

Sommaire

I. PREAMBULE.....	3
I.1. Le projet et les objectifs de l'enquête _____	3
I.2. Contexte et objectifs du projet _____	3
I.3. Modalités de l'enquête _____	3
II. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	7
II.1. Sur le dossier d'enquête de déclaration d'utilité publique _____	7
II.2. Sur la procédure et l'organisation de l'enquête _____	18
II.3. Sur le déroulement de l'enquête publique et sur l'aspect quantitatif des contributions déposées _____	21
III. ANALYSE CRITIQUE DES AVIS EMIS PAR LES ORGANISMES CONSULTES SUR L'ENQUETE DE DUP EN REGARD DES EPOUSES APPORTEES PAR SYTRAL MOBILITES	25
III. 1 Avis de l'autorité environnementale _____	25
III.2. Avis du conseil municipal de Bron _____	26
III.3. Analyse critique sur les observations déposées pendant l'enquête _____	27
III.3.1. Synthèse des résultats relatifs aux contributions réparties par sujet.....	28
III.3.2. Analyse critique sur les réponses apportées aux questions des contributeurs	35
III.3.3. Analyse critique sur les réponses apportées aux questions du commissaire enquêteur	36
IV. BILAN : AVANTAGES/INCONVENIENTS DU PROJET /COUTS FINANCIERS.....	37

I. PREAMBULE

I.1. Le projet et les objectifs de l'enquête

Le projet d'aménagement d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre les quartiers de la Part-Dieu et les Sept Chemins sur les territoires des communes de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, communes de la Métropole lyonnaise, fait l'objet d'une enquête regroupant les deux enquêtes suivantes :

- **L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) ;**
- l'enquête parcellaire concernant l'acquisition d'immeubles et des travaux et aménagements.

L'objectif de ces enquêtes est bien d'obtenir les arrêtés préfectoraux correspondants et plus particulièrement celui de déclaration d'utilité publique du projet mais également celui de cessibilité des terrains nécessaires à sa réalisation.

Les présentes conclusions concernent celles relatives à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) Le rapport de l'enquête de DUP et l'avis du commissaire enquêteur sur l'emprise des ouvrages projetés relative à l'enquête parcellaire, font l'objet chacun d'un document spécifique indépendant.

I.2. Contexte et objectifs du projet

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, SYTRAL Mobilités propose, avec ce projet de BHNS, une offre de transport efficace en termes de régularité et de temps de transport entre l'Est lyonnais et le centre de Lyon à la Part-Dieu.

Ce projet a pour objectifs de contribuer au développement du territoire et d'offrir un cadre de vie agréable à ses résidents en s'adaptant aux évolutions des demandes de déplacements liées d'une part à un étalement urbain important consécutif à son fort développement et d'autre part à une tendance à évoluer vers une déconnexion entre les lieux d'emploi et l'habitat.

La déclaration d'utilité publique (DUP) est rendue nécessaire compte tenu que SYTRAL Mobilités n'a pas la maîtrise foncière de tous les terrains de l'emprise du tracé sur lesquels il doit effectuer les travaux d'aménagement.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ce projet rentre bien dans les missions de SYTRAL Mobilités chargé de développer les transports en commun dans le Rhône, financer les réseaux, inciter aux déplacements doux et définir la politique d'aménagement des transports avec la gestion des réseaux.

I.3. Modalités de l'enquête

Préparation de l'enquête

Par décision n°E23000142/69 du 26 octobre 2023, la présidente du tribunal administratif de Lyon m'a désigné, Gérard GIRIN membre de la liste d'aptitude du département du Rhône, **commissaire enquêteur** pour conduire la présente enquête publique comportant notamment l'enquête de DUP.

Dès ma nomination j'ai contacté, puis rencontré respectivement les personnes chargées de ce projet d'une part à la Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale (DAJAL) à la *préfecture du Rhône* **autorité organisatrice** et d'autre part à **SYTRAL Mobilités Maitre d'Ouvrage du BHNS**, pour m'informer du projet, du contexte règlementaire lié aux 2 enquêtes conjointes et, en concertation avec elles pour la préparation de l'arrêté d'ouverture correspondant, pour déterminer les dispositions à prendre pour en assurer son bon déroulement.

J'ai également pris contact avec chacune des 4 mairies dont le territoire est concerné par le projet de BHNS, notamment pour prendre connaissance de leurs heures d'ouverture au public et également de leurs référents respectifs plus particulièrement chargés de suivre ces enquêtes.

Dans ce contexte il a été défini :

- la période de l'enquête : du 4/12/2023 au 12/01/2024 ; une durée supérieure à 30 jours a été retenue pour prendre en considération la période de congés et des fêtes de fin d'année ;
- le dépôt d'un dossier "*papier*" et d'un registre "*papier*" dans chacune des mairies des 4 communes concernées par le projet : Lyon 3^{ème}, Bron, Villeurbanne et Vaulx-en-Velin ;
- la mise à disposition pour le public d'un ordinateur dans chacune de ces 4 communes pour pouvoir consulter le dossier ;
- la tenue d'une permanence par le commissaire enquêteur dans chacune des 4 mairies :
 - ✓ le 6 novembre 2023 de 9 h à 12 h à Vaulx-en-Velin ;
 - ✓ le 14 décembre 2023 de 9 h à 12 h à Lyon 3^{ème} ;
 - ✓ le 19 décembre 2023 de 14 h à 17 h à Bron ;
 - ✓ le 12 janvier 2024 de 14 h à 16 h à Villeurbanne ;
- qu'un registre dématérialisé ainsi qu'une adresse de messagerie dédiée seraient ouverts du 1^{er} au dernier jour de l'enquête, ce registre regroupant les observations déposées par ces deux moyens et pour chacune des deux enquêtes ;
- qu'une note d'organisation serait rédigée pour donner des consignes et recommandations pour rappeler les dispositions à prendre dans chacune des 4 mairies et à SYTRAL Mobilités et plus particulièrement en matière :
 - ✓ de publicité de l'avis d'enquête (obligatoire et complémentaire) ;
 - ✓ d'accueil du public pour la consultation du dossier hors permanences et du maintien de sa pérennité ainsi que la gestion des registres "*papier*" et des courriers reçus tout au long de l'enquête ;
 - ✓ de demande de rendez-vous avec le commissaire enquêteur, à réserver sauf exception, aux élus de ces communes, collectifs et/ou associations.

