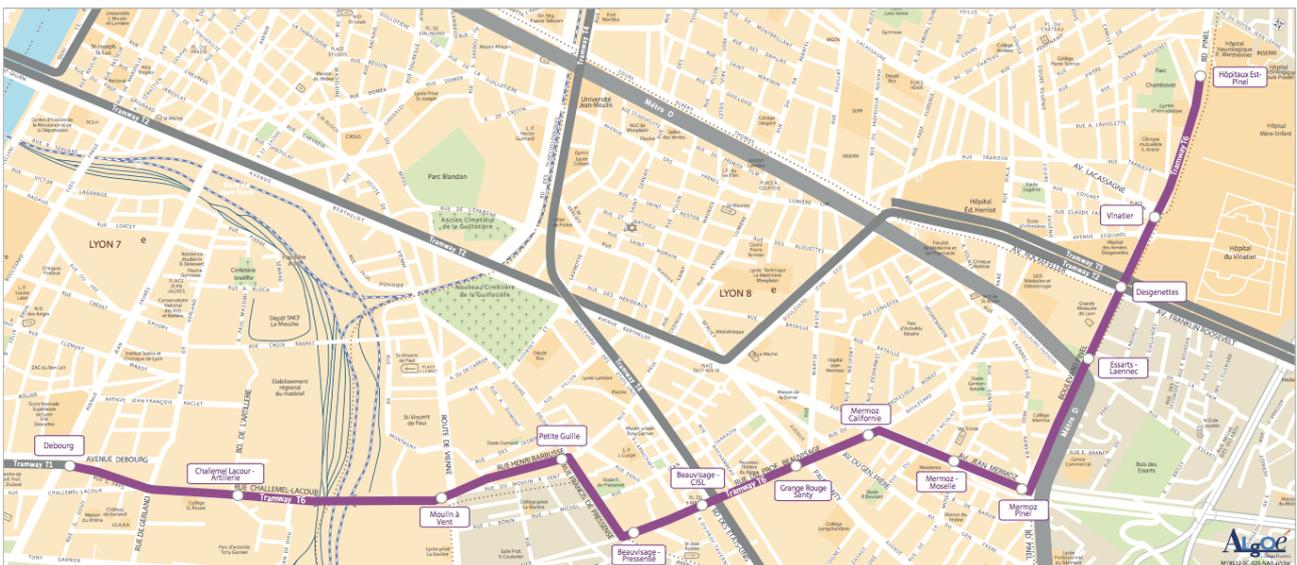
Tel : 04 37 55 34 55

Fax : 04 37 55 32 43

# RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**DEMANDE DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU  
PROJET DE RÉALISATION D'UNE LIGNE DE TRAMWAY « T6 »  
DEBOURG – MERMOZ – HÔPITAUX EST SUR LE TERRITOIRE  
DE LYON, BRON ET VÉNISSIEUX VALANT MISE EN  
COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

## SYTRAL



ENQUETE PUBLIQUE DU 20/06/2016 AU 22/07/2016

# SOMMAIRE

<b>A.CADRE DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>4</b>
A.1.ORGANISATION.....	4
A.1.1.Désignation du Commissaire enquêteur.....	4
A.1.2.Concertation avec l'autorité organisatrice.....	4
A.1.3.Cadre juridique de l'enquête.....	4
A.1.4.Information du public.....	5
A.2.DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	6
A.2.1.Opérations préalables à l'enquête.....	6
A.2.2.Incidents relevés au cours de l'enquête.....	8
A.2.3.Consultations complémentaires.....	8
<b>B.PRÉSENTATION DU PROJET.....</b>	<b>9</b>
B.1.INSERTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DANS LE PROJET.....	9
B.2.COMPOSITION DU DOSSIER.....	9
B.3.DÉTAILS DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE.....	10
B.3.1. Justification du choix du projet.....	10
B.3.2.Description du projet retenu.....	13
B.3.3.Etat initial de l'aire d'étude.....	13
B.3.4. Analyse des effets potentiels du projet et mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets dommageables.....	15
B.3.5.Mise en compatibilité du PLU.....	17
B.3.6.Avis de l'Autorité Environnementale.....	18
<b>C.RECUEIL DES OBSERVATIONS.....</b>	<b>19</b>
C.1. ELÉMENTS GÉNÉRAUX.....	19
C.1.1.Décompte sur l'accueil du projet.....	19
C.1.2.Analyse sur la participation.....	20
C.1.3.Thèmes abordés par le public.....	20
C.2. PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS.....	21
C.3.DEMANDE D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	34
<b>D.SYNTÈSE DES OBSERVATIONS, COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE ET ANALYSE.....</b>	<b>35</b>
D.1.INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET.....	35
D.1.1.Arguments du public.....	35
D.1.2.Compléments du maitre d'ouvrage.....	36
D.1.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	37
D.2.MANQUE DE COMMUNICATION ET DE CONCERTATION PRÉALABLE.....	38
D.2.1.Arguments du public.....	38
D.2.2.Compléments du maitre d'ouvrage.....	38
D.2.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	39
D.3.CHOIX DU TRACÉ GÉNÉRAL.....	40
D.3.1.Arguments du public.....	40
D.3.2.Compléments du maitre d'ouvrage.....	40
D.3.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	41
D.4.CHOIX DU TRACÉ DANS LE SECTEUR DE PRESSENSÉ.....	42
D.4.1.Arguments du public.....	42
D.4.2.Compléments du maitre d'ouvrage.....	42
D.4.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	43
D.5.ENGAZONNEMENT DES VOIES ET CIRCULATION DES VÉHICULES PRIORITAIRES.....	44
D.5.1.Arguments du public.....	44
D.5.2.Compléments du maitre d'ouvrage.....	44

D.5.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	45
<b>D.6.RUPTURE DE CHARGE T1/T6 ET FRÉQUENCE DE PASSAGE.....</b>	<b>45</b>
D.6.1.Arguments du public.....	45
D.6.2.Compléments du maître d'ouvrage.....	46
D.6.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	47
<b>D.7.TRAVAUX RÉCENTS RUE BARBUSSE ET AVENUE MERMOZ.....</b>	<b>48</b>
D.7.1.Arguments du public.....	48
D.7.2.Compléments du maître d'ouvrage.....	48
D.7.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	49
<b>D.8.TERMINUS ÉLOIGNÉ DES HÔPITAUX EST.....</b>	<b>49</b>
D.8.1.Arguments du public.....	49
D.8.2.Compléments du maître d'ouvrage.....	49
D.8.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	50
<b>D.9.MANQUE DE COMPATIBILITÉ AVEC LA CIRCULATION ROUTIÈRE.....</b>	<b>50</b>
D.9.1.Arguments du public.....	50
D.9.2.Compléments du maître d'ouvrage.....	52
D.9.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	53
<b>D.10.MARCHÉ DES ETATS-UNIS.....</b>	<b>54</b>
D.10.1.Arguments du public.....	54
D.10.2.Compléments du maître d'ouvrage.....	54
D.10.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	55
<b>D.11.NUISANCES SONORES ET DE STATIONNEMENT PENDANT OU APRÈS LES TRAVAUX.....</b>	<b>55</b>
D.11.1.Arguments du public.....	55
D.11.2.Compléments du maître d'ouvrage.....	56
D.11.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	57
<b>D.12.ATTEINTE À LA SÉCURITÉ DES VÉLOS ET PIÉTONS.....</b>	<b>58</b>
D.12.1.Arguments du public.....	58
D.12.2.Compléments du maître d'ouvrage.....	59
D.12.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	59
<b>D.13.PRISE EN COMPTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET INSERTION ÉCONOMIQUE.....</b>	<b>59</b>
D.13.1.Arguments du public.....	59
D.13.2.Compléments du maître d'ouvrage.....	60
D.13.3.Analyse du commissaire enquêteur.....	60
<b>D.14.POINTS DIVERS.....</b>	<b>60</b>
D.14.1.Analyse du commissaire enquêteur.....	66
<b>E.ANNEXES.....</b>	<b>67</b>

# **A. CADRE DE L'ENQUÊTE**

## **A.1. ORGANISATION**

### **A.1.1. DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Par décision du 02/05/2016 référencée sous le n° E16000088/69, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon m'a désigné, en qualité de commissaire enquêteur.

### **A.1.2. CONCERTATION AVEC L'AUTORITÉ ORGANISATRICE**

Afin de prendre rapidement connaissance du dossier, je me suis rapproché de l'autorité organisatrice :

PREFECTURE DU RHÔNE  
Direction des Libertés Publiques et des Affaires Décentralisées  
2e Bureau - Urbanisme et Affaires domaniales  
106 rue Pierre Corneille 69003 LYON

Mon contact direct à la Préfecture durant toute l'enquête a été Madame Nathalie SIMIAN-LICODIA.

Les dates et heures de permanences ont été arrêtées conjointement avec les services, en fonction des horaires d'ouverture au public des Mairies de Vénissieux, Lyon 3, Lyon 7, Lyon 8 et Bron. Les permanences ont été communes à celles de l'enquête parcellaire se déroulant conjointement.

L'arrêté signé du 31 mai 2016 m'a été transmis le jour même.

J'ai coté et paraphé les registres d'enquête et les ai remis en Préfecture le 9 juin 2016.

### **A.1.3. CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE**

L'arrêté du Préfet du Rhône n°E-2016-212 du 31/05/2016 a prescrit l'enquête publique. La présente enquête est réalisée en application :

- Du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

- Du code de l'urbanisme,
- Du code de l'environnement,
- Du code du patrimoine,
- Du code général des collectivités territoriales,
- Du plan local d'urbanisme de la métropole de Lyon.

Le dossier d'enquête publique a été mis à disposition du public dans les Mairies de Vénissieux, Lyon 3, Lyon 7, Lyon 8 et Bron, ainsi qu'à la direction des déplacements urbains de la Mairie centrale de Lyon, du 20/06/2016 au 22/07/2016.

## **A.1.4. INFORMATION DU PUBLIC**

### **A.1.4.1. Concertation préalable**

Préalablement à l'enquête, une concertation a été organisée par le SYTRAL, elle s'est déroulée du 23/02/2015 au 24/03/2015.

Le bilan de la concertation a fait l'objet d'un rapport et de la délibération n°2015-09.

Au cours de la concertation publique, le SYTRAL a recueilli au total 212 avis sur différents supports, dont 141 sont favorables au projet, 49 sont neutres et 22 sont défavorables. Suite à la concertation, une attention particulière a été portée dans le cadre des études de conception sur certaines thématiques.

Le bilan de la concertation a été annexé au dossier d'enquête.

### **A.1.4.2. Information par annonces réglementaires**

Un avis d'enquête a été publié dans la presse, annonçant l'enquête publique :

- Le Progrès, édition du 03/06/2016, avec rappel le 20/06/2016,
- Le Tout Lyon Affiches, édition du 04/06/2016, avec rappel le 25/06/2016.

Ces avis de publicité m'ont été transmis par courrier électronique du 31/05/2016

### **A.1.4.3. Information par affichage**

L'affichage réglementaire a été effectué en mairies et sur les panneaux d'affichages municipaux tels que l'attestent les certificats d'affichage établis par les Maires de Vénissieux, Lyon 3, Lyon 7, Lyon 8, Bron et le Marie de la Mairie centrale de Lyon.

J'ai moi-même vérifié les conditions d'affichage de l'enquête à l'occasion de chacune de mes permanences.

#### **A.1.4.4. Autres moyens d'information du public**

Supplémentairement à ces moyens règlementaires d'information, l'enquête publique a également été annoncée et le dossier était consultable sur le site internet du SYTRAL.

Suite à ma demande lors de la réunion préparatoire, le SYTRAL a mis en œuvre plusieurs actions d'information supplémentaire de la procédure d'enquête :

- Une émission diffusée sur TLM semaine 21 ;
- Le reportage relatif à T6 a été repris dans Mobiles le 01/06/2016. (Mobiles est envoyé à près de 28 000 abonnés et le taux d'ouverture est d'environ 8 000) ;
- Message itcl, en diffusion sur le réseau du 6 au 12 juin, ainsi que du 20 au 26 juin.
- Bandeau actualité et informations sur le déroulement de l'enquête publique de T6 en ligne sur le site du sytral depuis lundi 06/06 et jusqu'à la clôture de l'enquête ;
- Mise en ligne du dossier d'enquête sur le site internet SYTRAL dès le début de l'enquête et pendant toute sa durée ;
- Communiqué sur les réseaux sociaux le 03/06/2016 ;

Par ailleurs, de nombreux articles portant sur l'enquête publique sont apparus dans la presse (Lyon Mag, Le Progrès, Expressions les nouvelles de Vénissieux, Direct Matin Lyon Plus).

Cf. Annexe 1, Avis de presse.

J'ai pu mesurer lors de chacune de mes permanences que ces mesures d'information complémentaires ont été efficaces. Le public concerné par le projet a été correctement informé de la procédure d'enquête publique en cours.

## **A.2. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

### **A.2.1. OPÉRATIONS PRÉALABLES À L'ENQUÊTE**

#### **A.2.1.1. Réunion avec l'autorité organisatrice**

Les dates de permanence ont pu être arrêtées en concertation avec l'autorité organisatrice le 17/05/2016. Les permanences sont communes avec l'enquête parcellaire se déroulant conjointement.

Les registres ont été déposés en Préfecture signés le 09/06/2016.

### **A.2.1.2.Réunion avec le SYTRAL**

Outres les nombreux échanges par courrier électronique, deux réunions ont été organisées avec le Maître d'Ouvrage :

**31/05/2016** : au siège du SYTRAL à Lyon. Ordre du jour :

- Présentation du projet,
- Présentation du projet soumis au public,
- publicité et information du public,
- Déroulement de la procédure,
- Le planning général de l'enquête avec la période des congés.

**05/07/2016** : au siège du SYTRAL à Lyon. Ordre du jour :

- Participation du public à l'enquête,
- Points sensibles relevés par le public lors des premières permanences,
- Organisation pratique après la clôture de l'enquête (récupération des registres, PV des observations et mémoire en réponse).

A l'issue de cette réunion, les informations complémentaires suivantes ont été sollicitées :

- Copie de la revue de presse réalisée par le SYTRAL concernant le T6 avant et durant l'enquête,
- Descriptif du déroulement de la concertation (organisation des réunions, supports présentés, teneur des débats,...)
- Etudes complémentaires menées postérieurement à la concertation,
- Schéma de principe présentant les conditions de retournement au terminus de DEBOURG
- Plan présentant le périmètre de la DUP à une échelle plus petite pour permettre le repérage de toute les parcelles qui font l'objet d'une mesure d'expropriation.

### **A.2.1.3.Visites de site**

Afin de me rendre compte des différents enjeux du projet, je me suis rendu plusieurs fois le long du tracé envisagé et notamment :

- Le 17/06/2016
- Le 27/06/2016
- Le 04/07/2016
- Le 09/07/2016 (jour de marché des Etats Unis)

### **A.2.1.4.Permanences**

Le Commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public selon le calendrier suivant :

LIEU	DATE	HORAIRE
Mairie de Vénissieux	Vendredi 24 juin 2016	9h30 à 12h30
	Vendredi 22 juillet 2016	14h à 17h
Mairie de Lyon 3 <sup>e</sup> arrondissement	Lundi 27 juin 2016	9h à 12h
	Lundi 4 juillet 2016	9h à 12h
Mairie de Lyon 7 <sup>e</sup> arrondissement	Lundi 4 juillet 2016	13h45 à 16h45
	Samedi 9 juillet 2016	9h30 à 12h30
Mairie de Lyon 8 <sup>e</sup> arrondissement	Vendredi 24 juin 2016	13h45 à 16h45
	Jeudi 30 juin 2016	16h30 à 19h30
Mairie de Bron	Mercredi 13 juillet 2016	13h45 à 16h45

## A.2.2. INCIDENTS RELEVÉS AU COURS DE L'ENQUÊTE

Aucun incident n'a été relevé au cours de l'enquête.

Compte tenu du nombre d'observations émises et de la période particulière, j'ai sollicité un délai supplémentaire pour remettre mon rapport par courrier électronique du 25/07/2016. Ma demande portait sur une remise au 23/09/2016 du présent rapport. L'autorité organisatrice m'a confirmé son accord par retour de courrier électronique.

Cf. Annexe 2 : Courrier de demande de délai supplémentaire

## A.2.3. CONSULTATIONS COMPLÉMENTAIRES

Malgré la complexité du projet, le dossier soumis à enquête n'a pas nécessité de consultations complémentaires. Les échanges avec le Maître d'Ouvrage ont permis de répondre à chacune de mes interrogations.

# **B. PRÉSENTATION DU PROJET**

## **B.1. INSERTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DANS LE PROJET**

Conformément au code de l'environnement, au code de l'expropriation et au code de l'urbanisme, ce projet est soumis à une enquête publique portant à la fois sur l'utilité publique du projet et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

Cette opération sera déclarée d'utilité publique si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social économique qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

## **B.2. COMPOSITION DU DOSSIER**

Le dossier soumis à enquête publique du 20/06/2016 au 22/07/2016 était composé des éléments suivants :

- Le dossier d'enquête publique du projet comprenant notamment :
  - Pièce 1. Objet de l'enquête – Informations administratives
  - Pièce 2. Note de présentation du projet
  - Pièce 3. Plan général des travaux
  - Pièce 4. Etude d'impact et documents associés
  - Pièce 5. Avis de l'Autorité environnementale et mémoire en réponse du maître d'ouvrage
  - Pièce 6. Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la Métropole de Lyon
  - Pièce 7. Evaluation socio-économique du projet

Ce dossier complet est resté à disposition du public aux mairies de Lyon 3, Lyon 7, Lyon 8, Bron, Vénissieux ainsi qu'à la direction des déplacements urbains de la Mairie centrale de Lyon, du premier au dernier jour de l'enquête.

## **B.3.DÉTAILS DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE**

### **B.3.1. JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET**

Le projet de création d'une ligne de tramway reliant Debourg aux Hôpitaux Est répond en partie aux objectifs du PDU de l'agglomération lyonnaise prévoyant la création d'une ligne forte A7 reliant Gerland à La Doua par la rocade intérieure de l'est lyonnais.

Le projet de la ligne T6 s'accompagne de trois objectifs :

- Continuer à gagner des parts de marché sur la voiture particulière,
- Poursuivre le maillage du réseau tramway,
- Desservir les grands équipements et accompagner les territoires en devenir.

Plusieurs études préalables ont été menées pour affiner le projet (tracé, mode).

#### **B.3.1.1.Choix du mode**

##### **➤ Choix du tramway**

Les prévisions de trafic effectuées et affinées dans plusieurs études, ont estimé le trafic sur la future ligne T6 à 15.000 voyageurs par jour à l'horizon 2020 et 30.000 voyageurs par jour à l'horizon 2030.

Le choix du mode tramway a été décidé pour les raisons suivantes :

- Volonté de créer une ligne forte en privilégiant la solution tramway à la solution bus,
- Volonté de poursuivre le maillage tramway en rocade,
- Volonté de favoriser le développement urbain (potentiel de catalyseur urbain plus fort pour le mode tramway que pour le mode bus),
- Gain de temps,
- Mode métro surdimensionné compte tenu du trafic attendu et plus coûteux.

##### **➤ Choix d'une ligne indépendante**

Le prolongement de la ligne T1 a été écarté car il entrainerait l'exploitation d'une ligne de longueur bien supérieure à la moyenne augmentant sensiblement les temps de parcours et les risques d'irrégularité sur la ligne.

La création d'une ligne indépendante a donc été jugée judicieuse d'autant plus qu'elle laisserait une possibilité d'extension future vers La Doua.

#### **B.3.1.2.Variantes sur le tracé**

##### **➤ Tracé général**

Suite aux études d'opportunité (2007-2008) privilégiant un corridor Est, desservant les Hôpitaux Est pour la réalisation de l'axe A7 et aux études d'insertion (2010) comparant plusieurs variantes de tracé, une étude de faisabilité a été menée en 2013 sur la section entre Debourg et les Hôpitaux Est.

Trois variantes de tracé ont été analysées et comparées (A, B et C) selon 6 critères :

- Exploitation des lignes de tramway croisées
  - La variante A implique un tronç commun important avec les lignes T2 et T5 (contraintes d'exploitation) et une reprise conséquente du secteur de Grange Blanche non adapté,
  - La variante B présente un tronç commun moins important,
  - La variante C ne présente pas de tronç commun (solution la plus favorable pour ce critère).
- Insertion
  - La variante A implique des reprises conséquentes de la plate-forme T2 pour le raccordement et une insertion difficile sur la rue Esquirol très étroite,
  - La variante B implique des reprises conséquentes de la plate-forme T2 pour le raccordement, une insertion difficile sur la rue Esquirol très étroite et une insertion délicate sur l'avenue de Pressensé dont l'emprise reste modeste,
  - La variante C implique une insertion délicate sur l'avenue de Pressensé dont l'emprise reste modeste et la reprise des aménagements récents sur l'avenue Jean Mermoz.
- Circulation
  - La variante A aurait un impact négatif sur 5 carrefours (selon une étude des conditions de circulation),
  - La variante B aurait un impact négatif sur 4 carrefours,
  - La variante C aurait un impact négatif sur 4 carrefours.
- Maillage
  - La variante A ne propose pas de correspondance satisfaisante avec la ligne T4,
  - La variante B ne propose pas de correspondance satisfaisante avec la ligne D,
  - La variante C propose des correspondances satisfaisantes avec toutes les lignes fortes rencontrées (solution la plus favorable pour ce critère).
- Desserte
  - La variante A aurait un potentiel de desserte en 2030 de 22.719 personnes et emplois,
  - La variante B aurait un potentiel de desserte en 2030 de 32.247 personnes et emplois,
  - La variante C aurait un potentiel de desserte en 2030 de 33.247 personnes et emplois (solution la plus favorable pour ce critère),
- Coût
  - La variante A est la solution la plus économique (-30M€ d'investissement par rapport à la variante B),
  - La variante B est une solution intermédiaire en terme de coût,
  - La variante C est la solution la plus chère (+10M€ d'investissement par rapport à la variante B).

Pour toutes ces raisons et malgré un surcoût d'investissement, la variante C a été jugée la plus

favorable.

### ➤ **Tracé local**

Dans les études préliminaires (2014-2015), des variantes d'insertion sur différentes rues ont été envisagées avec les conclusions suivantes :

- Sur la rue Challemel Lacour, une insertion en site latéral au Nord permet de minimiser les impacts sur la circulation et offre une insertion paysagère plus harmonieuse.
- Sur les rues Beauvisage, Verger, Michelet une insertion centrale est plus adaptée.
- Sur la rue Henri Barbusse, la possibilité d'une insertion latérale sur l'actuel site propre des bus a été écartée car :
  - Elle constituerait une configuration accidentogène pour les riverains, dont les accès se feraient sur la plate-forme tramway,
  - Les nuisances sonores seraient amplifiées du fait de la proximité du tramway aux habitations riveraines,
  - Quatre accès riverains seraient condamnés,
  - Elle impliquerait la démolition d'un bâtiment et de nombreuses acquisitions foncières.

L'insertion sur cette rue sera donc centrale. Et ce malgré les travaux récents.

Une variante de tracé par la rue Cazeneuve (permettant d'éviter la rue de Pressensé) a également été mise à l'étude, suite à la phase de concertation. Cette solution présenterait les avantages suivants :

- Moins d'arbres coupés,
- Evitement du carrefour Pressensé / Beauvisage,
- Moins de places de stationnement supprimées,
- Moins d'impact sur la circulation des convois exceptionnels,
- Diminution des coûts d'investissement par l'utilisation des infrastructures existantes du T4.

En terme d'insertion et de coût cette variante a donc été jugée plus favorable. Néanmoins, le tracé initialement prévu (par Pressensé) permet un potentiel de desserte plus important (13% de population et 24% d'emplois en plus) en desservant des zones non desservies par la ligne T4.

Le SYTRAL a fait le choix de privilégier le potentiel de desserte en écartant la variante de tracé par la rue Cazeneuve.

### ➤ **Terminus ouest**

La possibilité de déplacer le terminus Ouest à la Presqu'île, sollicitée par les usagers lors de la concertation, a été étudiée, d'autant plus qu'elle présenterait un avantage commercial en augmentant la fréquentation de la ligne T6 de 17%.

Un terminus à Perrache ne semble pas envisageable pour le SYTRAL.

La solution d'un terminus à Suchet a été écartée car :

- Cela entraînerait de lourds investissements, et des coûts d'exploitation plus élevés,

- L'offre entre Debourg et Suchet serait dégradée du fait des fréquences différentes d'exploitation des lignes T1 et T6,
- L'augmentation de la fréquence de passage des tramways sur le tronçon existant entre le Musée des Confluences et Suchet aurait un impact très défavorable sur la circulation au Sud de la Presqu'île, notamment aux heures de pointe.

### **B.3.2. DESCRIPTION DU PROJET RETENU**

Le projet retenu consiste en une ligne de tramway dite « T6 » de 6,7 km comprenant la création de 13 nouvelles stations et reliant la station « Debourg », terminus du T1, à une nouvelle station « Hôpitaux Est ».

Le projet concerne les voiries suivantes qui seront remaniées pour permettre l'insertion d'une ligne de tramway à double sens :

- Avenue Debourg,
- Rue Simon Fryd,
- Rue Challemel Lacour,
- Rue Henri Barbusse,
- Avenue Francis de Pressensé,
- Rue du Professeur Beauvisage,
- Rue Pierre Verger,
- Boulevard Edmont Michelet,
- Avenue Jean Mermoz,
- Boulevard Pinel.

### **B.3.3. ETAT INITIAL DE L'AIRES D'ÉTUDE**

Le projet de création d'une ligne de tramway de 6,7 km s'inscrit au cœur de la Métropole de Lyon. L'aire d'étude définie est une bande de 800 m suivant le tracé de la ligne (400 m de chaque côté).

#### Milieu physique

L'aire d'étude bénéficie d'un climat continental caractérisé par des températures chaudes en été, froides en hiver, des précipitations bien réparties et un ensoleillement important. Les vents dominants proviennent du Nord-Ouest et du Sud. L'aire d'étude est concernée par des brouillards fréquents et des îlots de chaleur.

La topographie de l'aire d'étude est marquée par l'absence de point culminant et présente une pente orientée du Nord-Est vers le Sud-Ouest.

Le sous-sol est constitué de deux ensembles géologiques : le plateau lyonnais inscrit dans le Massif Centrale à l'Ouest de l'aire d'étude et le fossé d'effondrement rhodanien à l'Est.

L'aire d'étude est concernée par 3 masses d'eau souterraines :

- Alluvions du Rhône entre le confluent de la Saône et l'Isère + alluvions du Garon : bon état quantitatif, état chimique médiocre,
- Couloirs de l'Est lyonnais : bon état quantitatif et chimique,

- Miocène sous couverture Lyonnais et sud des Dombes : bon état quantitatif et chimique.

Ces nappes sont exploitées pour l'alimentation en eau potable ; aucun captage AEP ni périmètre de protection n'est recensé dans l'aire d'étude.

Aucun cours d'eau ne traverse l'aire d'étude.

#### Milieu naturel

L'aire d'étude est en zone urbanisée. Elle n'est concerné par aucun zonage de protection ou d'inventaire naturel ; aucune zone humide n'est recensée à proximité. L'aire d'étude ne traverse aucun corridor écologique selon le SRCE.

Une étude faune flore a été menée sur l'aire d'étude présentant des habitats fortement marqués par l'activité anthropique (espaces verts, parcs, jardins). Elle a mis en évidence la présence de 75 espèces floristiques et 18 espèces d'oiseaux communes et sans statut particulier. Une probabilité de colonisation des zones de travaux par le Lézard des murailles (espèce protégée) est envisagée.

#### Paysage et patrimoine culturel et archéologique

Le paysage de l'aire d'étude est un paysage urbain (immeubles, pavillons, industries...) ponctué de quelques espaces verts.

L'aire d'étude intercepte les périmètres de protection de quatre monuments historiques. Aucun site classé ou inscrit ni réservoir de richesses archéologiques n'est recensé dans l'aire d'étude.

#### Milieu humain

L'aire d'étude regroupe plusieurs pôles d'attractivité (générant des déplacements) et deux quartiers en pleine mutation (Gerland et Mermoz).

#### Infrastructures de transport, déplacements, modes doux et stationnement

L'aire d'étude bénéficie d'une desserte sur l'autoroute A7 et comporte plusieurs itinéraires de convois exceptionnel. Le trafic y est dense sur l'ensemble des routes principales, notamment aux heures de pointe.

Une enquête sur l'offre de stationnement a dénombré 1.159 places sur l'aire d'étude dont 19 réservées aux personnes à mobilité réduite.

Les transports en commun sont bien représentés dans l'aire d'étude qui croise 2 lignes de métro, 3 lignes de tramway, 14 lignes de bus (dont 8 trolleys) et 6 lignes de car interurbains. De nombreux aménagements cyclables sont également présents tout le long de l'aire d'étude.

#### Risques naturels et technologiques

L'aire d'étude est exposée à un risque sismique faible (niveau 2) pour Lyon et modéré (niveau 3) pour Bron et Vénissieux. Une partie est soumise au risque inondation et concernée par le PPRI de la

Ville de Lyon :

- Zone bleue (B2) : zone inondable à crue exceptionnelle,
- Zone verte : risque inondation lié à une remontée de nappe ou au débordement d'un réseau d'assainissement.

Du fait du caractère industriel de certains quartiers, l'aire d'étude abrite 11 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (dont 8 soumises à autorisation). Plusieurs sites sont recensés comme pollués ou potentiellement pollués avec notamment un risque de présence d'amiante dans les réseaux enterrés.

#### Environnement sonore, contexte vibratoire et qualité de l'air

Des mesures sonores ont été effectuées sur l'aire d'étude, elles révèlent des niveaux sonores élevés notamment près des axes routiers importants (Pressensé, Mermoz et Pinel).

La principale source vibratoire résulte des passages de poids lourds. Des mesures de vibrations ont été effectuées sur l'aire d'étude, les niveaux vibratoires moyen et maximum ne dépassent pas le seuil des 66 dBv (seuil de perception des vibrations).

La qualité de l'air de l'aire d'étude est principalement influencée par les émissions d'origine routière.

#### Documents réglementaires de planification environnementale

Le projet est compatible avec les documents réglementaires de planification environnementale.

#### Projets connus et connexes

Deux projets connus sont recensés dans l'aire d'étude :

- Projet de restructuration des Grands magasins Galeries Lafayette,
- Création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Mermoz.

### **B.3.4. ANALYSE DES EFFETS POTENTIELS DU PROJET ET MESURES DESTINÉES À ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS DOMMAGEABLES**

#### **B.3.4.1. Effets positifs**

De nombreux effets positifs du projet sont dénombrés dans l'étude d'impact.

- La végétalisation de la plate-forme permet la réduction des îlots de chaleur, la désimperméabilisation des sols et l'amélioration du paysage. Elle permet en outre l'intégration d'un espace naturel dans un environnement très urbain.
- La desserte du projet permettra le renouvellement urbain de la couronne Sud Lyonnaise et

améliorera l'accès jusqu'aux pôles d'attractivité et de santé.

- La création d'une nouvelle ligne de tramway, en augmentant l'offre et le maillage des transports en commun, favorisera le report modal des usagers avec pour conséquences la réduction des nuisances sonores et des émissions polluantes dues au trafic.

#### **B.3.4.2.Effets liés aux travaux**

Les travaux sont prévus sur une durée minimale de 28 mois.

Des mesures seront prises pour limiter les impacts temporaires (pollution accidentelle des eaux souterraines et superficielles, dégradation de la végétation, nuisances sonores, risques d'accidents...).

L'accessibilité aux activités économiques et la circulation seront fortement impactées. Les mesures suivantes visent à réduire l'impact :

- Information des riverains quant aux nouvelles conditions de circulations,
- Maintien des accès aux commerces (mise en places de passerelles piétonnes, signalisation des commerces...),
- Mise en place de dispositif adapté de prévention (signalisation, limitations de vitesse...),
- Maintien de la possibilité de circulation des convois exceptionnels,
- Aménagement d'itinéraires de substitution,
- Maintien de l'exploitation du réseau TC.

Les riverains seront informés sur le déroulement et les conséquences des travaux.

#### **B.3.4.3.Effets liés à l'infrastructure et à son exploitation et mesures envisagées**

L'étude d'impact met en évidence une absence d'effet sur le milieu physique, des effets globalement positifs sur le milieu humain et quelques effets négatifs sur le milieu naturel.

##### **➤ Milieu naturel**

Le risque de pollution des eaux souterraines et superficielles est limité par la collecte des eaux de ruissellement de voirie et leur rejet vers le système d'assainissement urbain ou vers des ouvrages d'infiltration (tranchées).

L'impact de l'abattage d'arbres d'alignement sur la biodiversité est limité en préservant des arbres présentant un intérêt fort pour l'avifaune.

##### **➤ Milieu humain**

Le projet aura un fort impact sur la circulation qui sera modifiée. Selon l'étude d'impact, les aménagements prévus aux carrefours sont conçus de tel sorte que les flux routiers aux heures de

pointe restent acceptables limitant ainsi l'impact du projet. Les gabarits de circulation pour les convois exceptionnels seront maintenus. L'impact sur la circulation des carrefours n'est pas occulté mais peu développé dans le dossier soumis au public. Cet impact est une conséquence du projet qui a suscité des inquiétudes importantes durant l'enquête.

Le projet entraîne la suppression de 591 places de stationnement, soit 51% de l'offre de stationnement actuelle. Ce chiffre est à nuancer par la possibilité de report dans un rayon de 250m (distance jugée acceptable) augmentant le nombre de places disponibles, notamment dans les secteurs à forts enjeux. Pour limiter l'impact, le SYTRAL envisage des mesures de sensibilisation des usagers pour adapter leur comportement à l'offre de stationnement disponible. Par ailleurs, l'observation des pratiques en phase travaux permettra de faire émerger de nouvelles propositions de mesures adaptées et concrètes. Les mesures présentées dans le dossier en matière de stationnement ne sont pas très concrètes. La suppression de certaines places de stationnement est une conséquence directe du projet. Le report modal vers le futur Tram T6 est une compensation à cet effet.

#### **B.3.4.4.Effets du projet sur la santé publique et mesures envisagées**

Les effets du projet sur la santé sont négligeables, aucune nuisance significative n'a été relevée dans l'étude d'impact. Au contraire, la construction d'une nouvelle ligne de tramway permettra l'amélioration de l'environnement sonore et de la qualité de l'air de l'aire d'étude.

Seul un risque de pollution des eaux souterraines est à noter mais il reste très faible compte tenu des mesures envisagées.

#### **B.3.4.5.Effets cumulés**

Les effets cumulés avec les deux projets connus sont positifs.

#### **B.3.4.6.Evaluation des incidences sur le réseau NATURA 2000**

L'étude d'impact met en évidence l'absence d'incidence du projet sur le réseau Natura 2000 du fait de :

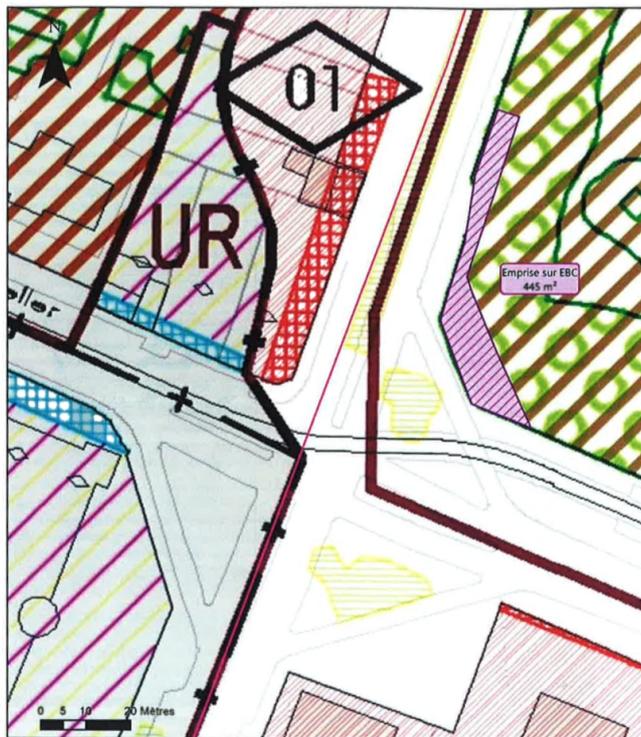
- L'éloignement du projet à la zone Natura 2000 la plus proche (4 km au Nord de l'aire d'étude),
- L'inscription du projet en secteur urbain, de faible intérêt biologique,
- L'absence d'espèces caractéristiques du réseau Natura 2000 sur l'aire d'étude.

### **B.3.5.MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU**

La réalisation du projet T6 nécessite une mise en compatibilité du document d'urbanisme en vigueur.

La mise en compatibilité du PLU de la Métropole de Lyon porte sur une modification du zonage sur la commune de Bron :

- Déclassement de 445 m<sup>2</sup> d'un Espace Boisé Classé, à l'angle du boulevard Pinel et de l'avenue Franklin Roosevelt :



Ce déclassement n'implique pas d'abattage d'arbres remarquable et semble entraîner des effets négligeables sur l'environnement.

Une évaluation environnementale de cette modification a été réalisée et présentée dans le dossier soumis à enquête.

Le PADD, le règlement et l'économie générale du plan ne sont pas modifiés par le projet.

Le tableau des EBC est concerné par cette mise en compatibilité.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme est très limitée et porte sur une surface faible de l'emprise. Elle a fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le mardi 10/06/2016 en préfecture comme précisé dans l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

### **B.3.6. AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

L'Autorité Environnementale a été saisie pour donner son avis sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Dans son avis du 2 mai 2016, l'Autorité Environnementale indique que l'étude d'impact apparaît

complète au regard des exigences de l'article R122-5 du code de l'environnement. Des points perfectibles ont été évoqués :

- L'AE estime que le projet dénommé « études Tram Hôpitaux Est La Doua » aurait pu être pris en compte dans l'analyse des projets connexes,
- L'AE estime que l'évaluation du coût des mesures d'intégration aurait pu inclure le coût du dispositif de suivi environnemental en cours de chantier puis en exploitation,

L'AE remarque que le projet s'inscrit dans une démarche vertueuse qui devrait avoir des effets principalement positifs. Elle estime que les mesures d'évitement et de réduction des effets négatifs sont adaptées aux enjeux.

Concernant la mise en compatibilité du PLU, l'AE estime que l'évaluation produite est proportionnée aux enjeux de la faible surface boisée concernée. Les effets négatifs négligeables et très locaux lui semblent bien appréhendés.

## C. RECUEIL DES OBSERVATIONS

### C.1. ELÉMENTS GÉNÉRAUX

#### C.1.1. DÉCOMPTE SUR L'ACCUEIL DU PROJET

Les registres relatifs à l'enquête préalable à la DUP et à la mise en compatibilité du PLU, mis à disposition du public ont permis de collecter les contributions de : **190 requérants ayant déposé un courrier ou inscrit leur observation directement sur le registre.**

A celles-ci peuvent être ajoutées les observations déposées dans les registres de l'enquête parcellaire, mais relatives à la DUP, soit **10 observations supplémentaires.**

**Deux observations supplémentaires** ont été émises le 25/07/2016, après clôture de l'enquête publique.

Parmi l'ensemble de ces observations, sont **favorables au projet, 147 observations.**

## **C.1.2.ANALYSE SUR LA PARTICIPATION**

La présente enquête a engendré une participation significative du public.

La nature du public est très variable :

- Particuliers : individuel, famille,
- Commerçants,
- Elus,
- Parti politique.

Aucune pétition, au sens de requête commune signée par un nombre important de personnes n'est recensée.

Le contenu des observations est également très variable : de quelques lignes, semblant laisser parfois paraître l'absence de consultation du dossier soumis au public, à un argumentaire détaillé de plusieurs pages, outre des annexes plus ou moins volumineuses et parfois sans lien véritable avec l'objet de l'enquête.

**Par conséquent, il semble important de considérer que :**

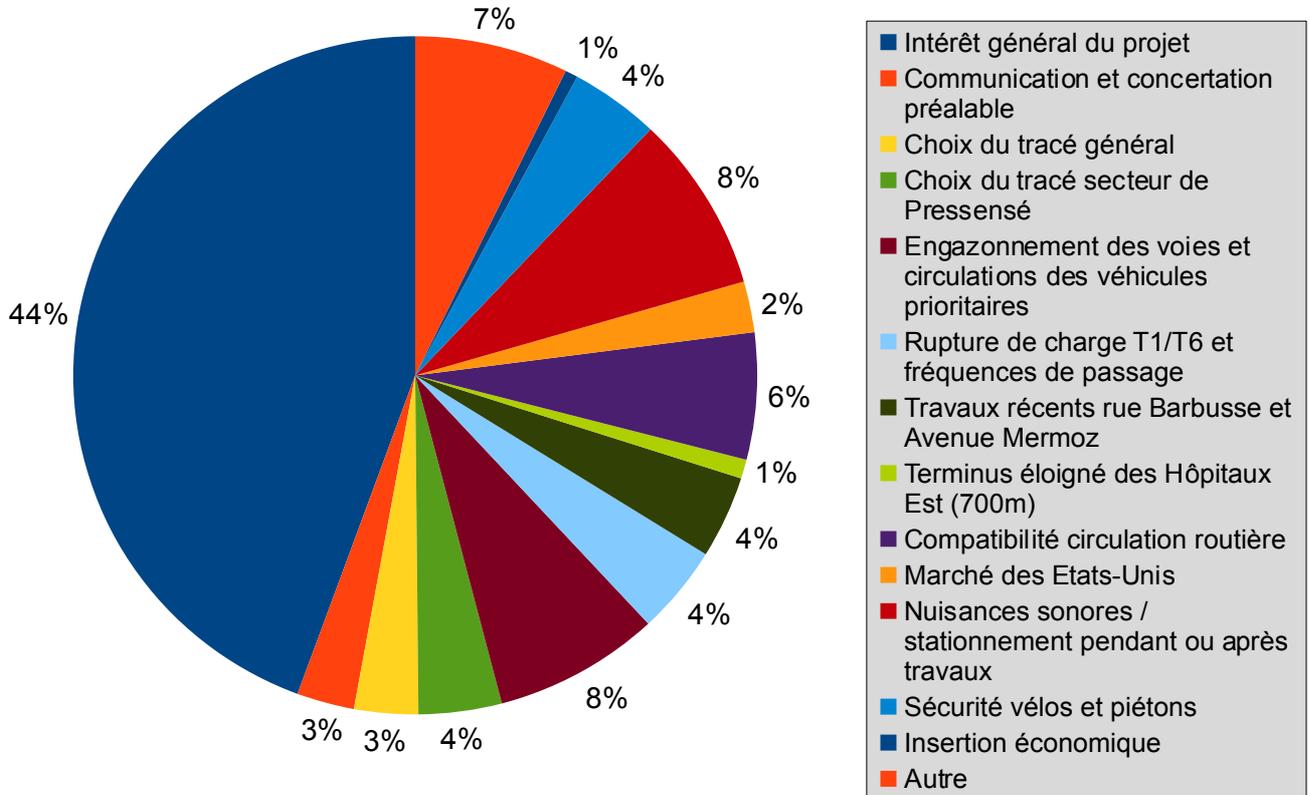
- **Les observations déposées ne présentent pas toutes la même valeur,**
- **La réception d'un avis sans argument a le mérite d'influencer les décomptes chiffrés mais n'apporte pas des justifications qualitatives tangibles à une position.**

## **C.1.3.THÈMES ABORDÉS PAR LE PUBLIC**

Si des décomptes précis paraissent peu judicieux, une analyse synthétique des thèmes abordés par le public présente une vision globale des motifs ayant le plus souvent justifié la position du public.

