

SOLAIZE – Rhône

Enquête publique conjointe Projet de requalification de voirie

2

CONCLUSIONS ET AVIS

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

OBJET

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la requalification de la voirie (rue de Chantabeau, rue du novembre 1918 et route de Feyzin)

AUTORITE ORGANISATRICE

Préfecture du Rhône

MAITRE D'OUVRAGE

Grand Lyon Métropole

DUREE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

32 jours, du 12 novembre au 13 décembre 2019

N° DE DOSSIER

E19000 256 / 69

COMMISSAIRE ENQUETEUR

Jeanine BERNE – 42000 – Saint-Etienne

DATE DE REMISE DU RAPPORT

13 janvier 2020

I. L'ESSENTIEL DE L'ENQUETE PUBLIQUE	p. 3
1. Contexte du projet et objet de l'enquête publique	p. 3
2. Cadre législatif et réglementaire	p. 3
3. Décisions préalables	p. 3
4. Composition du dossier soumis à l'enquête	p. 3
a) les pièces administratives	
c) Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	
5. Déroulement de l'enquête publique	p. 5
a) Les étapes de mon intervention dans cette enquête	
b) Synthèse de la participation du public	
II. OBSERVATIONS PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE	p. 8
1. Synthèse des observations sur le projet	p. 8
2. Les réponses du Grand Lyon Métropole	p. 9
III. INTERET GENERAL DU PROJET	p. 10
1. Avantages et inconvénients du projet	p. 10
2. Analyse des alternatives citées par le public	p. 12
a) Positionnement d'un trottoir côté est de la rue de Chantabeau	
b) Création d'un itinéraire piétons à l'est des habitations	
c) Création de sens uniques	
d) Un aménagement identique à celui de la rue Chantabeau au sud	
IV – CONCLUSIONS	p. 14
1. Une enquête publique sans incident	p. 14
2. Un projet répondant à l'objectif de sécurisation des usagers	p. 14
3. Une approche plus technique qu'urbaine	p. 14
4. Des aménagements perçus comme surdimensionnés	p. 14
5. Des alternatives à retravailler	p. 15
6. Une zone 30 élargie à faire respecter	p. 15
V– AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	p. 16

Pour atteindre ces objectifs le Grand Lyon propose les aménagements suivants présentés dans le projet soumis à l'enquête publique :

- Le requalibrage des dimensions de la voirie sur l'ensemble du linéaire concerné, soit 900 mètres, lequel se traduit au sud par un élargissement de la voirie ;
- La création d'un cheminement piéton sécurisé d'au moins 1,50 m de large ;
- L'aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé ;
- La sécurisation et mise en accessibilité des arrêts de bus ;
- L'aménagement des intersections avec les voies de jonction ;
- La mise en place de dispositifs garantissant le respect de la vitesse de circulation autorisée.

La réalisation du projet nécessite l'acquisition de parcelles en bordure de voirie, notamment celles situées dans les emplacements réservés n°10 et 11 figurant au PLU-H entré en vigueur depuis juin 2019.

2. Cadre législatif et réglementaire

Le périmètre exact du projet ayant été déterminé avant la déclaration d'utilité publique et l'expropriant ayant pu dresser la liste des propriétaires et le plan parcellaire, l'enquête préalable à la DUP a été conduite conjointement à l'enquête parcellaire.

L'enquête publique relative au projet de requalification ne relève pas du code de l'environnement (décision de l'autorité environnementale dans le cadre de la procédure au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement).

L'enquête publique doit satisfaire à deux objectifs : statuer sur l'intérêt général du projet motivant les expropriations nécessaires.

3. Décisions préalables

8 juillet 2019 : Décisions de la commission permanente de la Métropole de Lyon engageant la procédure d'expropriation pour la requalification des rue Chantabeau et du 11 novembre 1918 et de la route de Feyzin à Solaize, approuvant le dossier soumis conjointement à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'enquête parcellaire et sollicitant monsieur le Préfet du Rhône pour l'ouverture de l'enquête publique conjointe.

26 septembre 2019 : Décision n°E19000 256/69 du Tribunal administratif de Lyon désignant le commissaire enquêteur pour l'enquête publique conjointe.

21 octobre 2019 : Arrêté préfectoral n°E-2019-384 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique conjointe et les conditions de son déroulement.

Et, le 18 juin 2019, une décision concernant le projet, l'entrée en vigueur du PLU-H de la Métropole suite à son approbation par le Conseil Communautaire du 13 mai 2018.