Cette note, établie en concertation entre SYTRAL Mobilités et le commissaire enquêteur, leur a été envoyée le 20 novembre 2023.

- que SYTRAL Mobilités :
 - ✓ adjointrait aux différentes pièces constituant le dossier d'enquête un bordereau les récapitulant ainsi qu'une synthèse accessible à tout public pour présenter le projet ses enjeux et ses objectifs ;
 - ✓ mettrait en œuvre ses moyens habituels pour informer la population de l'ouverture de cette enquête ainsi que les différentes possibilités offertes pour y participer (site Internet, affichage, diffusion de la synthèse du dossier ...), en plus des moyens règlementaires.

Par la suite j'ai pris connaissance des différentes pièces constituant le dossier d'enquête dont celui de demande de déclaration d'utilité publique qui comportait le bordereau listant les différentes pièces composant ce dossier, à savoir (en plus des pièces du dossier d'enquête parcellaire) :

- un document d'information complémentaire sur le projet et l'enquête publique, préparé par SYTRAL Mobilités, disponible également en nombreux exemplaires ;
- une synthèse de la concertation continue qui s'est déroulée de mai 2022 jusqu'en début décembre 2023 ;
- l'arrêté préfectoral n° E 2023-471 du 13 novembre 2023 et l'avis d'ouverture de la présente enquête publique ;
- un guide de lecture ;
- une notice explicative du dossier d'enquête et présentation du projet : Pièce A ;
- l'évaluation environnementale : Pièce B comportant :
 - ✓ le résumé non technique : Pièce B.01 ;
 - ✓ la description de l'état initial de l'environnement susceptible d'être affecté de manière notable par le projet et de son évolution en cas de mise en œuvre du projet : Pièce B.02 ;
 - ✓ la présentation du projet et variantes étudiées : Pièce B.03 ;
 - ✓ la description des incidences notables du projet et des mesures prévues (ERC) : Pièce B.04 ;
 - ✓ l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 : Pièce B.05 ;
 - ✓ les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet : Pièce B.06 ;
 - ✓ les méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les incidences du projet : pièce B.07 ;
 - ✓ les noms et qualités des auteurs : pièce B.08 ;
 - ✓ les compléments spécifiques aux infrastructures de transport : pièce B.09 ;
- l'annexe de l'étude d'impact : Pièce B.10 comportant :
 - ✓ l'annexes 01 : Bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
 - ✓ l'annexe 02 : Etude Air et Santé ;
 - ✓ l'annexe 03 : Ligne Centre-Est Diagnostic Faune-Flore 2021-2022 ;
- l'avis des autorités consultées : Pièce C ;
 - ✓ avis du Domaine ;
 - ✓ avis de la MRAe, avec la réponse de SYTRAL Mobilités ;
 - ✓ avis de la mairie (conseil municipal) de Bron ;
- l'évaluation socio-économique : Pièce D.

J'ai eu confirmation que, en plus de la MRAe et de la ville de Bron qui ont répondu, le dossier d'enquête avait été envoyé également pour avis aux 3 autres mairies (Lyon 3^{ème}, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) ainsi qu'à la Métropole lyonnaise.

L'arrêté préfectoral d'ouverture de cette enquête regroupant **la demande de Déclaration d'Utilité publique** du projet de BHNS et l'enquête parcellaire, préparé en concertation avec le commissaire enquêteur, a été signé par la préfète du Rhône le 13 novembre 2023 avec le n° E-2023-471.

Cette enquête s'est déroulée du lundi 4 décembre 2023 au vendredi 12 janvier 2024, conformément aux dispositions d'une part du code de l'environnement (compte tenu qu'il s'agit d'une enquête de DUP concernant un projet susceptible d'affecter l'environnement), d'autre part du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pour les prescriptions afférentes et également de l'arrêté préfectoral cité supra signé par la préfète du Rhône l'ayant ouverte et fixé ses modalités.

Déroulement de l'enquête

Je me suis assuré :

- que l'information du public de l'ouverture de cette enquête avait bien été effectuée :
 - ✓ d'une part dans le respect des prescriptions règlementaires ;
 - ✓ d'autre part en déployant des moyens complémentaires ;
- des conditions pour le public de prendre connaissance des différentes pièces des dossiers directement depuis un poste informatique personnel ou de ceux mis à leur disposition dans chacune des 4 mairies concernées ;
- des conditions pour le public de participer par différents moyens mis à sa disposition.

J'ai tenu les 4 permanences prévues dans l'arrêté préfectoral d'ouverture au cours desquelles j'ai reçu près d'une cinquantaine de personnes, en plus des rendez-vous avec les deux dizaines de membres d'une l'association, d'un collectif et d'élus.

J'ai constaté et pris connaissances de la totalité des contributions émises par les différents moyens mis à disposition du public qui s'élèvent à 353 (une fois déduits les doublons et après avoir regroupés celles émises par un même contributeur)

A noter que, toutes les contributions concernaient l'enquête de DUP (hormis pour 2 d'entre elles qui relevaient de l'enquête parcellaire : repérées E4 et RPPV1)

En fin d'enquête :

- je me suis assuré que le registre dématérialisé avait bien été fermé par son prestataire ;
- j'ai récupéré les 8 registres "*papier*" et j'ai clôturé les 4 de l'enquête de DUP, avec les courriers associés que SYTRAL Mobilités avait collectés dans les 4 mairies concernées ainsi que les différentes pièces des dossiers à la mairie de Lyon 3^{ème} siège de l'enquête ;
- j'ai rédigé mon procès-verbal de synthèse (PVS) des observations reçues et j'ai remis la lettre d'accompagnement qui comportait le lien de téléchargement de ce PVS à SYTRAL Mobilités, par l'intermédiaire de Mme C. Prospero directrice de la Direction de la Maitrise d'ouvrage des projets de Développement, le 25 janvier 2024 (qui m'en a accusé réception), après m'être entretenu avec Mme A. Muller Cheffe du projet pour le remettre au-delà des 8 jours fixés dans le code de l'environnement compte tenu de la nature et du nombre de contributions émises ;
- la réponse de SYTRAL Mobilités à mon PVS, m'a été transmise par courriel le 5 février 2024.