## RÉPARTITION DES OBSERVATIONS PAR THÈMES ABORDÉS\*

\*Un requérant a pu aborder plusieurs thèmes



## C.2. PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS

La numérotation des observations répond du code suivant : X . y . Z

- Avec X : Référence registre (Lyon7, Lyon8...)
- Avec y : Indice registre (1 : registre 1, 2 : registre 2)
- Avec Z : Référence enquête (DUP : registre relatif à l'enquête préalable à la DUP, P : registre relatif à l'enquête parcellaire)

L'ensemble des observations sont consignées dans le tableau suivant :

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAGONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Vénissieux. 1.DUP	1	Lotfi BENKHELIFA	inconnue	X	X													
Vénissieux. 1.DUP	2	Mme COCHE	Av. Pressensé Vénissieux		X		X			X				X				
Vénissieux. 1.DUP	3	M. SIMIONI	inconnue	X														Prolongement ligne vers La Doua
Vénissieux. 1.DUP	4	M. GROLEAS	inconnue		X	X	X					X					X	Installation Velo'v sur le tracé, est-ce envisagé ?
Vénissieux. 1.DUP	5	M. PENEVEYRE	Moulin à Vent					X										
Vénissieux. 1.DUP	6	Jean-Michel DELOLME	Vénissieux							X							X	Prolongation du tram T2 jusqu'à Hotel de Région
Vénissieux. 1.DUP	7	EELV	Vénissieux	X						X								
Bron 1 DUP	1	J. LIMOUZIN (Pdt RIB) E. FRANCINI (Pdt Eurequa) B. ABDELKADER (Pdt Amstrong)	Régies de quartier Bron Lyon 8ème Vénissieux													X		<b>Rencontre avec le SYTRAL souhaitée</b>
Bron.1.DUP	2	illisible	inconnue	X				X						X				
Bron.1.DUP	3	Jean-Pierre SIMON	inconnue	X				X				X		X	X			
Bron.1.DUP	4	inconnu	inconnue		X												X	Soumettre l'esthétique des rames à la population. Ligne de tramway Part-Dieu – Stade de Décine
Bron.1.DUP	5	Maurice GARNIER	Bron	X				X				X		X				
Bron.1.DUP	6	Jérôme et Delphine CARTIER	Bron	X				X				X		X			X	Implantation Drive Galeries Lafayette à discuter
Bron.1.DUP	7	Stéphane GENIN	Bron	X								X						
Bron.1.DUP	8	Claude BEDRERI	Bron	X				X										
Bron.1.DUP	9	F. LARTIGUE (Maire adjointe de Bron)	Bron	X														

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Bron.1.DUP	10	Dominique VITALI	Bron	X														
Bron.1.DUP	11	Guy BOBILLON	Bron	X														
Bron.1.DUP	12	Françoise MERMOUD	Bron	X				X							X			Prolongement ligne vers La Doua
Bron.1.DUP	13	Gérard SCREMIN	Boulevard Pinel Bron									X						
Bron.1.DUP	14	Mme LACOTE	Bron									X						
Bron.1.DUP	15	Florian VIGOUREUX	Bron									X						
Bron.1.DUP	16	Nicole DOHY-TOMASSET	Bron					X				X					X	p.55 il manque une zone dans le plan en projet par rapport au plan existant (T6 – 16)
Bron.1.DUP	17	Paulo SASSARD	Boulevard Pinel Bron					X						X	X		X	p.55 il manque une zone dans le plan en projet par rapport au plan existant (T6 – 16)
Bron.1.DUP	18	Patrick JOANNON	Bron	X				X										
Bron.1.DUP	19	Jean-Michel LONGUEVAL (Maire)	Bron	X														
Bron.1.DUP	20	M. VILLIOT	Boulevard Pinel Bron					X				X		X				
Bron.1.DUP	21	C. LOISEL	Bron	X		X						X					X	Etude ligne sans caténaire et passage en tunnel souhaitée
Bron.1.DUP	22	Françoise PIETKA	Bron	X														
Bron.1.DUP	23	L. PRETTO	inconnue	X														
Bron.1.DUP	24	Thierry XXXX	Bron	X														
Bron.1.DUP	25	Vadier AZOUZ	Bron	X				X										
Bron.1.DUP	26	Mme LABIDI	inconnue	X														
Bron.1.DUP	27	Mme HAMMOUCH E TAKLIT	Bron	X														
Bron.1.DUP	28	Ilnem MANASOURI	Lyon 8	X														
Bron.1.DUP	29	Laetitia HALA	Bron	X														
Bron.1.DUP	30	Murielle BOUTIN	Bron	X														
Bron.1.DUP	31	D. BOUAB-	Bron	X														

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAGONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
		DALLAH																
Bron.2. DUP	1	Karim NAFTI	Bron	X														
Bron.2. DUP	2	Roberto DI PALMA	inconnue	X														
Bron.2. DUP	3	Franc GATRICK	inconnue	X														
Bron.2. DUP	4	F. SERRANO	inconnue	X														
Bron.2. DUP	5	P. TARADOUX C. GUILLAUD L. LEBRE C. GONZALEZ N. TSELEPIS A. MARIALLAT	inconnue	X														
Bron.2. DUP	6	Véronique GOUX	inconnue	X														
Bron.2. DUP	7	Odile DESCHAMPS	inconnue	X				X										
Bron.2. DUP	8	Louis RAYMOND	Bron	X														
Bron.2. DUP	9	Hayet YAHIAOUI	Bron	X														
Bron.2. DUP	10	Anne GUILLEMOT (Pdt SYTRAL)	inconnue														X	Réponse aux argumentaires contre le projet
Bron.2. DUP	11	M. et Mme MESSAOUDENE	Bron	X														
Bron.2. DUP	12	Mme SOULAS	Bron	X				X										
Bron.2. DUP	13	Yves SELLEM	Bron	X														
Bron.2. DUP	14	Djamel HAMIDOU	Bron	X				X										
Bron.2. DUP	15	Isabelle JOLY	Lyon 8	X														
Bron.2. DUP	16	Jean-Marie DANAVARO	Bron	X														
Bron.2. DUP	17	Sophia DJERAOUNE	Bron	X														

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAGEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT -APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Bron.2. DUP	18	Kamel HAMIDOU	Bron	X														
Bron.2. DUP	19	Ahmed CHOREA	Bron	X														
Bron.2. DUP	20	Benjamin MAISSIAT	Bron	X				X										
Bron.2. DUP	21	Hassan EL KHOBRI	Bron	X				X										
Bron.2. DUP	22	L. BLANCHE	Bron	X														
Bron.2. DUP	23	Amel BOUDJELEL	Bron	X				X										
Bron.2. DUP	24	D. PRADAT	Bron	X				X										
Bron.2. DUP	25	Bertrand CAZELLES (Directeur du Groupement Hospitalier Est)	inconnue	X				X										
Bron.2. DUP	26	Marie-France SASSU	Bron	X														
Bron.2. DUP	27	Roger MASSANA	Bron	X				X										
Bron.2. DUP	28	M. SOBOTKA	Bron	X														
Bron.2. DUP	29	Nadia ELUI	Les Genêts Bron	X														
Bron.2. DUP	30	S. SCALI AGAZZINI	Bron	X														
Bron.2. DUP	31	Louisa BENZEMA	Bron	X														
Bron.2. DUP	32	Reynald GIACALORE	Bron	X														
Bron.2. DUP	33	Luíza BOUDRAA	inconnue	X														
Bron.2. DUP	34	Karima BELHADI	inconnue	X														
Bron.2. DUP	35	Mme BAYAHABHI	inconnue	X														
Bron.2.	36	Guillaume	inconnue	X														

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
DUP		DELAVAUUVRE																
Bron.2. DUP	37	I. DOGANEL (Adjoint au Maire)	inconnue	X														
Lyon3.1. DUP	1	B. GIRARD (co-président de DARLY)	inconnue			X	X		X	X	X				X			
Lyon3.1. DUP	2	Natacha VERPILLOT	inconnue	X														
Lyon3.1. DUP	3	Martine GRAVAYAT	inconnue											X				
Lyon3.1. DUP	4	F. VINOT	inconnue											X				
Lyon3.1. DUP	5	T. PHILIP	Lyon 3	X										X				
Lyon3.1. DUP	6	I. MISKDJIAN (PDG Super U Vénissieux)	av. Pressensé Vénissieux	X										X			X	Demande à ce que les travaux ne soient pas effectués devant son commerce entre Novembre et Janvier Rappelle que la sortie de son magasin doit être libre de tout obstacle (erreur dans le dossier)
Lyon3.1. DUP	7	Amandine BARIOZ PLANCHE	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	8	A. Blay	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	9	Claudine RICHNER	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	10	illisible	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	11	illisible	inconnue	X														
Lyon3.1. DUP	12	illisible	Montchat Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	13	Nathalie RULLANA	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	14	Jerome MOTESTE	inconnue	X														
Lyon3.1. DUP	15	Maud ROY	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	16	Jean-François Bel	inconnue					X										

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAGEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUE MERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Lyon3.1. DUP	17	Anne BRUGNERA (Elue)	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	18	Pascale COCHET	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	19	E. BLESSE-MAILLE	inconnue	X										X				
Lyon3.1. DUP	20	Catherine PANASSIER	inconnue	X														
Lyon3.1. DUP	21	Jean MURARD (Pdt Déplacements Citoyens)	Villeurbanne	X													X	Prise en compte Enquête ménage 2015 plus judiciaire que celle de 2006
Lyon3.1. DUP	22	Dominique MARTEAU	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	23	M. VANDEN-BROUCKE B. PROST-VANDEN-BROUCKE	Lyon 5	X			X	X	X	X								
Lyon8.1. DUP	1	Carole BOURILLON	Lyon 5	X														
Lyon8.1. DUP	2	Anne-Rose EVA (Adjointe au maire)	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	3	L. FERRANI (Adjointe au maire)	Lyon 8	X										X				
Lyon8.1. DUP	4	Louis PELAEZ (DG Polydom, PDG)	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	5	Juliette GERMAIN	Lyon 8			X				X		X		X			X	Pôle multimodal = attrait sans-abris, trafiquants... Demande d'informations complémentaires concernant les complications techniques du tracé B
Lyon8.1. DUP	6	B. ROTH	Lyon 8													X		
Lyon8.1. DUP	7	inconnu	inconnue						X				X	X			X	Stationnement devant le 121 rue du Professeur Beauvisage. Quelle durée pour travaux ?

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT -APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Lyon8.1. DUP	8	Daniel ADAM	Rue Pierre Verger Lyon 8									X					X	Question spécifique pour le 9 rue Pierre Verger : accès à la rue
Lyon8.1. DUP	9	N. NOUVEL	Lyon 8	X						X								
Lyon8.1. DUP	10	J. BENITAH (Pdt CIL)	inconnue		X		X		X	X				X	X			
Lyon8.1. DUP	11	M. et Mme DUPRONT	Rue Barbusse Lyon 8											X	X			
Lyon8.1. DUP	12	Marianne RIOUFFREY	Lyon 3									X						
Lyon8.1. DUP	13	Jean-Louis TOURAINE (député du Rhône)	inconnue	X														
Lyon8.1. DUP	14	Mme MIRIBEL et M. et Mme LORENZELLI	Rue Sarrazin Lyon 8				X						X	X	X		X	Nuisances Rue Sarrazin (circulation augmentée + bruit si marché déplacé sur cette rue)
Lyon8.1. DUP	15	M. ELKHAZNDAR	Av. Pressensé Lyon 8									X		X				
Lyon8.1. DUP	16	Mme SASSARD SERUSCLAT	inconnue												X		X	Manque plan aménagement cyclable sur coupes 17 et 20
Lyon8.1. DUP	17	Mme JACOB (Adjointe au maire)	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	18	R. TAYSSIE	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	19	M. FIER	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	20	E. ROCHE	Lyon 3	X														
Lyon8.1. DUP	21	Hafido SAKER	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	22	Michel EGEA	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	23	Christophe COCOZZA	Lyon 2	X		X			X								X	Développement missions commerciales Descriptions des variantes et des choix trop succinctes
Lyon8.1.	24	Alain	Lyon 8	X														

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRES TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
DUP		DEVORNIQUE																
Lyon8.1. DUP	25	J. GRUBER	Lyon 8	X		X			X									
Lyon8.1. DUP	26	Nadine EGEE (Pdt CIL)	La Plaine	X														
Lyon8.1. DUP	27	Nicole Bargoin	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	28	illisible	inconnue		X													
Lyon8.1. DUP	29	M. TARASEZ	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	30	C. MARANDA	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	31	Claude BOFI	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	32	illisible	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	33	N. GRZELAK	Lyon 7	X														
Lyon8.1. DUP	34	Jean-Pierre BOUTON	Lyon 7	X														
Lyon8.1. DUP	35	M. CASTELLO	Lyon 7	X														
Lyon8.1. DUP	36	Patrick NATTON	Villeurbanne	X														
Lyon8.1. DUP	37	P. FREYDURE	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	38	illisible	Lyon 7	X														
Lyon8.1. DUP	39	C. SANDRIN (Adjointe au maire)	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	40	Mardeleine DARCON	Lyon 8	X					X				X					
Lyon8.1. DUP	41	Daniel PEREZ (Adjoint au maire)	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	42	J. PSALTO-POULOS (Pdt ASSI)	inconnue	X														
Lyon8.1. DUP	43	Urban conseil (Cabinet	inconnue		X		X						X	X	X			Enquête de stationnement jointe

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT -APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
		Avocats)																
Lyon8.2. DUP	1	S. RUNEL (Adjointe au maire)	Lyon 2	X				X										
Lyon8.2. DUP	2	G. JACOB	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	3	B. SOULEY-MANE	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	4	Nicole CORUET	inconnue	X														
Lyon8.2. DUP	5	A. COULON	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	6	Cécile BIDET	Lyon 8		X									X			X	Oubli de la Rue Pierre Verger dans le dossier. Quels indemnités (nuisances sonores et environnementales) ?
Lyon8.2. DUP	7	G. HOBERT (Député Rhône)	inconnue	X														
Lyon8.2. DUP	8	C. COULON (Maire)	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	9	K. RATARFI	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	10	E. DAMITIO	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	11	Myriam PICOT (Maire)	Lyon 7	X														
Lyon8.2. DUP	12	Roland ALBERT	Lyon 8							X							X	Observations effectuées dans l'Enquête Publique prolongement ligne T1 (2015) Pas d'accès à ces données
Lyon8.2. DUP	13	Pierre VOLA	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	14	Michel BARGES	Villeurbanne	X														
Lyon8.2. DUP	15	G. COURTEIX (BTP Rhone et Métropole)	Villeurbanne	X														
Lyon8.2. DUP	16	Manuela ROMERA	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	17	JP. HEQUET	Lyon 8	X														

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PREALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUE MERMOSZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRES TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ECONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Lyon8.2. DUP	18	Michel LE FAOU (VP de la Métropole de Lyon)	inconnue	X														
Lyon8.2. DUP	19	Anne LE FAOU	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	20	A. BOUCHARDON	Lyon 8							X								
Lyon8.2. DUP	21	M. et Mme PASQUINELLI M. et Mme BERGER-PERRIN	Av. Jean Mermoz Lyon 8												X			
Lyon8.2. DUP	22	W. DEVORNIQUE	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	23	C. COHADE (1er Adjoint au Maire)	Lyon 8	X				X										
Lyon8.2. DUP	24	Charles-Franck LEVY	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	25	Stéphane RODEL (DG de l'institut des ressources industrielles)	Lyon 8									X		X	X		X	Accès à leur parking 10 Boulevard Michelet (franchissement plateforme) Engorgement Boulevard Michelet Effet des vibrations du tramway sur équipement de pointe <b>Rencontre souhaitée.</b>
Lyon8.2. DUP	26	Métallurgie Rhodanienne	inconnue														X	Reçu après clôture
Lyon8.2. DUP	27	Anabelle CHAMREFOU	Lyon 4	X														Reçu après clôture
Lyon7.1. DUP	1	Jean TORRIERO	Vaulx-en-Velin			X												
Lyon7.1. DUP	2	Michel BERNARD	Lyon 3	X					X		X							
Lyon7.1. DUP	3	Jean-Luc BOREL	Lyon 8						X									Possibilité de consulter les études préliminaires demandée
Lyon7.1. DUP	4	Gabriel PAUL	Décines			X												
Lyon7.1. DUP	5	J. PREBOUIN Sylvain LAMY	Boulevard Pinel Lyon 3					X				X					X	Suppression C8 demandée

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUEMERMOZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Lyon7.1. DUP	6	M. et Mme HERRES	Lyon 7				X											
Lyon7.1. DUP	7	Conseil de quartier Gerland	Lyon 7						X					X				Proposition pour l'aménagement de Debourg
Lyon7.1. DUP	8	Michel BORDAZ	Lyon 7	X					X									
Lyon7.1. DUP	9	H. CHAPENTIER	inconnue															
Lyon7.1. DUP	10	M. PERTOSA Président CIL Gerland	Lyon 7			X												Proposition tracé alternatif
Lyon7.1. DUP	11	Sarah PEILLON	inconnue	X														
Lyon7.1. DUP	12	Thierry PIALLA	Villeurbanne	X			X		X	X								
Lyon7.1. DUP	13	M.H FOUJOIS (Gérante SARL ESPACE AUTO BONI et SARL MIDAS SAR)	Lyon 7		X									X				
Lyon7.1. DUP	14	R. BLACHIER (Adjoint au maire)	Lyon 7	X														
Lyon7.1. DUP	15	M. CHATARD	inconnue	X														
Lyon7.1. DUP	16	Z. AÏT MATEN (1ère Adjointe au Maire)	Lyon 7	X														
Lyon7.1. DUP	17	T. DIDELOT	Lyon 7	X														
Lyon7.1. DUP	18	M.M FJERS Adjointe au Maire	Lyon 7	X														
Lyon7.1. DUP	19	E. STAWICKI	Villeurbanne	X													X	Prolongement ligne vers La Doua
Lyon7.1. DUP	20	C. AMANY (Adjoint au Maire)	Lyon 7	X														

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT VOIES ET CIRCULATION SECOURS	RUPTURE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUE MERMOS	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	BRUIT / STATIONNEMENT PENDANT - APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Lyon7.1. DUP	21	Eddy ACACIA (Adjoint au Maire)	Lyon 7	X														
DGDU.1. DUP	1	D. ROJAS	Lyon 7	X				X										
DGDU.1. DUP	2	François BERNARD Président de PROTRALY	Villeurbanne						X									Mauvais terminus à Debourg : proposition voie de retournement centrale en arrière gare Même proposition pour le terminus partiel Mermoz-Pinel Raccordement des lignes T6-T4 Traversée jonction double à Pinel Laennec préférée
Lyon8.1.P	1	inconnu	inconnue	X									X					
Lyon8.1.P	2	inconnu	inconnue							X								
Lyon8.1.P	3	Keep Cool	rue Beauvisage Lyon 8														X	Visibilité du club
Lyon8.1.P	4	M. BLIN	Lyon 8				X						X	X				Cf. Observation 9 du même registre
Lyon8.1.P	5	M. et Mme PERROUD	rue Barbusse Lyon 8				X					X		X	X			
Lyon8.1.P	5	M. et Mme ROOHER	av. Pressensé Lyon 8				X					X		X	X			
Lyon8.1.P	6	Mme MIRIBEL et Mme LORENZELLI	Lyon 8															Cf. Observation 14 (Lyon8 1 DUP)
Lyon8.1.P	7	M. et Mme HOLL	inconnue									X	X	X			X	Quelle prévision sur rue Laurent Carle (circulation, stationnement) Quel devenir pour marché ?
Lyon8.1.P	8	Conseil de quartier La Plaine Santy	inconnue			X		X										
Lyon8.1.P	9	CIL Etats Unis	Lyon 8				X		X				X	X				
Lyon8.1.P	10	J. GERMAIN	Lyon 8															Cf. Observation 5 (Lyon8 1 DUP)

## **C.3.DEMANDE D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

En plus des observations du public, les informations suivantes ont été demandées au maître d'ouvrage avec le procès verbal des observations :

- Descriptif du déroulement de la concertation (organisation des réunions, supports présentés, teneur des débats,...),
- Etudes complémentaires menées postérieurement à la concertation,
- Schéma de principe présentant les conditions de retournement au terminus de DEBOURG.

Le maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponse à ces questions dans le mémoire en réponse reçu le 12/08/2016 (Cf. point D).

# **D. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS, COMPLÉMENTS DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET ANALYSE**

En vue de forger mon avis sur l'utilité publique du projet, les observations ont été traitées de la manière suivante :

1. Synthèse des observations du public : des regroupements par thèmes ont été opérés, dans lesquels le nombre d'items recensés n'est pas nécessairement proportionnel aux nombres d'observations émises sur le sujet (Cf. Annexe 3 : PV des observations),
2. Compléments d'informations circonstanciés jugés nécessaires par le maître d'ouvrage suite à la synthèse des observations regroupées par thème (Cf. Annexe 4 : Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage),
3. Analyse du Commissaire Enquêteur.

## **D.1. INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET**

### **D.1.1. ARGUMENTS DU PUBLIC**

L'intérêt général du projet est souligné par la majorité du public ayant déposé une observation (147 observations). La construction d'une ligne de tramway permettra en effet :

- le désenclavement de certains quartiers (Essarts, Moulin-à-Vent...),
- la réduction du nombre de voitures, réduisant ainsi la pollution et les nuisances sonores,
- la création de nombreux emplois lors de la phase travaux,
- le développement des commerces,
- l'embellissement des quartiers,
- la desserte d'installations publiques (hôpitaux, gymnases, collèges)...

De très nombreuses observations positives à très positives ont été formulées et sont prises en compte par le Commissaire Enquêteur. Néanmoins, elles ne font pas l'objet d'une synthèse détaillée car elles ne nécessitent aucune réponse.

3 observations se positionnent clairement contre le projet (Lyon8 1 DUP obs.11, Lyon7 1 DUP obs.1 et Lyon7 1 DUP obs.9). La première ne voit pas l'intérêt d'une nouvelle ligne de tramway. Le deuxième estime que la ligne sera inutile puisqu'à son avis la création d'une ligne de métro dans ce secteur sera nécessaire dans quelques années. Le troisième est contre l'aménagement de rails dans la ville.

Une observation indique que le projet est contradictoire au SCOT qui prévoit une liaison entre Gerland et La Doua. En effet, la prolongation future de la ligne T6 vers La Doua, qui plus est demandée par plusieurs observations, lui paraît difficile voire impossible. (Lyon7 1 DUP obs.10).

Certaines observations demandent l'analyse de solutions alternatives au tramway :

- Ligne de bus, trolley-bus (Lyon7 1 DUP obs.9 et Lyon8 1 DUP obs.12),
- Bus à Haut Niveau de Service (Lyon3 1 DUP obs.21),
- « Blue Tram » (Lyon8 1 DUP obs.10),
- Métro (Lyon7 1 DUP obs.1),
- Télécabine débrayable (Lyon7 1 DUP obs.10),
- Ligne sans caténaire (Bron 1 BUP obs.21).

## D.1.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE

Le maître d'ouvrage se réjouit de l'accueil plutôt positif du projet et de la « forte prépondérance des avis favorables ».

Concernant le choix du mode de transport, le maître d'ouvrage apporte des précisions complémentaires selon les enjeux considérés et ainsi résumées:

Enjeu	Tram	Bus	BHNS*	Métro
Demande en transport (1.000 voyageurs attendus)	✓	✗ (sous-dimensionné)	✓	✗ (sur-dimensionné)
Coût d'investissement	✓	✓	✓	✗
Espace disponible dans le secteur du tracé permettant « d'insérer un mode de transport de surface en restituant à chaque mode une place adaptée »	✓	✓	✓	✗
Favoriser le report modal en proposant un « mode très attractif »	✓	✗	~	✓
Permettre l'évolution de la ligne (prolongement jusqu'à La Doua, augmentation du nombre de voyageurs)	✓	✗	✗	✓
Insertion dans le réseau global TCL (« relier les branches par un mode lourd »)	✓	✗	~	✓
Accompagnement au développement urbanistique par le choix d'un mode attractif et catalyseur	✓	✗	~	✓

✓ Solution cohérente avec l'enjeu considéré

✗ Solution inadaptée à l'enjeu considéré

~ Solution imparfaitement adaptée à l'enjeu considéré

\* BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

A l'égard des bus, le Bluetram, tramway qui « peut être considéré comme analogue à un bus électrique » ne permet pas une capacité suffisante.

Le transport par câble (télécabine débrayable) n'est pas retenu pour plusieurs raisons :

- Mode de transport « employé pour répondre à des problématiques de franchissement d'obstacle (cours d'eau, faisceau ferroviaire,...) ou de dénivelé important (pente, lacets...). Ce n'est pas le cas sur le corridor du projet »,
- « Acceptabilité d'un tel mode de transport par les riverains du projet » incertaine,
- Évolutivité, en termes de capacité de transport, faible comparativement à celle d'un tramway,
- Diminution de l'accessibilité des stations (en hauteur),
- Performance « fortement altérée par le nombre de stations intermédiaires »,
- Pas d'interopérabilité ni de redistribution de l'espace entre les différents modes.

Bien qu'intéressante en termes d'insertion architecturale, la ligne sans caténaire induit des surcoûts d'investissement et de fonctionnement importants ou une triple spécialisation de la ligne (matériel roulant spécifique, infrastructure spécifique, dépôt spécialisé).

Le Maître d'ouvrage calcule que la solution tramway est la seule réalisation économiquement compatible avec les autres contraintes de la desserte.

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.1.3.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

A l'analyse des pièces du dossier et des informations complémentaires fournies par le Maître d'Ouvrage, l'intérêt de la création de la ligne de tramway T6 semble exister pour les raisons suivantes :

- Le projet répond aux exigences du SCOT en matière de structuration en Transports en Commun de l'est de l'agglomération,
- Le choix du tramway pour cet itinéraire semble justifié pour son efficacité et réaliste pour l'investissement qu'il nécessite,
- La desserte des quartiers traversés par le projet amène une réelle offre complémentaire de transport en commun,
- La poursuite du réseau vers La Doua, souhaitée dans les documents de planification ne sera pas immédiate (en raison des contraintes budgétaires), mais semble toujours d'actualité et possible.

## **D.2.MANQUE DE COMMUNICATION ET DE CONCERTATION PRÉALABLE**

### **D.2.1.ARGUMENTS DU PUBLIC**

- Certaines personnes regrettent le manque de communication autour du projet et de concertation préalable (8 observations écrites).
- Une observation estime que la description des variantes et des raisons du choix est trop succincte (Lyon8 1 DUP obs.23).
- Les usagers souhaiteraient une communication bien organisée lors des travaux.
- Le déroulement de la concertation préalable a été ressenti comme une information à sens unique d'un projet ficelé.
- Les dates d'Enquête Publique fixées pendant l'été (période de congés) amplifient cette sensation.
- Les conditions de la concertation n'ont pas semblé optimales et ont fait l'objet d'observations orales répétées :
  - Durée de concertation trop brève,
  - Salle de réunion trop petite (mairie du 8ème Arrondissement),
  - Présentation d'un seul parcours sur les trois envisagés,
  - Discussion impossible.
- Une observation remarque que l'utilité de l'Enquête Publique est discutable puisque des travaux de déplacement de canalisations ont déjà été entamés (Lyon8 2 DUP obs. 6).

### **D.2.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le maître d'ouvrage répond que la phase de concertation, qui s'est déroulée du 23 février au 24 mars 2015, a été réalisée conformément aux dispositions réglementaires. Parallèlement, des réunions publiques ont été organisées et ont suscité « une forte mobilisation des habitants, riverains et associations ». Aucune réunion n'a été organisée à Vénissieux (suite à invalidation des élections municipales). Les riverains de Vénissieux ont néanmoins été invités à participer à la réunion de la mairie du 8<sup>ème</sup> puis une réunion publique d'information s'est tenue, après concertation (19/05/2016), à la mairie de Vénissieux.

Le SYTRAL constate par ailleurs que la communication en lien avec la concertation du projet a été plus large que pour les projets du Plan de Mandat précédent grâce aux nouveaux supports de communication (réseaux sociaux, écrans i-TCL...) et a contribué à une plus forte participation du public.

Le SYTRAL explicite la communication prévue pendant les travaux :

- Un agent dédié aux relations avec les riverains et commerçants,
- Une communication papier,
- Une communication en ligne sur le site du SYTRAL et sur les lignes via des affichettes, des annonces sonores et les écrans i-TCL.

Le SYTRAL explique les raisons l'ayant poussé à présenter un projet dont le niveau d'étude était relativement avancé :

- assurance de la pertinence économique et technique du projet,
- présentation d'éléments d'analyse construits et objectifs permettant de mieux répondre aux questions,
- présentation d'éléments concrets permettant d'appréhender les objectifs et enjeux principaux ainsi que les impacts du projet).

Néanmoins le SYTRAL se défend d'avoir effectué de « l'information à sens unique » et indique que « dans les faits, la concertation a d'ailleurs abouti à des modifications de conception, des choix entre variantes et des études complémentaires, autant de preuves de la prise en compte des divers avis exprimés ».

Le SYTRAL remarque que les dates de l'enquête fixées par la Préfecture (du 20 juin au 22 juillet 2016) n'ont pas semblé être un frein au bon déroulement de l'enquête qui a engendré une participation significative.

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.2.3.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Le SYTRAL a fourni l'ensemble des pièces qui rendent compte de la concertation préalable. On peut noter un effort certain dans la communication générale afin que le plus grand nombre de personnes possible soit informé de ce projet.

Les documents présentés font apparaître assez clairement les variantes possibles, les difficultés ou intérêt discriminant de ces variantes et enfin le détail du tracé choisi.

Le niveau de détail de la variante retenue a clairement été perçu, par une certaine partie de la population, comme un projet définitif, déjà arrêté.

Certaines modifications du projet ont été prises en compte après la concertation, mais elles restent plutôt marginales (implantation Boulevard Pinel, aménagement terminus ouest).

L'impression d'une consultation tardive et le choix du Maître d'Ouvrage de présenter un projet très abouti techniquement, ont généré un ressenti assez fort qui s'est exprimé au cours de cette enquête. Le débat sur les options générales du projet qui n'a pu avoir lieu durant la concertation est apparu au cours de cette enquête publique. Ces éléments sont préjudiciables à l'acceptation d'un projet d'une telle ampleur par le public concerné.

Les dates estivales, mais majoritairement en dehors de la période de vacances scolaires et hors mois d'août, ne semblent pas avoir pénalisé la participation du public eu égard à l'importante fréquentation des permanences et le nombre d'observations recueillies.

Il est avéré que les travaux préparatoires (déplacement des réseaux) ont débuté avant l'enquête publique. Cette anticipation, malgré le coût qu'elle représente, est sans effet dans l'avis que je formule pour la présente enquête ;

## **D.3.CHOIX DU TRACÉ GÉNÉRAL**

### **D.3.1.ARGUMENTS DU PUBLIC**

Le tracé proposé par le SYTRAL a suscité les observations suivantes de la part du public :

- Le passage du tram sur l'Avenue Mermoz contribuera à couper le quartier en deux alors que des efforts de dynamisation et d'intégration avaient été effectués. Le tracé B semblait donc plus judicieux.
- Le tracé actuel n'est pas satisfaisant pour certains habitants de Moulin-à-Vent car il ne permet pas d'amélioration par rapport au réseau existant pour l'accès à la Mairie du 8ème Arrondissement, au Nord de la ligne B, ou à la ligne D. Un tracé passant par Bachut et Grange Blanche semblerait plus judicieux.
- Certaines stations semblent trop proches les unes des autres (près de 300m) ce qui allonge le temps de circulation du tramway et réduit donc son efficacité.
- Deux observations regrettent qu'un raccordement ne soit pas envisagé aux jonctions avec les lignes T4 et T2 / T5.

### **D.3.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le Maître d'ouvrage indique que le tracé C a été retenu suites à diverses études dont les conclusions apparaissent dans le dossier d'Enquête Publique. Les tracés A et B présenteraient des « inconvénients majeurs » plus difficiles à traiter.

Contrairement à l'inquiétude évoquée, le passage du tramway sur l'Avenue Mermoz permettrait d'améliorer la liaison entre les quartiers Nord et Sud aujourd'hui problématique en raison d'un axe à double voies « difficilement franchissable », en créant des carrefours avec passages piétons sécurisés et des itinéraires cyclistes traversants. Le passage du tramway n'accentuerait donc pas la coupure et contribuerait au contraire à créer de la dynamique autour de ces quartiers.

La variante C apparaît comme celle desservant le mieux le quartier Moulin-à-Vent par un rapprochement de la ligne et des stations. Par ailleurs, le quartier bénéficiera d'un mode de transport

plus confortable pour les liaisons avec les lignes de métro B et D, offrant une fréquence équivalente au réseau actuel mais une régularité améliorée.

Les distances inter-stations sont dans la moyenne française et en adéquation avec le réseau de transports en commun lyonnais. Les distances inter-stations faibles (par exemple entre « Professeur Beauvisage » et « Etats-Unis ») peuvent être expliquées par l'incapacité de déplacer une station en raison de contraintes techniques et/ou par la volonté d'implanter une station à proximité des pôles d'attractivité.

Un raccordement aux jonctions avec les lignes T4 et T2/T5 n'est pas envisagé car il ne présenterait pas ou peu d'intérêt commercial et entraînerait un surcoût de réalisation non négligeable.

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.3.3.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Concernant la traversée du quartier Mermoz, l'inquiétude des riverains est légitime : beaucoup d'efforts ont été menés ces dernières années pour donner une unité à ce quartier et le projet supprimera 2 liaisons (passages piétons). Le choix du tracé C semble en revanche véritablement plus réaliste techniquement que les tracés A et B.

Il semble difficile de prévoir a priori les effets de l'infrastructure en projet, mais le fait que cette problématique d'unité du quartier soit connue du Maître d'Ouvrage et prise en compte très en amont devrait permettre de la traiter correctement en lien avec les autres projets du secteur.

Concernant le quartier du Moulin à Vent, l'option présentée par le SYTRAL semble être le meilleur compromis de desserte de ce quartier.

Certaines distances inter-stations peuvent paraître extrêmement courtes, mais le déplacement ou la suppression de certaines d'entre elles semble fortement préjudiciable à l'objectif de desserte des secteurs à enjeu le long du tracé. Le nombre et l'emplacement des stations me semblent donc adaptés.

Le raccordement à T4 et T2/T5 ne semble pas pertinent par rapport aux objectifs de cette nouvelle ligne.

## **D.4.CHOIX DU TRACÉ DANS LE SECTEUR DE PRESSENSÉ**

### **D.4.1.ARGUMENTS DU PUBLIC**

Le passage du tramway au niveau du secteur de Pressensé est un sujet particulièrement sensible. En effet, certaines observations estiment que le tracé actuel provoquera une saturation de l'Avenue Francis de Pressensé, impactant par là la circulation des lignes de Bus C16 et 35.

Par ailleurs, le passage par l'Avenue de Pressensé inclut deux virages en angle droit qui réduisent considérablement la vitesse de passage du tramway, et par conséquent, la circulation aux carrefours. Une observation remarque que la gestion des feux tricolores à ces croisements risque d'être compliquée et d'induire un engorgement des rues, voire des accidents.

Ces virages sont sources d'autant plus d'inquiétudes que les manœuvres du tramway pour tourner suscitent plus de bruit qu'un passage en ligne droite.

Plusieurs propositions alternatives à ce tracé ont été formulées :

- La plupart des observations propose d'éviter l'Avenue Francis de Pressensé en continuant la ligne sur la Rue Paul Cazeneuve qui rejoindrait alors la plateforme du tramway T4 (9 observations). Cette solution aurait l'avantage d'être plus économique ce qui n'est pas pris en compte dans l'étude. De plus, elle supprimerait l'impact du tramway sur le marché des Etats Unis (cf. Thème 10) et empêcherait la suppression de places de parking devant les commerces de la rue Beauvisage. Cette variante n'aurait pas été assez étudiée dans le dossier.
- Une observation propose de faire passer le tramway par la route de Vienne, puis le quartier Moulin-à-Vent. Ce tracé permettrait d'autant plus de désenclaver le quartier Moulin-à-Vent qui se développe.

### **D.4.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

L'impact du tramway T6 sur la circulation dans ce secteur ne serait réellement visible que sur le carrefour Beauvisage (les autres n'atteignant pas leur capacité maximale dans les études de trafic). Deux lignes de bus seraient donc potentiellement perturbées sur ce même carrefour mais « ceci traduit le fait que la priorité reste ainsi donnée au mode lourd qui constitue l'armature du réseau de transport en commun ».

Les deux virages de ce tracé et les contraintes qu'ils impliquent en terme de vitesse ont été pris en compte dans les simulations de vitesse d'exploitation, les études de circulation et le calcul de la capacité des carrefours. Par ailleurs, le SYTRAL affirme que l'insertion du tramway par Cazeneuve, comportant également un virage plus serré, aurait aussi un impact sur la circulation routière,

notamment sur le carrefour Cazeneuve / Etats-Unis :

- en cas d'une insertion latérale : coordination de 3 carrefours entraînant saturation en heures de pointes (capacité de 110%),
- en cas d'une insertion centrale : possibilité de limiter la saturation.

Le SYTRAL rappelle que la variante par Cazeneuve a fait l'objet d'un diagnostic et d'études préliminaires d'un même niveau de précisions que le tracé retenu. Il confirme les raisons de son choix :

- La variante choisie permet de desservir 1.900 habitants supplémentaires et 650 emplois,
- La variante permet de desservir des quartiers plus éloignés des modes lourds et de créer une ligne rocade avec un tracé plus périphérique.

Par ailleurs, un passage par Cazeneuve entraînerait une « rigidité pour l'exploitation des tramways T4 et T6 et son évolutivité » et induirait également une insertion centrale de la plate-forme sur Barbusse et donc son réaménagement.

Une variante par la route de Vienne a été étudiée et écartée « à cause du profil en travers très réduit (15 à 16m) et des nombreuses sorties riveraines de la rue Vaillant Couturier ».

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.4.3. ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Le tracé du projet dans le secteur de Pressensé est très sensible. Les inquiétudes du public sur les difficultés d'implantation des voies dans ce secteur, le tracé sinueux risquant d'être bruyant et lent, la gêne au carrefour sur les liaisons bus existantes sont fondées. De plus l'existence d'une variante possible par la rue Cazeneuve, renforce la volonté de voir évoluer le tracé.

A la lecture en détail des éléments du dossier et de la réponse du Maître d'Ouvrage, il ressort que les deux options ont été étudiées dans le détail. Le tracé proposé, même s'il est contraint, présente l'avantage de desservir une population plus importante et semble mieux répondre aux objectifs d'orientation de l'axe A7.

Cette section de la future ligne T6 comporte de nombreuses contraintes et aucune des options n'est évidente. Cependant, le tracé proposé semble présenter des avantages (1900 habitants supplémentaires et 650 emplois) plus importants que les inconvénients évoqués.

La variante par la route de Vienne présente des contraintes significativement plus fortes que le tracé proposé, comme présenté ci-avant.

## **D.5.ENGAZONNEMENT DES VOIES ET CIRCULATION DES VÉHICULES PRIORITAIRES**

### **D.5.1.ARGUMENTS DU PUBLIC**

L'engazonnement des voies pose problème, car cela empêcherait, d'après le public, l'accès à la plateforme aux véhicules prioritaires. Or, la réduction du nombre de voies pour les voitures dans des rues déjà régulièrement engorgées compliquera le passage de ces véhicules qui risquent d'emprunter les pistes cyclables portant ainsi atteinte à la sécurité des cyclistes (7 observations).

Ce sujet est d'autant plus sensible que la ligne du projet est dans l'environnement immédiat de 4 hôpitaux.

Néanmoins, une partie du public ayant déposé une observation est favorable à cet engazonnement (19 observations) pour :

- le côté esthétique,
- l'atténuation des émissions sonores et vibrations induites par le passage du tramway,
- l'empêchement des voitures de rouler sur la plateforme, réduisant ainsi le risque d'accident.

Une observation remarque tout de même que l'entretien d'une voie engazonnée serait plus difficile (Bron 1 DUP obs. 20).

### **D.5.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le maître d'ouvrage remarque qu'un « tel revêtement présente une réelle plus-value esthétique. De plus, il apaise l'ambiance générale de l'aménagement et a l'avantage d'interdire la circulation de la plateforme aux véhicules non autorisés » même si « l'interdiction de franchissement de la plateforme tramway en dehors des carrefours prévus à cet effet est induite par la réglementation des Transports Guidés (STPG) et non par le type de revêtement. »

La problématique du passage des véhicules de secours a fait l'objet de nombreux échanges et réunions de travail avec les services de secours et les Hôpitaux. Des solutions, validées par tous les parties, ont été trouvées. Le SYTRAL affirme par ailleurs que la sécurité des cyclistes n'est pas remise en cause même si les véhicules de secours empiètent sur les bandes cyclables puisque ceux-ci sont habitués à la conduite d'urgence et au respect de la sécurité et qu'ils avertissent de leur passage par un signal sonore et lumineux.

Enfin si le revêtement engazonné demande plus d'entretien, le SYTRAL assure que « l'exploitant du réseau dispose des compétences, du savoir-faire et de tout l'équipement nécessaire étant donné que

plusieurs portions de lignes de tramway lyonnaises ont déjà un revêtement végétal. »

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.5.3. ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

L'engazonnement des voies du TRAM T6 a parfois été perçu comme un moyen de garantir son caractère infranchissable.

Il faut dissocier les deux aspects. Les voiries du T6 seront infranchissables sauf aux carrefours aménagés. L'engazonnement est avant tout une mesure paysagère qui permet une bonne intégration du Tramway dans un environnement apaisant.

L'itinéraire des véhicules de secours a été prévu en dehors de la plateforme du T6, avec une efficacité qui semble satisfaisante.

## **D.6. RUPTURE DE CHARGE T1/T6 ET FRÉQUENCE DE PASSAGE**

### **D.6.1. ARGUMENTS DU PUBLIC**

Ce thème traite des avis opposés à la rupture de charge induite à Debourg entre les tramways T1 et T6. Certaines personnes semblent découvrir la rupture de charge à l'occasion de l'Enquête Publique. La concertation préalable aurait annoncé un projet de « prolongement du tramway T1 » masquant cet aspect du projet (observations orales). Les objections suivantes ont été faites :

- La rupture de charge à Debourg dissuaderait les usagers d'utiliser le tram T6, la voiture restant plus rapide pour se rendre à Confluence.
- L'aménagement d'un deuxième terminus à Debourg détruirait le Square Debourg, lieu apprécié par les habitants et en cours de végétalisation (Lyon7 1 DUP obs. 8).
- Une personne demande quelle sera la fréquence de passage en heures creuses (compte tenu de la fréquence de 10 min en heures de pointes). Il remarque qu'une fréquence de passage trop faible n'inciterait pas les usagers à délaissier leurs voitures au profit des transports en commun.

Quelques observations ont suggéré des solutions alternatives :

- Certaines personnes proposent de déplacer le terminus du T6 à Suchet, le terminus de la ligne T1 serait quand à lui ramené à Suchet (7 observations).
- D'autres souhaiteraient un prolongement de la ligne T6 jusqu'à Hotel de Région (5 observations). L'un d'eux propose de compenser une trop grande fréquence additionnée (T1,

T6) en créant des lignes T1 raccourcies dont le terminus serait à Hotel de Région et d'éventuellement aménager un terminus en boucle (Lyon3 1 DUP obs. 1).

- Une observation réclame une autre solution de retournement pour le terminus à Debourg et le terminus partiel à Mermoz-Pinel par la création d'une voie de retournement centrale en arrière gare. Il lui semble en effet que la solution proposée par le SYTRAL n'est pas satisfaisante et induit des complications dues au cisaillement des voies. (DGDU 1 DUP obs.2).

## **D.6.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le Maitre d'ouvrage rappelle que « ce point avait été clairement exposé aussi bien dans le dossier de concertation que lors des réunions publiques ».

Le SYTRAL indique que l'aménagement du terminus à Debourg a été conçu en limitant au minimum les surfaces à reprendre sur le Square Debourg par l'installation d'un aménagement compact. Il précise qu'en complément, « un soin particulier sera apporté pour que le présent projet s'insère de manière, à la fois, fonctionnelle et esthétique dans cet espace. »

La fréquence prévue en heure creuse est de 15 minutes.

Concernant la proposition de terminus à Suchet :

Le Maitre d'ouvrage estime que « le nombre d'usagers de T1 pénalisés par cette disposition est très nettement supérieur au nombre d'usagers qui en bénéficieraient sur T6 ». En effet, les derniers comptages menés sur la ligne (en mars 2016) font apparaître un nombre d'usagers en transit à la station Suchet sur T1 de 22.095 voyageurs par jour (deux sens confondus) contre moins de 6.000 voyageurs par jour (deux sens confondus) en transit à Debourg attendus à horizon 2030.

De plus, le passage de T2 à 4 mn nécessite de changer le terminus de position. Un terminus du T2 à Suchet qui paraît être la solution la plus favorable serait rendu physiquement impossible par la présence des terminus T1 et T6.

Concernant la proposition de terminus à Hôtel de Région :

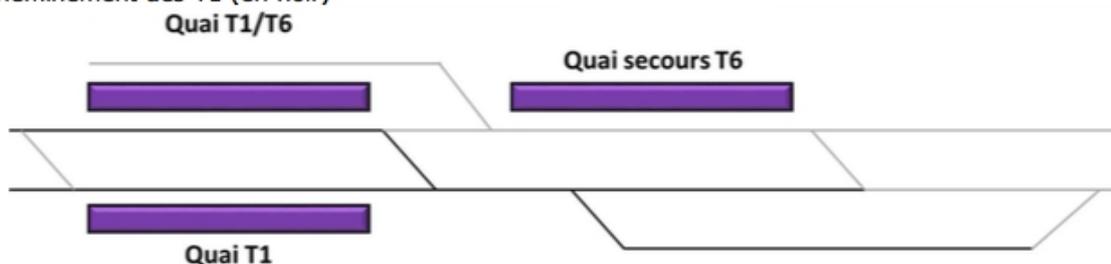
Le prolongement de T6 jusqu'à Hôtel de Région, sans modifier T1, induirait les mêmes inconvénients que le prolongement jusqu'à Suchet.

Le maitre d'ouvrage estime que la proposition de créer des lignes T1 raccourcies est « défavorable aux usagers de transit de T1 au niveau d'Hôtel de Région Montrochet » qui « verront la fréquence des tramways T1 les amenant à destination, sans rupture de charge, réduite par deux ». 13.901 personnes pénalisées par cette disposition contre 6.000 par celle proposée par le SYTRAL. Cette proposition entraîne également un fort investissement et des coûts de fonctionnement non négligeables pour le terminus en boucle qui en découlerait.

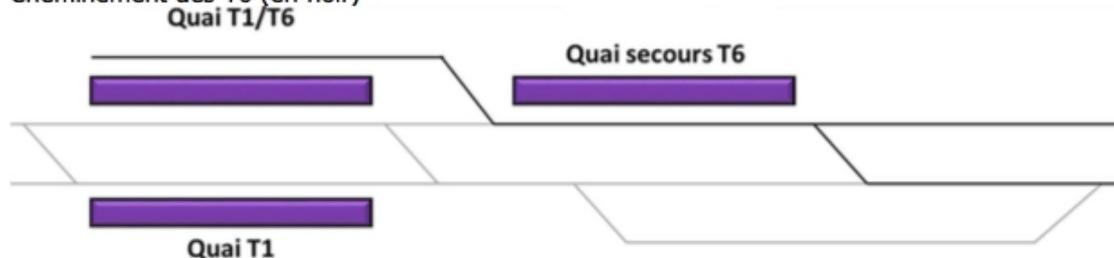
Concernant la proposition de terminus différent à Debourg :

Le SYTRAL remarque que la solution proposée par le SYTRAL n'induit pas de cisaillement des trafics T1 et T6, contrairement aux dires de PROTRALY. Il illustre son propos :

- Cheminement des T1 (en noir)



- Cheminement des T6 (en noir)



La proposition de PROTRALY pour ce terminus n'est pas possible en raison du passage de la plateforme de latéral sud en latéral nord et de la présence du carrefour Debourg - Jean Jaurès. Cela nécessiterait de déplacer le terminus ce qui ne paraît pas pertinent.

Proposition de terminus partiel à Mermoz Pinel :

Le SYTRAL estime que « la remarque concernant le cisaillement induit par le plan de voie présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est pertinente ». Il indique que des optimisations sont en cours et que « la solution qui sera retenue finalement à l'issue de cette mise au point technique sera un compromis optimal entre tous ces éléments. »

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.6.3.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

La rupture de charge entre T1 et T6 est un élément contesté du projet. A l'analyse des documents du dossier et de la consultation préalable, il apparaît indéniable que la communication autour de cet composante du projet est à l'origine de certaines inquiétudes ou déceptions du public.

Si l'acheminement en transport en commun vers le centre de Lyon des usagers des secteurs traversés est l'objectif premier de ce projet, il se heurte également à des contraintes techniques et économiques fortes. L'idéal d'un prolongement de T1 vers les Hôpitaux Est se voit traduit techniquement par un tramway T6 avec rupture de charge à Debourg. On peut noter tout de même, qu'à l'issue de la phase de concertation, le terminus de Debourg a été modifié afin de permettre « dans le futur » des rames passantes avec des modifications mineures. De fait, la liaison n'est pas directe. Les solutions alternatives permettant d'éviter cette rupture de charge ont été poussées et il en ressort que leurs difficultés ne sont pas raisonnablement levables (dégradation du service de T1).

## **D.7. TRAVAUX RÉCENTS RUE BARBUSSE ET AVENUE MERMOZ**

### **D.7.1. ARGUMENTS DU PUBLIC**

De nombreuses observations estiment qu'il y a eu un manque d'anticipation concernant les travaux de la rue Barbusse et ceux de l'avenue Mermoz, grevant l'utilité publique du projet présenté (12 observations).

En effet, ces travaux ont été menés en prenant en compte l'implantation future de la plateforme tramway sur le côté Sud de la rue Barbusse, mais le projet sera finalement implanté de manière centrale. L'aménagement de l'avenue Mermoz a également été repensé pour le passage du tramway.