4. Composition du dossier soumis à l'enquête publique

a) les pièces administratives :

- **L'arrêté préfectoral d'enquête publique** du 21 octobre 2019 dans lequel le préfet du Rhône précise les conditions de l'enquête publique conjointe ;
- **Le registre d'enquête publique** pour la modification de la voirie préalable à la déclaration d'utilité publique mis à la destination du public pendant toute la durée de l'enquête en mairie de Solaize ainsi que le registre d'enquête parcellaire ;
- **Les décisions concernant le projet :** la délibération du conseil de la Métropole de Lyon du 18 mars 2019, le bilan de la concertation ayant eu lieu entre le 22 octobre et

le 21 novembre 2018, la décision de l'autorité environnementale de ne pas soumettre le projet à la réalisation d'une évaluation environnementale, la décision de la commission permanente de la Métropole du 8 juillet 2019 engageant la procédure d'enquête publique conjointe. Ces pièces figurent en annexe du dossier d'enquête préalable à la DUP.

c) Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Le dossier d'enquête publique préalable à la DUP était complet et comportait les documents administratifs et techniques réglementaires :

- **Les informations juridiques et administratives** sur la procédure ;
- **La notice explicative** de 25 pages dont 3 pages consacrées au parcellaire à acquérir et 12 à des plans ;
- **Une appréciation sommaire des dépenses** indiquant en un tableau les montants estimés pour les études et travaux (1 780 000 €) et pour les acquisitions foncières (435 000 €), montants non détaillés par section du projet ;
- **Les documents graphiques** : plan général des travaux au 1/200^{ème}.

REMARQUES DU C.E. SUR LE DOSSIER PREALABLE A LA DUP

Sur la forme :

Des dossiers pas faciles à manipuler en raison de leur format A3 à l'italienne et des plans pas faciles à consulter et à lire malgré leurs dimensions. Des schémas de principes ou des schémas explicatifs avec des informations précises auraient été plus accessibles et plus explicites pour la population et éviter des erreurs d'interprétation.

Sur le fond, les points qui auraient mérité d'être développés :

- Une approche de l'environnement social et urbain dans lequel s'inscrit le projet : population, ménages résidents, effectifs des enfants scolarisés sur place, évolutions du quartier ;
- La date d'inscription du projet dans les documents d'urbanisme (emplacements réservés et alignement), ses motifs et les liens entre le projet et les évolutions à venir de la commune ;
- Une réflexion sur des alternatives possibles du point de vue fonctionnel et financier et les motifs justifiant les choix finalement retenus pour la gestion de la circulation et la création des itinéraires piétons et cycles ;
- Les arguments en faveur de la création d'une première voie verte sur le tronçon sud du projet et le seul de la commune ;
- Des schémas de principe pour expliquer les aménagements plutôt que de grands plans très détaillés et pas toujours lisibles ou accessibles ;
- Des explications sur les aspects « techniques » du projet : le dimensionnement des plateaux, les moyens envisagés pour garantir et contrôler, le respect de la vitesse sur le linéaire en zone 30 de 900 mètres.

5. Déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée du mardi 12 novembre au vendredi 13 décembre 2019, soit une durée de 32 jours.

a) Les étapes de mon intervention dans cette enquête :

- Préparation de l'enquête publique avec de Mme Christèle KOMÉ-DIPOKO à la direction des affaires juridiques de la préfecture du Rhône le 8 octobre 2019 : prise de connaissance du dossier, arrêt des dates des 4 permanences, paraphage du registre d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- Vérification que l'ensemble des pièces administratives était présent et que les avis de publicité avaient été publiés dans les délais réglementaires ;
- Prise de connaissance de l'ensemble du dossier soumis à l'enquête publique unique comportant le projet de requalification des voiries et le dossier d'enquête parcellaire ;
- Prise de connaissance des documents ne figurant pas dans le dossier d'enquête publique mais utiles à la compréhension du projet : le PLU-H en vigueur, le plan de déplacements urbain (PDU) de la Métropole, le plan climat énergie (PCAET) en préparation ainsi que les documents du SYTRAL en lien avec la voirie et les déplacements ;
- Echanges, tout au long de l'enquête, avec Madame AUDRAN et par courriels (9 au total) sur les aspects de l'enquête publique pour lesquels il me paraissait utile de disposer d'éléments supplémentaires ;
- Tenue de 4 permanences au siège de la mairie de Solaize les 12, 20, 30 novembre et le 13 décembre au cours desquelles j'ai reçu 23 personnes, enregistré 2 observations écrites sur les registres et 3 documents remis sur place ;
- Vérification à chaque permanence que les dossiers étaient complets ;
- Vérification que les propriétaires de parcelles à acquérir par le Grand Lyon ont tous été prévenus par lettre recommandée de la tenue de l'enquête publique et de la concertation organisée par le Grand Lyon en novembre 2019 ;
- Visites du site de la requalification le 12 novembre après la première permanence pour avoir une approche d'ensemble, puis les 30 novembre et 13 décembre pour visualiser les points particuliers soulevés en permanence ;
- Clôture du registre au terme de l'enquête publique le 13 décembre à Solaize ;
- Analyse des observations et transmission au Grand Lyon le 16 décembre d'une note de 4 pages relatives aux questions soulevées par le public ainsi qu'à mes propres interrogations. Cette note a été transmise bien que l'enquête publique, ne relevant pas du code de l'environnement, n'imposait pas la remise d'un « procès-verbal de synthèse des observations » ;
- Examen et analyse des réponses du Grand Lyon (8 pages) reçues le 23 décembre 2019 par courriel ;
- Rédaction du rapport d'enquête publique conjointe puis des conclusions et avis motivés pour la DUP et l'enquête parcellaire respectivement ;
- Remise à la préfecture du Rhône le 13 janvier 2020 du dossier d'enquête publique et des 3 rapports.