J'ai donc pu examiner l'ensemble des observations émises en prenant en considération les commentaires et les réponses aux questions apportées par SYTRAL Mobilités, notamment celles relatives à la DUP, et rédiger :

- mon rapport relatif à l'enquête de DUP suivi des présentes conclusions respectivement sur deux documents indépendants ;
- mon avis sur l'emprise des ouvrages projetés relatif à l'enquête parcellaire sur un 3^{ème} document séparé.

Commentaire du commissaire enquêteur

J'ai personnellement échangé dès ma nomination et à plusieurs reprises avec les personnes chargées de ce projet de BHNS respectivement :

- au service de la DAJAL de la préfecture du Rhône dans le cadre de la concertation sur la rédaction de l'arrêté préfectoral ;
- à SYTRAL Mobilités avec la Cheffe de projet et la Chargée de relations riverains ;
- dans les mairies des 4 communes concernées Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ;

dans l'objectif que soient prises toutes les dispositions pour que l'enquête se déroule dans les meilleures conditions, d'une part conformément à la réglementation et d'autre part pour que le public en soit informé et puisse participer.

II. CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

II.1. Sur le dossier d'enquête de déclaration d'utilité publique

Analyse critique du guide de lecture

Les tableaux présentés dans ce guide mettent en regard les différentes thématiques abordées dans le dossier avec la référence de la pièce dans laquelle elles sont traitées tout en précisant la réglementation concernée.

Commentaire du commissaire enquêteur

Il facilite grandement l'accès aux informations données dans le dossier compte tenu de l'importance du nombre de pages du dossier et des différents sujets traités.

Analyse critique de la notice explicative : Pièce A

Cette notice donne les informations juridiques et administratives en lien avec le projet et l'enquête publique. Elle le localise sur un plan de situation, le décrit en apportant les éléments justifiant de son intérêt général après avoir comparé les principales solutions de substitution et en indiquant les caractéristiques des ouvrages les plus importants.

Des descriptions particulières sont faites vis-à-vis de la gestion des eaux pluviales, de l'utilisation de l'énergie, de l'organisation du chantier, de l'environnement avec les modalités de contrôle et de suivi des mesures environnementales.

Le planning prévisionnel de réalisation qui prévoit le démarrage des travaux en 2024 et une mise en service en 2026 est présenté avec une appréciation sommaire des dépenses s'élevant à 164,7 M€ HT.

Les limites de l’emprise du projet sont précisées sur le plan général des travaux.

Une synthèse du bilan de la concertation par ailleurs décrite en détail dans la pièce C est faite dans cette notice.

Commentaire du commissaire enquêteur

L’objet de l’enquête et la façon dont elle s’insère dans la procédure administrative sont bien décrits dans les informations juridiques et administratives présentées.

Le plan de situation fourni permet de visualiser de façon claire la ligne du BHNS sur tout son parcours ainsi que les différents éléments du territoire dans son environnement et plus particulièrement de part et d’autre dans la zone tampon des 300 m.

La notice explicative est détaillée avec de nombreuses illustrations pour présenter le projet de BHNS avec les raisons pour lesquelles il a été retenu, la justification de son intérêt général avec les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et l’estimation financière des dépenses pour le réaliser.

Le plan général des travaux, présenté sur 8 planches successives, fait apparaître bien distinctement les limites de l’emprise des travaux sur tout le parcours de la ligne et les limites des communes impactées. Il est à mon avis à une échelle suffisamment grande pour s’assurer que la réalisation du projet nécessite l’inclusion des terrains listés dans l’enquête parcellaire et sur les 10 planches des plans parcellaires.

Analyse critique sur le document de l’évaluation environnementale avec ses annexes : Pièce B

Cette pièce du dossier comporte tout d’abord le résumé non technique qui positionnait le projet sur un plan de situation, rappelait ses objectifs et traitait en les synthétisant les différentes thématiques abordées dans l’évaluation environnementale variantes et solutions de substitutions examinées.

L’évaluation environnementale présente:

- plusieurs plans de situation avec les limites des différentes échelles de l’étude en localisant le projet dans l’agglomération lyonnaise, au niveau de la Métropole de Lyon et dans une zone d’étude plus restreinte où sont repérés les principaux éléments du territoire (gares, lignes SNCF, réseaux viaires ...) avec les limites de la zone tampon des 300 m qui l’entoure ;
- la description de l’état initial de l’environnement susceptible d’être affecté de manière notable par le projet et par son évolution en cas de sa mise en œuvre ;
- les différents milieux de la zone d’étude, les enjeux environnementaux auxquels ils sont confrontés en les hiérarchisant de Nul à Très fort.

Milieux	Enjeux	Niveau
Physique	Géologie : - alluvions fortement perméables	Fort
	Hydrogéologie : - 3 masses d’eau souterraines - pas de captage AEP	

	Hydrologie : - SDAGE - SAGE Contrat de milieu - contrat de milieu	Moyen
	Risque inondation : - PPRi - réseau TRI Remontée de nappe	
	Risque naturel : - mouvement de terrain - sismique - zone humide	Faible
	Relief et topographie Climat Risques naturels majeurs : cavité	Nul
Naturel	Faune : chiroptères	Fort
	Différents périmètres de protection : - Œdicnème criards - secteurs de compensation environnementale - nouvelle voie LY12 - parc d'activités à Décines-Charpieu - travaux à l'aéroport St Exupéry	Moyen
	Oiseaux : 46 espèces	
	Flore : 21 arbres à enjeux	
Humain	Autres projets urbains : - ligne T9 - prolongement ligne T6 - ligne de bus de l'Est Lyonnais	Fort
	Emploi : évolution annuelle croissante	Moyen
	Documents d'urbanisme : - SCoT - PLU-H - schéma assainissement - PDU	
	Risques technologiques : - PPRT - transport matières dangereuses	
	Acoustique : - zone très affectée par le bruit - PPRB aérodrome Lyon-Bron - PPBEE dans le Rhône	
	Air : - PPA - SRADDET	

	Patrimoine historique et archéologique : - monuments historiques - présomption de prescriptions archéologiques	
	Diagnostic économique	Faible
	Occupation des sols : - tissu urbain dense à l'Ouest - discontinu à l'Est avec zones industrielles et commerciales	
	Sites et sols pollués : - 13 recensés BASOL - 24 ICPE (pas de SEVESO)	
	Accessibilité du site : - routes et autoroutes - correspondances TC - correspondances à gare Part-Dieu - aéroport Lyon-Bron - cycles et trottinettes	
	Pollution lumineuse : zone blanche (centre-ville)	
	Tissu urbain et paysage : - tissu urbain dense et diversifié - 2 unités paysagères présentes	