Ces nouveaux travaux entraînent des insatisfactions auprès du public du fait :

- de l'impression de gaspillage de l'argent public. Une observation (Vénissieux 1 DUP) demande quel sera le coût supporté par les contribuables (impôts locaux) pour les dépenses « inutiles » des travaux de la rue Barbusse.
- du continuum de travaux, notamment sur l'avenue Jean Mermoz où ils durent déjà depuis plus de 10 ans.

Certaines observations proposent de modifier le tracé pour éviter ces rues (Cf. Thème 3).

### **D.7.2. COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le Maitre d'ouvrage rappelle que « les projets Barbusse et Mermoz, bien que réalisés récemment, sont temporellement antérieurs au projet de réalisation d'une infrastructure tramway. Ainsi, lors de la validation et de la réalisation de ces projets, les choix de tracé et de mode ainsi que la décision même de réaliser le projet T6 n'étaient pas arrêtés. »

La démolition des aménagements récents des axes Barbusse et Mermoz a été prise en compte dans le projet, notamment par l'étude d'une variante complémentaire par la rue Cazeneuve, ainsi que la nécessité de limiter le coût correspondant à ces démolitions. Les études réalisées minimisent ainsi les surfaces de reprise de ces aménagements.

Par ailleurs, il est prévu de réutiliser au mieux les matériaux et matériels déposés (Cf. Chapitre D.13).

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maitre d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.7.3.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Il est indéniable que le tracé de T6 sur des zones récemment aménagées est difficilement compréhensible par la population.

Les aménagements récents qui prévoyaient une implantation du tramway en partie sud de l'avenue s'avèrent inutiles pour l'implantation centrale de la plateforme finalement projetée.

Pour les riverains directs ceci rend, à juste titre, les nuisances des travaux rendus inutiles, difficilement acceptables.

Malgré les raisons invoquées par le SYTRAL, le manque d'anticipation des projets sur ce secteur semble avéré.

Toutefois, cette difficulté (et les surcoûts correspondants) a été pris en compte dans la présentation de l'évaluation financière du projet dans le dossier présenté au public par le Maître d'Ouvrage.

Cette difficulté de programmation et l'absence de solution alternative viable, ne semble pas remettre en cause l'intérêt du projet dans son ensemble.

## **D.8.TERMINUS ÉLOIGNÉ DES HÔPITAUX EST**

### **D.8.1.ARGUMENTS DU PUBLIC**

Le terminus du tramway ne sera pas à l'intérieur du site des Hôpitaux mais à 700m environ de l'entrée. Cela pose un problème pour les personnes à mobilité réduite (3 observations).

Un observateur propose de décaler le terminus au niveau de l'aile « Mère-Enfant / Cardio » (Lyon3 1 DUP obs. 1Bis p.17).

### **D.8.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le terminus des Hôpitaux Est se situe à l'entrée directe du Pôle Hospitalier Est (comme les arrêts de transport en commun par rapport aux autres hôpitaux de l'agglomération lyonnaise). Trois Hôpitaux sont en fait desservis :

- Hôpital neurologique (entrée à 250 m du terminus),
- Hôpital mère-enfants (entrée à 450m du terminus),
- Hôpital cardiologique (entrée à 600 m du terminus).

Ces distances sont situées dans les zones de chalandises classiquement admises pour les stations de tramway. Le SYTRAL rappelle également que le terminus du tramway sera plus proche des équipements médicaux que les places de stationnement situées sur le boulevard Pinel « pourtant largement utilisées afin d'accéder aux hôpitaux ».

Par ailleurs, deux lignes de bus fortes en site propre assurent la liaison interne aux hôpitaux est (correspondance à moins de 200 m avec la station T6) et seront conservées dans le cadre du projet.

Le SYTRAL ne retient pas la proposition de déplacer le terminus sur une nouvelle station « Hôpitaux Est interne » car ce ne serait pas compatible avec la volonté de prolonger la ligne ultérieurement jusqu'à La Doua.

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.8.3. ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Il est indéniable que le projet ne dessert pas les hôpitaux avec une station « à leur porte » pour chaque unité hospitalière. Les distances à parcourir sont significatives pour des usagers malades notamment.

Toutefois, le tramway T6 présentera une réelle nouvelle desserte sans que cette distance pèse sur l'efficacité du projet pour :

- Les habitants du quartier,
- Les nombreux personnels et employés des hôpitaux.

Pour la population particulière des malades, les liaisons C8 et C9 semblent être une solution de compromis acceptable.

En effet, on peut tout de même retenir que l'anticipation de la prolongation du tracé vers « La Doua » impliquant un terminus Boulevard Pinel semble une décision raisonnable. Une desserte avec rebroussement s'avèrerait à terme discutable pour l'efficacité du tracé jusqu'à Villeurbanne.

## **D.9. MANQUE DE COMPATIBILITÉ AVEC LA CIRCULATION ROUTIÈRE**

### **D.9.1. ARGUMENTS DU PUBLIC**

De nombreuses observations remarquent que l'implantation d'une plateforme de tramway infranchissable provoquera des complications au niveau de la circulation routière. Les complications

citées sont les suivantes :

- Problèmes de saturation au niveau des carrefours Vinatier / Rockefeller et Mermoz / Pinel.
- Problèmes d'entrée et de sortie des habitants de rues sans issues perpendiculaires à l'avenue Pinel (par exemple rue Wilson, Rue Léon Boyer, rue André Hermann) qui ne pourront aller que dans un sens et auront difficilement la possibilité de faire demi-tour dans l'état actuel des choses.

Un habitant demande si la plateforme sera franchissable sur le Boulevard Pinel au droit de la rue Baudrand et à la sortie du Parc Pinel pour aller vers le Sud (Bron 1 DUP obs. 13).

- Suppression d'une voie de circulation sur le Boulevard Pinel qui risque d'engorger le Boulevard. De nombreux observateurs souhaiteraient des précisions supplémentaire concernant les « Espaces rencontres », peu décrits dans le dossier et qui semblent pour certains de peu d'intérêt.
- Angle droit au niveau de l'arrêt Mermoz-Pinel qui risque de provoquer des ralentissements, aux vues de la lenteur du tramway à effectuer cette manœuvre.
- La gérante de deux garages rue Challemel Lacour déplore que le passage du tramway sur le côté Nord de la rue empêchera l'accès à son commerce, entraînant une perte de clientèle.
- L'institut des ressources industrielles remarque que l'accès à leur parking (10 Boulevard Michelet) sera compliqué en l'état (sans franchissement de la plateforme) et induira un engorgement du Boulevard Michelet (Lyon8 2 DUP obs.25).

Certaines propositions alternatives ont été formulées pour remédier aux problèmes cités ci-dessus :

- Une observation remarque que l'engorgement du carrefour Vinatier / Rockefeller entraine un report du trafic dans les zones résidentielles alentours (rue de la Paix, rue des Iris, rue Pierre Bourdan, rue des Guillandes). Elle demande l'installation de « Zone 30 » dans ces quartiers, y compris sur la rue de la Paix et l'avenue Franklin Roosevelt.
- Des observations proposent de réaliser des aménagements permettant le franchissement de la plateforme à la sortie des impasses. Une proposition est spécifiquement faite pour la rue André Hermann (Bron 1 DUP obs. 14) :
  - Effectuer une zone sans trottoir ni gazon en face de la rue,
  - Implanter des feux tricolores pour permettre le franchissement de la plateforme dans de bonnes conditions de sécurité,
  - Poser des panneaux d'interdiction de stationner (sauf riverains) à l'entrée de chaque impasse.
- Une observation propose de permettre aux lignes de bus d'utiliser la plateforme tramway.

## D.9.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE

En premier lieu, le SYTRAL rappelle que l'objectif principal du Plan de Déplacement Urbain, auquel le projet répond en partie, est la « diminution du trafic automobile ». Néanmoins, « le projet T6 a eu pour préoccupation de restituer une capacité VP (véhicules particuliers) maximale dans l'emprise disponible ».

Les hypothèses de trafic prises pour les simulations correspondent au trafic actuel et sont défavorables car elles ne prennent pas en compte la baisse du trafic automobile attendue. Dans ces conditions, quatre carrefours sont alors critiques « Pinel / Rockefeller », « Pinel / Laennec », « Mermoz / Pinel » et « Pressensé / Beauvisage ». Pour ces carrefours, « des adaptations comportementales ainsi que des adaptations de la demande seront déployées dans la réalité par les usagers VP et permettront ainsi de limiter les impacts de T6 et de se rapprocher des conditions actuelles de circulation. »

Les habitants des rues en impasse devront faire demi-tour au carrefour Pinel / Laennec (soit une distance supplémentaire de 660 m pour la rue André Hermann et 1min20 environ de trajet supplémentaire). Cette situation ne concernerait « qu'un nombre limité de riverains » et n'est pas rare en milieu urbain.

La construction d'une traversée de plateforme supplémentaire n'est pas envisagée car elle induirait :

- Une baisse de vitesse commerciale du tramway,
- Des irrégularités d'exploitation plus importantes,
- Une contrainte supplémentaire pour la circulation,
- Des surcoûts d'investissement et d'exploitation.

La plateforme sera franchissable sur le boulevard Pinel au droit de la rue Baudrand mais pas en sortie de la résidence « Parc Pinel ».

Le trafic sur le boulevard Pinel est « compatible avec un calibrage à 2x1 voie en section ». Par ailleurs, les capacités d'écoulement d'un axe étant fortement conditionnées par les capacités de ses carrefours, « il a été visé de restituer un calibrage le plus capacitaire possible aux carrefours (création de voies de présélection...) ».

Le SYTRAL redéfinit la notion de « zone de rencontre » (définie par le Code de la route). L'intérêt de ces zones de rencontre est de restituer les usages existants (circulations piétonnes, voies de circulation automobile, accès riverains et stationnement) en tachant de limiter la diminution des places de stationnement (forte demande due à la Grande Mosquée). « Le traitement en contre-allée en zone de rencontre » a paru comme la solution la plus satisfaisante.

Concernant les garages rue Challemel Lacour, le SYTRAL propose de reporter l'accès aux garages sur la rue de Gerland et de couvrir les frais que cela implique (travaux, reprise de la signalétique au vu des manœuvres sur le trottoir jugées faisables par des essais de giration).

Le SYTRAL a rencontré les gérants des garages pour leur soumettre sa proposition.

Concernant l'Institut des Ressources Industrielles, le SYTRAL l'a rencontré le 23 juin 2016. Les

accès du site seront maintenus par la possibilité de faire demi-tour aux carrefours (le franchissement de la plateforme ne semblant pas envisageable). D'autres itinéraires sont également possibles.

Le risque de report du trafic dans les zones résidentielles alentours paraît peu élevé car le caractère non prioritaire de ces rues permet de dissuader les usagers d'emprunter ces itinéraires. Toutefois, en cas de constat d'un tel « shunt » des mesures de réduction des vitesses suggérées pourraient « éventuellement être envisagées, sur le secteur des Essarts, en concertation entre la ville de Bron et la Métropole ».

La proposition de permettre aux lignes de bus d'utiliser la plateforme tramway n'est pas retenue en raison de :

- La présence d'une station de bus sur le tronç commun, entraînant des irrégularités pour le tramway T6 ne pouvant pas doubler un bus à l'arrêt,
- L'ouverture de l'accès de la plateforme à des usages tiers, nuisant à la bonne régularité de la ligne T6,
- La non possibilité de végétaliser la plateforme entraînant la dégradation de la qualité de l'insertion architecturale.

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.9.3. ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

L'implantation du T6 sur le réseau viaire existant implique inévitablement des charges supplémentaires aux carrefours traversés.

La crainte du public de voir se renforcer la saturation des carrefours Vinatier/Rockefeller et Mermoz/Pinel aux heures de pointe est donc bien fondée.

Toutefois, la vocation même du T6, en conformité avec le PDU, est de proposer une alternative durable aux déplacements de VL dans l'agglomération, dont la croissance n'est pas supportable à terme. L'efficacité de cette alternative est avérée. La congestion de ces carrefours traversés, même si elle doit être réduite au minimum possible, sera une conséquence inévitable du projet.

Concernant les rues en impasse débouchant Boulevard Pinel (notamment l'impasse Hermann), la création de T6 privera effectivement les riverains d'une sortie direction sud. En absence d'implantation alternative viable, la distance supplémentaire à parcourir est un inconvénient incontestable du projet pour ces riverains, qu'il s'agit de mettre en balance avec le service apporté.

Concernant la circulation sur le Boulevard Pinel, cet axe est actuellement relativement fluide. Comme le démontre le Maître d'Ouvrage, la suppression d'une voie n'engendrera pas de saturation au delà de la capacité d'une voirie en 2X1 voie. De plus, la mise en service de T6 sur ce Boulevard devrait également avoir un effet de report modal de circulation.

Concernant la « zone de rencontre » dont le fonctionnement n'était pas décrit dans le dossier de

DUP, le Maître d'ouvrage a apporté les précisions nécessaires.

Concernant le franchissement du carrefour Mermoz/Pinel, ce point a été traité plus haut. La vitesse commerciale du T6 a pris en compte ce franchissement qui reste un point délicat du tracé.

Concernant le fonctionnement de deux garages le long du tracé rue Challemel Lacour, l'inquiétude des gérants est grande et compréhensible compte tenu de l'implantation latérale de T6 et du fonctionnement actuel des garages (utilisation trottoir, stationnement et accès direct de la clientèle par cette rue). Cette difficulté est une conséquence du choix d'implantation latérale qui s'est fait tardivement (après la concertation) et qui semble le meilleur. Vu les éléments transmis par le SYTRAL (contact par courriers), une solution d'accès semble possible par la rue de Gerland et en cours de discussion. Une attention particulière devra être portée pour mettre en œuvre les solutions permettant de maintenir l'activité de ces sociétés.

Concernant l'accès au parking de l'institut des ressources industrielles, la création d'un carrefour à feu supplémentaire ne semble pas justifiée, compte tenu des autres solutions d'accès à ce parking.

Concernant le report de trafic sur les rues adjacentes au tracé, l'inquiétude du public est fondée. Le report semble difficilement quantifiable et les demandes de création de zone 30 peu adaptées. Une adaptation de la réglementation après la mise en service pourra toutefois être étudiée.

Concernant la mixité d'usage de la plateforme tramway avec les Bus, les arguments transmis par le Maître d'Ouvrage justifient la séparation de ces trafics.

## **D.10.MARCHÉ DES ETATS-UNIS**

### **D.10.1.ARGUMENTS DU PUBLIC**

Le passage du tramway par la rue du Professeur Beurivage Ouest risque d'impacter le fonctionnement du marché de la Place du 8 Mai qui devrait être déplacé. Il implique également la suppression de nombreuses places de parking entraînant des effets sur la fréquentation du marché et sur un accroissement du stationnement sauvage (Cf. Thème 11).

Quelques observations remarquent que le marché attire de plus en plus de forains (dont certains sans autorisation) et demandent aux autorités de le réguler afin qu'il reste contenu sur la Place du 8 Mai. Deux personnes s'opposent au déplacement du marché sur les rue adjacentes, notamment les rues Arrachart et Sarrazin.

### **D.10.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

« Le transfert de la partie du marché impacté par le passage de la ligne T6 du tramway sur la rue

Beauvisage est toujours en cours d'étude par les services de la Ville de Lyon. Les rues Arrachart et Sarrazin sont envisagées pour accueillir les commerçants touchés. »

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maitre d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.10.3.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Il semble évident que le projet de T6 impactera la forme actuelle du marché. Les discussions en cours avec les forains et la collectivité permettront certainement de trouver une solution satisfaisante. Il est à noter que l'implantation dans les rues Arrachart et Sarrazin n'est pas la seule possible, une extension sur le Boulevard des Etats Unis a également été évoquée durant l'enquête. Le projet de T6 devrait donc apporter une nouvelle desserte sur ce marché et une réorganisation locale nécessaire et favorable à tous (forains et riverains).

## **D.11.NUISANCES SONORES ET DE STATIONNEMENT PENDANT OU APRÈS LES TRAVAUX**

### **D.11.1.ARGUMENTS DU PUBLIC**

Ce thème aborde les inquiétudes des observateurs quant aux nuisances provoquées par le projet en terme de stationnement et de bruit que ce soit pendant la phase travaux, ou en phase d'exploitation.

- Les commerçants sont inquiets pour l'accès au stationnement devant leur commerce durant les travaux (3 observations). A terme, le projet supprimant de nombreuses places de parking devant les commerces, les commerçants redoutent également une baisse de leur activité. Par ailleurs, ils rappellent l'obligation d'implanter des places handicapées devant leurs commerces. Une Enquête de Stationnement a été menée par un commerçant qui contredit l'étude du SYTRAL et calcule 184 places de stationnement actuellement sur le secteur de Pressensé et non 156 comme indiqué dans le dossier. La conclusion de cette étude estime que l'impact du tramway sur le stationnement a été minimisé (Lyon8 1 DUP obs.43).
- De nombreux observateurs remarquent que le stationnement anarchique autour de la Grande Mosquée aux heures de fréquentation risque d'être amplifié par la restriction des places de stationnement et la réduction des voies de circulation. Ils demandent quelle est la prise en compte de ce problème majeur de quartier dans le projet.
- De manière plus générale, la disparition de nombreuses places de parking risque d'aggraver le stationnement sauvage tout le long du tracé et notamment près des Hopitaux disposant de parking payants.
- Une observatiron demande quels moyens seront mis en œuvre pour réduire les nuisances

sonores (Lyon3 1 DUP obs. 3)

- Une observation demande quelles seront les aides à l'accès au stationnement dans la rue de Pressensé (Lyon8 1 DUP obs.15)

Des propositions ont été faite pour limiter les nuisances dues au stationnement sauvage.

- Implantation des places de parking à durée limitée devant les commerces afin d'éviter le stationnement des riverains et donc de les maintenir libres pour la clientèle.
- Implantation de parkings appropriés près de la Grande Mosquée.
- Implantation de nouveaux parkings relais par exemple dans le secteur Pinel-Rockefeller ou près de l'Hôpital Edouard Herriot.

### **D.11.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le SYTRAL rappelle que l'accessibilité aux commerces sera maintenue pendant la phase travaux grâce notamment à une communication adaptée. Néanmoins, il s'est doté d'une commission « Indemnisation amiable des préjudices économiques » dont le but est de « rendre un avis concernant les demandes d'indemnisation des préjudices économiques causés par l'exécution des travaux sous sa maîtrise d'ouvrage ».

Par ailleurs, le passage du tramway à proximité de ces commerces aura des retombées positives (d'après des observatoires mis en place dans d'autres agglomérations).

La diminution du nombre de places de stationnement paraît en cohérence avec les objectifs du projet, néanmoins des études sont menées sur certains secteurs pour créer du stationnement :

- Au niveau de la place du 8 mai, la ville de Lyon étudie la possibilité de créer du stationnement à l'arrière de la place,
- Au niveau des Hôpitaux Est, le SYTRAL a pour projet d'intégrer un parking en face de la station terminus.

Le projet T6 prévoit 2,8% de places accessibles, ce qui est conforme aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Concernant l'Enquête de Stationnement de SARECO, le SYTRAL estime qu'elle n'est « pas contradictoire » avec celle effectuée par le SYTRAL car elle ne porte pas sur le même périmètre. Par ailleurs, l'Enquête de SARECO identifie un « besoin réel » de 123 places sur le périmètre étudié (67% d'occupation en jour de marché), or sur ce même périmètre, le projet prévoit la restitution de 144 places de stationnement, soit suffisamment pour couvrir le besoin.

Concernant le stationnement anarchique près de la Grande Mosquée, le SYTRAL rappelle qu'il intervient de manière « événementielle ». La diminution du nombre de place dans ce secteur a pourtant été limitée par rapport à la phase d'avant projet pour tenir compte de cette problématique. Deux facteurs permettraient de limiter le problème :

- Le report modal d'une partie des pratiquants vers le tramway (station à moins de 150m de la Grande Mosquée),

- L'étude actuellement menée par le SYTRAL sur la possibilité d'un conventionnement avec la Grande Mosquée pour une mise à disposition d'une partie des places du parc relais Mermoz pour les événements religieux importants intervenant en soirée (hors période de pointe).

Près des Hôpitaux, bien que la pression sur le stationnement, induite par la mise en place du stationnement payant par les Hôpitaux, n'est pas liée au projet, elle a tout de même été prise en compte, et le SYTRAL prévoit :

- La réorganisation du parking situé en face de l'entrée des hôpitaux,
- Un positionnement du mobilier urbain de façon à interdire le stationnement sur les accès riverains, trottoirs, pistes cyclables.

Aucune aide n'est prévue pour l'accès au stationnement dans la rue de Pressensé.

Concernant les nuisances sonores, le SYTRAL rappelle que les résultats des modélisations réalisées montrent que « le projet de tramway T6 entraîne d'une manière générale une légère baisse des niveaux de bruit ». Il énumère ensuite les mesures de conception et de maintenance prises pour réduire le bruit ; une expérimentation d'un dispositif de graissage est par ailleurs en cours.

Concernant les propositions d'implantation de parkings, le SYTRAL rappelle que la réglementation du stationnement ne fait pas partie de ses compétences et que les observations concernées seront relayées à la Ville de Lyon, compétente en la matière.

L'implantation de parkings relais dans le secteur Pinel-Rockefeller ou près de l'Hôpital Edouard Herriot ne semble pas judicieuse car ces emplacements ne remplissent pas les critères d'attractivité suffisants.

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.11.3. ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

En phase travaux comme en phase d'exploitation, le projet T6 impliquera des suppressions de stationnement dont le nombre varie le long du tracé. L'inquiétude des commerçants pour l'accès de leur clientèle est donc fondée. Toutefois, l'objectif même du tramway est de permettre un report modal de transport.

D'après les éléments transmis, les commerces implantés le long du tracé devraient bénéficier de cette nouvelle desserte pour leurs clients plutôt que de la subir.

Durant les travaux, les outils mis en place par le SYTRAL, et notamment la commission « Indemnisation amiable des préjudices économiques » devrait permettre de traiter les situations délicates.

Concernant le stationnement anarchique autour de la grande Mosquée, le projet T6 va supprimer une trentaine de places de stationnement. Toutefois, la proximité de la station Essarts-Laennec devrait permettre de compenser largement cette disparition par le report modal. Ceci ne résoudra

pas tout le problème de ce stationnement lors des événements religieux mais devrait les améliorer.

Concernant les nuisances sonores, le dossier soumis au public présente assez clairement les incidences du projet en matière de bruit. Compte tenu du report d'une partie de la circulation, le projet ne devrait pas impliquer des nuisances sonores significativement supérieures à celles connues actuellement le long du tracé.

## **D.12. ATTEINTE À LA SÉCURITÉ DES VÉLOS ET PIÉTONS**

### **D.12.1. ARGUMENTS DU PUBLIC**

Certaines personnes s'inquiètent de la sécurité des piétons et des cyclistes dans le cadre du projet et demandent au SYTRAL d'y apporter une attention particulière :

- Une personne demande de sécuriser la correspondance T6-T2 au niveau du carrefour Vinatier / Rockefeller, qui implique une traversée des voies par les piétons.
- Une personne demande de veiller à la qualité et la protection des cheminements piétons sur le Boulevard Pinel très emprunté.
- Des usagers des pistes cyclables demandent de ne pas réaliser de délimitations avec la zone piétonne par une bordure de 2 à 5 cm car celle-ci s'avère accidentogène lorsque les cyclistes roulent dessus en biais (2 observations),
- Deux couples habitant l'avenue Jean Mermoz constate que le projet prévoit un désaxement des bateaux-trottoirs par rapport à leurs portails, accroissant ainsi la dangerosité de la sortie de leurs véhicules pour les cyclistes et piétons d'autant plus que la visibilité est réduite en sortie de propriété (Lyon8 2 DUP obs.21).
- Sur certaines portions de la ligne, le passage de la piste cyclable est prévu entre la voie de circulation pour les voitures et celle de stationnement ce qui pose, selon plusieurs observations, un problème de sécurité des cyclistes lors des manœuvres des voitures.
- Certaines observations estiment que la réduction des trottoirs sur l'avenue de Pressensé implique un danger supplémentaire pour les piétons.

## **D.12.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le Maitre d'ouvrage indique que « les aménagements piétons et cycles réalisés dans le cadre du projet T6 seront conformes à la réglementation, notamment pour les trottoirs, stations et traversées de voirie, à la réglementation relative à l'accessibilité des voiries et de l'espace public ». Par ailleurs, le « STRMTG » (service de l'Etat compétent dans les remontées mécaniques et transports guidés) contrôle systématiquement avec la plus grande attention, à chaque étape du projet, la question des risques d'accident entre une rame et un usager tiers (piétons, cycles ou véhicules).

La correspondance (T2-T6) impliquant deux traversées de voies de circulation, sera sécurisée par des feux tricolores.

Les aménagements cyclable sont conformes au guide des aménagements cyclables de la Métropole et ont été décidés avec les associations cycles. Les trottoirs également, bien que réduits par endroits, restent conformes aux dispositions réglementaires.

Contrairement aux craintes des riverains de l'avenue Jean Mermoz, aucun désaxement n'est prévu pour leurs accès.

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maitre d'ouvrage au PV des observations du public

## **D.12.3.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

Le projet T6 a intégré tout le long de son tracé les circulations automobiles, vélos et piétons.

L'étude d'impact soumise au public démontre assez clairement que le projet T6 va également s'accompagner d'une amélioration notable de la sécurité de la circulation des vélos et des piétons. Les questions particulières dans ce domaine ont pu trouver réponse par le Maître d'Ouvrage.

# **D.13.PRISE EN COMPTE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET INSERTION ÉCONOMIQUE**

## **D.13.1.ARGUMENTS DU PUBLIC**

- Une observation demande au SYTRAL d'intégrer le développement durable dans le projet, par exemple dans le choix des matériaux et matériels installés et dans les filières de valorisations de ceux retirés.
- Les régies du quartiers demandent à ce que l'insertion par l'économie des chômeurs du

quartier soit prise en compte dans le projet. Pour cela ils proposent :

- d'insérer des clauses d'insertion importantes dans les marchés,
- de donner une pondération suffisante au critère de l'insertion dans les cahiers de consultation,
- de confier la gestion des bases de vie et des tâches annexes au chantier à des entreprises d'insertion

### **D.13.2.COMPLÉMENTS DU MAITRE D'OUVRAGE**

Le SYTRAL détaille les mesures en faveur de l'environnement :

- Développement de systèmes d'infiltration pour désimperméabiliser les sols,
- Réutilisation des matériaux,
- Consommation en énergétique pour les bâtiments (réduction des volumes climatisés).

Concernant l'insertion économique, « le SYTRAL s'est engagé à réserver 10% des heures travaillées pour les travaux d'investissement de certains projets (dont le projet T6) au public en insertion par l'emploi ». Par ailleurs, « le SYTRAL a conclu un marché de quatre ans avec un assistant à maîtrise d'ouvrage pour l'accompagner dans la mise en œuvre de son action de promotion de l'emploi et de l'insertion sur l'ensemble des opérations du plan de mandat ».

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maitre d'ouvrage au PV des observations du public

### **D.13.3.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

La demande de DUP pour la création du tram T6 s'accompagne d'une étude d'impact détaillée qui décrit précisément les éléments en faveur du développement durable choisis par le Maître d'Ouvrage, qui semble ambitieux pour la protection de l'environnement.

Concernant l'insertion par le travail, les marchés de réalisation prévus par le SYTRAL ont inclus cette disposition à la hauteur de 10% des heures travaillées, ce qui me semble, sans être l'idéal, également très significatif.

## **D.14.POINTS DIVERS**

De nombreuses personnes attendent le prolongement de cette ligne vers le Nord (Villeurbanne – La Doua).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Les études du prolongement de la ligne vers la Doua sont, d'ores et déjà, prévues dans le plan de mandat 2015-2020 du SYTRAL qui a été voté le 11/12/2014 »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

L'institut des ressources industrielles (IRI) est inquiet pour ses activités et demande une étude sur les effets des bruits et vibrations du tramway sur ses équipements. De plus, ils remarquent que l'accès à leur parking (10 Boulevard Michelet) sera compliqué en l'état (sans franchissement de la plateforme) et induira un engorgement du Boulevard Michelet (Lyon8 2 DUP obs.25).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« L'accès au parking du riverain est traité au thème 9 du présent document.

Comme indiqué au chapitre 7.2.9 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le traitement anti-vibratile de la plateforme tramway est déterminé par application des règles de l'art en matière d'absorption vibratoire (règle empirique des 7/12m) et est fonction de la distance entre l'axe de la voie et la façade du bâti le plus proche :

- si cette distance est inférieure à 7 m : mise en place d'une dalle flottante permettant une atténuation des vibrations allant jusqu'à 20 dBv ;
- si elle est comprise entre 7 m et 12 m : une pose intermédiaire est proposée permettant une atténuation vibratoire allant jusqu'à 10 dBv avec la mise en place de semelles anti-vibratiles entre le rail et le blochet (traverses de chemin de fer en béton bi-blocs) ;
- Si elle est supérieure à 12 m : une pose classique est suffisante.

La conception en phase PRO prévoit au niveau de l'institut des ressources industrielles (IRI) la mise en place :

- d'une pose en atténuation -10 dBv au droit de la future station Mermoz-Californie, les voies se rapprochant du bâtiment de l'IRI (11m au minimum entre l'axe de la voie et le bâtiment).
- d'une pose classique sur le reste du boulevard Michelet, dès que la distance par rapport au bâtiment est supérieure à 12m.

Le SYTRAL a rencontré l'Institut des Ressources Industrielles le 23 juin 2016 et attend des informations sur la présence d'équipements sensibles et leur localisation. En fonction des éléments transmis, une vérification de l'adéquation entre le type de pose déjà prévu et la sensibilité des équipements sera étudiée. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur :

Les dispositions prises par le SYTRAL et les conditions de réalisation devraient être compatibles avec l'activité particulière de l'institut.

Une observation propose de soumettre l'esthétique de la nouvelle rame à l'ensemble des habitants du quartier.

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Comme indiqué au chapitre 3.1.8 de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, les rames utilisées sur T6 seront des rames existantes, l'acquisition de rames de 43m pour la ligne T4 permettant de libérer des rames de 32m pour la ligne T6. D'autre part, les rames de tramway sont mutualisées entre les lignes T1, T2, T5 et T6.

Il n'est donc pas envisageable de créer une esthétique particulière pour les rames de T6. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Des observations proposent de prolonger le tram T2 jusqu'à Hotel de Région pour éviter la transformation difficile de la station Suchet.

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Cette observation sur le prolongement de la ligne T2 à Hôtel de Région sort du cadre de la présente enquête. Néanmoins, il peut être précisé, à titre de premier élément de réponse, qu'étant donné la trame viaire du secteur et le trafic au carrefour Montrochet, le retournement de T2 n'est pas plus facile à Hôtel de Région qu'à Suchet. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur :

L'observation formulée dépasse le cadre de cette enquête.

Une observation regrette que l'option de ligne sans caténaire n'ait pas été étudiée, ni un passage en tunnel.

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Concernant l'option de ligne sans caténaire, il est proposé de se reporter au thème 1. La demande d'étude du passage en tunnel concerne le croisement Pinel / Rockefeller. Le passage en tunnel de la ligne T6 seule n'est pas compatible avec le raccordement à l'infrastructure de T2/T5 existante. Il faudrait également mettre en souterrain les lignes T2 et T5 existantes sur ce carrefour, avec pour conséquence :

- Des travaux très conséquents et une fermeture de longue durée du carrefour et de forts impacts sur la circulation automobile,
- Une coupure d'exploitation des lignes T2 et T5 de longue durée,
- Des coûts très élevés dus à la création d'un ouvrage complexe, ainsi qu'à la reprise de l'infrastructure de la ligne T2 existante sur un linéaire important.

Les impacts de T6 sur le fonctionnement de ce carrefour (détaillés dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et au thème 9 du présent document) ne sont pas de nature à nécessiter la mise en place d'une solution de passage en tunnel très impactante en phase travaux et extrêmement coûteuse. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Une personne demande si la station Velo'v en sortie du métro D à Mermoz-Pinel sera à nouveau implantée et si d'autres stations sont prévues sur le parcours du tramway.

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Le sujet des stations Vélo'v est traité au chapitre 7.2.6.5 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : « Concernant le stationnement vélos (stations Velo'v et arceaux vélo), ils seront restitués au plus près de leur position initiale. Sur les 11 stations Velo'v présentes le long de l'itinéraire du T6, 8 stations seront maintenues sans impacts (évitements). Toutefois, 3 stations seront déplacées (...) »

La Métropole n'a pas prévu l'implantation de nouveaux équipements Vélo'v sur l'axe du tramway T6. La station en sortie du métro D à Mermoz-Pinel a été enlevée pour cause de vandalisme. A notre connaissance, la Métropole n'a pas prévu de la repositionner dans cette zone. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Deux observations remarquent un écart sur les distances entre la situation actuelle et le projet sur la coupe T6-n°16. (Bon 1 DUP obs.16 et 17).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Les coupes de la situation actuelle et du projet n'ont pas d'écart réel, la largeur de la voirie étant pour les deux coupes de 28,76 m. Cependant, une faible différence d'échelle entre les deux représentations des coupes fait apparaître un écart sur le document.

La superposition des deux coupes à la même échelle est jointe en annexe. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Une observation remarque l'absence de plan d'aménagement cyclable sur les coupes 17 et 20.

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« L'observation fait état de l'absence dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des coupes 17 et 20. Ces coupes n'ont pas été mises dans le dossier d'enquête car elles n'apportent pas de précision sur les séquences d'aménagement homogènes présentées dans le dossier. Cependant, les coupes correspondantes sont jointes en annexe. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

La PDG du Super U de Vénissieux (18 avenue Francis de Pressensé) demande à ce que les travaux ne soient pas effectués devant son commerce entre Novembre et Janvier. Elle rappelle également que la sortie de son magasin doit être libre de tout obstacle, ce qui n'est pas le cas dans le dossier (Lyon3 1 DUP obs.6).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

Une « trêve des confiseurs » est prévue les deux dernières semaines de décembre avec arrêt des travaux sur l'ensemble du chantier. Il n'est pas prévu d'arrêt annuel des travaux durant 3 mois, car cela n'est pas compatible avec les objectifs de mise en service. La prise en compte de contraintes d'arrêt de chantier devant chaque commerce de la ligne engendrerait, en effet, des coûts élevés pour l'opération, un retard conséquent de la mise en service et un allongement des travaux pénalisant le plus grand nombre.

La mise en place d'une signalétique adaptée à proximité directe du commerce, permettant d'orienter les clients, pourra être étudiée avec le chargé de relations riverain du SYTRAL en complément des mesures déjà détaillées au thème 2.

Les accès véhicules et piétons seront maintenus en permanence durant toute la durée des travaux. D'autre part, il est à noter qu'un accès existe à ce commerce également par la rue du Moulin à Vent (hors de la zone chantier).

En phase définitive, les accès seront libres d'obstacles et les girations des véhicules seront assurées.

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur :

Une attention particulière devra être portée en phase de chantier sur la continuité des activités économique existantes. La commission « Indemnisation amiable des préjudices économique » devrait permettre de gérer les éventuelles difficultés.

Une observation estime que la création d'un pôle multimodal à Mermoz-Pinel n'est pas une perspective réjouissante pour la tranquillité du quartier car il attirerait des personnes sans-abris, des trafiquants, des « manches agressives »... (Lyon8 1 DUP obs.5).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« La zone de Mermoz est une zone prioritaire de renouvellement urbain avec création de deux ZAC par la Métropole. La mutation du quartier est accompagnée par la venue du projet de tramway T6. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Une observation regrette que les possibilités de développement de nouvelles missions commerciales via des connexions entre les infrastructures de tramway n'aient pas été plus développées dans le dossier (Lyon8 1 DUP obs.23).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« La possibilité de développement de nouvelles missions commerciales a été étudiée pour définir les connexions les plus pertinentes à réaliser au niveau de T1, T4 et T2-T5.

Le sujet est abordé aux thèmes 3 et 6 de la présente note de réponse. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Une observation demande quelles indemnités sont prévues pour les riverains pour les nuisances sonores et environnementales engendrées par le passage du tramway (Lyon8 2 DUP obs.6). Elle remarque également que la rue Pierre Verger semble avoir été oubliée dans le dossier.

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Il n'est pas prévu d'indemnité. Pour les nuisances sonores, il est renvoyé à la réponse faite au thème 11 du présent document. Concernant les nuisances environnementales, il est renvoyé à l'étude d'impact et à l'avis de la DREAL en pièce 4 et 5 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La rue Pierre Verger n'a pas été oubliée, elle fait partie de la séquence d'aménagement « Beauvisage Est – Michelet » comme indiqué au chapitre 5.4.6 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : « Cette séquence concerne la rue du professeur Beauvisage depuis l'intersection avec le boulevard des Etats-Unis, puis la rue Pierre Verger et enfin le boulevard Michelet jusqu'à son extrémité Est, au niveau de la jonction avec l'avenue Mermoz ». »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Une observation demande comment les habitants de la rue Pierre Verger pourront y accéder, notamment au 9 (Lyon8 1 DUP obs.8).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Le fonctionnement de la contre-allée située devant le 9 rue Pierre Verger n'est pas modifié par le projet. Le terrain arboré existant n'est pas impacté par le projet. Cependant :

- en sortie de cette contre-allée sur la rue Pierre Verger, les voitures auront l'obligation de tourner à droite en direction de l'avenue Général Frère, la plateforme tramway n'étant pas franchissable. Pour aller en direction du Boulevard des Etats-Unis, le demi-tour sera autorisé au carrefour Verger / Général Frère.
- L'entrée dans la contre-allée se fera uniquement par la rue Pierre Verger depuis l'ouest. Pour les véhicules venant depuis l'avenue Mermoz (circulation depuis l'est), il faudra faire demi-tour au carrefour Santy / Verger. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Un habitant de la rue du Professeur Beauvisage demande comment se déroulera le stationnement devant le 121 et quelle sera la durée des travaux (Lyon8 1 DUP obs.7).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Devant le 121 rue du professeur Beauvisage, le stationnement en épi sera remplacé par du stationnement longitudinal réduisant le nombre de place de stationnement (diminution de 13 à 4 places au droit du 121). Il faut noter que l'immeuble possède un parking privé. Le planning prévisionnel de l'opération prévoit un démarrage des travaux de dévoiement de réseaux fin 2016, un démarrage des travaux du tramway mi-2017 avec une fin globale des travaux mi-2019. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur :

Ces éléments figuraient dans le dossier d'enquête.

Des habitants de la rue Sarrazin constatent les nuisances provoquées dans leur rue par l'arrivée du tramway (circulation augmentée et bruit à partir de 5h si le marché est déplacé sur cette rue) (Lyon8 1 DUP obs.14).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Le sujet du marché est traité au thème 10. Le sujet des nuisances sonores induites par le tramway est traité au thème 11. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Le Club Keep Cool de Lyon 8 (rue Beauvisage) demande quelle sera la visibilité du club (Lyon8 P obs. 3).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« Lors de la phase travaux au droit du club, la visibilité pourrait être amoindrie. Toutefois des mesures de communication et d'accompagnement spécifiques seront réalisées par le SYTRAL, en particulier grâce aux remontées faite par l'agent dédié aux relations riverains (voir thème 2). Après aménagement, la visibilité sera similaire à la visibilité actuelle. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur :

Durant la phase de travaux, une attention particulière devra être portée à la poursuite des activités économiques existantes.

Une observation demande quelles sont les prévisions sur la rue Laurent Carle (circulation, stationnement).

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« La rue Laurent Carle n'est pas concernée par les travaux du projet de tramway T6. Il n'est pas prévu de modification d'aménagement, de sens de circulation ou du nombre de places de stationnement dans cette rue. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur : Rien à signaler.

Une observation demande « pour quand est prévu le projet de tramway Part-Dieu – Stade de Décine, via la route de Genas ».

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« L'itinéraire précis «Part-Dieu – Stade de Décines, via la route de Genas » ne correspond à aucune

ligne en projet. L'auteur de l'observation doit faire référence à la ligne Centre-Est prévue au Schéma de COhérence Territorial

Le tracé précis de cette ligne, son mode ou son horizon de mise en service ne sont pas encore arrêtés. Toutefois, le PDU en cours de révision devrait l'intégrer dans les projets dont la réalisation est attendue avant 2030. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur :

Cette observation sort du cadre de l'enquête en cours.

Une observation remarque que les Galeries Lafayette vont bénéficier de cette nouvelle ligne. Néanmoins elle demande que la délivrance du permis de construire pour leur développement soit soumise à l'avis des riverains et conteste l'arrivée d'un Drive, source de nuisances, et qui serait en contradiction avec les objectifs de réduction de voitures accompagnant la création d'un tramway.

➤ Réponse du Maitre d'ouvrage :

« La délivrance des permis d'urbanisme n'est pas de la compétence du SYTRAL mais des Villes concernées. »

➤ Analyse du Commissaire-Enquêteur :

Effectivement la délivrance d'un PC n'est pas de la responsabilité du SYTRAL, mais la présence d'un « Drive » induit nécessaire une circulation VL qui ne va pas dans le sens des objectifs du projet T6.

Cf. Annexe 4, Mémoire en réponse du Maitre d'ouvrage au PV des observations du public

## D.14.1.ANALYSE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Comme le prévoient les dispositions règlementaires, les conclusions sont présentées dans un document séparé.

Fait à Lyon, le 23 septembre 2016

Pierre-Henry PIQUET,  
Commissaire enquêteur



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Piquet", written over a light blue horizontal line.

# **E . A N N E X E S**

**ANNEXE 1. AVIS DE PRESSE**

**ANNEXE 2. COURRIER DE DEMANDE DE DÉLAI SUPPLÉMENTAIRE**

**ANNEXE 3. PROCÈS VERBAL DES OBSERVATIONS**

**ANNEXE 4. RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE (SANS ANNEXES)**

# **ANNEXE 1. AVIS DE PRESSE**



## Lyon : le T6 et le prolongement du T2 sur les rails

*Photo d'illustration - LyonMag*

**Ce vendredi après-midi, le Comité syndical du Sytral a commencé à mettre sur les rails deux projets qui pourraient changer les habitudes de nombreux Lyonnais.**

### **160m de plus pour le T2**

Pour supprimer «le verrou physique et comportemental » que représente le secteur de Perrache, les liaisons entre les tramways seraient simplifiées. Si le projet voit le jour, le terminus du T2 sera déplacé de 160 mètres jusqu'à l'arrêt Suchet. Un aménagement de façade à façade sera également prévu sur toute la longueur du projet. Selon le Sytral, *"la desserte sera largement améliorée depuis le Nord par le passage d'un tramway toutes les 4 à 5 minutes en heures de pointe"*.

Cette mise en relation directe du quartier de la Confluence avec la place Carnot et la presqu'île s'inscrit dans le cadre plus large du réaménagement de la gare de Perrache. Au total, le montant global de l'opération s'élèverait à 10 millions d'euros.

Mais avant tout, une concertation publique préalable est nécessaire. Le lancement de la consultation de maîtrise d'œuvre débute donc ce mois. Une concertation publique suivra de mi-mai à mi-juillet. Au final, la mise en service du nouveau terminus interviendrait d'ici décembre 2019, minimum.

### **13 stations de plus pour le T6**

Dans son plan de mandat 2015-2020, le SYTRAL prévoit aussi le prolongement du T6 de Debourg jusqu'aux hôpitaux Est. Un chantier long de 6,7km sur les communes de Lyon, Vénissieux et Bron. Au total 13 stations seront créées.

Là aussi, il est nécessaire d'engager une enquête publique en vue de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique du projet. Le cas échéant, il pourrait y avoir des expropriations. Le comité syndical du SYTRAL sera ensuite invité à se prononcer sur l'intérêt général du projet. Ce ne sera pas avant septembre 2016.

## Tramway T6 : le dossier d'enquête publique approuvé par le Sytral

La réalisation de la ligne de tramway T6, un prolongement de la ligne de tramway T1, de Debourg aux Hôpitaux Est, est l'un des projets majeurs du plan de mandat du Sytral.

Une concertation préalable s'est déroulée l'an passé. Si une majorité d'avis favorables a été recueillie, l'arrivée du tramway a aussi suscité des craintes et des critiques. En ligne de mire notamment les conditions de son passage rue Henri-Barbusse ou à proximité du quartier des Essarts ou encore son impact sur le marché du quartier des Etats-Unis.

### Enquête publique au plus tard à la rentrée

Ultimes étapes administratives avant le début des travaux, les enquêtes publique et parcellaire devraient se dérouler soit à la fin du printemps/début de l'été, soit à la rentrée. Le comité du Sytral a approuvé les deux dossiers qui ont été transmis à la préfecture. C'est elle qui fixera les dates de ces enquêtes. A l'issue de celles-ci, une Déclaration d'utilité publique pourra être décidée. Les travaux préliminaires devraient commencer à la fin de l'année.



■ T6 sera dans le prolongement du T1. Photo d'illustration LE PROGRES

La mise en service de ces nouvelles lignes de tramway est prévue pour fin 2019. Elle comptera 6,7 km, 13 nouvelles stations et demandera un investissement de 160 millions d'euros. La ligne T6 empruntera les rues Challemel Lacour, Henri-Barbusse, Francis-de-Pressensé, Professeur Beauvisage, Michelet, l'avenue Jean-Mermoz, le boulevard Pinel.

F.S.

LYON 8E CONSEIL D'ARRONDISSEMENT

# La future ligne T6 fait l'unanimité mais soulève quelques inquiétudes

Quant à la modification du règlement intérieur des piscines municipales qui renforce l'autorité des directeurs, elle a été adoptée quasiment à l'unanimité.

L'approche de l'enquête publique pour la ligne T6 dont les travaux devraient être terminés fin 2018, pour que la ligne soit opérationnelle fin 2019, a lancé le débat. Unanimité votée cependant pour voter la convention entre la Ville de Lyon et le Sytral. Auparavant, cette future ligne de 7 km qui prolongera la ligne T1 jusqu'aux hôpitaux est, en traversant notamment le 8<sup>e</sup>, a donné l'occasion à Stéphane Guillard, pour l'opposition de droite, d'exprimer un regret. Après avoir reconnu que « l'arrivée du tram est intéressante », il trouve « dommage que cette arrivée implique la casse de deux avenues – Henri-Barbuse et Mermoz – qui ont été récemment réaménagées à hauteur de 6 millions d'euros. Il déplore « ce manque d'anticipation ». Il indique également que son groupe sera « très vigilant sur les contraintes pour les riverains et les commerçants ». Le second adjoint, Philippe Tournebize répond qu'il faut « souligner que nous avons obtenu que le T6 passera par le 8<sup>e</sup>, alors que d'autres trajets alternatifs étaient possibles », et que, « pour les commerçants,



■ Une image du futur tram T1 au croisement boulevard de Etats-Unis/rue Beauvisage dans le 8<sup>e</sup>. Photo DR

nous avons déjà obtenu le déplacement d'un arrêt et des aménagements pour le stationnement, rue Beauvisage ». Quant au maire, Christian Coulon, il regrette le coût des travaux évoqué par l'opposition et y voit « le pouvoir de plus en plus important des techniciens par rapport aux élus ».