b) Synthèse de la participation du public

Personnes reçues lors des permanences : 23

Observations du public (au sens de « dépositions »)¹ :

Formulées en permanence ----- 14

Déposées sur le registre papier ----- 2

Notes écrites remises en permanence ----- 2

Courriers reçus en mairie ----- 0

Total des « dépositions » exprimées : 12 (hors doublons)

Répartition des dépositions

Au **nord** de la rue de Rome : 9 dépositions dont 8 formulées par les propriétaires des 17 parcelles concernées par l'expropriation ;

Au **sud** de la rue de Rome : 8 dépositions pour les 9 parcelles concernées par l'expropriation.

REMARQUES DU C.E. SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- En raison de la nature de l'enquête publique conjointe la population a largement été informée par voie de presse, d'affichage et de courriers personnels ;
- Les personnes reçues en permanence sont toutes propriétaires de leur habitation ;
- Elles sont aussi représentatives des générations présentes dans le secteur de la DUP : personnes âgées et jeunes couples pour la plupart récemment installés et ayant restauré des maisons existantes ;
- La participation du public a été suffisante pour avoir une idée de la perception des habitants sur le projet. Il faut noter et sans surprise, que cette participation est plus forte proportionnellement au sud de la rue de Rome qu'au nord si l'on s'en réfère au nombre de parcelles concernées.

¹ Une même personne peut formuler dans sa déposition plusieurs observations de nature différente.

II. OBSERVATIONS PENDANT L'ENQUETE PUBLIQUE

I. Synthèse des observations sur le projet

La vitesse et la mise en place d'une zone 30

- Pas d'opposition au principe de classement en zone 30, mais crainte qu'au bout d'un certain temps, les automobilistes ne la respectent plus ;
- Constat que les étranglements de la voirie constituent une contrainte mais participent à la réduction de la vitesse ;
- Crainte que l'élargissement de la voie et les plateaux ralentisseurs n'améliorent pas la situation et qu'au contraire ces plateaux engendrent des pollutions (bruit et air).

La sécurité des enfants :

- La création d'un trottoir constitue la priorité du projet ;
- Des doutes sur la capacité de la piste cyclable partagée entre piétons, jeunes cyclistes et cyclistes confirmés à sécuriser les enfants circulant seuls ;
- Une préférence pour un positionnement d'un trottoir côté est de la rue (quasi unanimité des résidents au sud de la rue de Rome) et pour un cheminement piéton /cycliste déconnecté de la voirie et donnant accès au secteur sécurisé de l'école.

La place des vélos :

- Constat d'un faible usage du vélo, pour des déplacements locaux utiles ou récréatifs, la configuration du relief et des voiries n'incitant pas à un usage pour des trajets vers Lyon ou la vallée du Rhône ;
- Le trottoir peut être partagé entre piétons et jeunes cyclistes, les cyclistes confirmés pouvant se glisser dans le flux des véhicules sur une voie à 30 km/h ou même emprunter la rue de Rome ;
- La création de la « voie verte » ne correspond pas aux faibles usages actuels, n'est pas nécessaire en zone 30, nécessite un dimensionnement de la voirie pénalisant les espaces privatifs et sans lien avec les aménagements des rues de la commune ne comportant ni voie verte ni piste cyclable.

Les arrêts bus :

- Souhait que soit maintenu l'arrêt actuel des Hauts de Solaize (sens sud-nord) et que soit déplacé l'arrêt sens nord-sud pour une bonne visibilité.