- décrit les principales solutions de substitution qui ont été examinées avec les raisons pour lesquelles le projet a été retenu en fonction des variantes étudiées :
 - ✓ deux variantes côté nord en passant soit par l'av. Pompidou et la rue Mistral, soit par l'av. F. Faure ; l'analyse multicritères ayant conduit à retenir le passage par l'av. F. Faure dans le but de restreindre les axes de transit entre l'est et l'ouest des voies ferrées pour les VL ;
 - ✓ deux variantes d'aménagement pour le secteur Bd Balzac/Av. Mistral, dont l'analyse multicritères a conduit à retenir celle présentant le plus d'avantages (moins de risques accidentogènes pour les vélos, trottoirs plus larges, quai Sud plus large, plus de places PMR possibles), tout en présentant toutefois plus d'impacts réseaux ;
 - ✓ quatre variantes d'insertion de la station Place Ronde dont l'analyse multicritères a conduit au choix de la variante « station à quais décalés » qui offre un meilleur compromis entre les différentes contraintes.

A la suite de la présentation des variantes sont joints :

- ✓ 8 plans d'aménagement du projet (1 par secteur), légendés délimitant et positionnant le site propre du BHNS, la voirie, les sites mixtes (BHNS et voirie), les quais de station, les espaces verts et les espaces piétons et cycles avec leurs caractéristiques ;
- ✓ 4 plans positionnant les bâtiments impactés par l'emprise du projet ;
- ✓ des informations sur des types et quantités de résidus et d'émissions attendus (eaux pluviales, mouvements de terre, déchets), sur l'énergie, des descriptions particulières (management environnemental et suivi des mesures), l'organisation du chantier et sa durée, l'information des usagers ;

- les incidences notables du projet et les mesures prévues (ERC) dont la synthèse fait apparaître des impacts résiduels négatifs malgré les mesures d'évitement et de réduction en ce qui concerne :
 - ✓ la réalisation des travaux, les emprises temporaires et la circulation dans la phase chantier : impact résiduel faible ;
 - ✓ les incidences sur l'environnement humain pour :
 - le bâti, l'emprise du foncier, les activités et équipements : impacts résiduels moyen nécessitant des mesures de compensation (indemnisation des propriétaires et exploitants) ;
 - l'offre de stationnement avec la suppression de places : impact résiduel faible.

A noter qu'il n'y a pas d'impact résiduel négatif vis-à-vis de la ressource en eau, des risques majeurs, de la lutte contre les nuisances, sur le paysage et le patrimoine. En contrepartie on note des incidences positives par rapport :

- aux éléments socio-économique : cadre de vie, transport, développement économique, démographie ;
 - aux déplacements et infrastructures : conditions de déplacement, sécurité, modes alternatifs, offre de transport en commun ;
 - aux nuisances en phase d'exploitation : meilleure qualité de l'air ;
 - au paysage : intégration d'un parti d'aménagement paysager, amélioration du cadre de vie ;
- l'étude acoustique a été réalisée :
 - ✓ en prenant en compte l'ambiance acoustique existante à partir de la description de l'état initial de l'environnement (12 points de mesures de 24 h) ;
 - ✓ en évaluant les incidences du projet sur le bruit ;
 - ✓ avec la modélisation de deux scénarios :
 - celui de l'état initial en 2022 visant à caractériser l'ambiance acoustique de l'état de référence ;
 - celui de l'état futur en 2023 à la mise en service (situation avec et sans projet)

Les résultats sont présentés sous forme de tableaux récapitulants pour chacun des points de mesures la comparaison des valeurs atteintes en phase exploitation respectivement en périodes de jour et de nuit et ce par rapport à la situation actuelle, aux objectifs, aux valeurs de référence, tout en soulignant les 28 bâtiments présentant une modification significative.

Ils font apparaître que :

- 21 bâtiments situés le long du tracé du BHNS subiront une augmentation sonore au niveau de la voirie de 2dB(A) de jour et de nuit ;
- 7 une augmentation supérieure à 2dB(A) de nuit (modification significative) ;
- les seuils réglementaires ne sont dépassés pour aucun bâtiment ;

- aucun bâtiment ne nécessite de protection acoustique ;
- le projet sera à l'origine d'impacts sonores résiduels directs, indirects, permanents à long terme mais faibles ;
- l'évaluation des incidences sur les sites NATURA 2000 montre qu'il n'y pas de site répertorié dans ce réseau qui intercepte ou soit localisé à proximité de la zone d'étude ;
- l'examen du projet en regard des documents cadre (SDAGE RMC, STRADDET AURA, SCoT de l'agglomération lyonnaise et PLU-H du Grand Lyon) et dont il ne ressort aucune incompatibilité ;
- les méthodes utilisées, qui sont celles éprouvées pour les études de ce type, en décrivant les difficultés éventuelles rencontrées en précisant que le contenu de l'étude d'impact est proportionné notamment à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet par rapport aux caractéristiques du projet lui-même ;
- les noms et qualités des auteurs du dossier ;
- les compléments spécifiques aux infrastructures de transport :
 - ✓ rappellent que ce projet de liaison entre le quartier de la Part-Dieu et les Sept-Chemins s'inscrit dans le cadre des orientations d'une part du SCoT et d'autre part du PDU de l'agglomération lyonnaise ;
 - ✓ rappellent que l'objectif du projet est de répondre aux besoins de mobilité identifiés existants dans ce secteur et également ceux à venir liés aux évolutions à la Part-Dieu, à la ZAC Grand Clément, à Villeurbanne, aux Genêts, à la ZAC de la Clairière, au Terrailon à Bron, et au secteur Gimenez à Vaulx-en-Velin ;
 - ✓ montrent que la réalisation du projet va accompagner le développement de l'urbanisation souhaitée par la collectivité en apportant un gain notable en matière de sécurité, de confort, de gain de temps et de bien-être avec la réduction des nuisances ;
- le bilan des émissions de gaz à effet de serre :
 - ✓ hors usagers est évalué à 42 440 t CO₂e ;
 - ✓ a identifié des gisements d'économie carbone avec l'utilisation de matériaux bas-carbone, en valorisant des déchets en filières et encore sur site, correspondant à un total de 6 874 t CO₂e ;
 - ✓ permet d'envisager de ramener le coût carbone des infrastructures à 35 566 t CO₂e ;
 - ✓ fait ressortir que la rentabilité carbone pourrait être atteinte à l'horizon 2040 ;
- l'étude Air et Santé a pour objectif d'identifier les sensibilités du secteur et d'évaluer l'impact du projet sous l'angle de la qualité de l'air et de la santé des riverains. Après avoir rappelé le cadre réglementaire et des généralités sur la pollution atmosphérique et plus particulièrement celles en rapport avec la circulation, l'étude :
 - ✓ a pris en compte le contexte régional et le site dans son environnement ;
 - ✓ a fait le bilan de la situation actuelle vis-à-vis du dioxyde d'azote, des particules PM₁₀ et PM_{2,5}, de l'ozone, du benzène, du benzo(a)pyrène, du dioxyde de soufre et du monoxyde de carbone ;