## ■ Piscines municipales

La modification du règlement intérieur des piscines municipales a été votée à l'unanimité, moins une abstention. Cette évolution fait suite à un certain nombre d'incidents qui avaient eu lieu l'été dernier, notamment à la

piscine Mermoz, dans l'arrondissement. L'équipement sportif avait dû être fermé plusieurs jours.

Désormais, les directeurs des piscines municipales auront la possibilité d'exclure – en cas d'incivilités, voire plus – les enfants de plus de 12 ans.

M. R.-P.

# Le futur T6 en 6 questions

**TRANSPORTS EN COMMUN** - Une réunion d'information sur la future ligne de tramway T6 s'est tenue à l'hôtel de ville le 19 mai. Séance de rattrapage pour ceux qui n'ont pu y participer.

**P**our présenter le projet et répondre aux questions de la cinquantaine de personnes présentes: Rodolphe Guyon, directeur du développement du Sytral, Armelle Gauthier, chef de projet T6, Christian Coulon, administrateur du Sytral et maire du 8<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, et Michèle Picard, maire de Vénissieux et conseillère métropolitaine.

## Pourquoi ce tracé?

Après étude de plusieurs options, le Sytral a opté pour "le corridor Est", qui représente "un plus fort levier de développement urbain, permet de combler un déficit de desserte plus important et de capter un plus grand potentiel de nouveaux usagers", explique Arielle Gauthier. L'objectif est de gagner du temps dans les trajets en rade, sans devoir repasser par le centre de Lyon. Pour Michèle Picard, "améliorer les liaisons entre villes de première couronne et désenclaver les territoires urbains, cela va dans le bon sens".

## Que deviendront les lignes de bus qui desservent actuellement les axes qu'empruntera le tram?

Les nouveaux itinéraires de lignes ne seront vraiment connus qu'un an avant la mise en service du T6. Il est certain que la ligne C22 sera complètement revue. La ligne 35 (Bellecour - Le Charréard) reste compatible avec la future desserte du tram, puisque son tracé lui est quasiment perpendiculaire, sauf sur une portion de l'avenue de Pressensé. "Ce qui est recherché, c'est la complémentarité", assure Michèle Picard.

## Quel sera l'impact du chantier sur les riverains?



Le Sytral annonce l'ouverture de cinq chantiers simultanés à partir de 2017

Le Sytral annonce cinq fronts de travaux simultanés, à partir de 2017. "Il y aura des contraintes, des déviations ponctuelles, et une interruption de la ligne T4 pendant l'été 2018", prévient Rodolphe Guyon. Des informations seront données sur les sites du Sytral et du Grand Lyon.

Avenue Barbusse, des aménagements de voirie viennent d'être réalisés pour faire passer le bus C22 en site propre, le long des trottoirs.

## Le tram y passera-t-il aussi?

Non. Ces voies seront supprimées et celles du tram seront au milieu de la chaussée pour lui éviter de longer les nombreuses entrées charretières, les "bateaux" situés des deux côtés de l'avenue. Les aménagements urbains existants, tels que les parterres de fleurs, seront déplacés, et des arbres (re) plantés.

Cette ligne va-t-elle faire diminuer la circulation automobile sur ces axes?

C'est l'objectif. L'amélioration des dessertes en transports en commun doit permettre d'arbitrer en leur faveur plutôt qu'en faveur de l'usage de la voiture. "Et ça marche, puisqu'en dix ans, l'utilisation de l'automobile pour les trajets quotidiens est passée de 55 % à 47 % dans la Métropole", se félicite Christian Coulon. Des pistes cyclables seront également aménagées le long des axes empruntés par le tram.

## Le T6 en chiffres

- Enquête publique: juin-juillet 2016
- Début des travaux: juin 2017
- Mise en service: fin 2019
- Longueur de la ligne: 6,7 km entre Debours et Hôpitaux Est, en 21 minutes
- Nombre de stations: 14 dont 13 nouvelles (la station Debours existe déjà), 3 stations à Vénissieux ou à proximité immédiate
- Fréquence: 10 minutes en heures de pointe
- Longueur des rames: 32 m.
- Fréquentation attendue: 24 600 voyageurs par jour en 2020
- Correspondances: métros B et D, tramway T1, T2, T4 et T5
- Investissement: 160 M€. Financé par le Sytral à 91,5 %, la Métropole de Lyon à 7,5 %, les Villes de Lyon, Bron et Vénissieux pour 1 %

## L'arrivée du tramway va-t-elle réduire le nombre de places de stationnements?

Inévitablement. "On va essayer de restituer un maximum de places le long des axes empruntés, mais il y en aura moins, c'est certain", admet Rodolphe Guyon. Le technicien assure que "des études montrent que, dans un rayon de 250 m autour des axes, il y en aura autant qu'aujourd'hui". Des places seront réservées aux livraisons. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS TOULAT-BRISSON

MÉTROPOLE TRANSPORTS

## Enquête publique sur le tram T6 du 20 juin au 22 juillet

L'enquête publique sur la future ligne de tramway T6 (prolongement de la ligne de tram T1) se déroulera du 20 juin au 22 juillet prochains.

Cette ligne de 6,7 km compte quatorze stations et relie Debourg (7<sup>e</sup>) à Hôpitaux Est (Bron). Elle est en connexion avec les lignes de tram T1, T2, T4, T5 et les lignes de métro B et D.

Les dossiers seront consultables et des avis pourront être déposés dans les mairies de Bron, Vénissieux ainsi que des 3<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements de Lyon.

Voici les dates de permanences du commissaire enquêteur :

Mairie de Vénissieux : vendredi 24 juin de 9 h 30 à 12 h 30 et vendredi 22 juillet



■ Cette future ligne de tramway de 6.7 km reliera Debourg (7<sup>e</sup>) à Hôpitaux Est (Bron). Photo Christophe GALLET

de 14 à 17 heures.

Mairie de Lyon 8<sup>e</sup> : vendredi 24 juin de 13 h 45 à 16 h 45 et jeudi 30 juin de 16 h 30 à 19 h 30.

Mairie de Lyon-3<sup>e</sup> : lundi 27 juin de 9 à 12 heures et lun-

di 4 juillet de 9 à 12 heures.

Mairie de Lyon 7<sup>e</sup> : lundi 4 juillet de 13 h 45 à 16 h 45 et samedi 9 juillet de 9 h 30 à 12 h 30.

Mairie de Bron : mercredi 13 juillet de 13 h 45 à 16 h 45.

**TRANSPORTS**

## TRAM 6 : VOUS POUVEZ DONNER VOTRE AVIS

**L'enquête publique** sur la future ligne de tramway T6 (prolongement de la ligne de tram T1) se déroulera du 20 juin au 22 juillet prochains. Cette ligne de 6,7 km compte quatorze stations et relie Debourg (7e) à Hôpitaux Est (Bron). Elle est en connexion avec les lignes de tram T1, T2, T4, T5 et les lignes de métro B et D. Les dossiers seront consultables et des avis pourront être déposés dans les mairies de Bron, Vénissieux ainsi que des 3e, 7e et 8e. Voici les dates de permanences du commissaire enquêteur :

Mairie de Vénissieux : vendredi 24 juin de 9 h 30 à 12 h 30 et vendredi 22 juillet de 14 à 17 heures.  
Mairie de Lyon 8e : vendredi 24 juin de 13 h 45 à 16 h 45 et jeudi 30 juin de 16 h 30 à 19 h 30.



© Christophe Gallet

**Cette ligne de 6,7 km reliera Debourg (7e) à Hôpitaux Est (Bron).**

Mairie de Lyon-3e : lundi 27 juin de 9 à 12 heures et lundi 4 juillet de 9 à 12 heures.

Mairie de Lyon 7e : lundi 4 juillet de 13 h 45 à 16 h 45 et samedi 9 juillet de 9 h 30 à 12 h 30.

Mairie de Bron : mercredi 13 juillet de 13 h 45 à 16 h 45.

MÉTROPOLE TRANSPORTS

## Futur tram T6 : vous pouvez donner votre avis



■ Le futur tram T6, au croisement du boulevard des États-Unis et de la rue Beauvisage dans le 8<sup>e</sup> arrondissement. Image Sytral/Archirendering

L'enquête publique sur la future ligne de tramway T6 (prolongement de la ligne de tram T1) s'est ouverte ce lundi et s'achèvera le 22 juillet.

Cette ligne de 6,7 km compte quatorze stations et relie Debourg (Lyon 7<sup>e</sup>) à Hôpitaux Est (Bron). Elle est en connexion avec les lignes de

tram T1, T2, T4, T5 et les lignes de métro B et D.

Les dossiers seront consultables et des avis pourront être déposés dans les mairies des 3<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements, ainsi que dans celles de Bron et Vénissieux.

Voici les dates de permanences du commissaire enquêteur à Lyon. **Mairie de**

**Lyon 8<sup>e</sup>** : vendredi 24 juin de 13 h 45 à 16 h 45 et jeudi 30 juin de 16 h 30 à 19 h 30.

**Mairie de Lyon 3<sup>e</sup>** : lundi 27 juin de 9 à 12 heures et lundi 4 juillet de 9 à 12 heures.

**Mairie de Lyon 7<sup>e</sup>** : lundi 4 juillet de 13 h 45 à 16 h 45 et samedi 9 juillet de 9 h 30 à 12 h 30.

BRON TRANSPORTS

# Nouveau T6 : venez donner votre avis !



■ Aujourd'hui lieu de va-et-vient de véhicules, l'entrée du Groupement Hospitalier Est sera le terminus du T6 en 2019. Visuel Sytral

Le projet de T6, entre Debourg et les Hôpitaux Est avance. Sept stations se trouvent sur la commune de Bron, de Mermoz au terminus. Jusqu'au 22 juillet, des concertations ont lieu en mairie. Venez donner votre avis.

Vénissieux et Bron sont les deux villes de l'Est lyonnais concernées par le projet du Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral) d'une création de ligne de tramway T6. La mise en service de la ligne reliant Debourg (Lyon 7<sup>e</sup>) aux Hôpi-

taux Est est prévue pour fin 2019.

## Permanence du commissaire-enquêteur prévue le 13 juillet

Jusqu'au 22 juillet, les futurs usagers sont invités à se prononcer sur le projet. Les dossiers seront consultables et des avis pourront être déposés à la mairie de Bron. Cette phase d'enquête est préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, approuvée le 11 décembre 2014, par le comité syndical du Sytral. Une permanence du commissaire-

enquêteur, au cours de laquelle vous pourrez poser vos questions, se tiendra mercredi 13 juillet, toujours à l'hôtel de ville.

D'une longueur de 6,7 km, le T6 proposera 14 stations à travers Lyon, Vénissieux et Bron pour un temps de parcours total d'environ 21 minutes. Sept stations se trouvent sur la commune de Bron à partir de Mermoz et en remontant au nord, jusqu'au Groupement Hospitalier Est. Le projet prévoit des correspondances avec les lignes B et D du métro, ainsi qu'avec les tramways T1, T4, mais aussi T2 et T5, au niveau

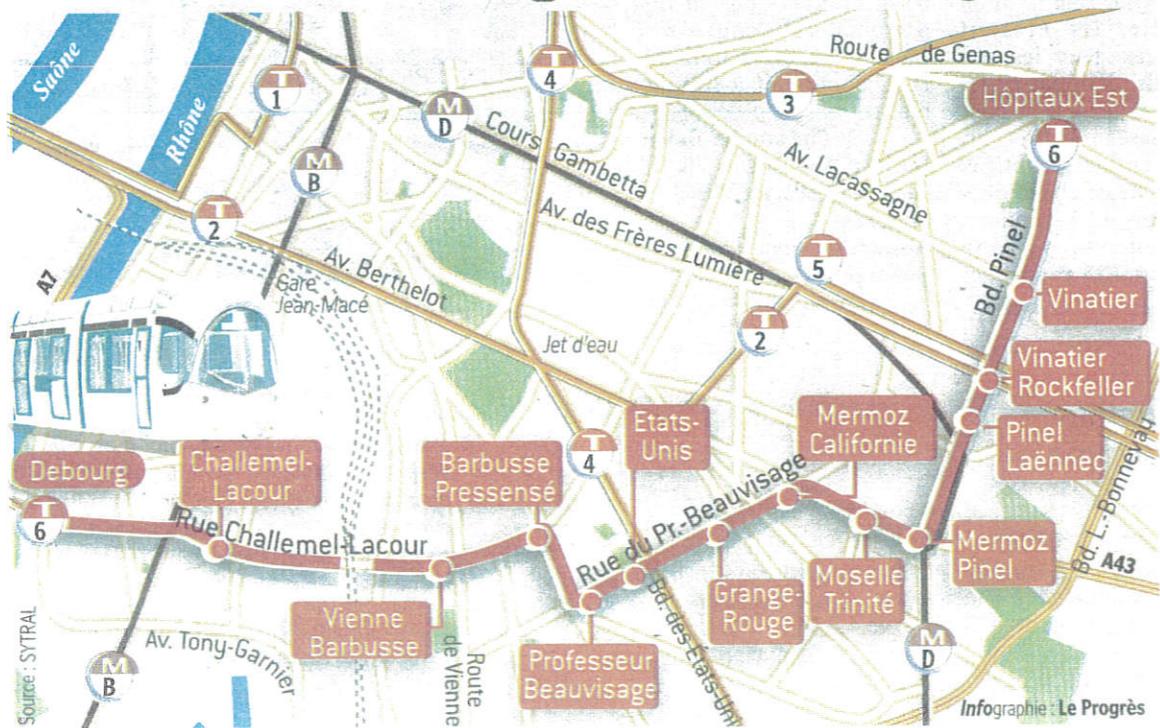
du Vinatier.

L'objectif, pour le Sytral, est de favoriser les voyages entre des grands pôles d'activité, sans passer par le centre-ville et de développer le maillage du réseau TCL sur la couronne Est. Le projet prévoit des aménagements cyclables sur l'ensemble du parcours cette ligne.

Les travaux, d'un coût de 160 millions d'euros, devraient débuter en début d'année 2017 et la nouvelle ligne être effective fin 2019. 24 600 voyageurs sont attendus chaque jour en 2020.

Ken Fernandez

## Le tracé de la ligne de tramway T6



#### REPÈRE

##### ■ Le T6 en chiffres :

- ▶ Longueur de la ligne : 6,7 km, entre Debourg et Hôpitaux Est.
- ▶ 14 stations, dont 13 nouvelles, pour un parcours total de 21 minutes.
- ▶ Sept arrêts se trouvent sur la commune de Bron, entre Mermoz, le boulevard Pinel, le Vinatier, puis le groupement hospitalier.
- ▶ Fréquence du tramway : 10 minutes les heures de pointe.
- ▶ 24 600 voyageurs par jour, estimés en 2020.
- ▶ Correspondance : métros B et D, tramway T1, T2, T4 et T5.
- ▶ Investissement : 160 millions d'euros.
- ▶ Mise en service prévu : 2019.

**PRATIQUE** Dossiers et registres servant à recueillir les avis disponibles jusqu'au 22 juillet, à la mairie. Horaires : lundi, de 8 heures à 17 h 15, et du mardi au vendredi, de 8 à 12 heures et 13 h 30 à 17 h 15. La permanence du commissaire-enquêteur se tiendra mercredi 13 juillet, de 13 h 45 à 16 h 45, à la mairie.

#### BRON/VÉNISSIEUX

### Enquête publique tram T6 : rencontrez le commissaire enquêteur

L'enquête publique sur la création de la ligne de tramway T6, Debourg-Hôpitaux Est, se déroule jusqu'au 22 juillet. Les citoyens peuvent consigner leurs observations sur les registres d'enquête à leur disposition dans les mairies de Lyon 3<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup>, Vénissieux et Bron.

Il est possible de rencontrer le commissaire enquêteur lors de ses deux dernières permanences à la mairie de Lyon 7<sup>e</sup> le **samedi 9 juillet** de 9 h 30 à 12 h 30 et à l'hôtel de ville de Bron le **mercredi 13 juillet** de 13 h 45 à 16 h 45.

Pour rappel, les travaux devraient démarrer à l'été 2017 pour une mise en service prévue fin 2019.

S.M.-T

**INFOS** <http://www.sytral.fr/ou> suivre le projet sur twitter @Ligne\_T6

## **ANNEXE 2. COURRIER DE DEMANDE DE DÉLAI SUPPLÉMENTAIRE**

**PIERRE-HENRY PIQUET**  
**COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

20, rue de la Villette  
69003 LYON

Tel : 04 37 55 34 55

Fax : 04 37 55 32 43

PREFECTURE du Rhone  
**Att. : Madame SIMIAN LICODIA**  
Direction des libertés publiques et des  
affaires décentralisées  
Bureau de l'urbanisme et des affaires  
domaniales  
184, rue Duguesclin

69433 LYON CEDEX 03

Lyon, le 25 Juillet 2016

Objet : Dossier n°E16-88  
Création Tram T6  
Demande de délai supplémentaire

Monsieur le Préfet,

J'ai le plaisir de diligenter l'enquête notée en objet.

Comme évoqué avec vos services, compte tenu de l'importance de ce dossier, du nombre d'observations émises et de la période de l'enquête publique, je sollicite un délai supplémentaire pour la remise de mon rapport.

Compte tenu des éléments connus à ce jour, j'envisage un rendu de mon rapport au 23/09/2016 au plus tard.

Souhaitant que ma demande aboutisse, soyez assuré, Monsieur le Préfet, de mon dévouement joint à ma plus haute considération.

Pierre-Henry PIQUET  
*Commissaire Enquêteur*





Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU RHÔNE

Lyon, le 19 AOÛT 2016

Préfecture

Direction des Libertés  
Publiques et des Affaires  
Décentralisées

2<sup>ème</sup> Bureau  
Urbanisme et Affaires  
domaniales

Affaire suivie par : Nathalie SIMIAN-LICODIA  
Tél. : 04 72 61 66.16  
Courriel : nathalie.simian-licodia@rhone.gouv.fr  
Fax : 04.72.61.63.43

Monsieur,

Vous avez bien voulu accepter de prendre en charge l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du PLU de la métropole de Lyon, ainsi que l'enquête parcellaire relatives au projet de réalisation d'une ligne de tramway « T6 » Debourg – Mermoz – Hôpitaux Est, présenté par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), sur le territoire des communes de Lyon, Bron et Vénissieux.

Ces enquêtes se sont déroulées dans les communes concernées du lundi 20 juin au vendredi 22 juillet 2016 inclus.

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, vous disposez d'un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête pour me communiquer votre rapport et vos conclusions sur l'utilité publique du projet soit jusqu'au 21 août 2016 inclus.

Cependant, par courrier du 25 juillet 2016, vous avez sollicité, en application de l'article L.123-15 du code de l'environnement, un délai supplémentaire pour la remise de vos rapport et conclusions jusqu'au 23 septembre 2016.

Compte tenu des arguments exposés dans votre courrier motivé précité, notamment pour faire face au volume conséquent d'observations déposées dans le cadre des enquêtes, et après consultation et avis du syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), j'émetts un avis favorable à votre requête.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Monsieur Pierre-Henry PIQUET  
Espace ATEAC Part-Dieu  
20 rue de la Villette  
69328 LYON Cedex 03

Le Préfet,  
Pour le Préfet,  
La Directrice des Libertés Publiques  
et des Affaires Décentralisées

Sarah GUILLON

**SYTRAL**syndicat mixte des transports  
pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise**PREFECTURE DU RHONE**  
Direction des Libertés Publiques et  
des Affaires Décentralisées  
2<sup>ème</sup> Bureau  
Urbanisme et Affaires Domaniales  
69419 LYON CEDEX 03Lyon, le **12 AOUT 2016****A l'attention de Madame SIMIAN-LICODIA****Nos Réf.** : T6/Pref. 27-07-2016/RGU-AGA-VPH  
Affaire suivie par Armelle GAUTIER**Objet** : T6 - Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Remise du rapport du Commissaire Enquêteur.

Monsieur le Préfet,

Dans le cadre du projet de construction de la ligne de tramway T6 Debourg – Mermoz – Hôpitaux Est, une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la Métropole de Lyon ainsi que d'une enquête parcellaire conjointe a été prescrite par arrêté préfectoral n°E-2016-212 du 31 mai 2016.

L'enquête s'est déroulée du lundi 20 juin au vendredi 22 juillet 2016 inclus sur les communes de Lyon, Vénissieux et Bron.

La remise du rapport et des conclusions de Monsieur PIQUET, désigné en qualité de Commissaire Enquêteur devait s'effectuer avant le 21/08/2016 inclus.

Compte tenu des spécificités de cette enquête (importance du dossier, observations multiples émises et période de déroulement de l'enquête publique), Monsieur PIQUET a sollicité par courrier en date du 25 juillet 2016, une demande de report de ce délai au 23 septembre 2016.

Après prise en compte de l'ensemble de ces éléments, le SYTRAL émet un avis favorable à la demande de report supplémentaire de remise du rapport et des conclusions, en application des dispositions de l'article L.123-15 du code de l'environnement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération distinguée.

Annie GUILLEMOT

  
Présidente21 bd Vivier Merle  
CS 63815  
69487 Lyon Cedex 03  
Tél. 04 72 84 58 00  
Fax 04 78 53 12 84  
www.sytral.fr

rhônexpress



16/29693

# **ANNEXE 3. PROCÈS VERBAL DES OBSERVATIONS**

**PIERRE-HENRY PIQUET**  
**COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

20 Rue de la Vilette  
69003 LYON  
Tel : 04 37 55 34 55  
Fax : 04 37 55 32 43

# PROCÈS VERBAL

## DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

---

- ◆ **Projet:** Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la métropole de Lyon pour le projet de réalisation d'une ligne de tramway « T6 » Debourg – Mermoz – Hôpitaux Est, sur le territoire des communes de Lyon, Bron et Vénissieux, présenté par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL).
- ◆ **Ouverte le :** 20 juin 2016
- ◆ **Close le :** 22 juillet 2016
- ◆ **Siège de l'enquête :** Mairie de Lyon 8<sup>e</sup>
- ◆ **Mise à disposition du dossier :**
  - ✓ Mairie de Lyon 8<sup>e</sup>,
  - ✓ Mairie de Lyon 7<sup>e</sup>,
  - ✓ Mairie de Lyon 3<sup>e</sup>,
  - ✓ Lyon mairie centrale (direction des déplacements urbains),
  - ✓ Mairie de Vénissieux,
  - ✓ Mairie de Bron,
  - ✓ Internet : [www.sytral.fr](http://www.sytral.fr).
- ◆ **Dates des permanences :**

DATE	HORAIRE	LIEU
Le vendredi 24/06/2016	09H30 à 12H30	Mairie de Venissieux
Le vendredi 24/06/2016	13H45 à 16H45	Mairie de LYON 8
Le lundi 27/06/2016	09H00 à 12H00	Mairie de LYON 3
Le jeudi 30/06/2016	16H30 à 19H30	Mairie de LYON 8
Le lundi 04/07/2016	09H00 à 12H00	Mairie de LYON 3
Le lundi 04/07/2016	13H45 à 16H45	Mairie de LYON 7
Le samedi 09/07/2016	9h30 à 12h30	Mairie de LYON 7
Le mercredi 13/07/2016	13h45 à 16h45	Mairie de BRON
Le vendredi 22/07/2016	14h00 à 17h00	Mairie de Venissieux

---

Enquête Préalable DUP Projet Tram T6 - communes de Lyon 3, Lyon 7, Lyon 8, Vénissieux et Bron

**Pierre-Henry PIQUET**  
Commissaire Enquêteur  
20 Rue de la Vilette  
69003 LYON

#### ◆ Participation du Public :

La présente enquête a engendré une participation significative du public. Les registres relatifs à l'enquête préalable à la DUP et à la mise en conformité du PLU, mis à disposition du public ont permis de collecter les contributions de **190 requérants ayant déposé un courrier ou inscrit leurs observations directement sur le registre.**

A celles-ci peuvent être ajoutées les observations déposées dans les registres de l'enquête parcellaire, mais relatives à la DUP, soit **10 observations supplémentaires.**

**Deux observations supplémentaires** ont été émises le 25/07/2016, après clôture de l'enquête préalable.

La nature du public est très variable :

- Particuliers : individuel, famille,
- Commerçants,
- Elus,
- Parti politique.

Aucune pétition, au sens de requête commune signée par un nombre important de personnes n'est recensée.

#### ◆ Synthèse des observations :

Des regroupements par thèmes ont été opérés, dans lesquels le nombre d'items recensés n'est pas nécessairement proportionnel aux nombres d'observations émises sur le sujet.

Les thèmes abordés sont les suivants :

##### **Thème 1 : Intérêt général du projet**

L'intérêt général du projet est souligné par la majorité du Public ayant déposé une observation (147 observations). La construction d'une ligne de tramway permettra en effet :

- le désenclavement de certains quartiers (Essarts, Moulin-à-Vent...),
- la réduction du nombre de voitures, réduisant ainsi la pollution et les nuisances sonores,
- la création de nombreux emplois lors de la phase travaux,
- le développement des commerces,
- l'embellissement des quartiers,
- la desserte d'installations publiques (hôpitaux, gymnases, collèges)...

De très nombreuses observations positives à très positives ont été formulées et sont prises en compte par le Commissaire Enquêteur. Néanmoins, elles ne font pas l'objet d'une synthèse détaillée car elles ne nécessitent aucune réponse.

3 observations se positionnent clairement contre le projet (Lyon8 1 DUP obs.11, Lyon7 1 DUP obs.1 et Lyon7 1 DUP obs.9). La première ne voit pas l'intérêt d'une nouvelle ligne de tramway. Le deuxième estime que la ligne sera inutile puisqu'à son avis la création d'une ligne de métro dans ce secteur sera nécessaire dans quelques années. Le troisième est contre l'aménagement de rails dans la ville.

Une observation indique que le projet est contradictoire au SCOT qui prévoit une liaison entre Gerland et La Doua. En effet, la prolongation future de la ligne T6 vers La Doua, qui plus est demandée par plusieurs observations, lui paraît difficile voire impossible. (Lyon7 1 DUP obs.10).

Certaines observations demandent l'analyse de solutions alternatives au tramway :

- Ligne de bus, trolley-bus (Lyon7 1 DUP obs.9 et Lyon8 1 DUP obs.12),
- Bus à Haut Niveau de Service (Lyon3 1 DUP obs.21),
- « Blue Tram » (Lyon8 1 DUP obs.10),
- Métro (Lyon7 1 DUP obs.1),

- Télécabine débrayable (Lyon7 1 DUP obs.10),
- Ligne sans caténaire (Bron 1 BUP obs.21).

### **Thème 2 : Manque de communication et de concertation préalable**

- Certaines personnes regrettent le manque de communication autour du projet et de concertation préalable (8 observations écrites).
- Une observation estime que la description des variantes et des raisons du choix est trop succincte (Lyon8 1 DUP obs.23).
- Les usagers souhaiteraient une communication bien organisée lors des travaux.
- Le déroulement de la concertation préalable a été ressenti comme une information à sens unique d'un projet ficelé.
- Les dates d'Enquête Publique fixées pendant l'été (période de congés) amplifient cette sensation.
- Les conditions de la concertation n'ont pas semblé optimales et ont fait l'objet d'observations orales répétées :
  - Durée de concertation trop brève,
  - Salle de réunion trop petite (mairie du 8ème Arrondissement),
  - Présentation d'un seul parcours sur les trois envisagés,
  - Discussion impossible.
- Une observation remarque que l'utilité de l'Enquête Publique est discutable puisque des travaux de déplacement de canalisations ont déjà été entamés (Lyon8 2 DUP obs. 6).

### **Thème 3 : Choix du tracé général**

Le tracé proposé par le SYTRAL a suscité les observations suivantes de la part du Public :

- Le passage du tram sur l'Avenue Mermoz contribuera à couper le quartier en deux alors que des efforts de dynamisation et d'intégration avaient été effectués. Le tracé B semblait donc plus judicieux.
- Le tracé actuel n'est pas satisfaisant pour certains habitants de Moulin-à-Vent car il ne permet pas d'amélioration par rapport au réseau existant pour l'accès à la Mairie du 8ème Arrondissement, au Nord de la ligne B, ou à la ligne D. Un tracé passant par Bachut et Grange Blanche semblerait plus judicieux.
- Certaines stations semblent trop proches les unes des autres (près de 300m) ce qui allonge le temps de circulation du tramway et réduit donc son efficacité.
- Deux observations regrettent qu'un raccordement ne soit pas envisagé aux jonctions avec les lignes T4 et T2 / T5.

### **Thème 4 : Choix du tracé dans le secteur de Pressensé**

- Le passage du tramway au niveau du secteur de Pressensé est un sujet particulièrement sensible. En effet, certaines observations estiment que le tracé actuel provoquera une saturation de l'Avenue Francis de Pressensé, impactant par là la circulation des lignes de Bus C16 et 35.
- Par ailleurs le passage par l'Avenue de Pressensé inclut deux virages en angle droit qui réduisent considérablement la vitesse de passage du tramway, et par conséquent, la circulation aux carrefours. Une observation remarque que la gestion des feux tricolores à ces croisements risque d'être compliquée et d'induire un engorgement des rues, voire des accidents.
- Ces virages sont sources d'autant plus d'inquiétudes que les manœuvres du tramway pour tourner suscitent plus de bruit qu'un passage en ligne droite.

Plusieurs propositions alternatives à ce tracé ont été formulées :

- La plupart des observations propose d'éviter l'Avenue Francis de Pressensé en continuant la ligne sur la Rue Paul Cazeneuve qui rejoindrait alors la plateforme du tramway T4 (9 observations). Cette solution aurait l'avantage d'être plus économique ce qui n'est pas pris en compte dans l'étude. De plus, elle supprimerait l'impact du tramway sur le marché des Etats Unis (cf. Thème 10) et empêcherait la suppression de places de parking devant les commerces de la rue Beauvisage. Cette variante n'aurait pas été assez étudiée dans le dossier.
- Une observation propose de faire passer le tramway par la route de Vienne, puis le quartier Moulin-à-Vent. Ce tracé permettrait d'autant plus de désenclaver le quartier Moulin-à-Vent qui se développe.

### **Thème 5 : Engazonnement des voies et circulation des véhicules prioritaires**

L'engazonnement des voies pose problème, car cela empêcherait, d'après le Public, l'accès à la plateforme aux véhicules prioritaires. Or, la réduction du nombre de voies pour les voitures dans des rues déjà régulièrement engorgées compliquera le passage de ces véhicules qui risquent d'emprunter les pistes cyclables portant ainsi atteinte à la sécurité des cyclistes (7 observations).

Ce sujet est d'autant plus sensible que la ligne du projet est dans l'environnement immédiat de 4 hôpitaux.

Néanmoins, une partie du Public ayant déposé une observation est favorable à cet engazonnement (19 observations) pour :

- le côté esthétique,
- l'atténuation des émissions sonores et vibrations induites par le passage du tramway,
- l'empêchement des voitures de rouler sur la plateforme, réduisant ainsi le risque d'accident.

Une observation remarque tout de même que l'entretien d'une voie engazonnée serait plus difficile (Bron 1 DUP obs. 20).

### **Thème 6 : Rupture de charge T1/T6 et fréquence de passage**

Ce thème traite des avis opposés à la rupture de charge induite à Debourg entre les tramways T1 et T6. Certaines personnes semblent découvrir la rupture de charge à l'occasion de l'Enquête Publique. La concertation préalable aurait annoncé un projet de « prolongement du tramway T1 » masquant cet aspect du projet (observations orales). Les objections suivantes ont été faites :

- La rupture de charge à Debourg dissuaderait les usagers d'utiliser le tram T6, la voiture restant plus rapide pour se rendre à Confluence.
- L'aménagement d'un deuxième terminus à Debourg détruirait le Square Debourg, lieu apprécié par les habitants et en cours de végétalisation (Lyon7 1 DUP obs. 8).
- Une personne demande quelle sera la fréquence de passage en heures creuses (compte tenu de la fréquence de 10 min en heures de pointes). Il remarque qu'une fréquence de passage trop faible n'inciterait pas les usagers à délaissier leurs voitures au profit des transports en commun.

Quelques observations ont suggéré des solutions alternatives :

- Certaines personnes proposent de déplacer le terminus du T6 à Suchet, le terminus de la ligne T1 serait quand à lui ramené à Suchet (7 observations).
- D'autres souhaiteraient un prolongement de la ligne T6 jusqu'à Hotel de Région (5 observations). L'un d'eux propose de compenser une trop grande fréquence additionnée (T1, T6) en créant des lignes T1 raccourcies dont le terminus serait à Hotel de Région et d'éventuellement aménager un terminus en boucle (Lyon3 1 DUP obs. 1).
- Une observation réclame une autre solution de retournement pour le terminus à Debourg et le terminus partiel à Mermoz-Pinel par la création d'une voie de retournement centrale en arrière gare. Il lui semble en effet que la solution proposée par le SYTRAL n'est pas satisfaisante et induit des complications dues au cisaillement des voies. (DGDU 1 DUP obs.2).

### **Thème 7 : Travaux récents rue Barbusse et avenue Mermoz**

De nombreuses observations estiment qu'il y a eu un manque d'anticipation concernant les travaux de la rue Barbusse et ceux de l'avenue Mermoz, grévant l'utilité publique du projet présenté (12 observations).

En effet, ces travaux ont été menés en prenant en compte l'implantation future de la plateforme tramway sur le côté Sud de la rue Barbusse, mais le projet sera finalement implanté de manière centrale. L'aménagement de l'avenue Mermoz a également été repensé pour le passage du tramway.

Ces nouveaux travaux entraînent des insatisfactions auprès du Public du fait :

- de l'impression de gaspillage de l'argent public. Une observation (Vénissieux 1 DUP) demande quel sera le coût supporté par les contribuables (impôts locaux) pour les dépenses « inutiles » des travaux de la rue Barbusse.
- du continuum de travaux, notamment sur l'avenue Jean Mermoz où ils durent déjà depuis plus de 10 ans.

Certaines observations proposent de modifier le tracé pour éviter ces rues (Cf. Thème 3).

### **Thème 8 : Terminus éloigné des Hôpitaux Est**

Le terminus du tramway ne sera pas à l'intérieur du site des Hôpitaux mais à 700m environ de l'entrée. Cela pose un problème pour les personnes à mobilité réduite (3 observations).

Un observateur propose de décaler le terminus au niveau de l'aile « Mère-Enfant / Cardio » (Lyon3 1 DUP obs. 1Bis p.17).

### **Thème 9 : Manque de compatibilité avec le circulation routière**

De nombreuses observations remarquent que l'implantation d'une plateforme de tramway infranchissable provoquera des complications au niveau de la circulation routière. Les complications citées sont les suivantes :

- Problèmes de saturation au niveau des carrefours Vinatier / Rockefeller et Mermoz / Pinel.
- Problèmes d'entrée et de sortie des habitants de rues sans issues perpendiculaires à l'avenue Pinel (par exemple rue Wilson, Rue Léon Boyer, rue André Hermann) qui ne pourront aller que dans un sens et auront difficilement la possibilité de faire demi-tour dans l'état actuel des choses. Un habitant demande si la plateforme sera franchissable sur le Boulevard Pinel au droit de la rue Baudrand et à la sortie du Parc Pinel pour aller vers le Sud (Bron 1 DUP obs. 13).
- Suppression d'une voie de circulation sur le Boulevard Pinel qui risque d'engorger le Boulevard. De nombreux observateurs souhaiteraient des précisions supplémentaire concernant les « Espaces rencontres », peu décrits dans le dossier et qui semblent pour certains de peu d'intérêt.
- Angle droit au niveau de l'arrêt Mermoz-Pinel qui risque de provoquer des ralentissements, aux vues de la lenteur du tramway à effectuer cette manœuvre.
- La gérante de deux garages rue Challemel Lacour déplore que le passage du tramway sur le côté Nord de la rue empêchera l'accès à son commerce, entraînant une perte de clientèle.
- L'institut des ressources industrielles remarque que l'accès à leur parking (10 Boulevard Michelet) sera compliqué en l'état (sans franchissement de la plateforme) et induira un engorgement du Boulevard Michelet (Lyon8 2 DUP obs.25).

Certaines propositions alternatives ont été formulées pour remédier aux problèmes cités ci-dessus :

- Une observation remarque que l'engorgement du carrefour Vinatier / Rockefeller entraîne un report du trafic dans les zones résidentielles alentours (rue de la Paix, rue des Iris, rue Pierre Bourdan, rue des Guillandes). Elle demande l'installation de « Zone 30 » dans ces quartiers, y compris sur la rue de la Paix et l'avenue Franklin Roosevelt.
- Des observations proposent de réaliser des aménagements permettant le franchissement de la plateforme à la sortie des impasses. Une proposition est spécifiquement faite pour la rue André Hermann (Bron 1 DUP obs. 14) :
  - Effectuer une zone sans trottoir ni gazon en face de la rue,
  - Implanter des feux tricolores pour permettre le franchissement de la plateforme dans de bonnes conditions de sécurité,
  - Poser des panneaux d'interdiction de stationner (sauf riverains) à l'entrée de chaque impasse.
- Une observation propose de permettre aux lignes de bus d'utiliser la plateforme tramway.

### **Thème 10 : Marché des Etats Unis**

Le passage du tramway par la rue du Professeur Beurivage Ouest risque d'impacter le fonctionnement du marché de la Place du 8 Mai qui devrait être déplacé. Il implique également la suppression de nombreuses places de parking entraînant des effets sur la fréquentation du marché et sur un accroissement du stationnement sauvage (Cf. Thème 11).

Quelques observations remarquent que le marché attire de plus en plus de forains (dont certains sans autorisation) et demandent aux autorités de le réguler afin qu'il reste contenu sur la Place du 8 Mai. Deux personnes s'opposent au déplacement du marché sur les rue adjacentes, notamment les rues Arrachart et Sarrazin.

### **Thème 11 : Nuisances sonores et de stationnement pendant ou après les travaux**

Ce thème aborde les inquiétudes des observateurs quant aux nuisances provoquées par le projet en terme de stationnement et de bruit que ce soit pendant la phase travaux, ou en phase d'exploitation.

- Les commerçants sont inquiets pour l'accès au stationnement devant leur commerce durant les travaux (3 observations). A terme, le projet supprimant de nombreuses places de parking devant les commerces, les commerçants redoutent également une baisse de leur activité. Par ailleurs, ils rappellent l'obligation d'implanter des places handicapées devant leurs commerces. Une Enquête de Stationnement a été menée par un commerçant qui contredit l'étude du SYTRAL et calcule 184 places de stationnement actuellement sur le secteur de Pressensé et non 156 comme indiqué dans le dossier. La conclusion de cette étude estime que l'impact du tramway sur le stationnement a été minimisé (Lyon8 1 DUP obs.43).
- De nombreux observateurs remarquent que le stationnement anarchique autour de la Grande Mosquée aux heures de fréquentation risque d'être amplifié par la restriction des places de stationnement et la réduction des voies de circulation. Ils demandent quelle est la prise en compte de ce problème majeur de quartier dans le projet.
- De manière plus générale, la disparition de nombreuses places de parking risque d'aggraver le stationnement sauvage tout le long du tracé et notamment près des Hopitaux disposant de parking payants.
- Une observation demande quels moyens seront mis en œuvre pour réduire les nuisances sonores (Lyon3 1 DUP obs. 3)
- Une observation demande quelles seront les aides à l'accès au stationnement dans la rue de Pressensé (Lyon8 1 DUP obs.15)

Des propositions ont été faite pour limiter les nuisances dues au stationnement sauvage.

- Implantation des places de parking à durée limitée devant les commerces afin d'éviter le stationnement des riverains et donc de les maintenir libres pour la clientèle.
- Implantation de parkings appropriés près de la Grande Mosquée.
- Implantation de nouveaux parkings relais par exemple dans le secteur Pinel-Rockefeller ou près de l'Hôpital Edouard Herriot.

### **Thème 12 : Atteinte à la sécurité des vélos et piétons**

Certains personnes s'inquiètent de la sécurité des piétons et des cyclistes dans le cadre du projet et demandent au SYTRAL d'y apporter une attention particulière :

- Une personne demande de sécuriser la correspondance T6-T2 au niveau du carrefour Vinatier / Rockefeller, qui implique une traversée des voies par les piétons.
- Une personne demande de veiller à la qualité et la protection des cheminements piétons sur le Boulevard Pinel très emprunté.
- Des usagers des pistes cyclables demandent de ne pas réaliser de délimitations avec la zone piétonne par une bordure de 2 à 5 cm car celle-ci s'avère accidentogène lorsque les cyclistes roulent dessus en biais (2 observations),
- Deux couples habitant l'avenue Jean Mermoz constate que le projet prévoit un désaxement des bateaux-trottoirs par rapport à leurs portails, accroissant ainsi la dangerosité de la sortie de leurs véhicules pour les cyclistes et piétons d'autant plus que la visibilité est réduite en sortie de propriété (Lyon8 2 DUP obs.21).
- Sur certaines portions de la ligne, le passage de la piste cyclable est prévu entre la voie de circulation pour les voitures et celle de stationnement ce qui pose, selon plusieurs observations, un problème de sécurité des cyclistes lors des manœuvres des voitures.
- Certaines observations estiment que la réduction des trottoirs sur l'avenue de Pressensé implique un danger supplémentaire pour les piétons.

### **Thème 13 : Prise en compte du Développement Durable et insertion économique**

- Une observation demande au SYTRAL d'intégrer le développement durable dans le projet, par exemple dans le choix des matériaux et matériels installés et dans les filières de valorisations de ceux retirés.
- Les régies du quartiers demandent à ce que l'insertion par l'économie des chômeurs du quartier soit prise en compte dans le projet. Pour cela ils proposent :

- d'insérer des clauses d'insertion importantes dans les marchés,
- de donner une pondération suffisante au critère de l'insertion dans les cahiers de consultation,
- de confier la gestion des bases de vie et des tâches annexes au chantier à des entreprises d'insertion.

#### **Thème 14 : Autre**

- De nombreuses personnes attendent le prolongement de cette ligne vers le Nord (Villeurbanne – La Doua)
- L'institut des ressources industrielles est inquiet pour ses activités et demande une étude sur les effets des bruits et vibrations du tramway sur ses équipements. De plus, ils remarquent que l'accès à leur parking (10 Boulevard Michelet) sera compliqué en l'état (sans franchissement de la plateforme) et induira un engorgement du Boulevard Michelet (Lyon8 2 DUP obs.25).
- Une observation propose de soumettre l'esthétique de la nouvelle rame à l'ensemble des habitants du quartier.
- Des observations proposent de prolonger le tram T2 jusqu'à Hotel de Région pour éviter la transformation difficile de la station Suchet.
- Une observation regrette que l'option de ligne sans caténaire n'ait pas été étudiée, ni un passage en tunnel.
- Une personne demande si la station Velo'v en sortie du métro D à Mermoz-Pinel sera à nouveau implantée et si d'autres stations sont prévues sur le parcours du tramway.
- Deux observations remarquent un écart sur les distances entre la situation actuelle et le projet sur la coupe T6-n°16. (Bon 1 DUP obs.16 et 17).
- Une observation remarque l'absence de plan d'aménagement cyclable sur les coupes 17 et 20.
- La PDG du Super U de Vénissieux (18 avenue Francis de Pressensé) demande à ce que les travaux ne soient pas effectués devant son commerce entre Novembre et Janvier. Elle rappelle également que la sortie de son magasin doit être libre de tout obstacle, ce qui n'est pas le cas dans le dossier (Lyon3 1 DUP obs.6).
- Une observation estime que la création d'un pôle multimodal à Mermoz-Pinel n'est pas une perspective réjouissante pour la tranquillité du quartier car il attirerait des personnes sans-abris, des trafiquants, des « manches agressives »... (Lyon8 1 DUP obs.5).
- Une observation regrette que les possibilités de développement de nouvelles missions commerciales via des connexions entre les infrastructures de tramway n'aient pas été plus développées dans le dossier (Lyon8 1 DUP obs.23).
- Une observation demande quelles indemnités sont prévues pour les riverains pour les nuisances sonores et environnementales engendrées par le passage du tramway (Lyon8 2 DUP obs.6). Elle remarque également que la rue Pierre Verger semble avoir été oubliée dans le dossier.
- Une observation demande comment les habitants de la rue Pierre Verger pourront y accéder, notamment au 9 (Lyon8 1 DUP obs.8).
- Un habitant de la rue du Professeur Beauvisage demande comment se déroulera le stationnement devant le 121 et quelle sera la durée des travaux (Lyon8 1 DUP obs.7).
- Des habitants de la rue Sarrazin constatent les nuisances provoquées dans leur rue par l'arrivée du tramway (circulation augmentée et bruit à partir de 5h si le marché est déplacé sur cette rue) (Lyon8 1 DUP obs.14).
- Le Club Keep Cool de Lyon 8 (rue Beauvisage) demande quel sera la visibilité du club (Lyon8 P obs. 3).
- Une observation demande quelles sont les prévisions sur la rue Laurent Carle (circulation, stationnement).

- Une observation demande « pour quand est prévu le projet de tramway Part-Dieu – Stade de Décine, via la route de Genas ».
- Une observation remarque que les Galeries Lafayette vont bénéficier de cette nouvelle ligne. Néanmoins elle demande que la délivrance du permis de construire pour leur développement soit soumise à l'avis des riverains et conteste l'arrivée d'un Drive, source de nuisances, et qui serait en contradiction avec les objectifs de réduction de voitures accompagnant la création d'un tramway.

Aucune observation n'a porté sur la mise en conformité du PLU.

◆ **Demande d'informations complémentaires du Commissaire Enquêteur :**

- Descriptif du déroulement de la concertation (organisation des réunions, supports présentés, teneur des débats,...)
- Etudes complémentaires menées postérieurement à la concertation,
- Schéma de principe présentant les conditions de retournement au terminus de DEBOURG.