Le stationnement :

- L'absence de stationnement sur la voie pénalise les propriétaires ne disposant pas d'espace privatifs suffisants pour se garer et accueillir leurs visiteurs ;
- Les livraisons ou interventions d'artisans restent problématiques.

Le choix des aménagements :

- Une création et une largeur de la voie verte surdimensionnée au sud ;
- Des interrogations sur le respect des règles implicites de la voie centrale en période de flux denses alors que dans les « alternats » il ne l'est pas aujourd'hui ;
- Le souhait d'un aménagement de voirie cohérent avec celui de la rue Chantabeau au sud du carrefour et avec l'extension urbaine de Solaize ;
- La crainte que les nouveaux murs (moins hauts et arborés) n'apportent pas la même protection contre le bruit que les murs anciens.

L'effet de « shunt » :

- Crainte que l'aménagement de la voie en entrée sud soit plus incitatif que dissuasif pour les automobilistes en transit.

REMARQUES DU C.E. SUR LES OBSERVATIONS

Les observations ont été nombreuses, les dépositions pouvaient en contenir plusieurs sur des thèmes différents ;

Les observations relatives au projet lui-même, à sa finalité et à sa capacité à résoudre les problèmes que les résidents connaissent bien, sont en définitive plus nombreuses que les observations sur les parcelles, mais sont très souvent alimentées par l'impact du projet sur les espaces privatifs ;

Il n'est pas surprenant que ces observations concernent en premier lieu les aménagements de la rue de Chantabeau dont les propriétés sont les plus impactées par le projet d'élargissement de la voirie ;

Ces remarques ont été assorties de quatre propositions alternatives analysées dans le chapitre suivant.

2. Les réponses du Grand Lyon Métropole

Le Grand Lyon a répondu à toutes les questions transmises, à de rares exceptions.

Les modifications acceptées :

- Le déplacement de l'arrêt bus des Hauts de Solaize au sud de celui prévu, l'emplacement exact n'étant pas précisé à ce stade ;
- La création d'un plateau ralentisseur supplémentaire au carrefour de Chariolle.

Les modifications non retenues :

- La création d'une alternative piétonne et cyclable en dehors de cet axe pour des raisons financières non chiffrées et en l'absence de la maîtrise foncière ;
- Le positionnement du trottoir de Chantabeau à l'est pour des raisons financières et techniques non détaillées ;
- L'augmentation de la capacité de stationnement en dehors des 5 places créées rue du 11 novembre 1918, mais proposition de travailler avec chaque propriétaire pour maintenir une capacité de deux places de stationnement dans les espaces privatifs ;
- La suppression de la voie verte conçue pour développer l'usage du vélo.

Les questions sans réponse :

- Les hypothèses alternatives et les budgets correspondants ;
- Le dénombrement des populations et des usagers concernés ;
- Les arguments financiers et techniques justifiant du rejet des propositions.

REMARQUES DU C.E. SUR LES REPONSES DU GRAND LYON

Le délai entre la date d'envoi des questions au Grand Lyon et la date de ses réponses explique que certaines précisions techniques ou financières n'aient pu être apportées ou développées.

Le Grand Lyon s'en tient au projet présenté à l'enquête publique.

III. INTERET GENERAL DU PROJET

L'enquête publique préalable à la DUP doit statuer sur l'intérêt général du projet motivant les expropriations nécessaires.

L'intérêt général est évalué par la capacité du projet à répondre aux attendus d'une majorité de la population, à être acceptable socialement, à contribuer à l'évolution de la qualité de vie sans générer de nouvelles pollutions et à être acceptable financièrement.

I. Avantages et inconvénients du projet soumis à l'enquête publique

Dans le tableau ci-dessous sont mis en regard les avantages et inconvénients des 6 axes d'aménagement déclinés dans le projet en réponse aux objectifs du Grand Lyon Métropole, et tels qu'ils apparaissent au terme de l'enquête publique.