- ✓ a été à l'origine d'une campagne de mesures dans la zone du tracé ;
- ✓ a évalué les impacts du projet ;
- ✓ a conclu que la mise en service du BHNS entrainerait une baisse globale des émissions de polluants et de leur concentration et ne présenterait pas de risques sanitaires ;
- le diagnostic Faune Flore a :
 - ✓ précisé la méthodologie mise en œuvre : niveaux de prospection, dates de passage, protocoles des inventaires ;
 - ✓ décrit le contexte actuel : les continuités écologiques, les espaces naturels réglementaires, le plan de Sauvegarde de l'Œdicnème criard ainsi que les mesures de compensation présentes dans un environnement proche ;
 - ✓ a étudié la section Part-Dieu/entrée de Chassieu en divisant ce fuseau en 4 séquences décrites de façon très détaillée pour identifier et localiser les secteurs à enjeu écologique.

Eu égard aux enjeux identifiés et caractérisés de faible à remarquable, les dispositions correspondantes à prendre ont été définies ; elles concernent :

- les chiroptères, oiseaux et mammifères terrestres pour la 1^{ère} séquence (partie ouest à Lyon) ;
- l'opportunité du projet de BHNS pour revégétaliser assurer la perméabilisation des sols pour lutter contre l'îlot de chaleur, pour la 2^{ème} séquence (route de Genas à Bron) ;
- les chiroptères, les oiseaux, le lézard des murailles, avec conservation d'un linéaire d'arbres d'alignement pour la séquence 2 bis (traversée de l'hôpital de Bron) avec la limitation de l'élargissement de la route existante et des précautions par rapport aux arbres à abattre et passage d'un écologue ;
- les oiseaux et les reptiles pour la 3^{ème} séquence (entre le carrefour des Sept-Chemins et l'entrée de Chassieu)

Commentaire du commissaire enquêteur

L'évaluation environnementale a été réalisée conformément aux prescriptions du II de l'art. L 122-1 du code de l'environnement fixées pour les déclarations d'utilité publique dont les projets sont susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement, ce qui est le cas pour ce projet de BHNS compte tenu que le terrain d'assiette de l'opération est supérieur à 10 ha (16 ha)

Son contenu comporte les informations indiquées au III de l'art. L 122-1 et aux art. L 122-6 et R 122-4 et 5 du code de l'environnement ainsi que les réponses apportées par SYTRAL Mobilités aux observations formulées par la MRAe.

Son résumé non technique, complet et détaillé, répond bien à l'objectif de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact en les synthétisant.

Il est illustré par des plans, schémas, photos avec des tableaux récapitulatifs permettant de synthétiser les thématiques abordées.

La description de l'état initial :

- a pris en considération les différentes thématiques dans chacun des milieux à étudier (physique, naturel et environnement humain), de façon à pouvoir caractériser et hiérarchiser les niveaux des enjeux correspondants liés à la zone d'étude ;
- a porté une attention particulière sur les aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et leur évolution en cas de mise en œuvre du projet.

La synthèse des résultats montre que si aucun des enjeux environnementaux n'est reconnu comme très fort et que six sont nuls, quatre sont qualifiés de fort, neuf de moyen et vingt-deux de faible ; ce qui a nécessité une attention particulière par rapport aux incidences du projet sur les thématiques correspondantes avec enjeux.

La partie du dossier relative à **la présentation du projet** a décrit les solutions de substitutions raisonnables, en termes de tracé et d'aménagements, qui ont été examinées par le maître d'ouvrage y compris dans le cadre de la concertation. Les choix retenus ont été justifiés notamment par rapport à leurs conséquences sur la circulation et vis-à-vis de leur insertion dans l'environnement. A noter qu'indépendamment des questions liées à l'intérêt de ce projet d'offre de transport en commun efficace en termes de régularité et de temps, une attention particulière a été portée pour rendre plus harmonieux le partage de l'espace public entre les différents usagers grâce aux nouvelles alternatives à la voiture individuelle proposées (modes doux de déplacement), permettant de réduire les nuisances consécutives au trafic routier.

Les **incidences notables** du projet ont été recensées pour :

- d'une part déterminer l'impact du projet en regard des thèmes abordés dans l'état initial, par rapport à l'environnement, à la population et la santé humaine, aussi bien en phase travaux qu'exploitation ;
- d'autre part définir les mesures prises (ERC) pour éviter les incidences négatives notables, celles prévues pour les réduire et également pour compenser celles qui ne peuvent pas être réduites en prenant en considération la nature du projet et ses caractéristiques.

Des mesures de suivi et d'accompagnement, plus particulièrement pour la phase chantier ont été définies.

Les résultats de **l'étude acoustique** montrent que les valeurs limites des seuils réglementaires des niveaux sonores ne sont pas dépassés et qu'il n'y a donc pas lieu de mettre en place des protections acoustiques sur des bâtiments.

Toutefois on peut craindre des augmentations des nuisances sonores au niveau des rues environnantes liées aux reports de circulation consécutifs aux modifications apportées sur la route de Genas et l'av. F. Faure, et notamment pour les tronçons passés en sens unique.

Compte tenu de l'absence de site répertorié **Natura 2000** l'évaluation en déduit qu'il n'y a pas d'effet dommageable engendré par le projet sur de tels sites.

La réalisation de ce projet se justifie en partie par les réponses qu'il apporte aux orientations du SCoT de l'agglomération lyonnaise dans le respect des règles et dispositions édictées dans les différents **documents à prendre en considération** (SAGE, SDAGE, STRADDET, PPRPGD, PDU et PLU-H), avec lesquels il n'a pas été relevé d'incompatibilité.