◆ **Présentation des observations :**

La numérotation des observations répond du code suivant : **X . y . Z**

- Avec X : Référence registre (Lyon7, Lyon8...)
- Avec y : Indice registre (1 : registre 1, 2 : registre 2)
- Avec Z : Référence enquête (DUP : registre relatif à l'enquête préalable à la DUP, P : registre relatif à l'enquête parcellaire)

L'ensemble des observations sont consignées dans le tableau suivant :

REGISTRE	N° REQUETE	IDENTITE	ADRESSE	INTERET GENERAL DU PROJET	COMMUNICATION ET CONCERTATION PRÉALABLE	CHOIX DU TRACE GENERAL	CHOIX DU TRACE SECTEUR DE PRESSE	ENGAZONNEMENT DES VOIES ET CIRCULATION DES VEHICULES PRIORITAIRES	RUPTURE DE CHARGE T1/T6 ET FREQUENCES DE PASSAGE	TRAVAUX RECENTS RUE BARBUSSE ET AVENUE MERMOSZ	TERMINUS ELOIGNE DES HOPITAUX EST (700M)	COMPATIBILITE CIRCULATION ROUTIERE	MARCHE DES ETATS UNIS	NUISANCES SONORES / STATIONNEMENT PENDANT OU APRÈS TRAVAUX	SECURITE VELOS ET PIETONS	INSERTION ÉCONOMIQUE	AUTRE	COMMENTAIRES
Vénissieu x. 1.DUP	1	Lotfi BENKHELIFA	inconnue	X	X													
Vénissieu x. 1.DUP	2	Mme COCHE	Av. Pressensé Vénissieux		X		X			X				X				
Vénissieu x. 1.DUP	3	M. SIMIONI	inconnue	X														Prolongement ligne vers La Doua
Vénissieu x. 1.DUP	4	M. GROLEAS	inconnue		X	X	X					X					X	Installation Velo'v sur le tracé, est-ce envisagé ?
Vénissieu x. 1.DUP	5	M. PENEVEYRE	Moulin à Vent						X									
Vénissieu x. 1.DUP	6	Jean-Michel DELOLME	Vénissieux							X							X	Prolongation du tram T2 jusqu'à Hotel de Région





		RI																
Bron.1.D UP	29	Laetitia HALA	Bron	X														
Bron.1.D UP	30	Murielle BOUTIN	Bron	X														
Bron.1.D UP	31	Djamel BOUABDAL LAH	Bron	X														
Bron.2. DUP	1	Karim NAFTI	Bron	X														
Bron.2. DUP	2	Roberto DI PALMA	inconnue	X														
Bron.2. DUP	3	Franc GATRICK	inconnue	X														
Bron.2. DUP	4	F. SERRANO	inconnue	X														
Bron.2. DUP	5	Patrice TARADOUX Colette GUILLAUD Laurence LEBRE Consuela GONZALEZ Nicolas TSELEPIS Angélita MARIALLAT	inconnue	X														
Bron.2. DUP	6	Véronique GOUX	inconnue	X														
Bron.2. DUP	7	Odile DESCHAM PS	inconnue	X			X											
Bron.2. DUP	8	Louis RAYMOND	Bron	X														
Bron.2. DUP	9	Hayet YAHIAOUI	Bron	X														
Bron.2. DUP	10	Anne GUILLEMO T (Présidente	inconnue													X		Réponse aux argumentaires contre le projet



Bron.2. DUP	26	Marie- France SASSU	Bron	X													
Bron.2. DUP	27	Roger MASSANA	Bron	X			X										
Bron.2. DUP	28	M. SOBOTKA	Bron	X													
Bron.2. DUP	29	Nadia ELUI	Quartier des Genêts Bron	X													
Bron.2. DUP	30	Sandrine SCALI AGAZZINI	Bron	X													
Bron.2. DUP	31	Louisa BENZEMA	Bron	X													
Bron.2. DUP	32	Reynald GIACALOR E	Bron	X													
Bron.2. DUP	33	Luiza BOUDRAA	inconnue	X													
Bron.2. DUP	34	Karima BELHADI	inconnue	X													
Bron.2. DUP	35	Mme BAYAHABH I	inconnue	X													
Bron.2. DUP	36	Guillaume DELAUUV RE	inconnue	X													
Bron.2. DUP	37	Izzet DOGANEL (Adjoint au Maire)	inconnue	X													
Lyon3.1. DUP	1	Bernard GIRARD (co- président de DARLY)	inconnue			X	X		X	X	X				X		
Lyon3.1. DUP	2	Natacha VERPILLOT	inconnue	X													
Lyon3.1. DUP	3	Martine GRAVAYAT	inconnue										X				



Lyon3.1. DUP	20	Catherine PANASSIE R	inconnue	X														
Lyon3.1. DUP	21	Jean MURARD (Président Déplaceme nts Citoyens)	Villeurbanne	X													X	Prise en compte Enquête ménage 2015 plus judicieuse que celle de 2006
Lyon3.1. DUP	22	Dominique MARTEAU	Lyon 3	X														
Lyon3.1. DUP	23	Michel VANDENBR OUCKE ET Brigitte PROST- VANDENBR OUCKE	Lyon 5	X			X		X	X	X							
Lyon8.1. DUP	1	Carole BOURILLO N	Lyon 5	X														
Lyon8.1. DUP	2	Anne-Rose EVA (Adjointe au maire)	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	3	Laura FERRANI (Adjointe au maire)	Lyon 8	X									X					
Lyon8.1. DUP	4	Louis PELAEZ (Directeur général Polydom, PDG)	Lyon 8	X														
Lyon8.1. DUP	5	Juliette GERMAIN	Lyon 8			X				X		X					X	Pôle multimodal = attrait sans-abris, trafiquants... Demande d'informations complémentaires concernant les complications techniques du tracé B
Lyon8.1. DUP	6	B. ROTH	Lyon 8													X		
Lyon8.1. DUP	7	inconnu	inconnue						X				X	X			X	Stationnement devant le 121 rue du Professeur Beauvisage. Quelle durée pour travaux ?









Lyon8.2. DUP	24	Charles- Franck LEVY	Lyon 8	X														
Lyon8.2. DUP	25	Stéphane RODEL (Directeur Général de l'institut des ressources industrielles)	Lyon 8							X		X	X		X			Accès à leur parking 10 Boulevard Michelet (franchissement plateforme) Engorgement Boulevard Michelet Effet des vibrations du tramway sur équipement de pointe  <b>Rencontre souhaitée.</b>
Lyon8.2. DUP	26 (reçue après clôture)	Métallurgie Rhodanienn e	inconnue												X			Cf. Observation 24
Lyon8.2. DUP	27 (reçue après clôture)	Anabelle CHAMRE FOU	Lyon 4	X														
Lyon7.1. DUP		Jean TORRIERO	Vaulx-en-Velin			X												
Lyon7.1. DUP	2	Michel BERNARD	Lyon 3	X				X	X									
Lyon7.1. DUP	3	Jean-Luc BOREL	Lyon 8					X										Possibilité de consulter les études préliminaires demandée
Lyon7.1. DUP	4	Gabriel PAUL	Décines			X												
Lyon7.1. DUP	5	Jessica PREBOUIN Sylvain LAMY	Boulevard Pinel Lyon 3				X				X				X			Suppression C8 demandée
Lyon7.1. DUP	6	M. et Mme HERRES	Lyon 7			X												
Lyon7.1. DUP	7	Conseil de quartier Gerland	Lyon 7					X					X					Proposition pour l'aménagement de Debourg
Lyon7.1. DUP	8	Michel BORDAZ	Lyon 7	X				X										
Lyon7.1. DUP	9	H. CHAPENTI ER	inconnue															
Lyon7.1. DUP	10	Marc PERTOSA Président	Lyon 7			X												Proposition tracé alternatif



Lyon7.1. DUP	21	Eddy ACACIA Adjoint au Maire	Lyon 7	X													
DGDU.1. DUP	1	Danielle ROJAS	Lyon 7	X			X										
DGDU.1. DUP	2	François BERNARD Président de PROTRALY	Villeurbanne					X									Mauvais terminus à Debourg : proposition voie de retournement centrale en arrière gare Même proposition pour le terminus partiel Mermoz- Pinel Raccordement des lignes T6-T4 Traversée jonction double à Pinel Laennec préférée
Lyon8.1. P	1	inconnu	inconnue	X							X						
Lyon8.1. P	2	inconnu	inconnue						X								
Lyon8.1. P	3	Keep Cool	rue Beauvisage Lyon 8													X	Visibilité du club
Lyon8.1. P	4	M. BLIN	Lyon 8				X				X	X					Cf. Observation 9 du même registre
Lyon8.1. P	5	M. et Mme PERROUD	rue Barbusse Lyon 8				X			X		X	X				
Lyon8.1. P	5	M. et Mme ROOHER	av. Pressensé Lyon 8				X			X		X	X				
Lyon8.1. P	6	Mme MIRIBEL et Mme LORENZEL LI	Lyon 8														Cf. Observation 14 (Lyon8 1 DUP)
Lyon8.1. P	7	M. et Mme HOLL	inconnue							X	X	X				X	Quelle prévision sur rue Laurent Carle (circulation, stationnement) Quel devenir pour marché ?
Lyon8.1. P	8	Conseil de quartier La Plaine Santy	inconnue			X		X									
Lyon8.1. P	9	CIL des Etats Unis	Lyon 8				X		X		X	X					
Lyon8.1. P	10	Juliette GERMAIN	Lyon 8														Cf. Observation 5 (Lyon8 1 DUP)

Comme le prévoit la réglementation, vous disposez d'un délai de 15 jours pour transmettre un mémoire en réponse à l'ensemble de ces observations.

Fait à Lyon, le 29 Juillet 2016,

Le Commissaire Enquêteur :

Pierre-Henry PIQUET



A large, stylized handwritten signature in blue ink, overlapping the bottom of the official stamp.

Pour le SYTRAL :

Nom, Fonction, Signature :

Anouelle GATIERE  
Chef de Projet

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'A' and 'G'.

**SYTRAL**  
Le Lyonnais  
21, boulevard Vivier Merle  
CS 63815  
69487 LYON CEDEX 03

# **ANNEXE 4. RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE (SANS ANNEXES)**

Objet : **T6 – Debourg Hôpitaux Est**

Date : 12 / 08 / 2016

De : SYTRAL, direction du développement

À : Pierre-Henri PIQUET Commissaire enquêteur

La présente note constitue le mémoire en réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal des observations du public établi puis remis le 29/07/2016 par M. Pierre Henry PIQUET, commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif pour l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la métropole de Lyon pour le projet de réalisation d'une ligne de tramway « T6 » Debourg – Mermoz – Hôpitaux Est, sur le territoire des communes de Lyon, Bron et Vénissieux, présenté par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL).

Elle reprend la structuration du procès-verbal remis et est ainsi articulée autour des quatorze thèmes identifiés par le Commissaire Enquêteur. Les observations du maître d'ouvrage s'insèrent entre les questions et problématiques soulevées dans chacun d'eux (reprises en violet-italique dans le texte).

Enfin, certains éléments de réponse aux observations du public sont déjà présents dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Pour les observations concernées, seuls les paragraphes correspondant à ces éléments sont rappelés dans la présente note sans reprise des arguments qui y figurent pour autant.

## Thème 1 : Intérêt général du projet

*L'intérêt général du projet est souligné par la majorité du Public ayant déposé une observation (147 observations). La construction d'une ligne de tramway permettra en effet :*

- le désenclavement de certains quartiers (Essarts, Moulin-à-Vent...),*
- la réduction du nombre de voitures, réduisant ainsi la pollution et les nuisances sonores,*
- la création de nombreux emplois lors de la phase travaux,*
- le développement des commerces,*
- l'embellissement des quartiers,*
- la desserte d'installations publiques (hôpitaux, gymnases, collèges)...*

*De très nombreuses observations positives à très positives ont été formulées et sont prises en compte par le Commissaire Enquêteur. Néanmoins, elles ne font pas l'objet d'une synthèse détaillée car elles ne nécessitent aucune réponse.*

*3 observations se positionnent clairement contre le projet (Lyon8 1 DUP obs.11, Lyon7 1 DUP obs.1 et Lyon7 1 DUP obs.9). La première ne voit pas l'intérêt d'une nouvelle ligne de tramway. La deuxième estime que la ligne sera inutile puisqu'à son avis la création d'une ligne de métro dans ce secteur sera nécessaire dans quelques années. La troisième est contre l'aménagement de rails dans la ville.*

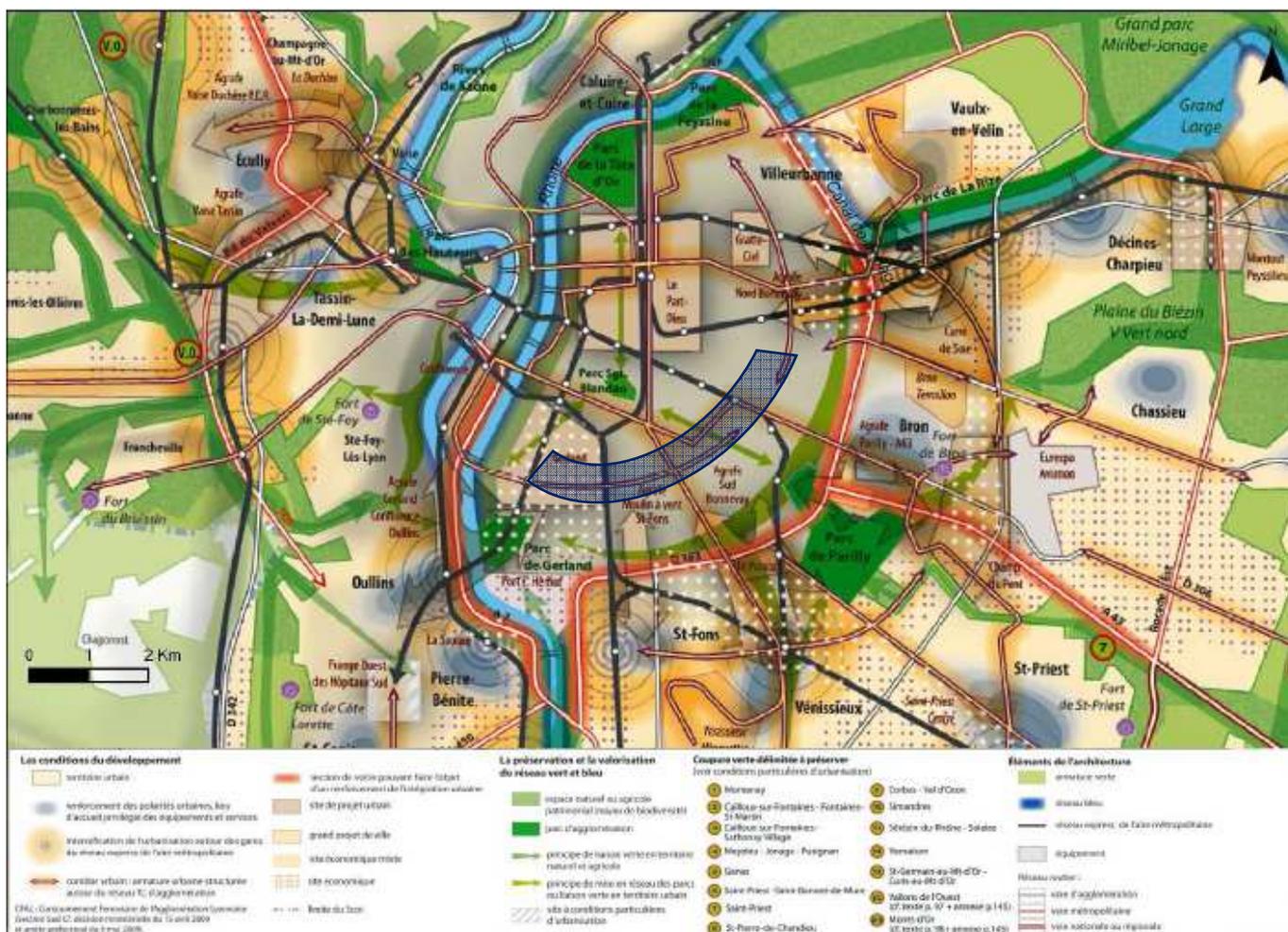
**Le maître d'ouvrage note la très forte prépondérance des avis favorables au projet (seulement 3 avis clairement contre le projet sur 147).**

*Une observation indique que le projet est contradictoire au SCOT qui prévoit une liaison entre Gerland et La Doua. En*

effet, la prolongation future de la ligne T6 vers La Doua, qui plus est demandée par plusieurs observations, lui paraît difficile voire impossible. (Lyon7 1 DUP obs.10).

La conformité du projet aux documents d'urbanisme est analysée au paragraphe 1.2.2 de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le paragraphe 1.2.2.2 est plus spécifiquement consacré à la conformité au SCOT de l'agglomération lyonnaise. Sans rappeler les éléments présents dans ce paragraphe qui permettent déjà de conclure au fait que le projet de ligne T6 s'inscrit pleinement dans la stratégie définie au SCOT, il peut être intéressant de revenir sur l'illustration présente dans le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération lyonnaise de 2010 et reprise ci-dessous :



On peut, en effet, y voir l'inscription du projet T6 dans le cadre d'un corridor urbain (« armature urbaine structurée autour du réseau TC d'agglomération »). T6 constitue ainsi l'ossature de ce corridor.

Par ailleurs, quant à l'observation sur « l'impossibilité » de réaliser une prolongation de T6 vers la Doua, il est utile de rappeler que cette section Nord a déjà fait l'objet d'études de faisabilité en 2007, 2008 et 2010, complétées par des études particulières en 2015, ayant pour objet d'analyser spécifiquement les interfaces entre cette prolongation et les projets T6 Debourg-Hôpitaux Est et C3.

Si ces différentes études ont mis en lumière quelques difficultés d'insertion, ayant conduit à écarter certaines options de tracés, aucune de ces études n'a mis en lumière d'impossibilité à réaliser la section Hôpitaux Est – La Doua.

*Certaines observations demandent l'analyse de solutions alternatives au tramway :*

- *Ligne de bus, trolley-bus (Lyon7 1 DUP obs.9 et Lyon8 1 DUP obs.12),*
- *Bus à Haut Niveau de Service (Lyon3 1 DUP obs.21),*
- *« Blue Tram » (Lyon8 1 DUP obs.10),*
- *Métro (Lyon7 1 DUP obs.1),*
- *Télécabine débrayable (Lyon7 1 DUP obs.10),*
- *Ligne sans caténaire (Bron 1 BUP obs.21).*

Le choix du mode tramway pour le projet T6 fait l'objet d'un développement particulier dans le paragraphe 2.3.2 de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Un développement complémentaire à ces éléments peut toutefois être apporté.

### **1. Pourquoi un tramway plutôt qu'un métro ou un bus/trolleybus ?**

Les éléments à considérer pour le choix d'un mode de transport sont :

- **la demande de transport** et, en miroir, la capacité du système de transport à répondre à cette dernière (places dans les véhicules et fréquence de passage)

Les simulations chiffrées de demande de transport aboutissent à environ 1 000 voyageurs / heure / sens sur le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe à horizon 2030.

Un tramway ou un Bus (Trolleybus) à Haut Niveau de Service permettent d'absorber une telle charge.

Une telle demande ne peut être assumée par un bus sans site propre ni priorité aux feux. En effet, étant donné le niveau de trafic routier sur le secteur traversé, la fréquence nécessaire à un bus pour répondre à cette demande ne pourrait pas être atteinte de manière fiable.

Enfin, elle est nettement trop faible pour justifier le recours à un mode métro. En effet, ce mode apparaît justifié pour des trafics à l'heure de pointe sur la section la plus chargée d'au minima 4 000 voyageurs.

- le coût du système transport et la **capacité financière du SYTRAL**

Outre ce qui précède, le mode métro, pour lequel un coût d'investissement au kilomètre d'environ 150 M€ est à considérer, n'est pas adapté à la capacité financière du SYTRAL.

L'équilibre financier du Plan de Mandat 2015-2020 intègre par contre, bien entendu l'incidence financière liée à la réalisation du présent projet en mode tramway.

- **l'espace disponible dans le secteur traversé** et la redistribution de l'espace par mode suite à l'aménagement

Le secteur traversé par le projet T6 fait apparaître un profil relativement large, sans pincement ni accident topographique majeur.

Ceci permet d'insérer un mode de transport de surface en restituant à chaque mode une place adaptée à ses besoins (voir thèmes 9 et 12).

⇒ **Les trois points qui précèdent permettent d'écarter la solution métro.**

- les parts modales dans le secteur traversé et, en fonction, le niveau d'attractivité à atteindre pour **favoriser un report modal vers les transports en commun** à hauteur des objectifs visés.

Dans le corridor du projet T6, on constate une part modale des transports en commun (TC) faible pour les flux en rocade (deux fois inférieure à celle des flux radiaux).

Afin de réussir un fort report vers les TC, il est indispensable de proposer un mode très attractif (confort, régularité, fréquence, capacité et image) aux actuels usagers de véhicules particuliers.

Le mode tramway est parfaitement adapté à cet objectif.

- **l'évolutivité de la ligne** face à son environnement

Si le Plan de Mandat actuel n'inclut pas la réalisation du prolongement du tramway des Hôpitaux Est vers la Doua, **il en prévoit l'étude**. De ce fait, le projet objet de la présente enquête doit être compatible avec un éventuel prolongement. Cette préoccupation comprend bien évidemment une compatibilité géométrique des infrastructures actuelles avec les potentielles infrastructures futures mais aussi un examen de la robustesse du projet face à l'accroissement de trafic né de la mise en service d'un prolongement.

Par ailleurs, le succès rencontré sur les lignes fortes récemment mises en service, le fort développement urbanistique projeté sur le secteur à horizon 2030 et au-delà ainsi que la durée de vie des infrastructures projetées (30 ans pour les infrastructures tramway) incitent à prévoir une certaine réserve de capacité.

De ce fait, même si un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) peut supporter la demande projetée, il présente une réserve de capacité faible pour l'avenir.

- **l'insertion de la ligne dans le réseau global TCL**

Comme exposé, en particulier, aux thèmes 3 et 6, les possibilités offertes par la réalisation d'une infrastructure tramway sur le tracé de T6, en connexion directe avec le réseau « lourd » sont multiples : rabattement lisible et performant vers les autres modes lourds, diminution des distances correspondant à des services non commerciaux par la connexion directe avec le dépôt de Saint-Priest, fiabilisation de l'exploitation par des possibilités de services partiels et de remisage, potentialités nouveaux services commerciaux,...

D'autre part, le réseau constitué des modes lourds de TC s'est fortement étendu de manière radiale lors des derniers Mandats. Les branches correspondantes s'éloignent ainsi de plus en plus et ne sont reliées qu'au centre de l'agglomération. Il faut donc passer de l'étoile à la toile en reliant ces branches par un mode lourd.

L'effet sera d'améliorer le maillage, la lisibilité et, ainsi, l'accès aux TC.

- **La réflexion commune transports en commun et l'urbanisme**

Le développement urbain et celui des transports en commun doivent être réfléchis de manière conjointe et coordonnée.

Le corridor concerné par le T6 contient de nombreux projets urbains et l'un des objectifs du projet est précisément d'accompagner et de catalyser ces développements. La réflexion est donc bien globale.

Or, à l'image du report modal, ce rôle de catalyseur est d'autant plus efficacement rempli que le TC considéré est attractif. Le tramway est là encore le choix pertinent.

En outre, le projet objet de la présente enquête n'est pas un simple projet de tramway mais aussi un projet de requalification de l'espace urbain traversé, de façade à façade.

L'accompagnement au développement urbanistique proposé par le projet se fait donc sur de multiples facettes : TC, modes actifs, qualité de l'insertion urbaine,...

**Il ressort de ces éléments que le choix du tramway s'est imposé par rapport à celui de modes tels que le bus, le trolleybus ou le métro.**

## **2. Éléments complémentaire pour le cas des propositions plus particulières : bluetram ou télécabine débrayable**

Le « Bluetram », du groupe Bolloré, est un matériel roulant électrique sur pneus, non guidé et se rechargeant en stations (ces dernières doivent donc être équipées pour ce faire). En ce sens, il peut être considéré comme analogue à un bus électrique.

En complément des éléments du paragraphe précédent démontrant l'intérêt du choix du mode tramway par rapport au bus, il peut être ajouté que seule la version 6 mètres du Bluetram a déjà été expérimentée jusqu'à présent (sur les Champs Élysées à Paris durant environ 4 mois). Or, la faible capacité de ce matériel roulant nécessite un passage toutes les 1mn20 pour répondre à la demande à horizon 2030, ce qui est inatteignable pour un mode de surface dans l'environnement urbain du présent projet.

La capacité d'un système de transport par câble (« télécabine débrayable ») peut permettre d'absorber, quantitativement, la demande de trafic.

D'un point de vue financier, le coût linéique compris, en première approche, entre 11 et 13 M€/km en fait un mode plus cher qu'un BHNS mais légèrement moins élevé qu'un tramway (16 M€/km environ pour le T6 environ si l'on ne considère que le système de transport, le réaménagement urbain n'étant pas intégré au coût du transport par câble). Ce coût est toutefois fortement influencé par le nombre de stations dont le coût est très important en transport par câble : entre 2 et 4 M€/station.

Le choix de ne pas retenir un transport par câble dans le cadre du présent projet repose sur différents points.

Tout d'abord, le transport par câble est essentiellement employé pour répondre à des problématiques de franchissement d'obstacle (cours d'eau, faisceau ferroviaire,...) ou de dénivelé important (pente, lacets...). Ce n'est pas le cas sur le corridor du projet objet de la présente enquête.

Par ailleurs, même si l'évolution récente du contexte législatif (ordonnance du 18 novembre 2015 en particulier) a levé la contrainte juridique qui pesait sur l'insertion d'un système de transport par câble en milieu urbain, elle ne résout

pas, pour autant, la question de l'acceptabilité d'un tel mode de transport par les riverains du projet : passage des télécabines au-dessus des habitations privées ou à la hauteur des fenêtres de certains immeubles, pylônes massifs et de grande hauteur tout le long du tracé...

En outre, l'évolutivité, en termes de capacité de transport, de ce type de système est faible comparativement à celle d'un tramway.

De plus, le tracé du T6 ne présentant pas de dénivellation notable, les stations doivent être en hauteur par rapport au terrain naturel, ce qui contraint leur accessibilité et donc l'attractivité TC.

Toujours concernant les stations, les contraintes liées aux câbles nécessitent d'en limiter l'accès en fonction de l'occupation de la télécabine. Ceci est relativement contraignant et nécessite de surdimensionner le système.

Par ailleurs, la performance du transport par câble est fortement altérée par le nombre de stations intermédiaires. De ce fait, les interdistances entre stations des systèmes mis en œuvre en milieu urbain dans le monde sont majoritairement relativement élevées (entre 700m et plus de 4km) donc relativement peu adaptées à la demande de transport du corridor du tramway T6.

Il faut ajouter que le choix d'un transport par câble ferait tomber les avantages offerts par l'interopérabilité née de la réalisation du projet T6 en mode tramway.

Enfin, le choix d'un système par télécabines n'induit pas une opportunité de requalification urbaine de façade à façade ni donc de redistribution de l'espace entre les différents modes.

### **3. Le choix d'une alimentation électrique par ligne aérienne de contact**

La proposition d'une ligne sans caténaire peut être très intéressante en termes d'insertion architecturale du futur tramway. Cette disposition est, principalement, réalisée par le biais de deux solutions techniques : alimentation par le sol et/ou « biberonnage » (ie rechargement) en stations.

Différents réseaux français ont ainsi opté pour l'alimentation par le sol (Bordeaux, Reims, Angers, Tours, Orléans) avec l'installation d'un troisième rail localisé entre les rails de roulement et de frotteurs sur le matériel roulant. Cependant, **les surcoûts d'investissement et de fonctionnement importants induits par cette solution** font que cette technologie est déployée sur des linéaires réduits à l'échelle du réseau français correspondant à des lieux à forts enjeux patrimoniaux et/ou environnementaux.

Pour ce qui est du biberonnage en stations, il suppose équipement du matériel roulant en batteries ou supercondensateurs. Le seul exemple français est Nice où cette technologie est actuellement déployée pour la traversée des places Masséna et Garibaldi et devrait être intégrée à la future ligne ouest-est. Outre, l'absence de retour d'expérience sur un linéaire élevé, le choix de cette technologie pour le tramway T6 induirait une triple spécialisation de cette ligne :

- **un matériel roulant spécifique** : l'intégration de cette technologie aux rames du réseau actuel paraît extrêmement difficile. Dès lors, il faudrait acheter un matériel roulant spécifique pour la ligne, matériel qui serait donc affecté à T6. Ceci remettrait en question la stratégie de mutualisation des rames actuellement suivie par le SYTRAL. Or, cette stratégie permet d'avoir une certaine souplesse, réactivité et robustesse dans l'exploitation du réseau de tramway.
- **une infrastructure spécifique** : en l'absence de ligne aérienne de contact, les autres rames du réseau ne pourront pas emprunter l'infrastructure de T6. Il n'y aurait donc plus d'interopérabilité. Dès lors, le choix d'une ligne sans caténaire pour T6 ne permettrait plus d'optimiser les linéaires de services non commerciaux (depuis Saint-Priest) ou la robustesse d'exploitation par injection ou retournement de rames en empruntant l'infrastructure T6. Par ailleurs, ce choix rendrait nettement plus complexe les potentialités de création de nouveaux services commerciaux sur les infrastructures existantes dans le futur.
- **Un dépôt à spécialiser/construire** : les équipements des dépôts actuels ne sont pas adaptés au remisage ou à la maintenance des rames usant de cette technologie. Il faudrait donc construire un dépôt dédié ou spécialiser une partie du dépôt de Saint-Priest. Sur ce point, la capacité de ce dernier à accueillir des rames supplémentaires (puisque les rames de T4 non reprises par T6 seraient tout de même à remiser/maintenir) reste à étudier.

La comparaison de l'avantage esthétique aux désavantages exposés ci-avant conduit donc à ne pas retenir une ligne sans caténaire pour la ligne T6.

## Thème 2 : Manque de communication et de concertation préalable

- *Certaines personnes regrettent le manque de communication autour du projet et de concertation préalable (8 observations écrites).*

En amont de la phase de concertation publique réglementaire, le projet de ligne forte de transport en commun à l'Est de l'agglomération et reliant Gerland à la Doua était déjà identifié dans de nombreux documents d'urbanisme rendus public. Appelé « Axe A7 », il figure depuis 1997 dans le PDU (Plan de Déplacement Urbain), document visant à définir les orientations de développement de l'ensemble des modes de transport (transports en commun, voitures particulières et modes doux) du PTU (Périmètre des Transports Urbains lyonnais).

La phase de concertation a été réalisée conformément aux dispositions réglementaires (article L.300-2 du Code de l'urbanisme dans sa version alors applicable) : « *Les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente.* »

Elle s'est déroulée du 23 février au 24 mars 2015 et les modalités d'organisation de cette concertation sont décrites dans le dossier soumis à l'enquête aux paragraphes 3.1.2 et 4 de la pièce 1.

Des réunions publiques ont été organisées aux lieux et dates suivants :

- Le lundi 9 mars à 18h30 à Bron (Maison des quartiers des Essarts), pour les secteurs de Lyon 3<sup>ème</sup> et Bron ;
- Le mardi 10 mars à 18h30 à la Mairie de Lyon 8<sup>ème</sup>, pour les secteurs de Lyon 8<sup>ème</sup> et Vénissieux ;
- Le mercredi 18 mars à 19h à la Mairie de Lyon 7<sup>ème</sup>, pour les secteurs de Lyon 7<sup>ème</sup> et Vénissieux.

En complément sont joints à la présente note les différents supports utilisés préalablement ou lors de la concertation :

- Le flyer, dont 6100 exemplaires ont été distribués ;
- Les affiches A3 distribuées dans les mairies et lieux publics ;
- Les invitations aux réunions publiques : 2000 cartons ont été distribués ;
- Le dossier de concertation soumis au public accessible dans les mairies concernées, au Sytral et sur le site internet du SYTRAL ;
- Le support de présentation utilisé lors des réunions publiques ;

Sont aussi joints les procès-verbaux des réunions et la mesure d'audience sur les réseaux sociaux (twitter et face book).

Dans le cadre de la concertation, les débats ont portés essentiellement sur les points suivants :

- Le mode de transport et le tracé pressentis pour la ligne ;
- Les impacts sur les aménagements urbains réalisés récemment ;
- La position du terminus à l'Ouest de la ligne (Debourg) ;
- La position du terminus à l'Est de la ligne (Hôpitaux Est) ;
- Les impacts sur la circulation routière ;
- Les impacts du projet sur le stationnement ;
- Les autres impacts du projet sur les usages existants notamment les cycles ;
- L'usage des deniers publics.

Concernant les trois réunions publiques l'évaluation du nombre de participants est indiquée dans le bilan : « Une forte mobilisation des habitants, riverains et associations a été constatée. Le tableau ci-dessous présente le nombre de personnes ayant émergé par réunion :

	<b>Bron/Lyon 3ème</b>	<b>Lyon 8ème/Vénissieux</b>	<b>Lyon 7ème/Vénissieux</b>
Emargements	99	117	57

Néanmoins, la fréquentation par réunion a été bien plus importante et l'on a pu dénombrer environ 200 personnes à Bron, 250 personnes à Lyon 8ème et 100 personnes à Lyon 7ème. C'est en tout plus d'une soixantaine de questions ou d'interventions de citoyens qui a fait l'objet de réponses en séances de la part des élus et techniciens. »

Concernant la réunion tenue en mairie du 8eme arrondissement, ce sont plus de 40 questions qui ont été posées par le public et auxquelles le SYTRAL a répondu. La réunion a duré de 18h40 à 20h45.

Il n'y a pas eu de réunion publique organisée pendant la concertation en mairie de Vénissieux, suite à l'invalidation des élections municipales. Les riverains de Vénissieux ont été invités à participer à la réunion de la mairie du 8eme. Une réunion publique d'information s'est tenue, par la suite, à la mairie de Vénissieux, le 19 mai 2016 à 18 heures. Le support est également joint.

En comparaison avec les projets du Plan de Mandat précédent, la communication en lien avec la concertation du présent projet a été plus large, bénéficiant, en particulier, des nouveaux supports de communication offerts par les réseaux sociaux ainsi que les écrans I-TCL des tramways et stations de métro. Cela se traduit directement sur la participation du public : tandis que les avis émis sur T6 sont au nombre de 73 dans les registres et 139 sur internet (majoritairement positifs), le projet de prolongement de T4 entre Jets d'eau et la Doua a recueilli 18 avis dans les registres et 27 sur internet et le prolongement de T1 à Debourg, 6 avis dans les registres et 35 avis sur internet.

- *Une observation estime que la description des variantes et des raisons du choix est trop succincte (Lyon8 1 DUP obs.23).*

La pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique fait état, en son paragraphe 2, des différentes variantes étudiées et des raisons qui ont amené le sytral à retenir le tracé présenté dans les parties suivantes. Cette partie représente 20 pages sur les 65 que compte la note de présentation, ces proportions semblent adaptées à l'objectif recherché dans cette pièce du dossier d'enquête.

Le paragraphe 2 est une synthèse des réflexions menées depuis les études d'opportunité de 2007-2008. Il vise à expliquer comment, depuis l'intention de réaliser un axe fort de Transport en commun transcrite dans le PDU (Axe A7), les études ont permis de privilégier plusieurs corridors puis tracés et enfin de retenir celui qui a été soumis à la concertation. Il présente de façon exhaustive les éléments déterminants qui ont permis de faire les choix correspondants. Il expose ensuite les études complémentaires menées suite à la concertation.

Ainsi, plutôt que de fournir des études complètes qui n'apporteraient que peu d'arguments supplémentaires à ceux qui figurent déjà dans le dossier, nous proposons de résumer ci-dessous succinctement la démarche d'étude.

Etapes de définition du tracé	Etudes	Contenu des études
Axe A7 - liaison rocade est de l'agglomération	Plan de déplacement Urbain 1997	Les enquêtes ménages réalisées préalablement à l'établissement du PDU et les documents de planification du développement urbain à long terme permettent d'identifier les grands axes de transport en commun à développer.
Etude de deux corridors contrastés Corridor Est – Corridor Ouest	Etudes d'opportunité 2007-2008	Après une analyse du contexte socioéconomique, de la trame viaire existante (continuité nord sud, largeur des rues, obstacles à franchir), des transports existants et de la demande de déplacement, il est identifié deux scénarios possibles: corridors Est et Ouest. Les études de trafic (simulation d'une situation actuelle et projetée) permettent d'évaluer la demande de déplacement future. Une analyse multicritères permet ensuite de choisir l'un des scénarios. Les critères différenciant sont indiqués dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.
⇒ <b>Choix du corridor EST</b>		
Variantes de tracé corridor Est : 1 à 4 et combinaisons	Etudes de faisabilité 2010	Sur la base du corridor Est retenu, plusieurs variantes de tracé sont étudiées sur le plan de l'insertion urbaine, de l'exploitation, du maillage offert avec le réseau TC existant et par rapport aux pôles d'attractivités desservis.
⇒ <b>3 variantes privilégiées et choix du mode tramway</b>		
Variantes de tracé A B C	Etudes de faisabilité 2013	L'étude se concentre sur le mode tramway et sur la partie Sud de l'axe A7. Les tracés sont étudiés à une échelle plus fine, aboutissant à une analyse de critères plus précise : conditions d'exploitation, impact sur la circulation, maillage du réseau TC, points durs et sensibles d'insertion, desserte population/emplois/équipements (actuels et futurs), coûts d'investissement et d'exploitation.
⇒ <b>Choix de la variante C</b>		
Tracé C	Etude préliminaire 2014	Approfondissement de la variante C en étude préliminaire (loi MOP) sur la base d'un diagnostic initial de l'existant approfondi et comprenant les planches d'insertion au 1/1000 <sup>e</sup> pouvant aboutir à une présentation en concertation.
⇒ <b>Eléments de projet pouvant être portés à la concertation</b>		
Tracé C variante par Cazeneuve	Etudes préliminaires complémentaires 2015	Etude de la variante Cazeneuve au même niveau de précision que la variante C c'est-à-dire diagnostic approfondi et étude préliminaire.
⇒ <b>Maintien du tracé initial</b>		

- *Les usagers souhaiteraient une communication bien organisée lors des travaux.*

La communication du SYTRAL en phase travaux repose sur différents axes forts.

- **Un agent dédié aux relations avec les riverains et commerçants**

Comme pour chaque opération du SYTRAL, un agent dédié aux relations avec les riverains et commerçants intervient sur le projet T6 jusqu'à la mise en service.

Cette proximité terrain est un maillon essentiel de la réussite du projet. Le rôle de cet agent est double, il est à la fois le relais d'information du SYTRAL vers le terrain (tant pour expliquer et accompagner le projet que pour expliquer les phases de travaux à venir) que du terrain vers le SYTRAL pour faire remonter les besoins ainsi que les attentes des usagers, des riverains et des commerçants.

La connaissance immédiate et directe de l'ensemble des « remontées terrain » permet ainsi au maître d'ouvrage une grande réactivité pour améliorer de manière continue et éclairée la mise œuvre de son projet.

Il est à noter que le prénom, le nom et le numéro de téléphone de cet agent seront inscrits sur les courriers riverains (voir ci-dessous) à venir ainsi que sur le site internet du SYTRAL.

L'agent dédié aux relations avec les riverains et commerçants pour T6 est déjà désigné et a rencontré personnellement les commerçants du tracé pour leur présenter le projet et répondre à leurs questions. Certaines remarques ont été transmises à la maîtrise d'œuvre pour approfondissement ou prise en compte dans les études.

- **Une communication papier**

Au commencement des travaux de déviations de réseaux (automne 2016) une lettre du projet sera diffusée à l'ensemble des riverains situés le long du chantier. Elle livre toutes les informations générales du projet. D'autres éditions seront diffusées, par exemple, lors du démarrage des travaux d'aménagement.

En complément, des courriers riverains sont adressés régulièrement. Ils contiennent des informations ciblées et ponctuelles qui avertissent les habitants d'un immeuble ou d'un quartier, d'une intervention particulière à venir. Sont ainsi concernée : une restriction du stationnement, une fermeture de voirie, une déviation de circulation sur une période... Il s'agit d'un courrier à en-tête diffusé dans les boîtes aux lettres du secteur concerné.

- **Une communication en ligne...**

Le site internet du SYTRAL ([sytral.fr](http://sytral.fr)) regroupe tous les documents concernant T6 : du dossier de concertation jusqu'aux éditions les plus récentes, les plans, les reportages, les photographies... Toute l'information est centralisée dans la rubrique « T6 » du site.

Le magazine numérique mensuel du SYTRAL, « Mobiles », relaiera les grandes phases du projet et comprendra des reportages réguliers. Tout le monde peut s'abonner par le biais de la page [magazine.sytral.fr](http://magazine.sytral.fr).

Un compte Twitter (@ligne\_T6) est créé pour proposer des informations plus « immédiates » sur le chantier.

Pour accéder aux informations en temps réel, il sera conseillé de consulter le site internet ([tcl.fr](http://tcl.fr) et version mobile [m.tcl.fr](http://m.tcl.fr)) et l'application tcl.

Enfin, les abonnés CITY PASS TCL bénéficient d'un système d'alerte par SMS sur les 3 lignes de leur choix. Ils peuvent s'inscrire sur le site [tcl.fr](http://tcl.fr), rubrique « MonTCL ».

- **...et sur les lignes**

L'exploitant est chargé de l'information des clients du réseau face aux perturbations et modifications pouvant intervenir. Pour ce faire, des informations seront diffusées aux arrêts par le biais d'affichettes et d'informations dynamiques (borne VISULYS). De même, des affichettes pourront être disposées dans les véhicules et des annonces sonores relayeront les messages. A titre d'exemple, les perturbations sur les lignes T4 et T2 pour les phases de raccordement seront largement anticipées et les informations correspondantes seront relayées sur l'ensemble du réseau TCL.

En complément, les écrans i-tcl, embarqués dans les tramways et trolleybus ainsi que dans les principales stations de métro, diffuseront une information régulière sur le projet et ses impacts.

Enfin, bien entendu, des panneaux d'information déployés sur le terrain, de divers formats, sont prévus à destination des usagers des différents modes pour informer du maintien de l'accès aux commerces ou des modifications des

conditions de circulation pour les véhicules particuliers et les modes doux (voir exemples mis en œuvre sur C3 en annexe).

- *Le déroulement de la concertation préalable a été ressenti comme une information à sens unique d'un projet ficelé.*

Le projet consiste à faire passer un mode de transport lourd (et écologique) qui impacte la totalité de l'espace urbain et donc de la vie quotidienne des riverains.

Au risque de se voir reprocher de présenter un projet déjà trop abouti, le SYTRAL fait le choix de porter en concertation des projets dont le niveau d'étude était relativement avancé pour trois raisons principales :

- S'assurer que le projet et les différentes options présentés au public sont pertinents et réalisables tant techniquement qu'économiquement,
- Présenter des éléments d'analyse construits et objectifs pour mieux répondre aux interrogations,
- Porter à la connaissance du public des éléments suffisamment concrets permettant d'appréhender les objectifs et enjeux principaux ainsi que les impacts du projet (présentation de coupes de principe par exemple).

Le niveau de précision du dossier concertation pour T6 (supports de présentation joints en annexe), n'a ainsi pas été un frein à la concertation. Il était en effet utile pour répondre de manière précise, objective et étayée aux nombreuses questions et propositions alternatives. L'objet n'était donc pas « l'information à sens unique » mais d'assurer un échange de qualité grâce à des informations techniques de qualité.

**Dans les faits, la concertation a d'ailleurs abouti à des modifications de conception, des choix entre variantes et des études complémentaires, autant de preuves de la prise en compte des divers avis exprimés.**

Elle a ainsi permis d'obtenir et de prendre en compte des remarques des riverains sur les profils en travers sur Pinel Sud par exemple. Le profil figurant dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est différent de celui du dossier de concertation car il prend en compte les remarques formulées lors de la réunion publique de Bron ainsi que dans les avis écrits.

Par ailleurs, certains sujets étaient plus spécifiquement présentés pour expression des avis dans le dossier de concertation : deux profils en travers étaient proposés sur la séquence Challemel Lacour (insertion de la plateforme en central ou en latéral, p25) et sur la séquence Beauvisage (insertion des cycles sur voirie ou sur trottoir, p27).

Enfin, les interrogations formulées par le public, ont amené le SYTRAL à mener des études complémentaires, notamment, sur les sujets suivants :

- Tracé par Cazeneuve

Les informations concernant le tracé alternatif par Cazeneuve sont présentées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dans la pièce 2, au paragraphe 2.3.4.4 et, de façon plus synthétique, dans le paragraphe 4 de la pièce 1 (bilan de la concertation).

Pour compléter, le rapport « étude préliminaire complémentaire – tracé par Cazeneuve » en date du 22/05/2015 est transmis en annexe à la présente note dans sa version intégrale.

- Terminus T6 à Suchet

Les informations concernant les études sur le report du terminus ouest du T6 sur la Presqu'île menées suite à la concertation sont présentées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique en pièce 1, au paragraphe 4. (Bilan de la concertation) et de façon plus détaillée dans la pièce 2, au paragraphe 2.3.4.1. Des informations supplémentaires ce sujet sont données en réponse au thème 6.

En complément, il est transmis les deux rapports d'étude de faisabilité en annexes à la présente note :

- Création d'une zone de manœuvre à Suchet et déplacement du terminus T2 en date du 24/03/2015 ;
- Extension de la ligne A7 à Suchet – étude de faisabilité – conclusions sur l'aspect « circulation automobile » du 23/06/2015.

**Si l'étude sur le tracé par Cazeneuve n'a pas abouti à une décision de modification du tracé, l'étude sur le terminus ouest du T6 a induit une modification du plan de voie pour intégrer la possibilité d'une ligne passante à Debourg.**

- *Les dates d'Enquête Publique fixées pendant l'été (période de congés) amplifient cette sensation.*

Les dates de l'enquête fixées par la Préfecture du 20 juin au 22 juillet 2016 ne semblent pas avoir été un frein au bon déroulement de l'enquête et à l'expression libre du public puisque, comme le souligne le commissaire enquêteur que « la présente enquête a engendré une participation significative, puisque 190 avis ont été déposés. »

Par ailleurs les mesures de publicité ont été significatives :

- Une émission diffusée sur TLM semaine 21 ;
- Le reportage relatif à T6 a été repris dans Mobiles le 01/06/2016 (lien : <http://magazine.sytral.fr/>). Le magazine Mobiles est envoyé à près de 28 000 abonnés et le nombre moyen d'ouverture est d'environ 8 000 ;
- des messages i-tcl ont été en diffusion sur le réseau du 6 au 12 juin, ainsi que du 20 au 26 juin.
- le bandeau « actualités et informations sur le déroulement de l'enquête publique de T6 » est en ligne sur le site du SYTRAL depuis le 6 juin et l'a été jusqu'à la clôture de l'enquête ;
- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été mis en ligne sur le site internet SYTRAL dès le début de l'enquête et pendant toute sa durée ;
- un communiqué sur les réseaux sociaux a été fait le 3 juin ;
- un communiqué de presse a été diffusé le 3 juin et divers articles ont été publiés suite à ce communiqué.

Vous trouverez en annexe les informations quantitatives concernant les diffusions numériques ainsi que les éléments précités.

- *Les conditions de la concertation n'ont pas semblé optimales et ont fait l'objet d'observations orales répétées :*
  - *Durée de concertation trop brève,*
  - *Salle de réunion trop petite (mairie du 8ème Arrondissement),*
  - *Présentation d'un seul parcours sur les trois envisagés,*
  - *Discussion impossible.*

Les éléments de réponse à ce point sont déjà fournis ci-avant.

- Une observation remarque que l'utilité de l'Enquête Publique est discutable puisque des travaux de déplacement de canalisations ont déjà été entamés (Lyon8 2 DUP obs. 6).

Les travaux en cause sont des travaux de dévoiement et de protection des réseaux de distribution de chaleur, froid et vapeur de chauffage urbain en lien avec le projet T6.

Ces travaux sont réalisés dans le cadre de la Délégation de service public chauffage urbain conclue entre le concessionnaire ELVYA et la métropole de LYON. Ils sont exécutés sous la maîtrise d'ouvrage du concessionnaire ELVYA, pour répondre aux contraintes inhérentes au service public de chauffage urbain (travaux possibles uniquement en période estivale).