Aménagements prévus	Avantages	Inconvénients
a) Requalibrage de la voirie :		
Elargissement de la voirie	Plus de visibilité et de confort pour les (200 ?) automobilistes résidant dans le quartier et pour les (1500 ?) automobilistes en transit.	Destruction de bâti « historique » (maisons, murs anciens) ; Empiètement sur les espaces privatifs donnant sur la rue ; Risque d'augmentation de la vitesse et des flux de véhicules en transit.
a) mise en double sens	Suppression des « alternats » non respectés ; Confort pour les automobilistes.	Augmentation de la vitesse liée à l'absence d'arrêts « obligés ».
b) voie centrale partagée	Obligation pour les voitures de réduire leur vitesse.	Crainte de « forçage » du passage en cas de flux intense dans un sens.
c) succession double sens / voie centrale partagée	Obligation pour les véhicules d'être attentifs et de réduire leur vitesse.	Risque d'incompréhension du dispositif favorisant le non respect du code et des usages.
b) Création d'un chemin piéton d'au moins 1,50 m de large Perçu comme indispensable pour la sécurité des piétons et en particulier des enfants. L'aménagement, considéré comme la priorité du projet, fait l'unanimité. Il peut-être emprunté par les enfants ou en famille pour une ballade.		
c) Aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé : Le principe est bien accepté et souhaité pour les enfants en priorité. Il donne une visibilité aux piétons et cyclistes		
Au nord de la Rue de Rome (bande cyclable de 500 m).	Bandes cyclables bien matérialisés.	Sécurité relative sur les bandes cyclables dans le cas de croisement de deux véhicules ; Convient surtout aux cyclistes confirmés.
Au sud de la rue de Rome (voie verte de 300 m.)	Espace large et donc confortable pour le déplacement des piétons et des cyclistes.	Risques de conflits d'usage sur la piste cyclable entre des cyclistes confirmés (et donc rapides) et des enfants (qu'il soient sur leur petit vélo, leur trottinette ou à pied).

		Espace minéral dans un environnement de murs (pas d'arbres prévus) ; Largeur « prise » sur les espaces privés.
d) Sécurisation et mise en accessibilité des arrêts de bus		
Plus de sécurité pour les montées et descentes des passagers des bus. La mesure n'est pas commentée par le public.		
Modification emplacement arrêt des Hauts de Solaize.	Arrêt de bus plus sûr avec des montées / descentes en dehors de la chaussée.	Arrêt devant les fenêtres d'une habitation et trop rapproché de celui de Feyzin. <i>Cet inconvénient sera levé par le Grand Lyon, l'arrêt bus déplacé.</i>
e) Aménagements des intersections avec les voies de jonctions	Diminution de la vitesse des véhicules. Plus de sécurité pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes.	<i>La sécurité sera renforcée avec l'acceptation du Grand Lyon d'ajouter un plateau ralentisseur au carrefour de Charriolle.</i>
f) Dispositifs garantissant le respect de la vitesse		
Généralisation de la zone km/h sur l'ensemble du projet, soit au total avec l'ensemble de la rue de Chantabeau un linéaire de 1100 m en zone 30	Plus de sécurité pour les automobilistes, les piétons et les cyclistes	En raison de la longueur (900 m) de la voie à 30 km/h : – Risque de non respect de la vitesse ; – Nécessité de mettre en place un dispositif de contrôle de vitesse ; – Risque de report sur d'autres voiries, si ces dernières n'ont pas les mêmes contraintes.

REMARQUES DU C.E. SUR CE BILAN AVANTAGES-INCONVENIENTS

Les objectifs énoncés dans la délibération de la Métropole de Lyon concernaient la sécurisation des usagers (automobilistes, piétons, vélos), le rétablissement d'une circulation à deux voies « sans incitation à la vitesse », le développement du végétal et l'amélioration de la gestion des eaux pluviales.

En définitive :

Les objectifs de sécurisation sont remplis avec les différents aménagements présentés dans le projet, ce qui confère au projet son utilité publique.

Les automobilistes sont les grands gagnants en raison de leur grand nombre.

Cependant, ces aménagements présentent des inconvénients pour les particuliers : démolition de bâti ancien habité, restriction des espaces privés, diminution de l'espace « tampon » entre les habitations et le flux de circulation, suppression de murs anti-bruit.

Ils suscitent aussi des craintes (déjà formulées dans la phase de concertation) que le dossier n'a pas levées : augmentation des flux de transit, non respect de la vitesse en cas d'absence de contrôle, conflits d'usage sur la voie verte entre piétons, usagers de 2 rues débutants (enfants) et cyclistes confirmés.

Les observations du public ont donné lieu à quelques propositions alternatives décrites et analysées ci-après.

2. Analyse des alternatives citées par le public

Le public a émis 4 propositions alternatives aux aménagements proposés. La première a été citée 5 fois, les secondes et troisièmes l'ont été deux fois. Chaque alternative est donc analysée sous l'angle des avantages et inconvénients.

a) Positionnement d'un trottoir du côté est de la rue de Chantabeau

Les avantages de cette alternative :

- Un trottoir en lien avec les entrées et sorties des habitations ;
- La création d'une distance entre les habitations et le flux des véhicules, laquelle est fortement réduite dans l'aménagement prévu ;
- La création d'une « chicane » au droit du changement de côté du trottoir favorable au ralentissement des véhicules ;
- L'accès pour les vélos à la rue de Rome qui constitue en l'état une voie alternative ;
- Un débouché du trottoir rue du 8 mai du côté des accès aux équipements et écoles et donc pas de traversée du carrefour pour les enfants ;
- Une emprise du projet inférieure à celle retenue dans le projet si le trottoir en question garde les dimensions de celui situé au nord de la rue de Rome (1,60 m).