Les méthodes utilisées pour évaluer les impacts et définir les mesures à prendre sont celles éprouvées pour les études de ce type et qui sont reconnues par les différents ministères et les services intéressés.

Les noms et qualités respectives des auteurs de l'étude d'impact sont bien précisés.

Spécificités aux infrastructures de transport (conformément au III de l'art. R 122-2 du code env.)

L'analyse effectuée montre que le projet :

- n'est pas à l'origine « d'effet structurant » sur le développement du territoire ;
- se situant en zone urbaine, n'est pas concerné par des aménagements fonciers, agricoles et forestiers ;
- présente un gain notable pour la collectivité en matière de sécurité, de confort, de gain de temps et de bien-être tout en réduisant les nuisances ;
toutefois la diminution du nombre de stations pour le BNHS par rapport à la ligne de bus 25 peut être considéré comme un moindre avantage par rapport à la situation actuelle pour un certain nombre d'usagers ;
- induit une diminution des coûts énergétiques ;
- aura des impacts significatifs sur le plan de circulation mais variables suivant les secteurs étudiés, avec des effets positifs sur le réseau de transport en commun.

Toutefois parmi les effets négatifs sur le plan de circulation on peut craindre plus particulièrement les difficultés liées :

- ✓ aux reports de circulation sur les voies situées autour du tracé (consécutifs notamment aux mises à sens unique de tronçons de l'av. F. Faure et de la route de Genas) ;
- ✓ à la suppression du nombre important de places de parking qui sera à l'origine de difficultés pour les résidents qui ne disposent pas de garage privé et pourra laisser craindre des incivilités et des impacts négatifs sur l'activité des commerces au détriment des populations riveraines ;
- a pris en compte la problématique des stationnements pour les PMR et les places de livraisons dont il appartiendra à SYTRAL Mobilités de définir les emplacements de ces dernières en collaboration avec les artisans et commerçants respectifs.

Compte tenu des gisements d'économie carbone identifiés et des émissions évitées des usagers, le projet présente un bilan de **gaz à effet de serre** favorable.

Les résultats de **l'étude Air et Santé** montrent que la mise en service de la ligne BHNS :

- est à l'origine d'une baisse globale des émissions de polluant et également de leurs concentrations entraînant une légère diminution de l'indice d'exposition de la population à la pollution ;
toutefois d'une part ces baisses ne sont pas constatées au niveau de la route de Genas et de la RD29 et d'autre part on peut craindre des augmentations par rapport à la situation actuelle au niveau des voies environnantes à la suite des reports de circulation consécutifs aux modifications apportées sur la route de Genas et de l'av. F. Faure, augmentations de nuisances pour leurs riverains dont SYTRAL Mobilités devra s'assurer qu'elles restent dans des limites acceptables ;
- ne présente pas de risques sanitaires.

J'ai noté que le choix définitif de **gestion des eaux pluviales** sera précisé dans le cadre de la procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau, sachant par ailleurs que l'objectif poursuivi sera d'améliorer la situation actuelle vis-à-vis des conditions d'écoulement des eaux superficielles consécutives à la diminution des surfaces imperméabilisées.

L'étude Faune-Flore a déterminé les enjeux écologiques sur tout le parcours du BHNS et les a caractérisés ce qui a permis de définir les dispositions à mettre en œuvre pour éviter ou limiter d'impacter les différentes espèces.

Analyse critique des avis des autorités consultées : Pièce C

La concertation

Les modalités du déroulement de la concertation sont décrites avec l'analyse thématique des contributions émises ainsi que les enseignements qui en ont été tirés avec les engagements de SYTRAL Mobilités et la synthèse qui en ressort.

Commentaire du commissaire enquêteur

Dans le cadre de la **concertation préalable** SYTRAL Mobilités précise les nombreux et différents moyens déployés pour informer, échanger avec la population, recueillir les souhaits formulés plus particulièrement avec les personnes les plus directement concernées par le projet et en prendre en compte dans la mesure du possible.

Elle a fait ressortir que l'opportunité de la création de cette ligne BHNS était confortée et qu'il y avait lieu de poursuivre les études.

Elle s'est par ailleurs prolongée dans le cadre d'une **concertation continue** jusqu'à la présente enquête publique, ce qui montre l'importance pour SYTRAL Mobilités d'être au plus près de l'écoute de la population.

Toutefois je dois faire ressortir les nombreuses observations des habitants et commerçants riverains du tracé, y compris des propriétaires et exploitants d'activités dont leur foncier se situe dans l'emprise du projet, indiquant soit ne pas avoir été sollicités pour les informer du projet et des impacts auxquels ils allaient être confrontés, soit que leurs remarques et propositions n'ont pas été retenues, soit encore n'avoir été contactés qu'en fin d'année 2023.

Par ailleurs un certain nombre de contributeurs contestent le fait que la Voie Lyonnaise 11 et notamment ses caractéristiques de largeur aient fait l'objet de débats dans le cadre de la concertation alors que SYTRAL Mobilités a apporté des éléments montrant que le dossier de concertation préalable précisait bien que « **Une partie des aménagements cyclables le long de la plateforme BHNS intègrera les Voies Lyonnaises, le réseau express vélo de la Métropole de Lyon** »

L'avis du Domaine

Le Domaine a procédé à l'évaluation de l'estimation des frais d'expropriation à envisager cumulant les indemnités principales, d'éviction commerciale et de réemploi en précisant les hypothèses retenues et en fixant une marge d'incertitude, faisant apparaître le résultat suivant :

- Indemnités principales : 16 M€ ;
- Indemnités d'éviction commerciale : 4,7 M€ ;
- Indemnité de remploi 2 M€ ;
- Marge d'incertitude 4 M€.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends note de l'évaluation du Domaine pour réparer le préjudice subi lié aux emprises à acquérir et à leurs conséquences pour la réalisation de l'opération projetée.

Son montant, bien détaillé par ailleurs dans l'avis pour les différents postes à pourvoir s'élève à 26,7 M€ dont 4,7 M€ pour les évictions commerciales.

Compte tenu que, comme le précise le Domaine, les biens n'ont pas fait l'objet d'une visite approfondie et que la SERL n'était pas en possession de l'ensemble des informations nécessaires à une évaluation détaillée de chaque emprise, ce montant sera à reconsidérer.