#### **Liste des annexes au thème 2 :**

N° annexes	Objet
2.1	Panneaux d'information déployés sur C3
2.2	Flyers

2.3	Dossier de concertation
2.4	Invitations
2.5	Support PPT des réunions
2.6	Comptes rendus des trois réunions publiques,
2.7	Mesure d'audience sur les réseaux sociaux
4.1	Rapport d'étude du tracé par Cazeneuve
6.1	Création d'une zone de manœuvre à Suchet et déplacement du terminus T2 en date du 24/03/2015
6.2	Extension de la ligne A7 à Suchet – étude de faisabilité – conclusions sur l'aspect « circulation automobile » du 23/06/2015.

## Thème 3 : Choix du tracé général

*Le tracé proposé par le SYTRAL a suscité les observations suivantes de la part du Public :*

- *Le passage du tram sur l'Avenue Mermoz contribuera à couper le quartier en deux alors que des efforts de dynamisation et d'intégration avaient été effectués. Le tracé B semblait donc plus judicieux.*

Le tracé C a été retenu pour les raisons indiquées au paragraphe 2 de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le tracé B présente d'autres inconvénients majeurs (résumés de manière succincte dans le tableau multicritères de la page 25 de la pièce 2) que l'on n'aurait pas su traiter efficacement contrairement à celui évoqué ici d'une « coupure » du quartier.

La problématique de liaison entre les quartiers Nord et Sud de l'avenue Mermoz est identifiée et connue des services de la métropole puisque l'axe est aujourd'hui difficilement franchissable. C'est en effet une pénétrante depuis l'Est de l'agglomération comprenant 2 voies dans chaque sens, avec un flux journalier important (actuellement 34 000 véhicules/jour au niveau de Pinel puis 29 000 plus à l'ouest, voir paragraphe 6.7 de la pièce 4, page 112) qui justifie le calibrage actuel à 2 voies par sens. Sur tout le linéaire, la présence du terre-plein central augmente la largeur à traverser pour passer du Nord au Sud et donc l'effet de coupure.

Aujourd'hui, le secteur concerné comprend 5 carrefours traversant avec passages piétons. Le projet en réduira le nombre à trois, plus une traversée piétonne sécurisée avec feux dans le prolongement d'un cheminement piéton inscrit dans le plan de composition de la ZAC Sud. Ces traversées et carrefours correspondent aux axes Nord-Sud à privilégier pour le fonctionnement des ZAC. Ils ont été définis à l'issue d'un travail collaboratif avec les services de la métropole (Chefs de projets des deux ZAC, service voirie et mobilité)

Les cheminements des cycles sont également traités en sortie des voiries nord et sud avec des itinéraires possibles en tourne à gauche ou à droite ou en itinéraire traversant (pris en compte dans la programmation des feux).

Par ailleurs, et plus qu'une coupure, la ligne de tramway T6 peut être considérée comme un levier de développement urbain accompagnant les nombreux projets du secteur dont les deux ZAC Mermoz Sud et Nord ou encore le projet de résidence universitaire du CROUS. Elle est l'opportunité de créer des centres d'attractivité sur l'axe par l'implantation de deux stations, depuis lesquelles les cheminements vers le Nord ou le Sud seront sécurisés et confortables.

Enfin, la place du végétal grâce aux aménagements paysagers en rive et à la plateforme végétale, l'arrivée du tramway et la place importante allouée aux modes actifs permettront de donner à cette portion de l'axe une ambiance plus apaisée et donc à rendre sa traversée plus naturelle pour les cycles et piétons.

- *Le tracé actuel n'est pas satisfaisant pour certains habitants de Moulin-à-Vent car il ne permet pas d'amélioration par rapport au réseau existant pour l'accès à la Mairie du 8ème Arrondissement, au Nord de la ligne B, ou à la ligne D. Un tracé passant par Bachut et Grange Blanche semblerait plus judicieux.*

Le tracé par Bachut correspond à la variante A, qui n'a pas été retenue pour les raisons exposées au paragraphe 2 de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Pour compléter ces éléments au regard de l'observation, cette variante irriguerait moins bien le secteur de Moulin à Vent que celle qui est retenue aujourd'hui (variante C) pour deux raisons :

- Le tracé de la variante A s'éloigne plus rapidement du quartier Moulin à Vent en passant par la rue Cazeneuve au lieu de tangenter le quartier par l'Est (par Pressensé) comme le prévoit la variante C ;

- La station Barbusse –Pressensé aurait été située après le carrefour Delore/Pressensé comme le montrent les études complémentaires menées sur la Variante de tracé Cazeneuve (jointes en annexe), l'éloignant ainsi du quartier de Moulin à Vent.

Pour les habitants du quartier de Moulin à vent, les liaisons avec les lignes B et D du métro seront assurées par le tramway T6 à Debourg pour la ligne B (comme actuellement par la C22) et à Mermoz pour la ligne D (en remplacement de grange blanche pour la C22 actuellement). La fréquence actuelle de la C22 est de 10 mn comme celle prévue pour le T6 à la mise en service. Par ailleurs, pour ces deux destinations, le T6 offrira aux habitants un confort et une régularité améliorés (65 % pour la C22 actuellement contre 85 % pour les lignes T1 et T2 et près de 90% pour la ligne T4).

Enfin la liaison avec le Bachut sera assurée comme actuellement par une correspondance avec la C23 au niveau de la station Grange-rouge Santy.

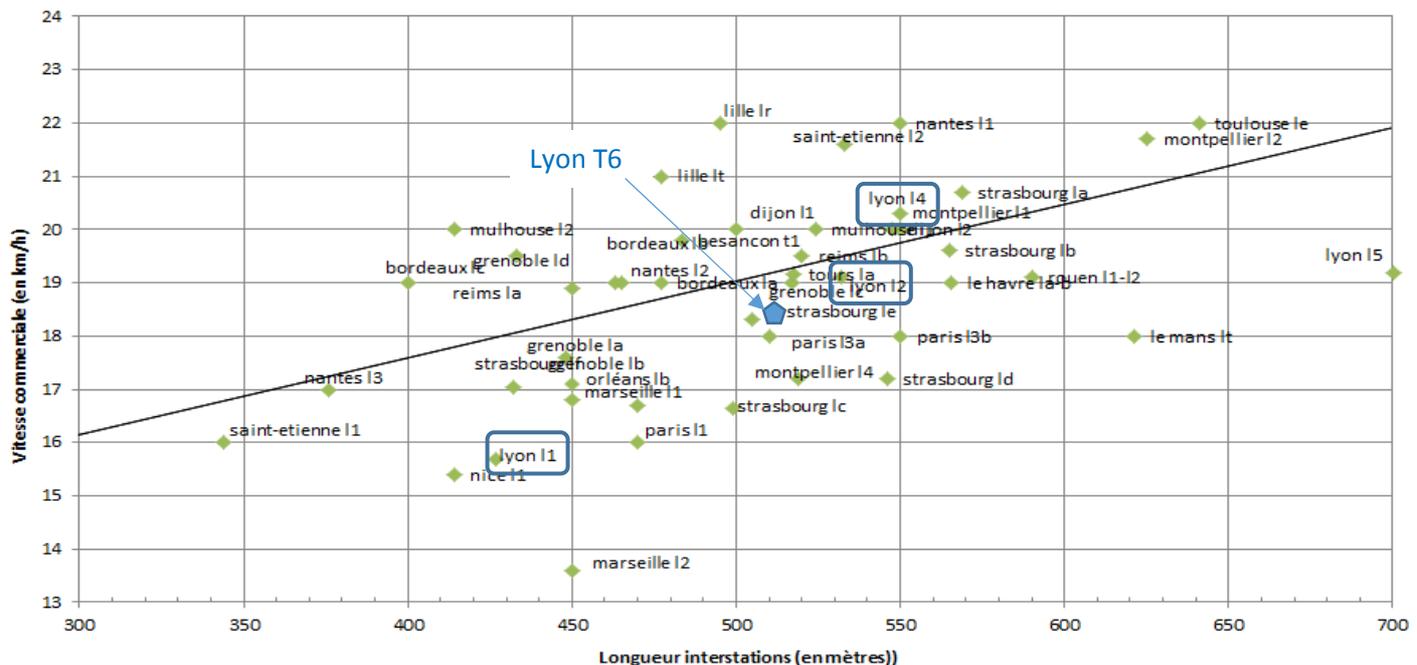
- *Certaines stations semblent trop proches les unes des autres (près de 300m) ce qui allonge le temps de circulation du tramway et réduit donc son efficacité.*

### **1. Inter distances et vitesse commerciale de la ligne**

L'inter distance moyenne entre stations issue de l'illustration 71 de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de 513 m est reprise dans le tableau ci-dessous.

<b>N° Stations</b>	<b>Noms des stations</b>	<b>Interstation avec la station suivante [en m]</b>
<b>1</b>	Debourg	723
<b>2</b>	Challemel Lacour	746
<b>3</b>	Vienne Barbusse	475
<b>4</b>	Barbusse Pressensé	560
<b>5</b>	Professeur Beauvisage	371
<b>6</b>	Etats-Unis	555
<b>7</b>	Grange Rouge	436
<b>8</b>	Mermoz Californie	315
<b>9</b>	Moselle Trinité	403
<b>10</b>	Mermoz Pinel	646
<b>11</b>	Pinel Laennec	485
<b>12</b>	Vinatier / Rockefeller	355
<b>13</b>	Vinatier	599
<b>14</b>	Hôpitaux Est	

Cette inter distance situe la ligne T6 dans la fourchette moyenne des tramways français, comme l'illustre la figure ci-dessous.



Au niveau du réseau lyonnais, la ligne T6 se situe entre T1 et T2-T4 aussi bien en termes d'interdistance entre stations que de vitesse commerciale projetée (18,3 km/h). A ce titre, on peut considérer que le nombre de stations (et donc l'interdistance) est en concordance avec les exigences de performance et de niveau de desserte du réseau de tramway lyonnais.

## **2. Rappel du principe de positionnement des stations et illustration sur un cas d'interdistance « faible »**

Le positionnement des stations doit se faire par un compromis entre les contraintes suivantes :

- Proximité avec les pôles attracteurs et émetteurs de trafic ;
- Compatibilité avec les contraintes géométriques liées à la voie ferrée (en plan et en long) ;
- Capacité à s'insérer dans l'espace public (longueur des quais, rampes, profil en travers...) ;
- Lisibilité/visibilité pour les usagers ;
- Inter distance moyenne en concordance avec le mode tramway ;
- Inter distances relativement homogènes.

Si l'on prend le cas de l'interdistance entre « Professeur Beauvisage » et « Etats-Unis » qui est de 371 m. Elle peut apparaître faible mais la position de ces stations semble toutefois pertinente :

- La station « Professeur Beauvisage » ne peut être déplacée :
  - vers Debourg, car le profil en travers de l'avenue Francis de Pressensé ne permet pas d'y insérer une station ;
  - vers Mermoz, car l'inter distance entre les stations « Professeur Beauvisage » et la station « Barbusse Pressensé » est déjà de 560 m.
- la station « Etats-Unis » est au plus près du marché et des commerces, en connexion avec T4.

- Deux observations regrettent qu'un raccordement ne soit pas envisagé aux jonctions avec les lignes T4 et T2 / T5.

La pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique présente en ses paragraphes 3.1.4.3 et 3.1.7 les travaux et le plan de voies retenus aux croisements avec T4 et T2-T5. Les compléments ci-dessous présentent de façon synthétique les éléments d'études qui ont permis d'aboutir au plan de voie aujourd'hui retenu.

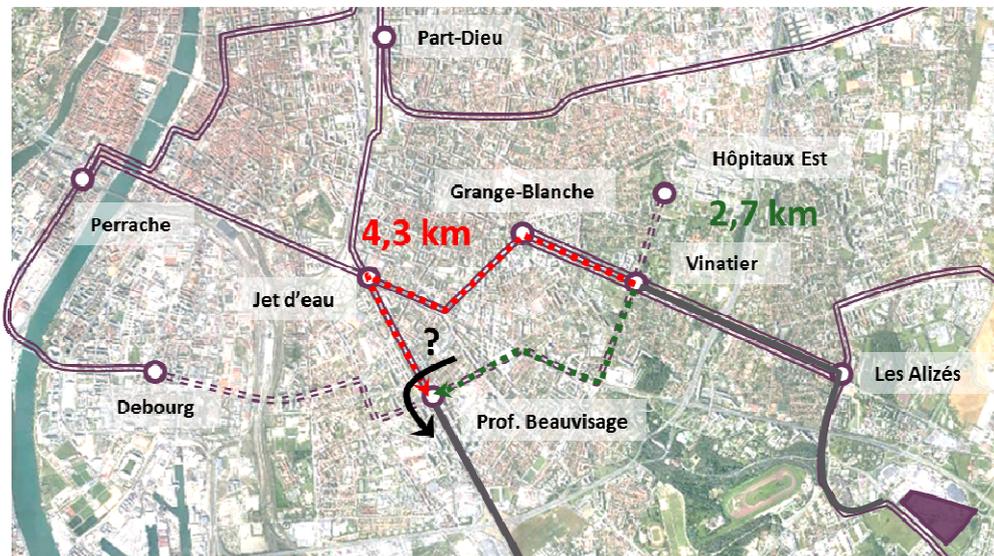
En préambule, toutes les liaisons ont été envisagées et évaluées sur les critères de :

- **pertinence commerciale** : la liaison offre-t-elle des possibilités de nouvelles missions répondant à une demande actuelle ou projetée ?  
Pour répondre à cette question une étude visant à rechercher les « optimisations du réseau tramways » du fait des nouvelles connexions possibles avec T6 a été menée (Optitram 2014-2015).
- **pertinence pour l'exploitation** : la liaison améliore-t-elle l'exploitation par une réduction des distances non commerciales parcourues (kilomètres « Haut-le-pied ») correspondant à l'acheminement et au retrait des rames ?
- **faisabilité technique** : le plan de voie peut-il être inséré ? quelle conséquence pour l'environnement existant ?
- **surcoût de la liaison** par rapport à un croisement simple et pertinence par rapport au gain né des points précédents.

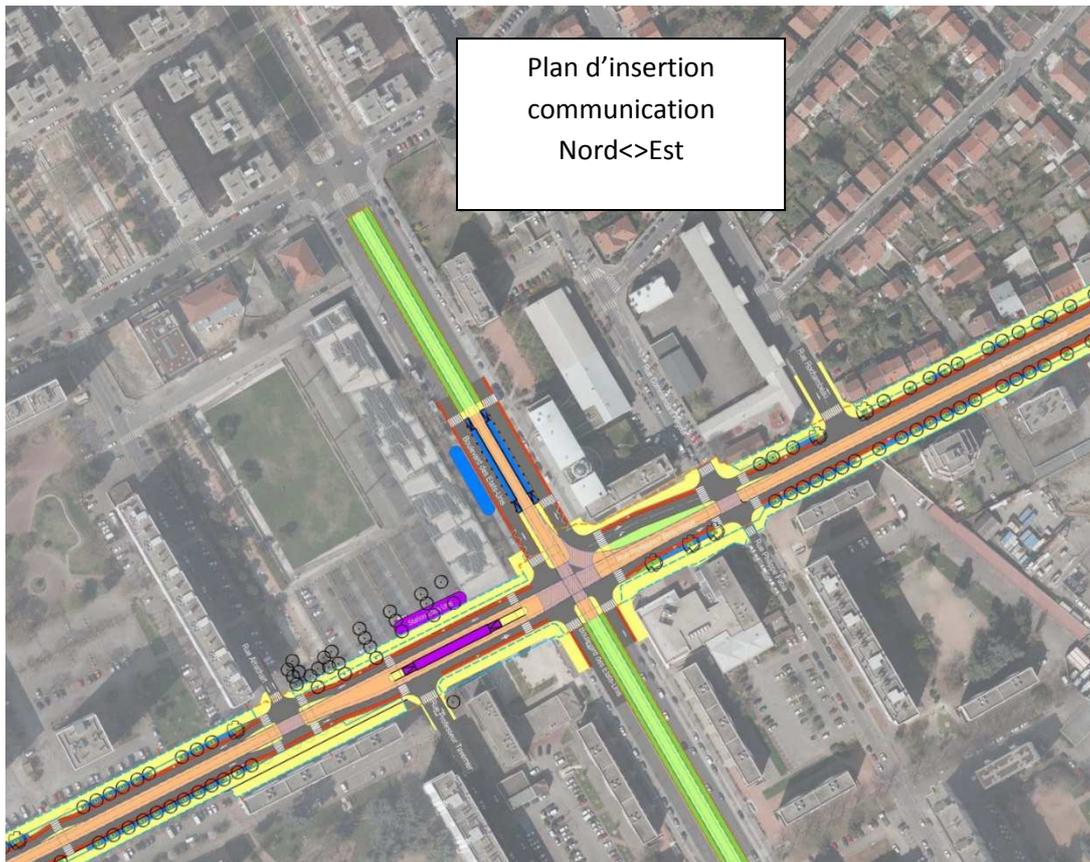
#### Liaison T4-T6 Nord <> Ouest et Nord<>Est :

Les liaisons T4 – T6 du nord vers/depuis l'est ou l'ouest ne présentent pas d'intérêt commercial car ces liaisons sont assurées par d'autres lignes du réseau lourd de TC.

Elles ne présentent pas d'intérêt non plus en termes d'exploitation si la liaison T2 – T6 Est<>Sud est réalisée. En effet, même s'il existe une communication simple de T2 est vers T4 sud à jets d'eau, la liaison avec T2 est plus intéressante pour les injections-retraits des rames de T1 et T6 depuis le dépôt de Saint Priest : le parcours Vinatier – Jets d'eau – Beauvisage fait 4.3 km contre 2.7 km pour le parcours Vinatier – Beauvisage.



Par ailleurs, **le coût de réalisation d'une communication dans ces directions avait été estimé à 2,4 M€ HT** et nécessite le déplacement plus au nord de la station T4-Beauvisage-CISL (dégradation de la correspondance et reprise plus importante de l'infrastructure T4).



Ces raccordements n'ont donc pas été retenus.

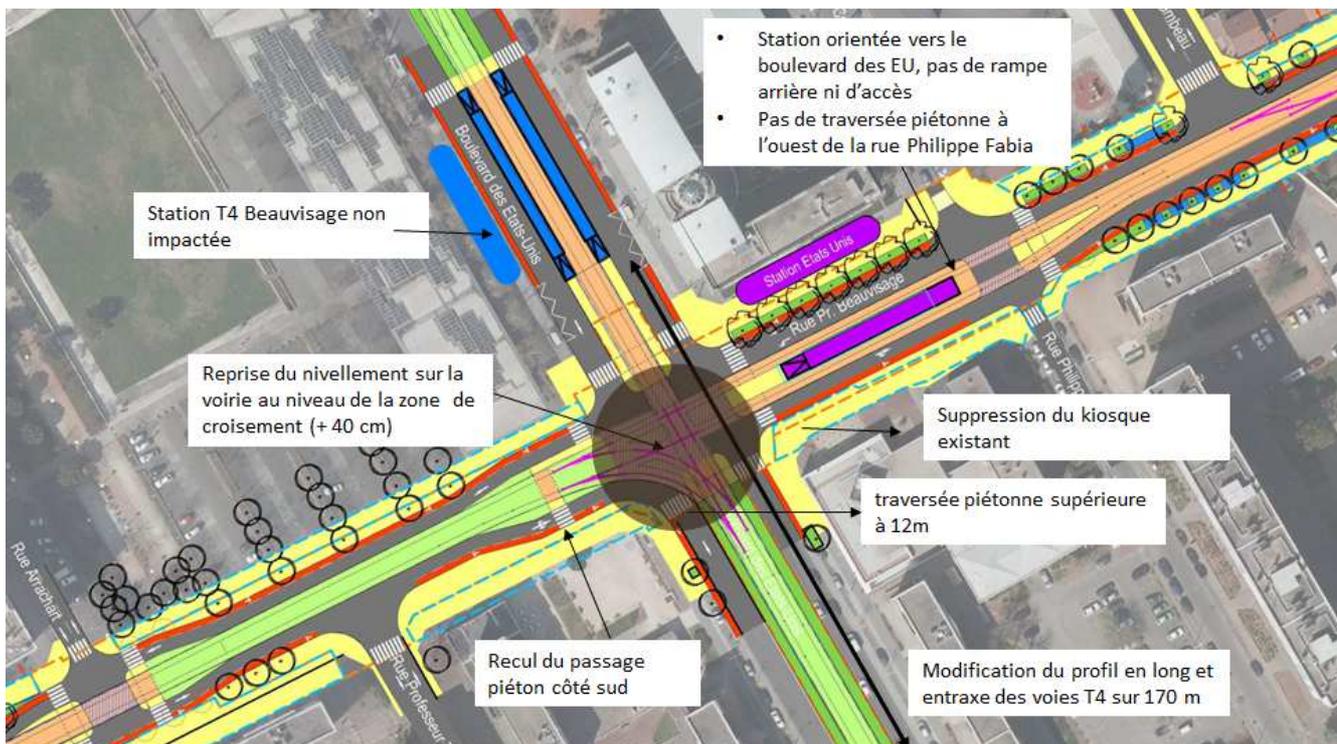
**Liaison T4-T6 Sud <> Ouest et Sud <>Est :**

Ces liaisons n'ont d'intérêt pour l'exploitation ni à court ni à moyen terme, puisque aucun dépôt n'est envisagé au sud de la ligne T4 et que les rames de T4 sont (et resteront) remisées au dépôt de Meyzieu, seul dépôt équipé pour la maintenance des rames de 43m. Le Plan de Mandat actuel prévoit, en effet, d'agrandir les deux dépôts existants afin de répondre aux besoins à moyen terme. Par ailleurs aucune disponibilité foncière connue à ce jour ne permettrait le développement d'un dépôt – centre de maintenance le long de la ligne T4.

L'examen de ces connexions s'est donc concentré sur l'aspect offre de nouvelles missions. L'étude Optitram précitée a cherché à évaluer, à partir de l'enquête ménage de 2006, les échanges journaliers entre les différentes sections du réseau tramway dont celles objet du présent paragraphe. Pour ce qui concerne T6, il apparaît que le duo de sections du réseau tram « T1-Perrache-thiers Lafayette » <> « T4 Hôpital Feyzin –professeur Beauvisage » a été évalué comme intéressant en termes d'échanges potentiels.

La liaison T4-T6 Sud<>Ouest a donc été plus approfondie. Un scénario avec une liaison appelée T4bis reliant la gare de Vénissieux à la Presqu'île a ainsi été simulée dans le logiciel de simulation de trafic TC de l'agglomération lyonnaise TERESE. Il apparaît que cette liaison entraîne en fait une augmentation relativement faible du trafic sur l'ensemble du réseau TCL (avec une baisse notable sur T6).

L'insertion a été étudiée en parallèle de l'étude de trafic, une synthèse en est présentée ci-dessous. Elle fait apparaître que l'insertion est possible mais impose une position de la station côté est avec une configuration à adapter



Le coût d'investissement combiné pour la mise en œuvre de cette ligne (adaptation de Debourg permettant la continuité de passage vers Suchet, retournement à Suchet, croisement T4/T6) serait à minima de 9,4 M€ HT, hors acquisition de matériel roulant supplémentaire et adaptation des dépôts pour l'accueillir.

Compte tenu de ces éléments il a été décidé de réaliser un croisement simple au niveau de T4-T6.

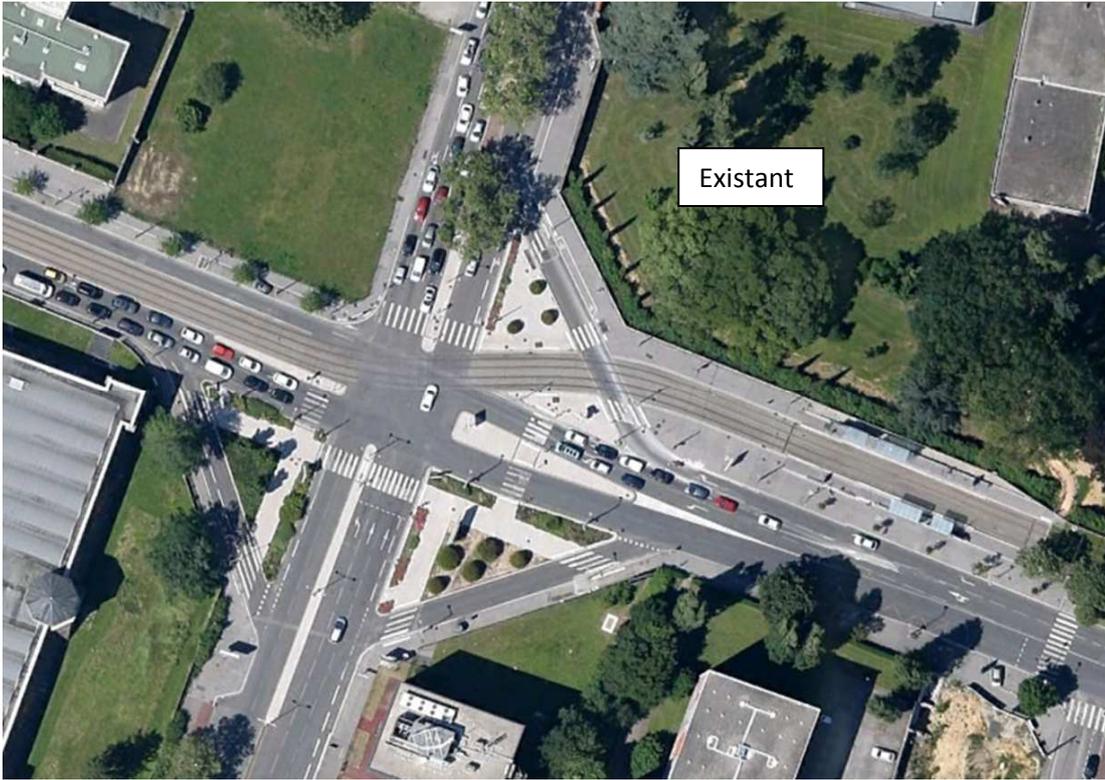
### **Liaison T2-T6 :**

Compte tenu de la configuration en long (zone de manœuvre sur un point haut) et en plan (tracé en courbe de T2) les études de tracé de voie ont montré qu'il n'était pas faisable de réaliser plus d'une liaison parmi les 4 possibles sauf à réaliser un plateau horizontal très étendu avec des reprises substantielles sur l'infrastructure de T2 et des acquisitions foncières importantes. En outre, les études de trafic mettent en avant un niveau de trafic déjà très important sur ce carrefour, ce qui rendait quasiment impossible l'insertion de deux nouvelles doubles communications avec les services commerciaux correspondants. A partir de ce constat, les études se sont concentrées sur la recherche de la double communication la plus intéressante en termes d'exploitation et de nouvelles missions.

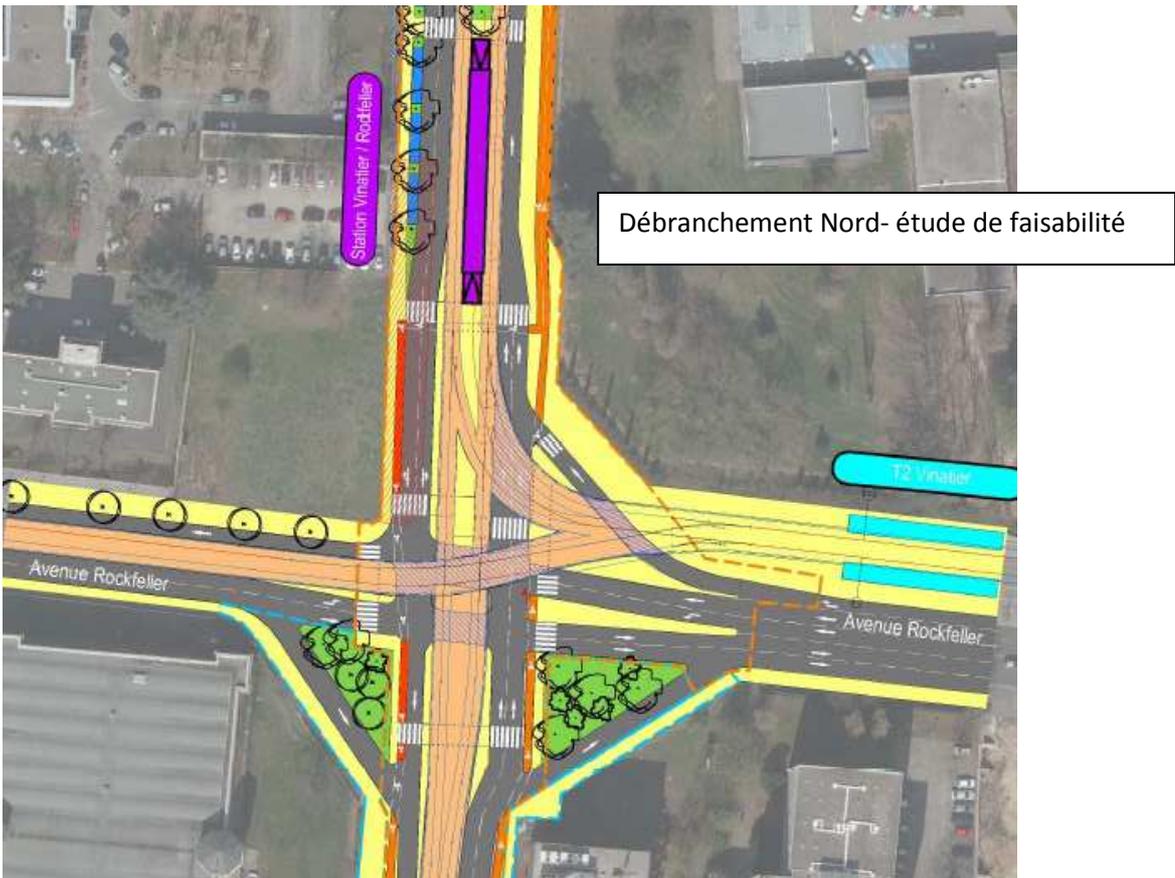
Concernant l'intérêt commercial, l'étude optitram montre que l'organisation des services actuels sur l'infrastructure existante correspond bien à la demande. Il n'a pas été identifié de service nouveau à court et moyen terme répondant à une demande forte. Dès lors, l'étude des connexions s'est davantage penchée sur l'intérêt des connexions en termes d'exploitation.

Compte tenu de la position du dépôt à l'Est, les deux communications Est<>Sud et Est<>nord ont été privilégiées dans les études, car elles permettent un gain annuel de l'ordre de 550 k€ de coûts de fonctionnement par la réduction des distances « Hauts-le-pied » pour les injections-retraits des T1 et T6 qu'elles permettent.

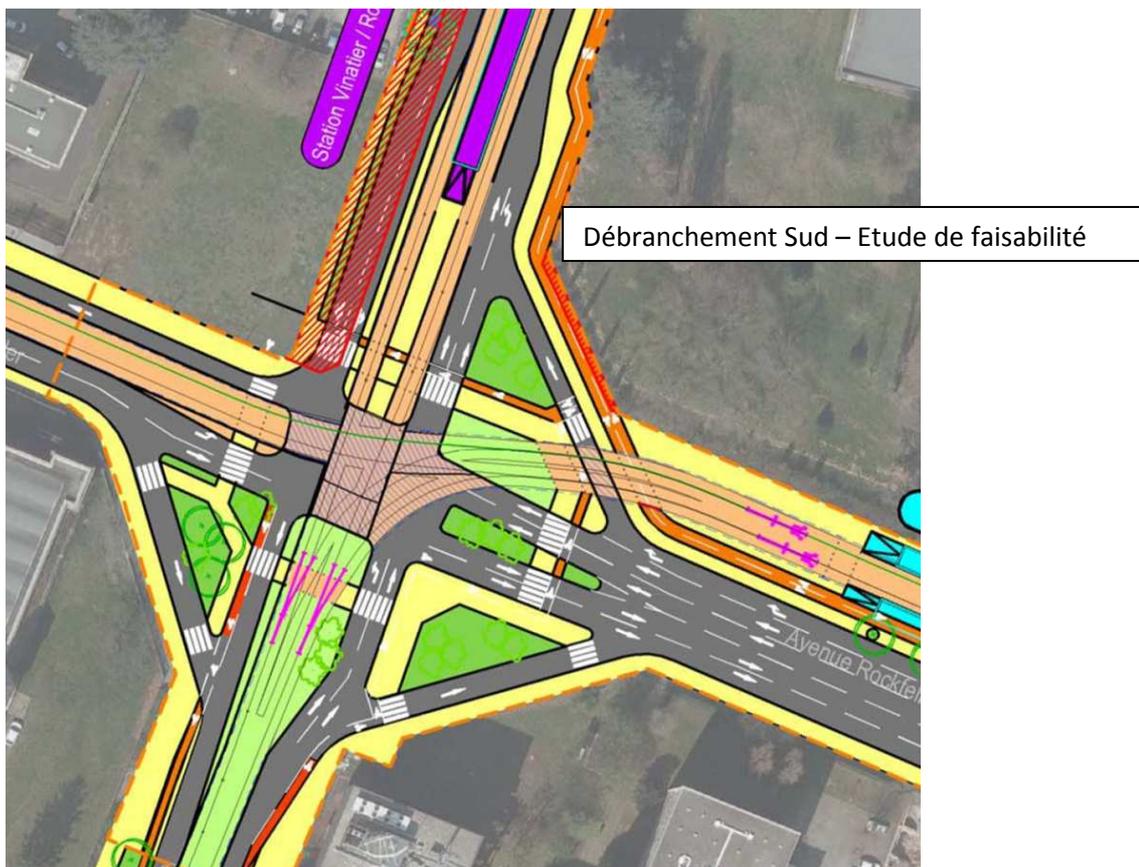
Les études d'insertion ont montré que les deux liaisons sont réalisables et sensiblement équivalentes en coût d'investissement et impact sur l'environnement.



Existant



Débranchement Nord- étude de faisabilité



La liaison vers le sud offre la possibilité, quant à elle, **de permettre une liaison avec métro D à Mermoz, la liaison pourra ainsi être utilisée pour des services provisoires de T2 et T5 en cas d'incident entre Vinatier et Grange Blanche.**

La liaison vers le sud a donc été retenue pour le projet T6.

**Liste des annexes au thème 3 :**

N° annexes	Objet
4.1	Rapport d'étude du tracé par Cazeneuve
4.2	Planches d'insertion au 1/1000 <sup>e</sup> plateforme en centrale et en latérale
4.3	Coupes

## Thème 4 : Choix du tracé dans le secteur de Pressensé

- *Le passage du tramway au niveau du secteur de Pressensé est un sujet particulièrement sensible. En effet, certaines observations estiment que le tracé actuel provoquera une saturation de l'Avenue Francis de Pressensé, impactant par là la circulation des lignes de Bus C16 et 35.*

Les informations concernant l'impact de T6 sur la circulation se trouvent aux paragraphes 7.2.6 et 9 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Des éléments complémentaires sont apportés dans les réponses au thème 9.

En complément, l'avenue de Pressensé est maintenue à une voie dans chaque sens conformément à l'existant. Les voies de pré-sélection (tourne à droite sur Louise Michel ainsi que tourne à droite et à gauche au carrefour avec Beauvisage) sont supprimées. Cependant, les études de trafic montrent que les deux carrefours avec Cazeneuve et Sarrazin sont en dessous de leur capacité maximale. Seul le carrefour Beauvisage atteint 105% de sa capacité en heure de pointe du soir en situation projetée.

Les deux lignes citées dans le commentaire ne seraient donc potentiellement perturbées qu'au niveau du carrefour Beauvisage, sur l'heure de pointe du soir. Ceci traduit le fait que la priorité reste ainsi donnée au mode lourd qui constitue l'armature du réseau de transport en commun.

- *Par ailleurs le passage par l'Avenue de Pressensé inclut deux virages en angle droit qui réduisent considérablement la vitesse de passage du tramway, et par conséquent, la circulation aux carrefours. Une observation remarque que la gestion des feux tricolores à ces croisements risque d'être compliquée et d'induire un engorgement des rues, voire des accidents.*

Le tracé C retenu comprend en effet deux virages, mais il faut préciser qu'il y a de tels virages aussi sur les tracés A et B et même sur le tracé par Cazeneuve, le virage pour rejoindre le boulevard des Etats Unis dans cette option étant encore plus serré que celui de Barbusse/Pressensé. Cette configuration est liée à la trame viaire existante qui n'offre pas de tracé continu en rocade, sur lequel l'axe A7 aurait pu s'appuyer sur toute sa longueur.

De par leur rayon de courbure, la vitesse du tramway dans les deux courbes (Barbusse/Pressensé et Beauvisage/Pressensé) est limitée à 15 km/h. Cette donnée d'entrée a été prise en compte dans les simulations de vitesse d'exploitation, les études de circulation et le calcul de la capacité des carrefours (la durée de la lucarne tramway est ainsi adaptée à la durée du franchement du carrefour en fonction de la configuration) qui sont fournis dans la pièce 4 aux paragraphes 7.2.6 (page 226) et 9 (page 272).

En comparaison, le tracé par Cazeneuve a été étudié du point de vue de l'impact sur les carrefours avec les deux insertions de plateforme envisageables (centrale ou latérale sud) :

1/ pour le carrefour Vienne/Barbusse, le tracé par Cazeneuve permet de conserver une capacité utilisée proche de la situation actuelle, dans les deux cas d'insertion.

2/ pour le carrefour Cazeneuve/Etats Unis

- Insertion latéral sud de la plateforme : « la proximité des intersections régulées avec Arrachart et Serpollières impose la coordination de ces trois carrefours, rendant le système plus rigide et imposant des temps de vert pour la phase Cazeneuve plus importants afin de vider le sas ainsi formé. Dans ces conditions, l'impact au carrefour Cazeneuve-Etats-Unis est important, induisant la saturation de ce carrefour aux HP avec des capacités utilisées supérieures à 100% (CU théorique projetée : 110% aux HP). Une gestion différenciée des feux sur la branche Est de Cazeneuve (entre les mouvements de TAG et de tout droit, compatibles avec la phase tramway A7), permettrait de limiter l'impact à ce carrefour. »
- Insertion centrale de la plateforme : dans ce cas deux scénarios possibles :
  - o plate-forme franchissable aux trois carrefours : « Dans ce scénario, les intersections Cazeneuve-Denis, Cazeneuve-Arrachart et Cazeneuve-Serpollières-Chevallier doivent être régulées. L'impact sur la

circulation en section et au carrefour Etats-Unis-Cazeneuve est donc la même que pour l'insertion latérale Sud ».

- o plate-forme infranchissable aux trois carrefours : « Dans ce scénario, aucune des trois intersections n'est régulée par feux. Cette insertion n'induit alors aucun impact sur la fluidité de l'axe en section et permet de limiter l'impact au carrefour Etats-Unis-Cazeneuve (pas de temps de vert de coordination nécessaire). Cependant, dans cette configuration, ce carrefour est tout de même saturé aux heures de pointe (CU théoriques projetées : 105% à l'HPM et 100% à l'HPS). Une gestion différenciée des feux sur la branche Est de Cazeneuve, avec les mouvements de tout droit, compatibles avec la phase tramway A7, permettrait de limiter la saturation. Cependant, la faisabilité du scénario qui rend les trois carrefours infranchissables n'a pas été vérifiée puisqu'elle nécessite des études de circulation sur le secteur qui sont faites à des niveaux d'études plus poussés (AVP) ».

L'insertion du tramway par Cazeneuve avait donc, elle aussi, un impact sur la circulation routière à travers un dépassement, plus ou moins fort, de la capacité du carrefour Cazeneuve/Etats Unis.

Le rapport d'études, coupes et planches d'insertion au 1/1000<sup>e</sup> sont joints en annexe.

Pour la question sur la sécurité, il convient de se reporter aux éléments fournis au thème 12.

- *Ces virages sont sources d'autant plus d'inquiétudes que les manœuvres du tramway pour tourner suscitent plus de bruit qu'un passage en ligne droite.*

Cette question est traitée au thème 11.

*Plusieurs propositions alternatives à ce tracé ont été formulées :*

- *La plupart des observations propose d'éviter l'Avenue Francis de Pressensé en continuant la ligne sur la Rue Paul Cazeneuve qui rejoindrait alors la plateforme du tramway T4 (9 observations). Cette solution aurait l'avantage d'être plus économique ce qui n'est pas pris en compte dans l'étude. De plus, elle supprimerait l'impact du tramway sur le marché des Etats Unis (cf. Thème 10) et empêcherait la suppression de places de parking devant les commerces de la rue Beauvisage. Cette variante n'aurait pas été assez étudiée dans le dossier.*

La variante par Cazeneuve a fait l'objet d'un diagnostic et d'études préliminaires (au sens de la loi relative à la maîtrise d'ouvrage et à ses relations avec la maîtrise d'œuvre privée dite loi MOP). Le SYTRAL a donc confirmé son choix sur la base d'études du même niveau de précision pour les deux tracés.

**La variante par Pressensé permet de desservir 1 900 habitants supplémentaires et 650 emplois (soit +13% et +24% sur le secteur d'étude).** Ces valeurs représentent environ 8% du potentiel de desserte de la ligne T6 (en excluant les opportunités actuelles déjà desservies par un mode lourd). Au regard de ces chiffres, et tenant compte des éléments mis en lumière par les études préliminaires sur les deux tracés, le SYTRAL confirme sa volonté de desservir les quartiers les plus éloignés d'un mode lourd et de permettre à un plus grand nombre d'utilisateurs d'accéder au tramway. Il confirme également la volonté d'atteindre un des objectifs fort du projet qui est la création d'une ligne rocade, avec un tracé plus périphérique.

La synthèse de l'étude sur Cazeneuve et la justification du choix du SYTRAL sont présentées dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (paragraphe 2.3.4.4). Le rapport complet ainsi que les planches d'insertion au 1/1000<sup>e</sup> et coupes sont joints en annexe. Ce rapport comprend une analyse des critères de comparaison pertinents entre ces variantes dont l'aspect économique.

Sur ce sujet, le fait de ne pas réaménager une partie du linéaire du projet en passant sur la plateforme existante du Boulevard des Etats-Unis induirait une économie de l'ordre de 4 M€ sur les infrastructures et stations. Cependant, cette économie supposée est fondée en partie sur **l'absence de requalification des axes qui ne sont plus traversés** (le périmètre n'est donc pas le même). Le tracé résultant de cette variante induirait alors, de par la

réutilisation de la plateforme sur Etats-Unis toujours, une **rigidité pour l'exploitation des tramways T4 et T6 et son évolutivité.**

**Il faut, par ailleurs, souligner que le passage par Cazeneuve imposerait, tout de même, une insertion centrale de la plateforme sur Barbusse.** En effet, une insertion latérale dans le site propre bus actuel permettrait une économie de « seulement » 0,7 M€ environ, les gains sur le poste voirie étant compensés en partie par l'augmentation du poste voie ferrée (pose anti-vibratile -10 et -20 dB rendue nécessaire par la proximité des façades). Compte tenu de cette différence faible à l'échelle du projet et de la perturbation qu'engendre une insertion latérale pour l'exploitation, la sécurité et la vie quotidienne des riverains, l'insertion centrale sur Barbusse reste à privilégier quel que soit le tracé retenu.

Pour le sujet du marché, il convient de se reporter au thème 10.

- *Une observation propose de faire passer le tramway par la route de Vienne, puis le quartier Moulin-à-Vent. Ce tracé permettrait d'autant plus de désenclaver le quartier Moulin-à-Vent qui se développe.*

Le tracé par la route de Vienne a été étudié dans les variantes présentés en pièce 2 au paragraphe 2.3.1.2. Elle a, en particulier, été écartée à cause du profil en travers très réduit (15 à 16m) et des nombreuses sorties riveraines de la rue Vaillant Couturier.

#### Liste des annexes au thème 4 :

N° annexes	Objet
4.1	Rapport d'étude du tracé par Cazeneuve
4.2	Planches d'insertion au 1/1000 <sup>e</sup> plateforme en centrale et en latérale
4.3	Coupes

## Thème 5 : Engazonnement des voies et circulation des véhicules prioritaires

*L'engazonnement des voies pose problème, car cela empêcherait, d'après le Public, l'accès à la plateforme aux véhicules prioritaires. Or, la réduction du nombre de voies pour les voitures dans des rues déjà régulièrement engorgées compliquera le passage de ces véhicules qui risquent d'emprunter les pistes cyclables portant ainsi atteinte à la sécurité des cyclistes (7 observations).*

*Ce sujet est d'autant plus sensible que la ligne du projet est dans l'environnement immédiat de 4 hôpitaux.*

Comme le souligne le public, un tel revêtement présente une réelle plus-value esthétique. De plus, il apaise l'ambiance générale de l'aménagement et a l'avantage d'interdire la circulation de la plateforme aux véhicules non autorisés (par exemple sécurisation par rapport aux scooters).

Effectivement, les voies engazonnées ne sont pas circulables.

A ce titre, il est utile de rappeler que le franchissement hors carrefour et la circulation sur les plateformes tramway est strictement règlementé. **Ainsi, l'interdiction de franchissement de la plateforme tramway en dehors des carrefours prévus à cet effet est induite par la réglementation des Transports Guidés (STPG) et non par le type de revêtement.**

En effet, comme cela est exposé au thème 12, un processus règlementairement très encadré, faisant intervenir des Organismes Qualifiés Agréés (jouant le rôle de second regard sur les aspects sécurité) ainsi que le STRMTG (service de l'Etat compétent dans les remontées mécaniques et transports guidés) pour contrôler la sécurité des projets, rythme la réalisation des opérations de tramway comme le T6. La mise en service est, à la fin de ce processus, autorisée par un arrêté préfectoral.

Or, le SYTRAL a fait le choix d'implanter ses lignes de tramway en site propre, pour que les lignes correspondantes puissent être identifiées à un mode de transport lourd répondant à des exigences de vitesse commerciale et de régularité élevée, et, dans le contexte règlementaire précité, le STRMTG n'autoriserait pas, sans exiger de diminution importante de la vitesse d'exploitation du tramway sur la zone concernée, de franchissement de plateforme en dehors des carrefours spécifiquement aménagés pour ce faire.

En outre, les arrêtés pris par le Maire, au titre de son pouvoir de police, sur les zones comprenant une plateforme tramway, doivent respecter les dispositions issues de l'arrêté préfectoral d'autorisation de mise en service de la ligne et, par là même, celles présentes dans les différents dossiers de sécurité préalables à la prise de cet arrêté préfectoral. Ainsi, le Maire ne peut autoriser des franchissements de plateforme complémentaires à ceux prévus dans les différents dossiers de sécurité et autorisés par le STRMTG et le Préfet.

En ce qui concerne les services de secours, de nombreux échanges et des réunions de travail ont eu lieu avec les services de secours et les Hôpitaux afin de s'assurer de la bonne prise en compte des besoins des services de secours dans la cadre du projet. Des solutions ont été trouvées et sont validées par toutes les parties.