Les inconvénients de cette alternative :

Dans sa réponse à la question, le Grand Lyon avance comme arguments de non recevabilité :

- Un surcoût financier, mais celui-ci n'est pas présenté ;
- Une emprise du projet pas adapté ;
- Des problèmes techniques difficiles à résoudre.

Remarque du CE :

Il est compréhensible qu'en raison du délai entre l'envoi de mes questions le 16 décembre et la réponse du Grand Lyon le 23 décembre, le maître d'ouvrage n'ait pu développer les arguments financiers rejetant cette alternative.

b) Création d'un itinéraire piétons à l'est des habitations

Les avantages de cette alternative :

- Un itinéraire plus campagnard qu'urbain, totalement sécurisé et situé dans la bande non traitable des parcelles agricoles (distance de 10 m des habitations pour les traitements phytosanitaires) ;
- Un débouché sur la rue du 8 mai avec accès à écoles et aux équipements sportifs, en lien avec l'itinéraire mode doux affiché dans le « schéma des itinéraires doux existants et en projet » cité dans le dossier de consultation ;
- Un itinéraire préfigurant les aménagements futurs à l'est ;
- Une emprise foncière réduite au profil des habitations de la rue de Chantabeau.

Les inconvénients de cette alternative :

- Les emplacements réservés n'étant pas prévus dans le PLU, la création de ce chemin ne peut être réalisée en même temps que les aménagements routiers ;
- Sa création ne supprime pas la nécessité de démolir le bâti ancien pour maintenir la circulation à double sens et ménager un accotement le long des habitations ayant un accès sur la voirie.

Remarque du CE :

L'emplacement réservé pour la création de cet itinéraire n'est pas inscrit au PLU-H. Il pourrait l'être en préparation de l'avenir et inscrit dans le « schéma des itinéraires doux » de la Métropole dans la perspective de relier deux itinéraires doux.

c) Création de sens uniques

Les avantages de cette alternative :

- Pas de démolition du bâti ancien ;
- Une emprise de voirie réduite et moins contraignante pour les riverains ;
- La suppression des alternats ;
- Une limitation de la vitesse.

Les inconvénients de cette alternative :

- La traversée de lotissements non aménagés pour la circulation de 1500 véhicules par jour et celle des bus ;
- L'itinéraire des bus modifié et contraint par la configuration des voiries ;
- La suppression de la voie verte, laissant cependant la possibilité d'aménager un trottoir d'une largeur de 1,30 m à 1,50 m.

Remarque du CE :

Cette alternative aurait présenté l'avantage d'être économe en terme d'investissement (pas de démolition, traitement de la voirie plus simple) et plus contraignante pour le trafic de transit. Elle est cependant contraire à l'objectif initial du Grand Lyon de rétablir une circulation à double sens et surtout très difficile à mettre en œuvre dans le sens sud-nord et pour la circulation des bus.

d) Un aménagement semblable pour l'ensemble de la rue Chantabeau

Les avantages de cette alternative :

- Créer une continuité des aménagements depuis l'accès rue du Rhône ;
- Limiter l'emprise de la voirie sur les propriétés privées.

Les inconvénients de cette alternative :

- L'aménagement n'est pas reproductible à l'entrée sud de la rue de Chantabeau, avec la maison en avancée sur la rue et une largeur de voirie inférieure jusqu'au croisement avec la rue Machuret ;
- Celui-ci supposerait le maintien des « alternats » que le projet souhaite supprimer.

Remarque du CE :

Ces remarques du public ne manquent pas de bons sens du point de vue des fonctionnalités et de la cohérence des aménagements sur l'ensemble de l'axe. Elles interrogent aussi les « alternats » : seraient-ils davantage respectées dans la partie récemment aménagée de la rue de Chantabeau que dans l'itinéraire du projet ? Dans l'affirmative, la différence de comportement est-elle compréhensible ?

IV – CONCLUSIONS

1. Une enquête publique sans incident

- L'enquête s'est déroulée conformément aux textes législatifs en vigueur et les dispositions ont été prises par le Grand Lyon Métropole et Solaize pour informer le public et les propriétaires concernés, faciliter l'accès au dossier, accueillir le public et l'entendre en Mairie de Salaize, le siège de l'enquête publique ;
- Le dossier comportait l'ensemble des pièces réglementaires et nécessaires à la compréhension d'ensemble du projet. Aux faiblesses de forme (sans incidence sur la validité du projet) s'ajoute un déficit de propositions alternatives chiffrées et d'informations utiles à l'appréciation de « l'utilité publique » du projet ;
- La participation du public a été satisfaisante et significative au regard du nombre de parcelles concernées par le projet.