Au vu du nombre et de la nature des contributions de commerçants concernés directement par l'emprise du projet sur leur foncier, j'ai demandé des précisions supplémentaires pour mieux apprécier l'impact sur les activités commerciales :

- d'une part à la SERL qui m'a précisé que de l'ordre de 35 commerçants, artisans ou professions libérales étaient impactés, la très grande majorité étant situés route de Genas plus particulièrement à Bron, mais également Villeurbanne et Vaulx-en-Velin et a priori un seul à Lyon avenue F. Faure. Il peut s'agir d'impacts faibles (pas d'impact sur les fonctionnalités de l'entreprise), d'impact partiel (réduction de la capacité de stationnement) ou bien d'impact fort (entraînant un transfert ou une éviction de l'activité) ;
- d'autre part au Domaine où il m'a été précisé que le % total imputable aux activités commerciales, indemnités de remploi et marges incluses, hors foncier ou mur correspondant, pouvait être estimé à 23.22% des 26,7 M€.

A noter également la remarque de contributeurs commerçants indiquant que l'évaluation global du Domaine leur paraissait nettement sous-estimée au vu de l'importance de celles qu'ils avaient pu faire faire uniquement sur leur propres commerces.

Délibération de l'expropriant

La décision de réaliser le présent projet de BHNS a été prise par le Comité Syndical de SYTRAL Mobilités le 22/03/2021, celle d'approbation du bilan de la concertation et des enseignements qui en ont été tirés le 9/02/2022 et celle d'approbation du dossier d'enquête publique préalable à la DUP avec celui de l'enquête parcellaire le 25/05/2023.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je constate que la délibération d'approbation du dossier d'enquête publique et d'enquête parcellaire a été prise à l'unanimité ce qui laisse supposer l'importance de l'intérêt que porte le comité d'élus siégeant à SYTRAL Mobilités à la réalisation de ce projet qui fait partie des étapes phares de son plan de mandat 2021-2026.

Mme la maire de Vaulx-en-Velin, membre de SYTRAL Mobilités m'a confirmé lors de notre entretien être favorable à ce projet qui s'inscrit dans le développement de son réseau de transport tout en apportant une complémentarité de l'offre sur l'étendue de sa ville qui est restée trop longtemps enclavée.

Je dois faire remarquer cependant que les maires de Bron et de Chassieu, communes directement concernées par le projet, m'ont précisé avoir une position réservée sur ce projet, indiquant pour :

- M. le maire de Bron, que son conseil avait émis un avis défavorable essentiellement compte tenu qu'il souhaitait disposer d'une ligne forte au moins tel qu'un tramway (à défaut d'un métro) ;
- M. le maire de Chassieu, que ce BHNS ne permettrait pas d'être une alternative à la voiture pour les personnes arrivant de l'Est au-delà des Sept-Chemins en l'absence de parking relais suffisamment en amont.

Avis de la MRAe et du conseil municipal de Bron

Comme prévu au V de l'art. L 122-1 et au 4° de l'art. R 123-8 du code de l'environnement, l'avis de la MRAe et ceux des collectivités la Métropole Lyonnaise et les mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ont été sollicités.

Sur les 5 collectivités seule la ville de Bron a délibéré en émettant un avis défavorable ; la Métropole, les mairies de Lyon 3^{ème}, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne n'ont pas répondu.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je note que l'avis des collectivités qui n'ont pas répondu est réputé favorable, cependant je regrette de ne pas avoir pu prendre connaissance des raisons et points forts du dossier qui motiveraient leur soutien de ce projet.

Mon analyse des avis de la MRAe et du conseil municipal de Bron, qui prend en compte la réponse apportée par SYTRAL Mobilités, est traité au § 3.2 infra.

Analyse critique de l'évaluation socio-économique : Pièce D

Le document précise les hypothèses et la méthodologie retenues pour effectuer cette évaluation ; l'objectif étant d'évaluer la rentabilité socio-économique du projet en comparant une situation où les aménagements sont réalisés («Scénario de projet») à une situation sans aménagement («Scénario de référence»)

Il s'agit d'un outil permettant d'éclairer la décision publique en mettant en exergue les impacts attendus du projet pour la collectivité dans son ensemble.

Les quatre indicateurs clés permettant d'apprécier la pertinence du projet sont :

- la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) qui est de 30,8 M€ ;
- le taux de rentabilité interne (TRI) qui est de 5,04% ;
- la VAN-SE par euro investi qui est de 0,151 M€ ;
- la VAN-SE par euro dépensé qui est de 0,121 M€.

Commentaire du commissaire enquêteur

Cette évaluation socio-économique permet de répondre plus particulièrement aux prescriptions visées aux articles L 1511-2 et R 1511-4 à 6 du code des transports dans le cadre de l'analyse :

- des coûts du projet (investissement + exploitation) : 254,9 M€ (actualisation 2025) ;
- du taux d'actualisation de 4,5% ;
- du taux de rentabilité financière interne (TRI) calculé de 5, 04% .

Je note que le projet a été jugé pertinent compte tenu que le taux de rentabilité interne calculé est supérieur au taux d'actualisation.

II.2. Sur la procédure et l'organisation de l'enquête

Préparation de l'enquête

Comme indiqué supra j'ai échangé à plusieurs reprises par téléphone, par courriels et sur place :

- d'une part avec la personne chargée du projet au Bureau de l'urbanisme et de l'utilité publique de la DAJAL à la préfecture du Rhône pour bien préparer et organiser l'enquête et plus particulièrement dans le cadre de la concertation pour la rédaction de l'arrêté préfectoral d'ouverture ;

- d'autre part avec la Cheffe de projet et plusieurs agents chargés de ce dossier à SYTRAL Mobilités, plus particulièrement pour la prise de connaissance du dossier, l'adjonction d'un bordereau des différentes pièces le constituant et d'un document d'information complémentaire sur le projet et l'enquête publique ainsi que sur les moyens à déployer pour assurer une bonne information du public et ses possibilités d'y participer ;
- également avec les quatre mairies, notamment avec leurs correspondants respectifs chargés de suivre ce dossier et/ou le déroulement de cette enquête.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le Bureau de la DAJAL de la préfecture du Rhône chargé de ce dossier a mis en œuvre les dispositions pour que l'enquête publique, qui a pris en considération entre autres les spécificités relatives aux enquêtes de déclaration d'utilité publique et à conduire conformément au code de l'environnement :

- soit correctement organisée de la nomination du commissaire enquêteur en passant par les contacts établis entre ce dernier, la préfecture et ses services, SYTRAL Mobilités et les mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne concernées par l'emprise du projet de BHNS, jusqu'à sa clôture ;
- se déroule dans les meilleures conditions, pour assurer une information la plus large possible du public des modalités de déroulement de façon qu'il puisse prendre connaissance du dossier, transmettre ses observations et rencontrer le commissaire enquêteur s'il le souhaitait, le tout dans le respect des textes réglementaires applicables à ce type d'enquête avec la mise en place, en plus de l'adresse de messagerie dédiée, d'un registre dématérialisé.