Vous trouverez ainsi en annexe les derniers échanges de courrier attestant des accords des différentes parties sur les aménagements futurs.

Concernant la sécurité des cycles, la remarque vise les sections à plateforme végétale, à proximité des hôpitaux, et donc les sections Pinel sud et nord.

Sur toute la séquence Pinel nord, à proximité immédiate des Hôpitaux Est et du Vinatier, les cycles sont en pistes latérales sur trottoir, donc hors de la circulation routière. Elles ne sont donc pas concernées par la préoccupation relevée par le Commissaire Enquêteur.

Pour la séquence Pinel sud, les cycles sont en zone de rencontre côté Est et en bande cyclable côté Ouest.

En cas de besoin, les services de secours pourront en effet empiéter sur les bandes cyclables ou emprunter les zones de rencontre. Ces véhicules d'intérêt général prioritaires doivent utiliser simultanément une sirène deux tons ainsi qu'un feu bleu clignotant : les cyclistes et également les autres usagers de la voirie sont donc avertis de la présence des services de secours. De plus, les services de secours sont habitués à la conduite d'urgence et au respect de la sécurité lors de leurs déplacements puisqu'ils sont prioritaires et ont le droit de passer aux feux rouges.

*Néanmoins, une partie du Public ayant déposé une observation est favorable à cet engazonnement (19 observations) pour :*

- le côté esthétique,*
- l'atténuation des émissions sonores et vibrations induites par le passage du tramway,*
- l'empêchement des voitures de rouler sur la plateforme, réduisant ainsi le risque d'accident.*

*Une observation remarque tout de même que l'entretien d'une voie engazonnée serait plus difficile (Bron 1 DUP obs. 20).*

Une plateforme engazonnée demande plus d'entretien qu'une plateforme minérale, en effet.

Cependant, l'exploitant du réseau dispose des compétences, du savoir-faire et de tout l'équipement nécessaire étant donné que plusieurs portions de lignes de tramway lyonnaises ont déjà un revêtement végétal (ex : T4 sur la quasi-totalité entre Etats-Unis et Feyzin, T1 à la Doua et cours Charlemagne, T2 et T5 sur Rockefeller et Roosevelt, ...). Le retour d'expérience est en outre important puisque les premières sections engazonnées ont été mises en service en 2001 et sont largement plébiscitées par les riverains.

<b>Liste des annexes au thème 5 :</b>	
N° annexes	Objet
5.1	Courrier du Sytral aux HCL et au SDMIS , accord sur les revêtements de plateforme

## Thème 6 : Rupture de charge T1/T6 et fréquence de passage

*Ce thème traite des avis opposés à la rupture de charge induite à Debourg entre les tramways T1 et T6. Certaines personnes semblent découvrir la rupture de charge à l'occasion de l'Enquête Publique. La concertation préalable aurait annoncé un projet de « prolongement du tramway T1 » masquant cet aspect du projet (observations orales).*

Il est indiqué dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (paragraphe 4.4.4.1-A de la pièce 4, paragraphe 4.2 du bilan de la concertation et paragraphe 2.3.4.1-A de la note de pièce 2) que **les infrastructures de la ligne T6 s'inscrivent dans la continuité des voies du tramway T1 mais seront exploitées de manière indépendante afin de garantir une certaine régularité du service.**

Les éléments quantitatifs permettant de justifier le caractère indépendant de la ligne T6 sont exposés dans ces pièces et ne sont pas repris ici.

Il est également utile de rappeler que ce point avait été clairement exposé aussi bien dans le dossier de concertation (voir paragraphe 4) que lors des réunions publiques.

L'observation rapportée ci-dessus avait ainsi déjà été faite lors de la concertation publique (voir paragraphe 3.3.3 du bilan de la concertation) et avait fait l'objet d'études complémentaires de la part du SYTRAL postérieurement à la concertation. Ces dernières avaient porté, en particulier, sur la possibilité d'aller et de venir avec le tramway T6 jusqu'à et depuis Suchet.

Les conclusions de ces études sont reprises aux paragraphes 4.4.4.1-B de la pièce 4 et 2.3.4.1-B de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Il est, enfin, aussi utile d'insister sur le fait que cette étude, et donc la prise en compte des observations formulées lors de la concertation, ont conduit le SYTRAL et son maître d'œuvre à revoir la conception du projet pour permettre, avec un minimum de reprises ultérieures, une évolutivité vers une ligne T6 terminant son parcours en Presqu'île.

*Les objections suivantes ont été faites :*

- *La rupture de charge à Debourg dissuaderait les usagers d'utiliser le tram T6, la voiture restant plus rapide pour se rendre à Confluence.*

Sans revenir, là encore, sur les raisons ayant motivé le choix de cette rupture de charge, il faut rappeler que les modélisations de trafic réalisées dans le cadre du présent projet et justifiant, en particulier, l'intérêt socio-économique du projet (voir pièce 7 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) en tiennent compte.

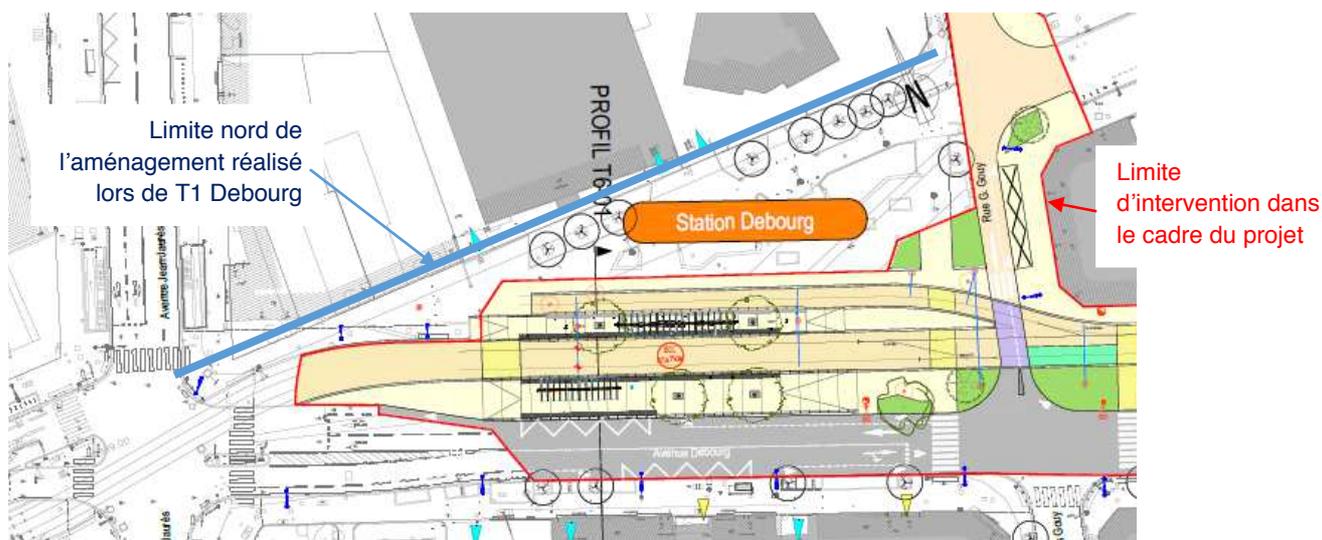
En outre, le surcroît de fréquentation induit par une remontée du terminus Ouest de T6 jusqu'à Suchet, donc à une liaison sans rupture de charge avec la Presqu'île est de 17% (avec une baisse de trafic sur T1 en parallèle). **La grande majorité des usagers de T6 n'est donc pas « dissuadée » par cette rupture de charge.**

On peut, enfin, dire que cette situation n'est pas isolée puisque la ligne T3 en région parisienne, dont l'extension depuis la porte d'Ivry jusqu'à la porte de Vincennes a été mise en service le 15 décembre 2012 a été scindée en deux tronçons (T3a et T3b) afin de garantir une bonne exploitabilité de la ligne (correspondance au niveau de la station de Métro 1 « Porte de Vincennes »).

- *L'aménagement d'un deuxième terminus à Debourg détruirait le Square Debourg, lieu apprécié par les habitants et en cours de végétalisation (Lyon7 1 DUP obs. 8).*

Lors de la conception du projet de prolongement de T1 à Debourg, les questions du choix du mode de l'axe A7 à l'Est de Debourg et, a fortiori, de la rupture de charge ou non de T1 avec un prolongement futur en tramway au niveau de Debourg n'avaient pas été tranchées.

Toutefois, on peut voir sur l'extrait de plan d'aménagement ci-dessous (extrait de l'AVP) qu'une attention particulière a été apportée afin de limiter au minimum les surfaces à reprendre sur l'actuelle placette Debourg en insérant un aménagement compact :



En complément, un soin particulier sera apporté pour que le présent projet s’insère de manière, à la fois, fonctionnelle et esthétique dans cet espace.

Par ailleurs, une partie des matériaux correspondant à des aménagements récents démolis va être réutilisée dans le cadre de T6 (voir thème 13).

Enfin, l’évolutivité évoquée ci-avant permettra de ne plus impacter cet espace même si le terminus T6 était remonté vers l’ouest.

- *Une personne demande quelle sera la fréquence de passage en heures creuses (compte tenu de la fréquence de 10 min en heures de pointes). Il remarque qu'une fréquence de passage trop faible n'inciterait pas les usagers à délaisser leurs voitures au profit des transports en commun.*

Cet élément est bien entendu pris en compte car il participe à l’attractivité du mode de transport, point important du projet (voir thème 1).

La fréquence prévue en heure creuse est de 15 mn.

*Quelques observations ont suggéré des solutions alternatives :*

- *Certaines personnes proposent de déplacer le terminus du T6 à Suchet, le terminus de la ligne T1 serait quand à lui ramené à Suchet (7 observations).*

Cette proposition, par rapport à celle étudiée par le SYTRAL suite à la concertation (études fournies en annexe) répond, certes, à la problématique de la saturation induite par le passage de T6 et T1 au niveau des carrefours Pasteur et Montrochet mais pose toutefois divers problèmes :

- **Les usagers de T1 actuellement en transit à la station Suchet vont subir une rupture de charge :**
  - Les derniers comptages menés sur la ligne ont été réalisés en mars 2016. Ils font apparaître un nombre d’usagers en transit à la station Suchet sur T1 de 22 095 voyageurs par jour (deux sens confondus).
  - Le nombre d’usagers, dans le cadre d’un scénario T6 Suchet-Hôpitaux Est (à horizon 2030), qui seraient en transit à Debourg s’élève à moins de 6 000 voyageurs par jour (deux sens confondus).

**Dès lors, le nombre d’usagers de T1 pénalisés par cette disposition est très nettement supérieur au nombre d’usagers qui en bénéficieraient sur T6.**

- La fréquence de 10mn prévue actuellement pour le tramway T6 est trop faible pour reprendre la demande de trafic de la section comprise entre Suchet et Debourg et actuellement prise en charge par le tramway T1. Il est possible d’augmenter la fréquence de T6 pour reprendre cette demande mais, dès lors, l’offre proposée sur la section Debourg-Hôpitaux Est sera très supérieure à la demande, ce qui est problématique en termes d’efficience de la dépense publique.
- Le passage de T2 à 4mn (prévu dans le plan de mandat) nécessite un doublement de la capacité de retournement actuelle. Ce doublement n’étant pas possible sur la place aujourd’hui occupée par la « virgule » de retournement au sein du Pôle d’Echange Multimodal (PEM) de Perrache, il est nécessaire de changer de position le terminus de T2. Deux choix s’imposent pour conserver une bonne interconnexion et ne pas être en

« sur-offre » : vers Carnot ou vers Suchet.

Comme il n'est physiquement pas possible d'implanter à Suchet à la fois un terminus pour T1, T2 et T6, le terminus de T2 doit être implanté sur la Place Carnot.

Dès lors, la proposition, comme celle étudiée par le SYTRAL après la concertation, dégrade à la fois les correspondances T1-T2 (plus de station commune) et T2-Métro A. En outre, elle dégrade la porosité Nord-sud au niveau de Perrache et renforce ainsi l'image de « barrière urbaine » associée au PEM.

Au bilan cette proposition apparaît moins favorable que celle proposée par le SYTRAL.

- *D'autres souhaiteraient un prolongement de la ligne T6 jusqu'à Hotel de Région (5 observations).*

Le fait de prolonger T6 jusqu'à Hôtel de Région, sans modifier T1, a les mêmes inconvénients que ceux détaillés aux paragraphes 4.4.4.1-B de la pièce 4 et au paragraphe 2.3.4.1-B de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et ayant conduit à ne pas retenir, dans l'immédiat, le prolongement de T6 jusqu'à Suchet.

- *L'un d'eux propose de compenser une trop grande fréquence additionnée (T1, T6) en créant des lignes T1 raccourcies dont le terminus serait à Hotel de Région et d'éventuellement aménager un terminus en boucle (Lyon3 1 DUP obs. 1).*

Par rapport à celle étudiée par le SYTRAL suite à la concertation, la proposition de créer des lignes T1 raccourcies, pour compenser la trop forte fréquence additionnée, entend répondre à la problématique de la saturation induite par le passage de T6 et T1 au niveau du carrefour Pasteur (risque de remontées de file sur l'autoroute).

Toutefois, et à l'image des solutions examinées au point précédent, **elle est défavorable aux usagers de transit de T1 au niveau d'Hôtel de Région Montrochet**. En effet, ces derniers verront la fréquence des tramways T1 les amenant à destination, sans rupture de charge, réduite par deux si l'on veut rester à fréquence équivalente sur la section Hôtel de Région-Debourg. Le nombre de voyageurs concernés d'après les comptages effectués en mars 2016 s'élève à 13 901 par jour (deux sens confondus), à comparer, là encore, à moins de 6 000 pour les usagers potentiellement en transit à Debourg (deux sens confondus). **Le nombre de personnes pénalisées par cette disposition serait donc supérieur à celui des bénéficiaires.**

Par ailleurs, cette proposition induit la nécessité de créer, au même endroit : un retournement nord pour les T1 terminus Hôtel de Région, un retournement Sud pour les usagers du T6 tout en conservant une ligne passante pour les T1 terminus Debourg. Les disponibilités foncières étant limitées sur la zone, le terminus en boucle proposé paraît être la seule possibilité pour la faire fonctionner.

Deux positionnements de cette boucle sont envisagés : autour de l'Hôtel de Région ou sur l'esplanade François Mitterrand.

Concernant l'esplanade François Mitterrand, la question de la faisabilité autour de cette emprise réduite ne semble pas évidente et devrait être vérifiée (capacité à implanter deux appareils de voie en alignement droit et deux courbes pour la voie de rayon supérieur à 25m). Dans tous les cas, il faudra aussi décaler vers le nord la station Hôtel de Région en l'éloignant alors aussi bien de l'Hôtel de Région que du centre commercial, deux générateurs importants de trafic.

Pour ce qui est de la boucle autour de l'Hôtel de Région, elle induira une diminution de la capacité du carrefour Montrochet. Or, ce carrefour est sensible du point de vue de la sécurité avec la sortie du centre commercial et avait fait l'objet d'une attention particulière des organismes de sécurité lors du prolongement de T1 à Debourg.

Par ailleurs, les linéaires de plateforme correspondants à ces boucles sont d'environ 280m pour l'esplanade François Mitterrand et 380m pour la boucle autour de l'Hôtel de Région. De ce fait, une telle disposition induit des **coûts d'investissement frustratoires** (car inutiles pour le service commercial) non négligeables pour réaliser les infrastructures correspondantes.

Corolairement, en phase exploitation, elle induit des **coûts de fonctionnement non négligeables** en lien avec le parcours systématique de cette boucle en services non commerciaux.

Au bilan cette proposition apparaît bien moins favorable que celle proposée par le SYTRAL.

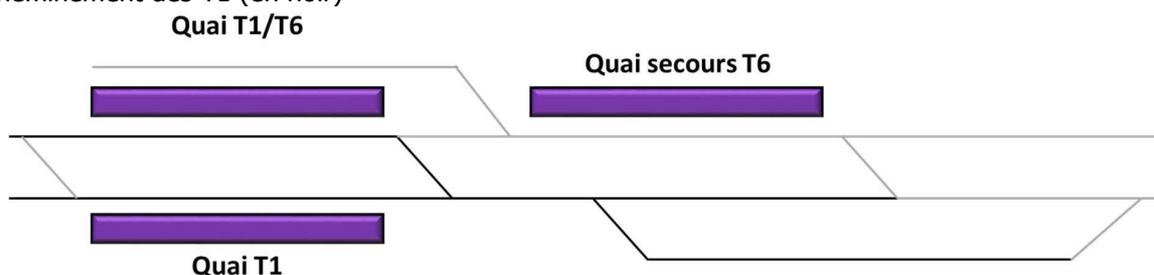
- Une observation réclame une autre solution de retournement pour le terminus à Debourg et le terminus partiel à Mermoz-Pinel par la création d'une voie de retournement centrale en arrière gare. Il lui semble en effet que la solution proposée par le SYTRAL n'est pas satisfaisante et induit des complications dues au cisaillement des voies. (DGDU 1 DUP obs.2).

## 1. Terminus à Debourg

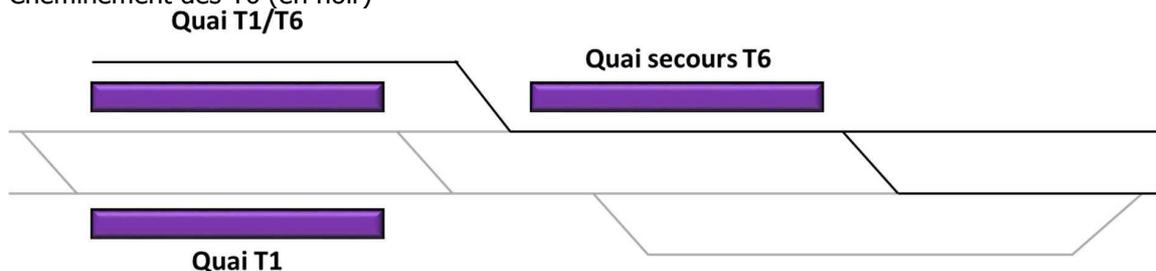
La proposition de l'association PROTRALY est fondée sur les complications induites par le cisaillement supposé des voies dans la solution proposée par le SYTRAL.

**Or, la solution proposée par le SYTRAL n'induit pas de cisaillement des trafics T1 et T6 comme l'illustrent les deux figures suivantes extraites de la notice exploitation de l'AVP :**

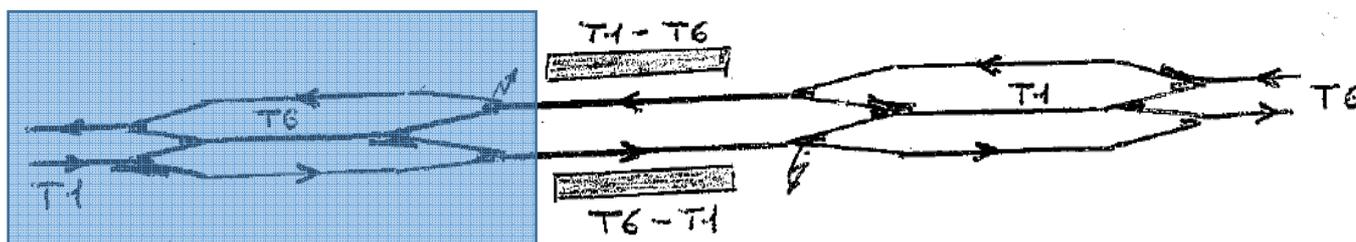
- Cheminement des T1 (en noir)



- Cheminement des T6 (en noir)



Par ailleurs, en ce qui concerne la proposition faite par PROTRALY pour ce terminus, et représentée ci-dessous, il faut souligner qu'il n'est pas possible d'insérer la partie d'infrastructure comprise dans le rectangle bleu ci-dessus immédiatement à l'ouest du terminus de T1 de par le passage, à cet endroit, de la plateforme de latéral sud en latéral nord et la présence du carrefour Debourg-Jean Jaurès.



Dès lors, il faudrait remonter en amont du carrefour précité pour insérer ce terminus, ce qui, outre la reprise d'un linéaire conséquent d'aménagements récents :

- dégraderait la capacité du carrefour (des lucarnes tramway sont à insérer pour T1 et pour T6) sans fort apport commercial ;
- induirait la réalisation d'une voie de tramway supplémentaire sur l'avenue Debourg. Cette insertion devrait s'accompagner de la suppression d'un des sens de circulation automobile ou de la file de stationnements avec réduction des trottoirs ;
- serait fortement pénalisant pour l'exploitation de T6. En effet, le retournement serait relativement éloigné du terminus avec un carrefour à franchir, ce qui induirait : une baisse de la régularité (passage du carrefour et

difficulté de rattrapage des temps de retard (en terminus), un temps de retournement élevé limitant les possibilités d'évolution de la fréquence d'exploitation et une augmentation des kilomètres non commerciaux parcourus.

Au bilan cette proposition n'apparaît donc pertinente.

## **2. Terminus partiel à Mermoz Pinel**

La remarque concernant le cisaillement induit par le plan de voie présenté dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est pertinente. Ce secteur est d'ailleurs en cours d'optimisation car des investigations complémentaires ont dû être menées pour identifier parfaitement les contraintes en sous-sol.

En effet, le positionnement des voies et du quai, en plus de répondre au mieux aux fonctionnalités attendues, doit tenir compte de la présence en sous-sol :

- d'une canalisation d'eau potable de diamètre 1250 qui suit le boulevard Pinel
- de la galerie d'accès au métro qui traverse ce boulevard
- de la dalle de la station du métro

Par ailleurs, en surface, l'insertion doit également assurer le fonctionnement du carrefour et des circulations piétonnes en toute sécurité.

La solution qui sera retenue finalement à l'issue de cette mise au point technique sera un compromis optimal entre tous ces éléments mais ne remettra en cause ni les fonctionnalités de la zone décrites au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ni l'économie générale du projet.

<b>Liste des annexes au thème 6 :</b>	
N° annexes	Objet
6.1	Création d'une zone de manœuvre à Suchet et déplacement du terminus T2 en date du 24/03/2015
6.2	Extension de la ligne A7 à Suchet – étude de faisabilité – conclusions sur l'aspect « circulation automobile » du 23/06/2015.

## Thème 7 : Travaux récents rue Barbusse et avenue Mermoz

*De nombreuses observations estiment qu'il y a eu un manque d'anticipation concernant les travaux de la rue Barbusse et ceux de l'avenue Mermoz, grevant l'utilité publique du projet présenté (12 observations).*

*En effet, ces travaux ont été menés en prenant en compte l'implantation future de la plateforme tramway sur le côté Sud de la rue Barbusse, mais le projet sera finalement implanté de manière centrale. L'aménagement de l'avenue Mermoz a également été repensé pour le passage du tramway.*

*Ces nouveaux travaux entraînent des insatisfactions auprès du Public du fait :*

- *de l'impression de gaspillage de l'argent public. Une observation (Vénissieux 1 DUP) demande quel sera le coût supporté par les contribuables (impôts locaux) pour les dépenses « inutiles » des travaux de la rue Barbusse.*

Le sujet de la démolition des aménagements récents des axes Barbusse et Mermoz est bien identifié a donné lieu, en particulier, à l'étude d'une variante complémentaire par la rue Cazeneuve (voir thème 4).

Les projets Barbusse et Mermoz, bien que réalisés récemment, sont temporellement antérieurs au projet de réalisation d'une infrastructure tramway. Ainsi, lors de la validation et de la réalisation de ces projets, les choix de tracé et de mode ainsi que la décision même de réaliser le projet T6 (axe A7 du PDU à l'époque) n'étaient pas arrêtés. De ce fait, le champ des possibles était alors très vaste et la préfiguration des différentes possibilités très complexe.

Bien entendu, le SYTRAL a pris en compte la nécessité de limiter le coût correspondant à ces démolitions et les études réalisées minimisent ainsi les surfaces de reprise de ces aménagements.

De plus, il est prévu de réutiliser au mieux les matériaux et matériels déposés :

- Les arbres vont être transplantés sur d'autres projets d'aménagements de la Métropole (103 arbres concernés),
- Le mobilier urbain tel que bancs, potelets, barrières, poubelles sera déposé avec soin et remis à la Métropole afin d'être utilisé sur d'autres projets ou lors d'interventions d'entretien,
- Les bordures de voirie seront réutilisées, après retaille si nécessaire, sur l'aménagement T6,
- Le matériel d'éclairage public (mâts et lanternes) sera réutilisé sur le projet T6 ou remis à la Ville de Lyon pour intégration dans son stock.

Il est à noter que la récupération des matériels et matériaux est mise en place sur les secteurs aménagés récemment mais qu'elle est également généralisée, autant que possible, sur l'ensemble de la ligne (voir thème 13).

Enfin, le SYTRAL travaille en collaboration avec les services de la Métropole et des villes de Lyon, Vénissieux et Bron, afin d'anticiper au mieux l'évolution urbaine des quartiers traversés dans la conception de l'espace public impacté par l'insertion du tramway. Les modalités d'association (études et travaux) sont ainsi décrites avec précision dans les conventions de maîtrise d'ouvrage unique co-signées par le SYTRAL et chacun de ces partenaires.

Pour illustrer ce propos on peut citer : les projets de constructions et d'espace public de la ZAC Mermoz Nord qui ont été intégrés à la réflexion, de même que les premières études sur la ZAC Mermoz Sud ou encore le projet de réhabilitation des Galeries Lafayette qui a été pris en compte dans les aménagements du boulevard Pinel.

Tout au long des études de la future ligne, des réunions régulières sont programmées avec les différents services afin de tenir compte des évolutions des projets adjacents et d'anticiper les interfaces avec le projet de tramway.

Enfin, les partenaires communiquent, au quotidien, pour avis, au SYTRAL, les demandes de permis de construire ou d'aménager des projets ayant potentiellement une interface avec le projet T6.

- *du continuum de travaux, notamment sur l'avenue Jean Mermoz où ils durent déjà depuis plus de 10 ans. Certains observations proposent de modifier le tracé pour éviter ces rues (Cf. Thème 3).*

Les mesures mises en place pour limiter les impacts des chantiers pour les riverains et commerçants sont traitées au thème 2.

## Thème 8 : Terminus éloigné des Hôpitaux Est

*Le terminus du tramway ne sera pas à l'intérieur du site des Hôpitaux mais à 700m environ de l'entrée. Cela pose un problème pour les personnes à mobilité réduite (3 observations).*

Outre que la ligne T6 doit se poursuivre jusqu'à la Doua (les études sont programmées au Plan de Mandat), ce terminus des Hôpitaux Est se situe à l'entrée directe du Pôle Hospitalier Est, comme les arrêts de transport en commun par rapport aux autres hôpitaux de l'agglomération lyonnaise (Croix Rousse, Edouard Herriot,...), sachant qu'ici, ce terminus dessert en fait trois hôpitaux (hôpital neurologique, hôpital mère-enfants, hôpital cardiologique).

Les distances entre la station Hôpitaux Est projetée du tramway T6 et les entrées des 3 bâtiments précités sont de l'ordre de :

- Entrée hôpital neurologique : 250 m
- Entrée hôpital mère-enfants : 450m
- Entrée hôpital cardiologique : 600 m

Ces distances sont situées dans les zones de chalandises classiquement admises pour les stations de tramway.

Il faut également noter que le futur terminus est situé à l'entrée directe du site des hôpitaux. Il est donc plus proche des équipements médicaux que les places de stationnement situées sur le boulevard Pinel pourtant largement utilisées afin d'accéder aux hôpitaux.

D'autre part, la liaison interne aux hôpitaux est assurée par deux lignes fortes en site propre dans les hôpitaux en correspondance à moins de 200 m avec la station T6:

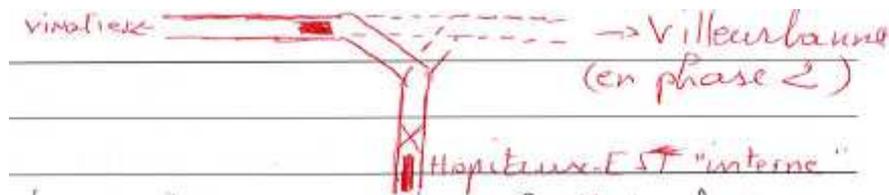
- C8 « Grange Blanche - Vaulx en Velin », fréquence 8 mn/15mn, service de 5h à minuit.
- C9 « Bellecour – Hôpitaux Est », fréquence 8 mn/12mn, service de 5h50 à minuit

Il n'est pas prévu de supprimer ces lignes après la mise en service du tramway T6.



*Un observateur propose de décaler le terminus au niveau de l'aile « Mère-Enfant / Cardio » (Lyon3 1 DUP obs. 1Bis p.17).*

Le schéma ci-dessous est extrait de la proposition inscrite dans le registre :



Nous rappelons que les études du prolongement à la Doua (représenté en pointillé sur la proposition) sont prévues dans le plan de mandat 2015-2020 et que la compatibilité du présent projet avec ce prolongement doit être assurée. Or, la solution proposée n'est pas pertinente sur ce champ, car elle entraînerait à la mise en service du prolongement vers Villeurbanne une augmentation du temps de parcours, donc une réduction de la vitesse commerciale liée :

- o à l'obligation pour le conducteur de changer de cabine à la station hôpitaux est « interne » en cours d'exploitation, rame pleine,
- o à la distance supplémentaire due au rebroussement,
- o à la vitesse réduite sur les zones de manœuvre (station interne et zone de croisement de rames)

Cette solution implique par ailleurs des coûts d'exploitation supplémentaires du fait de la distance parcourue supérieure et du nombre de rames supplémentaires.

Par ailleurs cette solution est peu lisible pour les usagers de la ligne qui ne descendent pas aux hôpitaux.

Enfin le coût d'investissement est également supérieur à la solution proposée puisque le linéaire de voie est supérieur.

## Thème 9 : Manque de compatibilité avec la circulation routière

*De nombreuses observations remarquent que l'implantation d'une plateforme de tramway infranchissable provoquera des complications au niveau de la circulation routière. Les complications citées sont les suivantes :*

- *Problèmes de saturation au niveau des carrefours Vinatier / Rockefeller et Mermoz / Pinel.*

Il faut rappeler que, législativement (article L1214-2 du Code des transports), le Plan de Déplacement Urbain (PDU) vise à assurer la « **diminution du trafic automobile** ». L'atteinte de cet objectif de santé publique sur la Métropole de Lyon est permise, en particulier, par une politique volontariste de développement des transports en commun, traduite dans les différents plans de mandat du SYTRAL.

Comme l'a montré l'enquête déplacement menée en 2015, les résultats de cette politique sont tangibles puisque la part de la voiture est passée 51,9% en 1995 à 42% aujourd'hui sur le territoire du Grand Lyon et de 35 à 26% pour Lyon-Villeurbanne.

Le futur PDU révisé fixera de nouveaux objectifs de part modale de la voiture visant à poursuivre cette tendance. Le Plan de Mandat 2015-2020 et le projet de tramway T6 s'inscrivent d'ores et déjà dans cette lignée et participeront à l'atteinte de ces objectifs.

Toutefois, le projet T6 a eu pour préoccupation de restituer une capacité VP (véhicules particuliers) maximale dans l'emprise disponible comme le précise la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : « D'une façon générale, le nombre de voies de circulation en section courante est restitué sur la grande majorité de l'itinéraire emprunté par le tramway T6. A minima une voie de circulation par sens est restituée en section courante (restitution du double sens de circulation sur l'ensemble de l'itinéraire de T6 à l'exception de la rue Gouy mise en sens unique sur environ 35 m). En particulier, 2x2 voies de circulation sont conservées sur l'intégralité de l'avenue Jean Mermoz. »

Les hypothèses de trafic prises en compte pour la simulation des capacités d'écoulement des carrefours sont détaillées au chapitre 9.3 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. On peut noter en particulier : « Il a été choisi avec le SYTRAL que les charges actuelles seraient utilisées pour évaluer les impacts associés à la mise en œuvre de T6. Ce choix résulte de la volonté d'évaluer le projet selon un cas de charge « critique » en termes de demande automobile afin de dimensionner les aménagements et le fonctionnement des carrefours dans une logique générale de « robustesse » et de pérennité. En effet, les résultats issus de MODEL (Modèle de simulation des trafics de l'agglomération lyonnaise) à l'horizon 2020, témoignent de baisse du trafic automobile significative sur la majorité du corridor de la ligne, le modèle intégrant à la fois les effets du report modal mais également des reports d'itinéraires à plus large échelle en cohérence avec les contraintes associées à la mise en œuvre de T6. »

Les hypothèses de trafic prises pour la simulation sont donc à considérer comme défavorables.

Les résultats de cette simulation font apparaître quatre carrefours critiques où la capacité est dépassée : "Pinel / Rockefeller", "Pinel / Laennec", "Mermoz / Pinel" et "Pressensé / Beauvisage" (voir illustration 44 p.275 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique)

Plus précisément pour les deux carrefours évoqués dans l'observation :

- Carrefour "Pinel / Rockefeller" :

Le carrefour est actuellement en limite de saturation à l'Heure de Pointe du Matin (HPM - capacité utilisée de 100 %) et saturé à l'Heure de Pointe du Soir (HPS - capacité utilisée de 105 %). La simulation à horizon du projet fait apparaître une demande d'augmentation de la capacité de +25% à l'HPM et de +30% à l'HPS par rapport à aujourd'hui.

- Carrefour " Mermoz / Pinel " :

Le carrefour est actuellement saturé à l'HPM (capacité utilisée de 105 %) et en limite de saturation à l'HPS (capacité utilisée de 100 %). La simulation à horizon du projet fait apparaître une demande d'augmentation de la capacité de +15% à l'HPM et de +15% à l'HPS par rapport à aujourd'hui.

Une analyse détaillée du fonctionnement de ces carrefours a été menée lors des études AVP. L'extrait du dossier (A2 – Exploitation des infrastructures routières) est transmis en annexe.

Pour ces deux carrefours, des adaptations comportementales (créneaux inter-véhiculaires plus "serrés" et usage optimale de toutes les voies de circulation offertes) ainsi que des adaptations de la demande (report modal et report

d'itinéraire) seront déployées dans la réalité par les usagers VP et permettront ainsi de limiter les impacts de T6 et de se rapprocher des conditions actuelles de circulation.

- *Problèmes d'entrée et de sortie des habitants de rues sans issues perpendiculaires à l'avenue Pinel (par exemple rue Wilson, Rue Léon Boyer, rue André Hermann) qui ne pourront aller que dans un sens et auront difficilement la possibilité de faire demi-tour dans l'état actuel des choses.*

Effectivement, le trajet depuis la rue André Hermann vers le sud, nécessitera de faire un demi-tour au carrefour Pinel / Laennec. La distance supplémentaire à parcourir est de 660 m, soit 1mn20 environ de trajet supplémentaire. Il est à noter que le retour depuis le sud vers la rue André Herman se fait sans aucun surcroît de distance et donc de temps. Les distances supplémentaires à parcourir depuis les autres perpendiculaires citées dans l'observation sont inférieures.

A cette évaluation quantitative qui met en évidence des contraintes d'accès limitées, il faut ajouter que ces dernières ne sont pas exceptionnelles en milieu urbain. Ainsi, de nombreuses rues à sens unique en agglomération imposent un sens de circulation aux riverains et des trajets supplémentaires pour accéder en véhicule à leurs logements.

Par ailleurs, une traversée de plateforme tramway supplémentaire impose l'ajout d'un carrefour à feux, avec pour conséquence :

- Une baisse de vitesse commerciale du tramway : on peut ainsi considérer une vitesse jusqu'à 60 km/h sur le site propre infranchissable contre 30 km/h maximum pour le passage d'un carrefour, car la plate-forme présente un risque d'être croisée par un véhicule,
- Des irrégularités d'exploitation de la ligne plus importantes, avec l'ajout d'un arrêt possible du tramway au nouveau carrefour en cas de perte de priorité ou de véhicule bloqué sur les voies,
- Une contrainte supplémentaire pour la circulation automobile sur l'axe, avec l'ajout de feux de signalisation pénalisant la fluidité de l'axe,
- Des surcoûts liés à l'équipement du carrefour estimés à 100 000 € environ puis à sa maintenance.

Toutes ces conséquences ont été mises en comparaison des flux attendus sur ces rues en impasse qui ne concernent qu'un nombre limité de riverains et ont motivé la décision du SYTRAL.

*Un habitant demande si la plateforme sera franchissable sur le Boulevard Pinel au droit de la rue Baudrand et à la sortie du Parc Pinel pour aller vers le Sud (Bron 1 DUP obs. 13).*

La plateforme sera franchissable sur le boulevard Pinel au droit de la rue Baudrand.

Le Parc Pinel est la résidence située au 131-133-135 boulevard Pinel. Il n'est pas prévu de traversée de plateforme au droit de la sortie de cette résidence.

- *Suppression d'une voie de circulation sur le Boulevard Pinel qui risque d'engorger le Boulevard.*

Les capacités d'écoulement d'un axe sont fortement conditionnées par les capacités de ses carrefours (éléments dimensionnant).

Sur le boulevard Pinel, bien que le projet prévoit une réduction du calibrage en section (passage à 2x1 voie entre Mermoz et Rockefeller contre 1 voie dans le sens nord-sud avec voie de présélection au carrefour inel/Laennec, 2 voies entre Mermoz et Laennec et 1 voie de Laennec à Rockefeller dans le sens sud-nord), il a ainsi été visé de restituer un calibrage le plus capacitair possible aux carrefours (création de voies de présélection ...).

De plus, en milieu urbain, la capacité d'écoulement d'une voie de circulation (en section) est comprise entre 800 uvp/h et 1000 uvp/h (avec prise en compte des traversées piétonnes, stationnement ....). Le trafic supporté par le bd Pinel entre l'avenue Mermoz et l'avenue Rockefeller est d'au plus de 750 uvp/h dans le sens sud-nord et 630 uvp/h dans le sens nord-sud, soit des niveaux de trafic compatible avec un calibrage à 2x1 voie en section.

*De nombreux observateurs souhaiteraient des précisions supplémentaires concernant les « Espaces rencontres », peu décrits dans le dossier et qui semblent pour certains de peu d'intérêt.*

La notion de zone de rencontre est définie par le Code de la route (article R.110-2) : « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable »

La partie concernée par la zone de rencontre est la séquence Pinel Sud, comprise entre les carrefours Mermoz / Pinel et Pinel / Rockfeller.

Le parti d'aménagement découle de la nécessité de restituer les usages existants (circulations piétonnes, voies de circulation automobiles, accès riverains et stationnement) avec l'ajout de la nouvelle infrastructure tramway.

Il traduit le besoin de limiter la diminution des places de stationnement dans une zone soumise aux fortes contraintes événementielles induites par le lieu de culte.

Enfin l'enjeu est également la préservation au maximum des alignements d'arbres existants.

Trois solutions d'aménagement ont été envisagées (les coupes sont transmises en annexe), portant sur le traitement de la contre-allée actuelle située côté Est du boulevard Pinel, le long des maisons individuelles :

- **« Reprise à minima »** : la contre-allée n'est pas incluse dans le périmètre de reprise. Outre le rendu qualitatif peu satisfaisant, cette variante restitue l'aménagement existant qui n'est pas satisfaisant vis-à-vis des modes actifs : mélange des flux piétons / cycles / automobiles hors de tout cadre réglementaire.
- **Suppression de la contre-allée** : l'espace est alors uniquement dédié aux piétons et aux vélos. Les stationnements s'intercalent entre les arbres existants. Cet aménagement implique une diminution d'une soixantaine de places de stationnement environ par rapport aux deux autres solutions.
- **Traitement de la contre-allée en zone de rencontre** : dans ce cas, la circulation des cycles (en double sens) et des piétons s'effectue en mixité avec la circulation générale sur la contre-allée, dans un cadre réglementaire défini.  
Le nombre de places de stationnement est du même ordre que la solution de « reprise à minima », permettant de limiter la perte de stationnement et de répondre au mieux à la problématique de stationnement liée à la mosquée.

Le traitement en contre-allée en zone de rencontre a été retenu car il répond de façon la plus satisfaisante aux problématiques d'aménagement du secteur.

- *Angle droit au niveau de l'arrêt Mermoz-Pinel qui risque de provoquer des ralentissements, aux vues de la lenteur du tramway à effectuer cette manœuvre.*

Là encore, la vitesse de circulation du tramway a été prise en compte dans les études d'exploitation aussi bien du tramway que des véhicules particuliers.

Pour le cas spécifique qui est cité, la vitesse des tramways en carrefour est d'environ 30km/h en ligne droite au passage d'un carrefour et 15km/h en courbe. Le franchissement du carrefour Mermoz / Pinel d'une longueur de 50m (augmenté de 30m pour prendre en compte la longueur de la rame de tramway) est alors de 20 secondes, soit une différence de 10 secondes par rapport à un carrefour droit.

En complément sur le sujet de la saturation du carrefour Mermoz / Pinel, il est rappelé qu'il est traité en premier point du thème 9.

- *La gérante de deux garages rue Challemel Lacour déplore que le passage du tramway sur le côté Nord de la rue empêchera l'accès à son commerce, entraînant une perte de clientèle.*

Le sujet est parfaitement identifié, le SYTRAL a rencontré deux fois les gérants des garages et de nombreux échanges ont eu lieu.

Tout d'abord il est utile de revenir sur le choix de l'insertion latérale.

Lors de la concertation, deux variantes d'implantation de la plateforme tramway sur Challemel Lacour ont été soumises au public : plateforme centrale, ou plateforme latérale nord (cf. thème 2).

A l'issue de la concertation, il a été décidé d'implanter la plateforme tramway sur Challemel Lacour en position latérale Nord (jusqu'à la rue Champagneux), dans le prolongement de l'infrastructure existante de T1.

Ce choix découle du très faible nombre d'accès riverain côté nord (Garages Midas, Boni et société Centro Motors uniquement) sur une distance de 1 300 m environ. Cette implantation permet alors une indépendance du tramway par rapport à la circulation routière et donc une amélioration de la vitesse commerciale ainsi qu'une meilleure fluidité du trafic automobile.

D'un point de vue insertion paysagère enfin, elle permet, en outre, la constitution d'un mail arboré piétons en partie Nord de l'axe.

Nous transmettons en annexe le courrier envoyé par le SYTRAL au riverain concerné, ainsi que les études de giration réalisées et la note de l'organisme certifié de sécurité (EOQA).

**En effet, le maintien de l'accès aux garages depuis la rue Challemel Lacour en traversée de plateforme tramway ne répond pas aux exigences de sécurité et a fait l'objet d'un refus de la part des organismes certifiés de sécurité.**

Le SYTRAL a proposé un aménagement compatible avec les exigences de sécurité qui consiste à rendre la plate-forme de tramway infranchissable et à reporter l'accès des véhicules par le parking des deux sociétés contiguës au bâtiment. Ce dernier dispose en effet d'un accès sur la rue de Gerland (sans conflit avec la future ligne de tramway). Cette solution a pour vocation de préserver tant la sécurité de la clientèle et du personnel des sociétés que celle liée à l'exploitation de la ligne de tramway.

La mise en œuvre de cette solution implique :

- la réalisation de manœuvres sur le trottoir (entrées et sorties des ateliers). Les essais de giration ont été effectués et démontre la faisabilité la proposition.
- la nécessité d'agrandir d'un mètre l'entrée principale de l'atelier MIDAS, le coût des travaux étant supporté financièrement par le SYTRAL.

L'accès au commerce est donc modifié mais bien maintenu.

Enfin, le SYTRAL a proposé de prendre en charge financièrement une reprise de la signalétique en façade du bâtiment.

- *L'institut des ressources industrielles remarque que l'accès à leur parking (10 Boulevard Michelet) sera compliqué en l'état (sans franchissement de la plateforme) et induira un engorgement du Boulevard Michelet (Lyon8 2 DUP obs.25).*

L'Institut des Ressources Industrielles a été rencontré par les services du SYTRAL le 23 juin 2016.

La création d'une traversée de plateforme servant uniquement à l'accès des parkings au numéro 10 impliquerait la création d'un nouveau carrefour à feux situé à faible distance (80 m) du carrefour Michelet / Général Frère. Les

contraintes d'exploitation du tramway mais également de la circulation routière ont été indiquées précédemment (thème 9 ci-dessus). Une telle disposition serait défavorable aux deux aspects.

De plus, il faut noter que la future station de tramway « Mermoz Californie » sera située au droit des bâtiments de l'IRI, facilitant l'accès par les transports en commun des salariés et des personnes en formation et donc le report modal.

En outre, les demi-tours aux deux carrefours (Michelet / Mermoz et Michelet / Frère) encadrant le site sont autorisés et réalisables, les accès au site sont donc maintenus. La modélisation des capacités futures des carrefours (illustration 44 p.275 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) fait apparaître des réserves de capacité pour ces deux carrefours, et donc l'absence de saturation.

En complément, il faut noter que des adaptations d'itinéraires sont possibles pour les personnes véhiculées permettant de ne pas faire de demi-tour sur les carrefours de l'axe Michelet :

- en sortie, pour rejoindre l'axe Mermoz à l'est, à l'échelle du quartier :
  - o Mermoz nord : passage par l'avenue Général Frère puis la rue Maryse Bastié
  - o Mermoz sud : passage par l'avenue Général Frère puis la rue Joseph Nicolas
- en entrée, en venant de l'ouest, à l'échelle du quartier, le passage par les rues Maryse Bastié ou Joseph Nicolas pour rejoindre l'axe Mermoz.
- pour une origine plus lointaine, les reports peuvent s'effectuer en amont : accès à l'avenue Mermoz par Barbusse / Cazeneuve ou par le périphérique Laurent Bonneval.

*Certaines propositions alternatives ont été formulées pour remédier aux problèmes cités ci-dessus :*

• *Une observation remarque que l'engorgement du carrefour Vinatier / Rockefeller entraîne un report du trafic dans les zones résidentielles alentours (rue de la Paix, rue des Iris, rue Pierre Bourdan, rue des Guillandes). Elle demande l'installation de « Zone 30 » dans ces quartiers, y compris sur la rue de la Paix et l'avenue Franklin Roosevelt.*

Les risques de "shunt" via des itinéraires par la rue de la paix et les rues des Guillandes, P. Bourdan, et des Iris semblent limités. En effet, ces axes sont soit équipés de feux à leur intersection avec l'avenue F. Roosevelt (maîtrise des temps de vert possible sur les transversales pour dissuader les itinéraires de shunt), soit non prioritaire (gestion par "stop" de l'intersection "Roosevelt/Bourdan" avec la priorité accordée à Roosevelt).

Toutefois, si de telles pratiques étaient effectivement constatées suite à la mise en service de la ligne, les mesures de réduction des vitesses suggérées (au même titre que des modifications du plan de circulation) pourraient éventuellement être envisagées, sur le secteur des Essarts, en concertation entre la ville de Bron et la Métropole.

En revanche, la mise en zone 30 de l'avenue Roosevelt n'est pas cohérente avec sa fonction dans la hiérarchie du réseau viaire (pénétrante structurante connectée au périphérique).