2. Un projet répondant à l'objectif de sécurisation des usagers

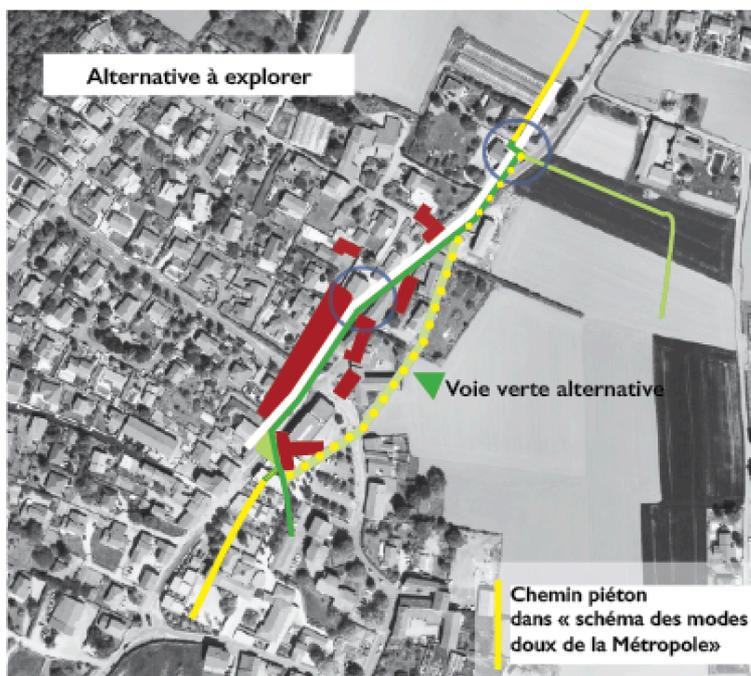
Tous les aménagements concourent à sécuriser les usagers de la voirie, qu'ils soient automobilistes, piétons ou cyclistes. La construction d'un trottoir constitue pour le public LA priorité du projet ; la mise en place de ralentisseurs le rassure davantage pour limiter la vitesse que le classement en zone 30.

3. Une approche plus technique et « routière » qu'urbaine

- Le dossier ne fait aucune allusion à la population concernée, aux effectifs d'enfants scolarisés (souvent évoqués), aux évolutions des quartiers traversés, ne comporte aucune observation sur les pratiques du vélo, ne fait pas de distinction entre les cyclistes débutants et confirmés ;
- Il ne présente pas de réflexion préalable qui aurait pu justifier la non remise en cause des emplacements réservés et les alignements validant la destruction de bâti et qui pourraient remonter à une période (date introuvable) prônant « l'adaptation de la ville à la voiture »
- Il ne présente pas non plus l'analyse d'alternatives étudiées puis abandonnées pour des motifs fonctionnels, techniques ou financier, ce qui fait défaut pour apprécier « l'utilité publique » du projet présenté.
- Enfin, non seulement les « plans d'exécution des travaux » ne sont pas très lisibles mais participent de cette perception technique du dossier.

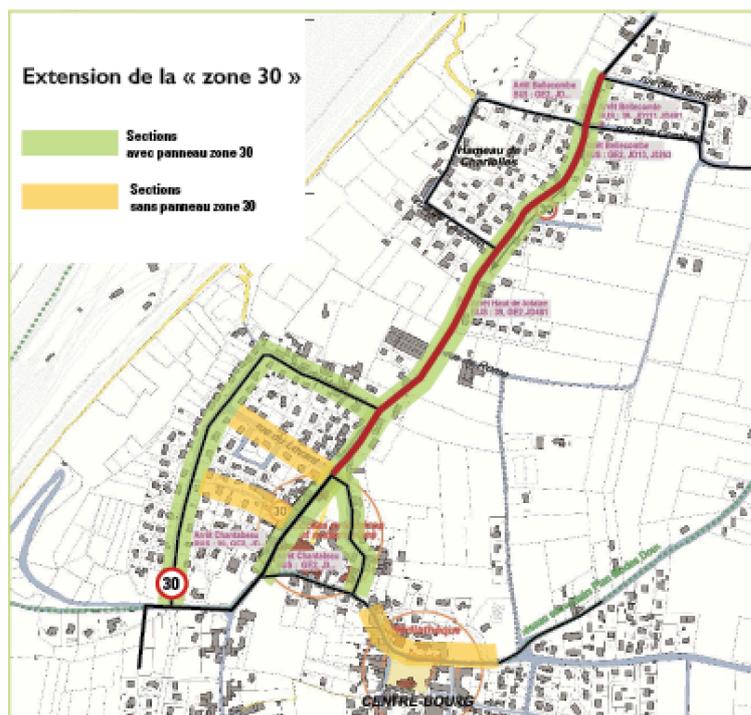
4. Des aménagements perçus comme surdimensionnés