- *Des observations proposent de réaliser des aménagements permettant le franchissement de la plateforme à la sortie des impasses. Une proposition est spécifiquement faite pour la rue André Hermann (Bron 1 DUP obs. 14) :*
  - o *Effectuer une zone sans trottoir ni gazon en face de la rue,*
  - o *Implanter des feux tricolores pour permettre le franchissement de la plateforme dans de bonnes conditions de sécurité,*
  - o *Poser des panneaux d'interdiction de stationner (sauf riverains) à l'entrée de chaque impasse.*

La problématique des traversées supplémentaires de plateforme a été traitée ci-dessus.

- *Une observation propose de permettre aux lignes de bus d'utiliser la plateforme tramway.*

Les lignes de bus ayant un tronç commun avec la ligne T6 et allant, a priori, le conserver suite à la restructuration du réseau de surface qui va accompagner le projet de tramway objet de la présente enquête, sont les lignes 35 (sur l'avenue Francis de Pressensé) et C8 (sur le nord du boulevard Pinel). Dans les deux cas, le linéaire concerné est d'environ 500m avec une station de bus sur le tronç commun.

Pour mémoire, les rares sections où la mixité tramway/bus (trolleybus) est permise sur la Métropole lyonnaise ne comprennent pas de station bus.

En effet, le tramway ne pouvant pas doubler un bus à l'arrêt, la présence d'un arrêt de bus sur la plateforme constitue un facteur d'irrégularité important pour le tramway T6.

Par ailleurs, le fait d'autoriser la plateforme tramway aux bus peut (va) ouvrir son accès à des usages tiers dont les taxis, constituant, là encore, des facteurs d'irrégularité.

En outre, pour le cas de la ligne C8, le tronç commun comprend la station de tramway terminus, lieu qui va accueillir (possiblement sur chacun des deux quais) des tramways en stationnement. Dès lors, pour des raisons de sécurité ou tout simplement d'exploitabilité, cette circulation partagée ne peut être envisagée.

Enfin, le fait d'avoir une plateforme commune empêche cette dernière d'être végétale et donc dégrade la qualité de l'insertion architecturale.

Pour toutes ces raisons, la mixité d'usage bus/tramways de la plateforme de T6 n'a pas été retenue.

<b>Liste des annexes au thème 9 :</b>	
N° annexes	Objet
9.1	Extrait dossier AVP A2 – Exploitation des infrastructures routières
9.2	Aménagement contre-allée Pinel Sud
9.3	Echanges courriers avec garages Midas / Boni

## Thème 10 : Marché des Etats Unis

*Le passage du tramway par la rue du Professeur Beaurivage Ouest risque d'impacter le fonctionnement du marché de la Place du 8 Mai qui devrait être déplacé. Il implique également la suppression de nombreuses places de parking entraînant des effets sur la fréquentation du marché et sur un accroissement du stationnement sauvage (Cf. Thème 11).*

*Quelques observations remarquent que le marché attire de plus en plus de forains (dont certains sans autorisation) et demandent aux autorités de le réguler afin qu'il reste contenu sur la Place du 8 Mai. Deux personnes s'opposent au déplacement du marché sur les rue adjacentes, notamment les rues Arrachart et Sarrazin.*

Le transfert de la partie du marché impacté par le passage de la ligne T6 du tramway sur la rue Beauvisage est toujours en cours d'étude par les services de la Ville de Lyon. Les rues Arrachart et Sarrazin sont envisagées pour accueillir les commerçants touchés.

La question du stationnement est traitée dans le thème 11.

# Thème 11 : Nuisances sonores et de stationnement pendant ou après les travaux

*Ce thème aborde les inquiétudes des observateurs quant aux nuisances provoquées par le projet en terme de stationnement et de bruit que ce soit pendant la phase travaux, ou en phase d'exploitation.*

- *Les commerçants sont inquiets pour l'accès au stationnement devant leur commerce durant les travaux (3 observations). A terme, le projet supprimant de nombreuses places de parking devant les commerces, les commerçants redoutent également une baisse de leur activité.*

Les informations concernant l'impact de T6 sur le stationnement se trouvent au paragraphe 7.2.6.6 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

**Pour la phase travaux, l'accessibilité aux commerces est maintenue** et les travaux s'accompagnent d'une communication adaptée (voir thème 2). Par ailleurs, soucieux de répondre du mieux possible aux difficultés rencontrées par les commerçants, **le SYTRAL a souhaité se doter d'une commission « Indemnisation amiable des préjudices économiques »** ayant pour vocation de rendre un avis concernant les demandes d'indemnisation des préjudices économiques causés par l'exécution des travaux sous sa maîtrise d'ouvrage, et ce, au regard des principes dégagés par la jurisprudence administrative en matière de dommages de travaux publics (notamment anormalité et spécialité des préjudices). Le Comité Syndical du SYTRAL a procédé, par délibération en date du 29 avril dernier, à la désignation des membres de la commission précitée pour le plan de mandat actuel.

En phase définitive, il faut rappeler qu'un mode de transport lourd et ses usagers sont amenés devant les commerces. Les retombées pour les commerces seront positives, comme le soulignent les quelques observatoires mis en place comme, par exemple, celui piloté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux sur la période 1999-2008 qui met ainsi en avant « un effet Tramway indéniable et positivement ressenti par les commerçants ».

Par ailleurs, de par les contraintes règlementaires et environnementales existantes, la vocation des projets de transport en commun n'est pas de créer du stationnement. Au contraire, une diminution du nombre de places est cohérente avec l'objectif du projet et puisqu'elle permet d'accompagner la politique de report modal souhaitée.

Cependant pour accompagner le projet sur le secteur de la place du 8 mai, la ville de Lyon étudie la possibilité de créer du stationnement à l'arrière de la place. Le Sytral, a quant à lui, étendu son périmètre d'intervention en intégrant le parking en face de la station Hôpitaux Est (voir point sur les secteurs des Hôpitaux ci-dessous).

*Par ailleurs, ils rappellent l'obligation d'implanter des places handicapées devant leurs commerces.*

L'article 1 du Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics indique : « Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, sont accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant. ».

Le projet T6 prévoit 2,8% de places accessibles (voir tableau 7 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) et répond donc largement aux objectifs précités.

*Une Enquête de Stationnement a été menée par un commerçant qui contredit l'étude du SYTRAL et calcule 184 places de stationnement actuellement sur le secteur de Pressensé et non 156 comme indiqué dans le dossier. La conclusion de cette étude estime que l'impact du tramway sur le stationnement a été minimisé (Lyon8 1 DUP obs.43).*

Tout d'abord, l'objet de la remarque (Lyon8 1 DUP obs.43) porte sur le secteur Beauvisage (comme le confirme le périmètre de l'enquête complémentaire de stationnement jointe à l'observation) et non sur le secteur Pressensé.

Les 184 places relevées par SARECO ne sont pas comparables aux 156 places dénombrées pour le bilan des impacts stationnement de T6, puisque les enquêtes ne portent pas sur les mêmes périmètres. La figure ci-dessous précise les 2 périmètres en question.



L'enquête de SARECO n'est donc pas contradictoire avec les éléments présentés dans la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et est, par ailleurs, cohérente avec les relevés d'offre effectués par Transitec en 2014 et APMS en 2015 sur le même secteur.

L'enquête de SARECO relève 184 places sur le périmètre enquêté, dont :

- 51 places sur voirie sur la rue du Pr Beauvisage ;
- 133 places sur le parking de la place du 8 Mai 1945.

La même enquête relève des taux d'occupation de :

- 34% en journée "normale" (mardi), soit 63 véhicules ;
- 67% en jour de marché, soit 123 véhicules.

Autrement dit le besoin réel, est au maximum, de 123 places.

Il est précisé que ces niveaux d'occupation sont inférieurs à ceux pris en compte dans le bilan stationnement de T6 (relevés effectués par APMS). Autrement, dit le bilan présenté dans la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est plus exigeant par rapport au besoin en stationnement à restituer.

Au stade du projet, l'aménagement prévoit de restituer sur le même périmètre (celui en en jaune ci-dessus):

- 11 places de stationnement et une place de livraison (de 15 m de long) sur voirie sur la rue du Pr Beauvisage;
- 133 places sur le parking de la place du 8 mai 1945 (parking non impacté) ;

Soit au total 144 places à mettre en relation avec le besoin réel de 123 places mis en avant par l'enquête SARECO.

Ainsi, l'offre restituée sur ce secteur permet amplement de répondre à la demande actuelle ce que confirme l'étude de SARECO réalisée pour le compte des commerçants.

- *De nombreux observateurs remarquent que le stationnement anarchique autour de la Grande Mosquée aux heures de fréquentation risque d'être amplifié par la restriction des places de stationnement et la réduction des voies de circulation. Ils demandent quelle est la prise en compte de ce problème majeur de quartier dans le projet.*

Tout d'abord, il est utile de rappeler que de grands lieux de culte de l'agglomération lyonnaise ne bénéficient pas d'une offre de stationnement à proximité immédiate (Cathédrale Saint Jean ou Grande Synagogue quai Tilsit par exemple).

En ce qui concerne la Grande Mosquée, un déficit de stationnement dans la zone est aujourd'hui constaté de manière « événementielle » les vendredis et lors des grands événements religieux, créant du stationnement illicite.

Cependant, si, à l'issue des études AVP, il était prévu la suppression de 62 places de stationnement sur les 137 existantes sur la section Pinel Sud (soit une diminution de 55% des places sur le corridor), lors de la phase PRO des études, les aménagements ont été optimisés pour limiter le nombre de places de stationnement supprimées (pour atteindre une diminution de 25% par rapport à l'existant).

Par ailleurs, la future station Essarts – Laennec est située à moins de 150 mètres de l'entrée de la mosquée, et permettra un report modal d'une partie des pratiquants vers le tramway.

Enfin, le SYTRAL étudie actuellement la possibilité d'un conventionnement avec la Grande Mosquée pour une mise à disposition d'une partie des places du parc relais Mermoz (qui comprend 418 places) pour les événements religieux importants intervenant en soirée (et donc après la période de pointe du soir).

- *De manière plus générale, la disparition de nombreuses places de parking risque d'aggraver le stationnement sauvage tout le long du tracé et notamment près des Hôpitaux disposant de parking payants.*

Depuis le 26 mars 2015 la mise en place du stationnement payant par les Hôpitaux a induit une pression sur le stationnement local qui n'est pas liée au projet T6.

Malgré cela, le Sytral a pris en compte cette problématique et inclus dans son périmètre de travaux la réorganisation des stationnements sur le parking situé en face de l'entrée des hôpitaux, zone où le stationnement illicite est aujourd'hui régulier et impacte les accès riverains.



Par ailleurs dans le périmètre du projet, le mobilier urbain sera positionné de façon à interdire le stationnement sur les accès riverains, trottoirs, pistes cyclables.

- *Une observation demande quels moyens seront mis en œuvre pour réduire les nuisances sonores (Lyon3 1 DUP obs. 3)*

Les informations concernant l'impact de T6 sur les environnements sonore et vibratoires se trouvent aux paragraphes 7.5.8 et 7.2.9 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et pour la phase de travaux au paragraphe 7.1.9 de cette même pièce.

Les résultats des modélisations réalisées permettent de conclure que « Le projet de tramway T6 entraîne d'une manière générale une légère baisse des niveaux de bruit, qui est plus ou moins importante selon la baisse des trafics en situation projet par rapport à la situation référence. On peut noter quelques augmentations non significatives (inférieures à 2 dB(A)) dans le cas où les voiries VL sont plus proches des bâtiments en situation projet ou quand la plate-forme de tramway est très proche des bâtiments.

Que ce soit du point de vue des réglementations ferroviaires ou routières, il n'y a pas d'impact acoustique engendré par le projet de tramway T6. Au niveau des impacts indirects sur les rues adjacentes au projet, seule la rue Vaillant Couturier subit une diminution modérée du bruit. Les autres axes subissent des baisses ou hausses de bruit faibles, car le trafic varie très peu entre les situations avec et sans projet. »

Pour compléter et préciser ces éléments, des mesures de conception et de maintenance sont prises sur le matériel roulant et sur la voie ferrée.

En conception :

- Indice de rugosité du rail contrôlé avant réception
- Revêtement anti-usure sur les sections de rail fortement sollicitées (en courbe notamment)
- Paramétrage du système d'aide à la l'exploitation permettant un graissage automatique de la voie au passage des points sensibles du tracé
- Les rames du réseau (la tête de série de chacune des 5 phases de livraison) ont été contrôlées au niveau des bruits générés que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur : les résultats sont conformes à la réglementation et aux normes en vigueur.

En maintenance :

- Chaque année une campagne de reprofilage des rails est organisée par l'exploitant afin de limiter les nuisances sonores au passage des rames de tramway (suite à une reconnaissance visuelle des voies ferrées). Plusieurs dizaines de kilomètres de meulage sont effectués chaque année à cette occasion.
- En correctif et sur alerte riverains ou exploitant, des opérations ponctuelles de meulage sont effectués suite à l'apparition de nuisances sonores (usure ondulatoire notamment) et, ce, sans attendre les campagnes annuelles.
- La maintenance des rames (le délégataire suit strictement le plan de maintenance constructeur) permet de limiter l'évolution des nuisances dues au matériel roulant en limitant les usures et les jeux mécaniques dans les rames.
- Interface rail/roue: Chaque bogie (et donc chaque roue) est reprofilé tous les 20 000 km (3 à 4 fois par an environ) par passage au tour en fosse afin que le profil de roue soit le plus proche du profil idéal réseau et s'adapte au mieux au profil du rail : cela permet de limiter les nuisances sonores et les vibrations à l'interface rail/roue

Enfin, afin d'améliorer les résultats positifs déjà obtenus, des recherches sont en cours. Ainsi, le SYTRAL, a lancé une expérimentation visant à mettre en œuvre un dispositif de graissage complémentaire sur une rame test. Ce deuxième point de graissage graissera la bande de roulement afin de limiter plus fortement les nuisances sonores. Le prototype correspondant devrait être mis en service d'ici fin 2016.

- *Une observation demande quelles seront les aides à l'accès au stationnement dans la rue de Pressensé (Lyon8 1 DUP obs.15)*

Il n'y a pas d'aide prévue.

*Des propositions ont été faite pour limiter les nuisances dues au stationnement sauvage.*

- *Implantation des places de parking à durée limitée devant les commerces afin d'éviter le stationnement des riverains et donc de les maintenir libres pour la clientèle.*

La réglementation du stationnement ne fait pas partie des compétences du SYTRAL, cette observation sera relayée à la Ville de Lyon, compétente en la matière.

- *Implantation de parkings appropriés près de la Grande Mosquée.*

Voir réponse ci-avant

- *Implantation de nouveaux parkings relais par exemple dans le secteur Pinel-Rockefeller ou près de l'Hôpital Edouard Herriot.*

Le retour d'expérience du SYTRAL sur la fréquentation des parcs relais (P+R) est qu'ils doivent préférentiellement, pour être attractifs, remplir cumulativement les deux critères :

- se situer proche d'une station de métro ou en extrémité de ligne de tramway radiale (rabattement vers le centre de l'agglomération) ;
- ne pas être trop proche du cœur de l'agglomération (il faut capter les usagers d'automobiles le plus possible avant qu'ils ne subissent une circulation dense).

Les emplacements proposés ne remplissent pas ces deux critères.

Par ailleurs, le parc relais de Mermoz, situé à 1 km de Pinel-Rockefeller, permet déjà une connexion non seulement à T6 mais aussi au métro D. Ce parc-relais inauguré le 6 novembre 2015 comprend 418 places et est ainsi parmi les P+R les plus capacitaires du SYTRAL.

## Thème 12 : Atteinte à la sécurité des vélos et piétons

*Certains personnes s'inquiètent de la sécurité des piétons et des cyclistes dans le cadre du projet et demandent au SYTRAL d'y apporter une attention particulière :*

Les aménagements piétons et cycles réalisés dans le cadre du projet T6 seront conformes à la réglementation, notamment pour les trottoirs, stations et traversées de voirie, à la réglementation relative à l'accessibilité des voiries et de l'espace public.

Les aménagements cyclables respectent « le guide pour la conception des aménagements cyclables » réalisé par la direction de la voirie de la Métropole de Lyon, en concertation avec les associations cyclistes de l'agglomération.

D'autre part, les associations représentatives des piétons / cycles et Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ont été consultées :

- Le 12 octobre 2015 lors de la présentation du projet de création de la ligne de tramway T6 aux associations PMR
- Le 26 novembre 2015 lors de la réunion d'échanges associations modes doux avec les représentants des associations modes doux (piétons, cycles) et des associations PMR.
- Le 25 janvier 2016 lors d'une réunion technique avec zooms sur les points jugés sensibles, en présence d'associations cycles et PMR.

De plus, le SYTRAL travaille en étroite concertation avec les équipes de la Métropole de Lyon, qui ont la compétence voirie sur l'agglomération. Des réunions spécifiques de revue des planches d'aménagement ont eu lieu, notamment, sur la sécurité des aménagements cycles et piétons.

Enfin, en tant que projet de transport guidé, le projet objet de la présente enquête est soumis aux différentes étapes réglementaires de sécurité issues du décret du 9 mai 2003, relatif à la sécurité des transports publics guidés, qui décline les principes législatifs pour les systèmes de transport public guidés.

Chaque étape de la vie du projet est ainsi sanctionnée par un avis du « STRMTG » (service de l'Etat compétent dans les remontées mécaniques et transports guidés) sur la base de dossiers fournis par le maître d'ouvrage et un arrêté Préfectoral est indispensable pour être autorisé à mettre en service.

Ce processus réglementairement très encadré fait de plus intervenir des Experts ou Organismes Qualifiés Agréés jouant le rôle de second regard sur les aspects sécurité.

Parmi les sujets contrôlés sur les projets de tramway, la question des risques d'accident entre une rame et un usager tiers (piétons, cycles ou véhicules) est systématiquement regardée avec la plus grande attention.

- *Une personne demande de sécuriser la correspondance T6-T2 au niveau du carrefour Vinatier / Rockefeller, qui implique une traversée des voies par les piétons.*

La correspondance implique deux traversées de voies de circulation qui sont totalement sécurisées par des feux de signalisation tricolore.

Un extrait du plan d'aménagement de la zone au niveau PRO est joint en annexe.

- *Une personne demande de veiller à la qualité et la protection des cheminements piétons sur le Boulevard Pinel très emprunté.*

Les aménagements ont fait l'objet de divers échanges et concertations conformément au premier point du thème 12. La qualité et la protection des cheminements piétons sur le boulevard Pinel a fait l'objet d'attention particulière lors des études :

- Pinel sud :
  - o Côté ouest : la piste cyclable existante située au milieu du trottoir sera passée en bande cyclable sur voirie ce qui permettra de supprimer les conflits cycles / piétons devant les groupes scolaires ainsi que la grande Mosquée.  
La largeur des trottoirs devant ces équipements sera globalement équivalente à la largeur actuelle.
  - o Côté est : la contre allée existante sera transformée en zone de rencontre avec une limitation de la vitesse à 20km/h (cf. thème n°9).
- Pinel nord :
  - o Côté est : la mise en place d'une bordure émergente entre la piste cyclable bidirectionnelle et le cheminement piéton permet une séparation physique des flux et a été décidée avec les associations piétons, PMR et cycles.

• *Des usagers des pistes cyclables demandent de ne pas réaliser de délimitations avec la zone piétonne par une bordure de 2 à 5 cm car celle-ci s'avère accidentogène lorsque les cyclistes roulent dessus en biais (2 observations),*

Le sujet de la délimitation des pistes cyclables avec les trottoirs concerne :

- Le boulevard Michelet : il est prévu que les pistes cyclables soient aménagées en dénivelé négatif de 5 cm par rapport aux trottoirs, ce qui est conforme au guide de conception des aménagements cyclables.
- L'avenue Mermoz : il est prévu que les pistes cyclables soient aménagées en dénivelé négatif de 5 cm par rapport aux trottoirs, ce qui est conforme au guide de conception des aménagements cyclables.
- Le boulevard Pinel sud : traitement en zone de rencontre, pas de délimitation entre cycles et piétons.
- Le boulevard Pinel nord : la piste cyclable est au même niveau que le trottoir, mais délimitée par une bordure en émergence de 8 cm.

Les aménagements sont conformes au guide des aménagements cyclables de la Métropole et ont été décidés avec les associations cycles.

• *Deux couples habitant l'avenue Jean Mermoz constatent que le projet prévoit un désaxement des bateaux-trottoirs par rapport à leurs portails, accroissant ainsi la dangerosité de la sortie de leurs véhicules pour les cyclistes et piétons d'autant plus que la visibilité est réduite en sortie de propriété (Lyon8 2 DUP obs.21).*

Les accès des riverains situés au 87 et 89 avenue Jean-Mermoz seront situés au niveau de leur emplacement actuel, il n'est pas prévu de désaxement.

Dans tous les cas, les positions précises des accès pourront être ajustées en phase d'exécution.

• *Sur certaines portions de la ligne, le passage de la piste cyclable est prévu entre la voie de circulation pour les voitures et celle de stationnement ce qui pose, selon plusieurs observations, un problème de sécurité des cyclistes lors des manœuvres des voitures.*

Cet aménagement est préconisé par le guide du Grand Lyon pour la conception des aménagements cyclables et a été validé par les associations cycles.

Il est en outre rappelé que l'aménagement de bandes cyclables sur voirie sera accompagné, en cas de stationnement sur voirie par la réalisation d'une surlargeur de 50cm entre bande cyclable et place de stationnement.

• *Certaines observations estiment que la réduction des trottoirs sur l'avenue de Pressensé implique un danger supplémentaire pour les piétons.*

Les largeurs de trottoirs sont effectivement réduites sur l'avenue de Pressensé, mais restent largement conformes aux dispositions réglementaires (elles exigent un minimum de 1,40 m).

La création de bandes cyclables, non existantes actuellement, permet, en outre, d'éloigner le bord des trottoirs de la circulation des véhicules motorisés.

De plus, un plateau sera créé au niveau du carrefour Sarrazin / Pressensé, avec limitation de la vitesse à 30km/h permettant donc de limiter la vitesse des véhicules sur cet axe.

Enfin la création de la ligne de tramway T6, avec une plateforme végétalisée au centre de la voirie et une voie de circulation de part et d'autre va permettre également d'apaiser l'axe et de contribuer à la diminution des vitesses de circulation des véhicules.

La diminution des largeurs de trottoir ne va donc pas dégrader la sécurité.

<b>Liste des annexes au thème 12 :</b>	
N° annexes	Objet
12.1	extrait du plan PRO liaison piéton T2-T6

## Thème 13 : Prise en compte du Développement Durable et insertion économique

- *Une observation demande au SYTRAL d'intégrer le développement durable dans le projet, par exemple dans le choix des matériaux et matériels installés et dans les filières de valorisations de ceux retirés.*

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact (pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) comprenant en particulier :

- une analyse de l'état initial du site et de son environnement ;
- une analyse les effets du projet (en phase travaux et exploitation) sur l'environnement et la santé ;
- les mesures destinées à supprimer réduire ou compenser ces effets.

L'autorité environnementale, a indiqué dans son avis sur cette étude d'impact (au paragraphe 2 de la pièce 5 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique) que « Sur le fond, les objectifs annoncés (continuer à gagner des parts de marché sur la voiture particulière, poursuivre le maillage du réseau, desservir les grands équipements et accompagner les territoires en devenir) apparaissent vertueux au sens des grandes politiques environnementales et de déplacements. Les études produites laissent apparaître une excellente compréhension des principaux facteurs susceptibles de sous tendre la bonne atteinte de ces objectifs. On notera que le projet intègre de façon appréciable la prise en compte des modes de déplacements non motorisés ainsi qu'une insertion paysagère urbaine remarquable. »

Parmi les mesures en faveur de l'environnement qui sont décrites dans le dossier soumis à enquête, certains sujets peuvent être soulignés par leur caractère « novateur » par rapport aux projets de tramway du plan de mandat précédent :

### - le développement de systèmes d'infiltration pour désimperméabiliser les sols :

La surface totale concernée par les travaux est d'environ 208 506 m<sup>2</sup>.

Actuellement, les eaux de ruissellement existantes issues de la voirie et des divers espaces de circulation sont collectées et rejetées, sans traitement préalable, dans le réseau unitaire existant. Une réflexion a été menée avec les services de la Métropole de Lyon pour analyser la possibilité d'infiltration et de rétention avec rejet régulé dans le réseau existant. Ce dispositif permet de rejeter, au milieu naturel et au plus tôt, l'eau de ruissellement et ainsi de ne pas engorger les stations d'épuration par temps de pluie.

La mise en place de tranchées d'infiltration qui seront situées sous les réseaux d'eau potable permet de désimperméabiliser 146 648 m<sup>2</sup> au maximum soit un gain en surface perméable de 62 % par rapport à l'existant (en tenant compte des surfaces d'espaces verts initiales et finales).

### - la réutilisation des matériaux :

Le SYTRAL s'est fixé comme objectif dans les études de conception de réutiliser ou valoriser au maximum les matériaux et matériels existants sur le tracé. Cela conduit, à ce stade des études, au bilan suivant :

- o concernant les matériels d'éclairage public : sur les 440 mâts du projet, 335 sont récupérés de l'existant (notamment les mâts de la Rue Barbusse et ceux de la rue Beauvisage à l'est du boulevard des Etats unis qui seront déposés et reposés). Le matériel qui n'a pu être réutilisé sur le projet sera déposé et conditionné soigneusement puis remis aux villes de Lyon et Bron pour valorisation en maintenance ou sur d'autres projets.
- o Concernant le mobilier urbain : l'ensemble des potelets, barrières, bancs, corbeilles sera déposé avec soin, dépourvu de leur socle béton, conditionné et stocké au dépôt de la subdivision de la Métropole. Ces mobiliers seront réutilisés pour d'autres opérations et pour la maintenance.
- o Les panneaux de jalonnement seront déposés, stockés, modifiés puis reposés en fin d'opération.
- o Les bordures en granit seront valorisées soit directement dans le projet T6 soit sur d'autres chantiers de la métropole. Les marchés de travaux prévoiront ainsi la dépose soignée, le transfert à l'atelier de retaille de la Métropole.

- o Enfin, un essai de transplantation des arbres de la rue Barbusse et de l'avenue Mermoz réalisé en avril 2016 a permis de confirmer la viabilité d'une telle solution et de mettre au point le mode opératoire. Ce sont donc 103 arbres qui seront transplantés sur d'autres projets de la métropole.

**- La consommation en énergétique pour les bâtiments :**

Réduction des volumes climatisés des sous-stations de redressement grâce à la mise en place d'une surventilation permettant d'évacuer la chaleur. La climatisation sera limitée aux armoires contenant les batteries dont les températures de fonctionnement sont entre 15 et 25 °C.

- *Les régies du quartiers demandent à ce que l'insertion par l'économie des chômeurs du quartier soit prise en compte dans le projet. Pour cela ils proposent :*
  - *d'insérer des clauses d'insertion importantes dans les marchés,*
  - *de donner une pondération suffisante au critère de l'insertion dans les cahiers de consultation,*
  - *de confier la gestion des bases de vie et des tâches annexes au chantier à des entreprises d'insertion.*

Depuis 2001, le code des marchés publics permet d'incorporer dans les marchés une clause d'insertion sociale consistant à réserver un certain nombre d'heures de travail à des publics en insertion par l'emploi. Dans le cadre de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », le SYTRAL s'est engagé à réserver 10 % des heures travaillées pour les travaux d'investissement de certains projets (dont le projet T6) au public en insertion par l'emploi. L'engagement du SYTRAL est joint en annexe. À titre indicatif, de 2004 à 2014, près de 350 000 heures d'insertion ont été réalisées sur l'ensemble des opérations du SYTRAL.

Le SYTRAL a conclu un marché de quatre ans avec un assistant à maîtrise d'ouvrage pour l'accompagner dans la mise en œuvre de son action de promotion de l'emploi et de l'insertion sur l'ensemble des opérations du plan de mandat. Le cabinet CAP3SI, attributaire du marché précité, assiste donc le SYTRAL dans la mise en œuvre de clauses sociales dans les marchés : en amont, sur les phases d'identification des marchés, de dimensionnement et de rédaction des clauses, d'accompagnement des entreprises dans leur mise en œuvre par mobilisation des partenaires de l'emploi et de l'insertion et, en aval, sur le contrôle et suivi des clauses d'insertion. Sur ce dernier point, une attention particulière est également portée sur le suivi des clauses sociales tant sur les plans quantitatif (contrôle des heures) que qualitatif (parcours, public, etc).

Le cabinet CAP3SI a, enfin, un rôle d'alerte auprès des entreprises et du maître d'ouvrage en cas de retard dans l'insertion, afin que le maître d'ouvrage rappelle aux entreprises leurs obligations avant que celles-ci ne soient sanctionnées par l'application de pénalités prévues dans les pièces administratives particulières des marchés.

Le SYTRAL est attentif à préconiser un nombre d'heures d'insertion en adéquation avec ses engagements, pertinent dans un parcours d'insertion et compatible avec les possibilités des entreprises, notamment au regard du type d'activité de chacune.

L'ensemble de ces éléments a été indiqué aux représentants des associations à l'origine de l'observation lors d'un rendez-vous avec la Présidente du SYTRAL intervenu le 4 juillet 2016.

**Liste des annexes au thème 13 :**

N° annexes	Objet
13.1	Lettre engagement SYTRAL clauses d'insertion

## Thème 14 : Autre

- *De nombreuses personnes attendent le prolongement de cette ligne vers le Nord (Villeurbanne – La Doua)*

Les études du prolongement de la ligne vers la Doua sont, d'ores et déjà, prévues dans le plan de mandat 2015-2020 du SYTRAL qui a été voté le 11/12/2014.

- *L'institut des ressources industrielles est inquiet pour ses activités et demande une étude sur les effets des bruits et vibrations du tramway sur ses équipements. De plus, ils remarquent que l'accès à leur parking (10 Boulevard Michelet) sera compliqué en l'état (sans franchissement de la plateforme) et induira un engorgement du Boulevard Michelet (Lyon8 2 DUP obs.25).*

L'accès au parking du riverain est traité au thème 9 du présent document.

Comme indiqué au chapitre 7.2.9 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le traitement anti-vibratile de la plateforme tramway est déterminé par application des règles de l'art en matière d'absorption vibratoire (règle empirique des 7/12m) et est fonction de la distance entre l'axe de la voie et la façade du bâti le plus proche :

- si cette distance est inférieure à 7 m : mise en place d'une dalle flottante permettant une atténuation des vibrations allant jusqu'à 20 dBv ;
- si elle est comprise entre 7 m et 12 m : une pose intermédiaire est proposée permettant une atténuation vibratoire allant jusqu'à 10 dBv avec la mise en place de semelles anti-vibratiles entre le rail et le blochet (traverses de chemin de fer en béton bi-blocs) ;
- Si elle est supérieure à 12 m : une pose classique est suffisante.

La conception en phase PRO prévoit au niveau de l'institut des ressources industrielles (IRI) la mise en place :

- d'une pose en atténuation -10 dBv au droit de la future station Mermoz-Californie, les voies se rapprochant du bâtiment de l'IRI (11m au minimum entre l'axe de la voie et le bâtiment).
- d'une pose classique sur le reste du boulevard Michelet, dès que la distance par rapport au bâtiment est supérieure à 12m.

Le SYTRAL a rencontré l'Institut des Ressources Industrielles le 23 juin 2016 et attend des informations sur la présence d'équipements sensibles et leur localisation. En fonction des éléments transmis, une vérification de l'adéquation entre le type de pose déjà prévu et la sensibilité des équipements sera étudiée.

- *Une observation propose de soumettre l'esthétique de la nouvelle rame à l'ensemble des habitants du quartier.*

Comme indiqué au chapitre 3.1.8 de la pièce 2 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, les rames utilisées sur T6 seront des rames existantes, l'acquisition de rames de 43m pour la ligne T4 permettant de libérer des rames de 32m pour la ligne T6.

D'autre part, les rames de tramway sont mutualisées entre les lignes T1, T2, T5 et T6.

Il n'est donc pas envisageable de créer une esthétique particulière pour les rames de T6.

- *Des observations proposent de prolonger le tram T2 jusqu'à Hotel de Région pour éviter la transformation difficile de la station Suchet.*

Cette observation sur le prolongement de la ligne T2 à Hôtel de Région sort du cadre de la présente enquête. Néanmoins, il peut être précisé, à titre de premier élément de réponse, qu'étant donné la trame viaire du secteur et le trafic au carrefour Montrochet, le retournement de T2 n'est pas plus facile à Hôtel de Région qu'à Suchet.

- *Une observation regrette que l'option de ligne sans caténaire n'ait pas été étudiée, ni un passage en tunnel.*

Concernant l'option de ligne sans caténaire, il est proposé de se reporter au thème 1.

La demande d'étude du passage en tunnel concerne le croisement Pinel / Rockefeller.

Le passage en tunnel de la ligne T6 seule n'est pas compatible avec le raccordement à l'infrastructure de T2/T5 existante.

Il faudrait également mettre en souterrain les lignes T2 et T5 existantes sur ce carrefour, avec pour conséquence :

- Des travaux très conséquents et une fermeture de longue durée du carrefour et de forts impacts sur la circulation automobile,
- Une coupure d'exploitation des lignes T2 et T5 de longue durée,
- Des coûts très élevés dus à la création d'un ouvrage complexe, ainsi qu'à la reprise de l'infrastructure de la ligne T2 existante sur un linéaire important.

Les impacts de T6 sur le fonctionnement de ce carrefour (détaillés dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et au thème 9 du présent document) ne sont pas de nature à nécessiter la mise en place d'une solution de passage en tunnel très impactante en phase travaux et extrêmement coûteuse.

- *Une personne demande si la station Velo'v en sortie du métro D à Mermoz-Pinel sera à nouveau implantée et si d'autres stations sont prévues sur le parcours du tramway.*

Le sujet des stations Vélo'v est traité au chapitre 7.2.6.5 de la pièce 4 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : « Concernant le stationnement vélos (stations Velo'v et arceaux vélo), ils seront restitués au plus près de leur position initiale. Sur les 11 stations Velo'v présentes le long de l'itinéraire du T6, 8 stations seront maintenues sans impacts (évitement). Toutefois, 3 stations seront déplacées (...) »

La Métropole n'a pas prévu l'implantation de nouveaux équipements Vélo'v sur l'axe du tramway T6.

La station en sortie du métro D à Mermoz-Pinel a été enlevée pour cause de vandalisme. A notre connaissance, la Métropole n'a pas prévu de la repositionner dans cette zone.

- *Deux observations remarquent un écart sur les distances entre la situation actuelle et le projet sur la coupe T6-16. (Bon 1 DUP obs.16 et 17).*

Les coupes de la situation actuelle et du projet n'ont pas d'écart réel, la largeur de la voirie étant pour les deux coupes de 28,76 m.

Cependant, une faible différence d'échelle entre les deux représentations des coupes fait apparaître un écart sur le document.

La superposition des deux coupes à la même échelle est jointe en annexe.

- *Une observation remarque l'absence de plan d'aménagement cyclable sur les coupes 17 et 20.*

L'observation fait état de l'absence dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des coupes 17 et 20.

Ces coupes n'ont pas été mises dans le dossier d'enquête car elles n'apportent pas de précision sur les séquences d'aménagement homogènes présentées dans le dossier. Cependant, les coupes correspondantes sont jointes en annexe.

- *La PDG du Super U de Vénissieux (18 avenue Francis de Pressensé) demande à ce que les travaux ne soient pas effectués devant son commerce entre Novembre et Janvier. Elle rappelle également que la sortie de son magasin doit être libre de tout obstacle, ce qui n'est pas le cas dans le dossier (Lyon3 1 DUP obs.6).*

Une « trêve des confiseurs » est prévue les deux dernières semaines de décembre avec arrêt des travaux sur l'ensemble du chantier.

Il n'est pas prévu d'arrêt annuel des travaux durant 3 mois, car cela n'est pas compatible avec les objectifs de mise en service. La prise en compte de contraintes d'arrêt de chantier devant chaque commerce de la ligne engendrerait, en effet, des coûts élevés pour l'opération, un retard conséquent de la mise en service et un allongement des travaux pénalisant le plus grand nombre.

La mise en place d'une signalétique adaptée à proximité directe du commerce, permettant d'orienter les clients, pourra être étudiée avec le chargé de relations riverain du SYTRAL en complément des mesures déjà détaillées au thème 2.

Les accès véhicules et piétons seront maintenus en permanence durant toute la durée des travaux. D'autre part, il est à noter qu'un accès existe à ce commerce également par la rue du Moulin à Vent (hors de la zone chantier).

En phase définitive, les accès seront libres d'obstacles et les girations des véhicules seront assurées.

- *Une observation estime que la création d'un pôle multimodal à Mermoz-Pinel n'est pas une perspective réjouissante pour la tranquillité du quartier car il attirerait des personnes sans-abris, des trafiquants, des « manches agressives »... (Lyon8 1 DUP obs.5).*

La zone de Mermoz est une zone prioritaire de renouvellement urbain avec création de deux ZAC par la Métropole. La mutation du quartier est accompagnée par la venue du projet de tramway T6.

- *Une observation regrette que les possibilités de développement de nouvelles missions commerciales via des connexions entre les infrastructures de tramway n'aient pas été plus développées dans le dossier (Lyon8 1 DUP obs.23).*

La possibilité de développement de nouvelles missions commerciales a été étudiée pour définir les connexions les plus pertinentes à réaliser au niveau de T1, T4 et T2-T5.

Le sujet est abordé aux thèmes 3 et 6 de la présente note de réponse.

- *Une observation demande quelles indemnités sont prévues pour les riverains pour les nuisances sonores et environnementales engendrées par le passage du tramway (Lyon8 2 DUP obs.6). Elle remarque également que la rue Pierre Verger semble avoir été oubliée dans le dossier.*

Il n'est pas prévu d'indemnisation. Pour les nuisances sonores, il est renvoyé à la réponse faite au thème 11 du présent document.

Concernant les nuisances environnementales, il est renvoyé à l'étude d'impact et à l'avis de la DREAL en pièce 4 et 5 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La rue Pierre Verger n'a pas été oubliée, elle fait partie de la séquence d'aménagement « Beauvisage Est – Michelet » comme indiqué au chapitre 5.4.6 du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique : « Cette séquence concerne la rue du professeur Beauvisage depuis l'intersection avec le boulevard des Etats-Unis, puis la rue Pierre Verger et enfin le boulevard Michelet jusqu'à son extrémité Est, au niveau de la jonction avec l'avenue Mermoz ».

- *Une observation demande comment les habitants de la rue Pierre Verger pourront y accéder, notamment au 9 (Lyon8 1 DUP obs.8).*

Le fonctionnement de la contre-allée située devant le 9 rue Pierre Verger n'est pas modifié par le projet. Le terrain arboré existant n'est pas impacté par le projet.

Cependant :

- en sortie de cette contre-allée sur la rue Pierre Verger, les voitures auront l'obligation de tourner à droite en direction de l'avenue Général Frère, la plateforme tramway n'étant pas franchissable. Pour aller en direction du Boulevard des Etats-Unis, le demi-tour sera autorisé au carrefour Verger / Général Frère.
- L'entrée dans la contre-allée se fera uniquement par la rue Pierre Verger depuis l'ouest. Pour les véhicules venant depuis l'avenue Mermoz (circulation depuis l'est), il faudra faire demi-tour au carrefour Santy / Verger.

- *Un habitant de la rue du Professeur Beauvisage demande comment se déroulera le stationnement devant le 121 et quelle sera la durée des travaux (Lyon8 1 DUP obs.7).*

Devant le 121 rue du professeur Beauvisage, le stationnement en épi sera remplacé par du stationnement longitudinal réduisant le nombre de place de stationnement (diminution de 13 à 4 places au droit du 121). Il faut noter que l'immeuble possède un parking privé.

Le planning prévisionnel de l'opération prévoit un démarrage des travaux de dévoiement de réseaux fin 2016, un démarrage des travaux du tramway mi-2017 avec une fin globale des travaux mi-2019.

- *Des habitants de la rue Sarrazin constatent les nuisances provoquées dans leur rue par l'arrivée du tramway (circulation augmentée et bruit à partir de 5h si le marché est déplacé sur cette rue) (Lyon8 1 DUP obs.14).*

Le sujet du marché est traité au thème 10.

Le sujet des nuisances sonores induites par le tramway est traité au thème 11.

- *Le Club Keep Cool de Lyon 8 (rue Beauvisage) demande quel sera la visibilité du club (Lyon8 P obs. 3).*

Lors de la phase travaux au droit du club, la visibilité pourrait être amoindrie. Toutefois des mesures de communication et d'accompagnement spécifiques seront réalisées par le SYTRAL, en particulier grâce aux remontées faite par l'agent dédié aux relations riverains (voir thème 2).

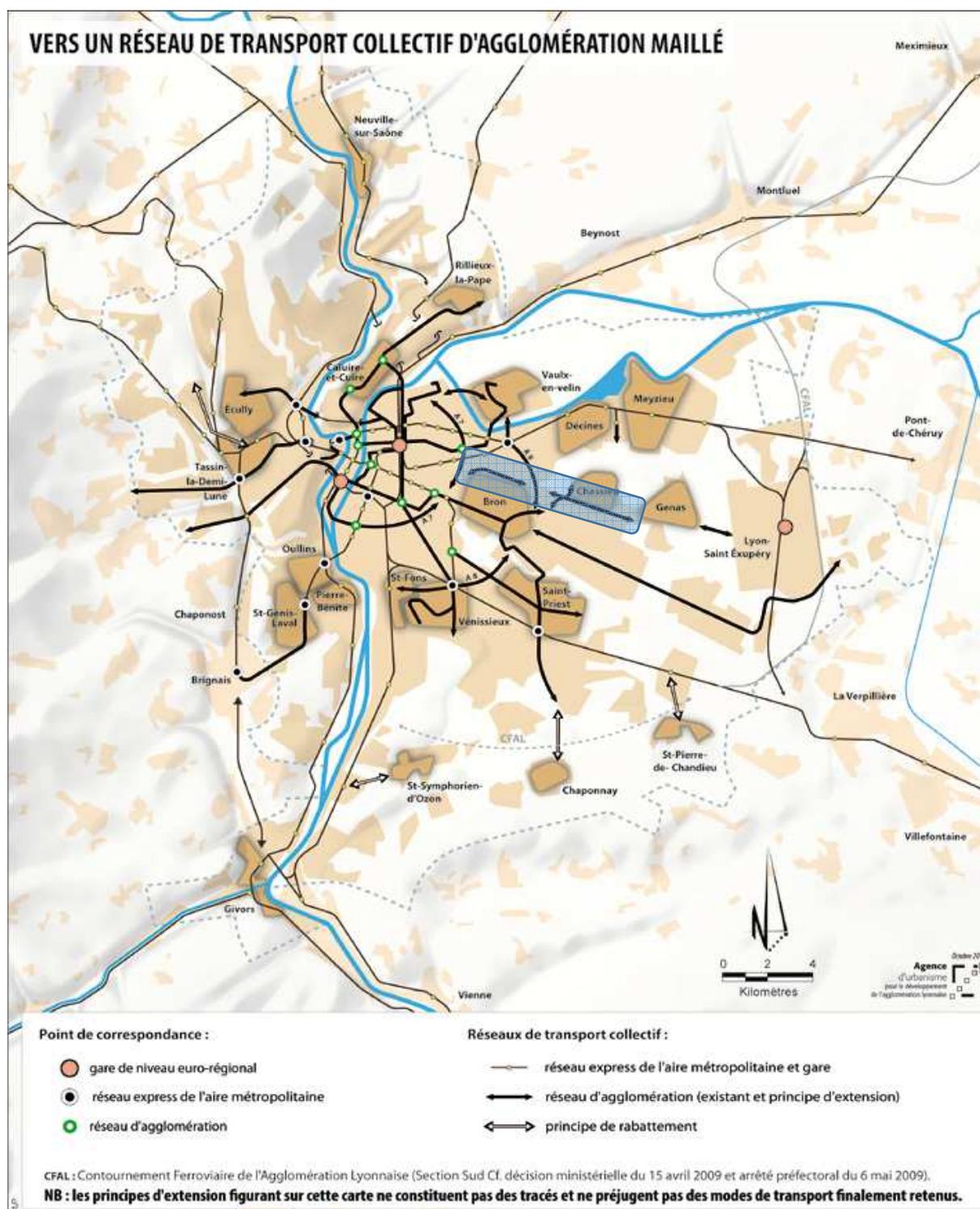
Après aménagement, la visibilité sera similaire à la visibilité actuelle.

- *Une observation demande quelles sont les prévisions sur la rue Laurent Carle (circulation, stationnement).*

La rue Laurent Carle n'est pas concernée par les travaux du projet de tramway T6. Il n'est pas prévu de modification d'aménagement, de sens de circulation ou du nombre de places de stationnement dans cette rue.

- *Une observation demande « pour quand est prévu le projet de tramway Part-Dieu – Stade de Décine, via la route de Genas ».*

L'itinéraire précis «Part-Dieu – Stade de Décines, via la route de Genas » ne correspond à aucune ligne en projet. L'auteur de l'observation doit faire référence à la ligne Centre-Est prévue au Schéma de COhérence Territorial (voir encadré bleu sur la figure ci-dessous extraite du SCOT).



Le tracé précis de cette ligne, son mode ou son horizon de mise en service ne sont pas encore arrêtés. Toutefois, le PDU en cours de révision devrait l'intégrer dans les projets dont la réalisation est attendue avant 2030.

- Une observation remarque que les Galeries Lafayette vont bénéficier de cette nouvelle ligne. Néanmoins elle demande que la délivrance du permis de construire pour leur développement soit soumise à l'avis des riverains et conteste l'arrivée d'un Drive, source de nuisances, et qui serait en contradiction avec les objectifs de réduction de voitures accompagnant la création d'un tramway.

La délivrance des permis d'urbanisme n'est pas de la compétence du SYTRAL mais des Villes concernées.

<b>Liste des annexes au thème 14 :</b>	
N° annexes	Objet
14.1	Coupe T6-16
14.2	Coupes T6-17 et T6-20

*Aucune observation n'a porté sur la mise en conformité du PLU.*

*Demande d'informations complémentaires du Commissaire Enquêteur :*

- Descriptif du déroulement de la concertation (organisation des réunions, supports présentés, teneur des débats,...)*

Cf. annexes :

N° annexes	Objet
2.2	Flyers
2.3	Dossier de concertation
2.4	Invitations
2.5	Support PPT des réunions
2.6	Comptes rendus des trois réunions publiques,
2.7	Mesure d'audience sur les réseaux sociaux

- Etudes complémentaires menées postérieurement à la concertation,*

Cf. annexes :

N° annexes	Objet
4.1	Rapport d'étude du tracé par Cazeneuve
6.1	Création d'une zone de manœuvre à Suchet et déplacement du terminus T2 en date du 24/03/2015
6.2	Extension de la ligne A7 à Suchet – étude de faisabilité – conclusions sur l'aspect « circulation automobile » du 23/06/2015.

- Schéma de principe présentant les conditions de retournement au terminus de DEBOURG.*

Cf. schémas de retournement au terminus Debourg figurant au thème 6.