- La nécessité de développer l'usage du vélo est incontestable, mais ne justifie pas les dimensions de la voie verte créée uniquement au sud de la rue de Rome et perçue comme digne d'un centre urbain desservant des quartiers denses ou en plein développement, ce qui n'est pas le cas des quartiers concernés ;
- De plus la zone 30 permettant aux cyclistes de se glisser dans le flux constaté de la circulation, rend superflue la création d'une voie verte sur 300 m qui n'assure pas la jonction avec les réseaux « modes doux » de la Métropole ;
- Enfin, l'hétérogénéité de traitement des voiries constituant l'axe reliant la rue du Rhône et la route de Feyzin n'est pas très compréhensible.



5. Des alternatives à retravailler

Parmi les alternatives citées, le changement de positionnement du trottoir et la création d'un cheminement pour les piétons et les enfants à l'est des constructions mériteraient d'être considérés pour les avantages respectifs qu'il présentent en terme de sécurité, d'homogénéité d'aménagement du nord au sud, de moindre impact pour les riverains les plus contraints et de cohérence avec les perspectives de liaisons piétonnes et cyclables de la Métropole.



6. Une zone 30 élargie à faire respecter

La « zone 30 » s'étirera sur 1200 m. entre la rue du Rhône et la route de Feyzin et devra être acceptée et respectée par les automobilistes. Sa mise en place devra être accompagnée de mesures de signalétique adaptées sur l'axe et sur les voiries qui y conduisent afin éviter qu'un autre « schunt » se mette en place à partir de la rue du Rhône.

V- AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Considérant que,

- L'enquête s'est déroulée sans incident et conformément à l'arrêté préfectoral ;
- Le public n'a pas manifesté d'opposition significative au projet mais une adhésion générale à la réalisation d'un trottoir comme priorité du projet et d'utilité publique ;
- L'analyse du dossier et des observations a permis d'identifier que les désaccords majeurs portaient sur le tronçon sud du projet (partie I) ;
- Le manque de référence à l'environnement humain et urbain, l'absence de présentation d'autres hypothèses alternatives chiffrées constituent des faiblesses du dossier et une limite à l'appréciation de l'utilité publique du projet ;

J'émet un avis favorable et sans réserve pour les sections 2 et 3 du projet au nord de la rue de Rome ;

J'émet un avis favorable assorti de 3 réserves pour la section I du projet au sud de la rue de Rome ;

Et une recommandation concernant l'ensemble du projet.

Réserve n°1 :

Rechercher, au sud de la rue de Rome, une solution comportant un moindre impact foncier pour les résidants et adaptée aux pratiques actuelles en réexaminant la possibilité de positionner un trottoir à l'est de la voirie et de différer à court terme (5/6 ans) la création d'une voie verte à l'est des habitations établissant la jonction avec le réseau métropolitain des modes doux.

Réserve n°2 :

Revoir l'injonction « l'ouverture des rues sur les jardins privés sera recherchée » pour les habitations sans recul par rapport à la circulation et proposer que les murs reconstruits assurent la même protection phonique que les murs démolis.

Réserve n°3 :

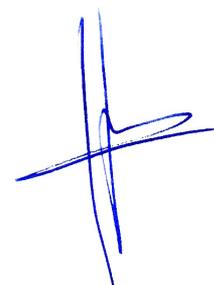
Ne pas limiter l'introduction du végétal aux seules plantations dans les sections 2 et 3 et proposer un plan de végétalisation des murs extérieurs de la section I notamment là où ces derniers génèrent une « impression d'enfermement ».

Recommandation :

Afficher une stratégie pour les « zones 30 » précisant l'ensemble des mesures d'affichage prises sur les rues concernées par la réglementation ainsi que les moyens d'information mis en place pour faciliter la compréhension et l'acceptabilité de la mesure.

Jeanine BERNE, commissaire enquêtrice

Le 13 janvier 2020



Document transmis en trois exemplaires papier et une version numérique à la Préfecture du Rhône et transmis en un exemplaire au Tribunal Administratif de Lyon.