Ainsi qu'il en a été mentionné dans mon rapport, j'estime que l'enquête de déclaration d'utilité publique, relative à l'aménagement et aux travaux du projet de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service tel que décrit dans le présent dossier, a été conduite dans des conditions normales et je n'ai pas relevé d'écart par rapport à la réglementation qui s'applique en la matière.

Information du public du projet de l'enquête et des possibilités d'y participer

J'ai constaté que :

- l'information du public de l'ouverture de cette enquête avait été très largement exécutée :
 - ✓ d'une part dans le respect des prescriptions règlementaires avec :
 - la mise en ligne sur le site internet de la préfecture du Rhône <https://www.rhone.gouv.fr/> le 17 novembre 2023, soit au moins 15 jours avant la date d'ouverture de l'enquête, de l'avis d'enquête et de l'arrêté préfectoral d'ouverture ;
 - la publication dans la presse dans 2 journaux habilités de l'avis d'enquête au moins 15 jours avant l'ouverture et dans les 8 premiers jours : parutions respectives les 16 novembre et 7 décembre 2023 dans le quotidien "Le Progrès" édition du Rhône et les 18 novembre et 9 décembre 2023 dans l'hebdomadaire "Le Tout Lyon Affiches" ;
 - l'affichage aux panneaux officiel d'information de chacune des 4 mairies concernées par l'emprise du projet (Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) de l'avis d'enquête ; ce que j'ai constaté à l'occasion de la tenue de mes permanences, ce que les maires ont confirmé également ;

- l'affichage de l'avis d'enquête sur tous le site du parcours du BHNS à l'aide d'affiches (au nombre de 74) conformes à l'art. 3 de l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif aux caractéristiques des affiches à mettre sur le site du projet, plus 3 au niveau du siège de SYTRAL Mobilités ;
ces moyens d'informations déployés ont été certifiés par un constat d'huissier du 17 novembre 2023 ;
- ✓ d'autre part en déployant des moyens complémentaires avec :
 - mise en ligne sur le site internet du registre dématérialisé <https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins>, de l'arrêté d'ouverture et de l'avis d'enquête dès le 4 novembre 1^{er} jour de l'enquête ;
 - établissement d'un plan de communication de grande envergure : affiches diffusées dans les communes, vidéos mises en ligne et sur écrans dans le réseau (métro B, tramways, bus et 7 stations) ; communiqués de presse, réseaux sociaux, site internet, newsletter, articles pour journaux municipaux ;
 - un article dans le quotidien "Le Progrès" dès le 2 décembre 2023 ;
 - mise en ligne sur le site internet de SYTRAL Mobilités <https://www.sytral.fr/622-bhns.htm> ;
 - mise en ligne sur les sites des mairies de Bron, Lyon 3^{ème}, Vaulx-en-Velin ;
- le registre dématérialisé <https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins>, et l'adresse de messagerie dédiée bhns-partdieu-septchemins@mail.registre-numerique.fr étaient opérationnels dès le 4 décembre 2023, 1^{er} jour de l'enquête ;
- les différentes pièces constituant le dossier d'enquête, l'avis d'enquête et l'arrêté d'ouverture étaient accessibles sur le site internet du registre dématérialisé à partir du lien : <https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins>.

Par ailleurs :

- SYTRAL Mobilités et chacune des 4 mairies m'ont précisé, à ma demande les différents moyens qu'ils avaient développés pour informer la population de l'ouverture de cette enquête et des moyens d'y participer (*voir § 3.3.2. du rapport*) ;
- la préfecture m'a informé avoir reçu les certificats d'affichage de l'avis d'enquête de chacune des quatre communes ; elles m'en a transmis une copie ainsi que des quatre publications de l'avis d'enquête dans la presse.

(voir également l'annexe 2 en fin du rapport d'enquête)

Commentaire du commissaire enquêteur

Les conditions d'information, de l'ouverture de cette enquête, du public en général et des personnes directement concernées par l'emprise des aménagements et les travaux m'ont paru satisfaisantes, les moyens déployés dépassant très largement les prescriptions minimales réglementaires ; elles n'appellent pas de remarques particulières de ma part.

Ainsi toutes les dispositions étaient mises en œuvre pour que toutes les personnes qui souhaiteraient consulter le dossier, porter une annotation sur le registre, m'écrire ou encore me rencontrer aient la possibilité de le faire.

Le registre dématérialisé a relevé 1 817 visiteurs et 2 959 visites avec 1 388 téléchargements, ce qui montre l'importance du nombre de personnes qui se sont intéressées à ce projet et donc que l'information avait bien été relayée.

Je considère donc que les dispositions prises, aussi bien par la préfecture du Rhône, que par SYTRAL Mobilités et également les 4 mairies dont le territoire était concerné par le tracé du BHNS, étaient adaptées et suffisantes pour assurer une bonne information du public de l'ouverture de cette enquête et des possibilités d'y participer.

II.3. Sur le déroulement de l'enquête publique et sur l'aspect quantitatif des contributions déposées

La présente enquête s'est déroulée pendant 40 jours consécutifs du lundi 4 décembre 2023 au vendredi 12 janvier 2024 conformément à l'arrêté préfectoral la prescrivant.

Compte tenu des dispositions prises, les objectifs poursuivis par la réalisation de cette enquête ont pu être correctement remplis.

J'ai jugé qu'il n'était pas utile d'organiser une réunion publique en cours d'enquête (comme l'art. R 123-17 du code de l'env. en donne la possibilité) compte tenu :

- des moyens déployés d'une part pour informer la population de l'ouverture de cette enquête et d'autre part d'y participer ;
- de la mise en place du registre dématérialisé qui donnait la possibilité à toutes personnes intéressées de prendre connaissance des différentes pièces du dossier et de les télécharger à leur gré à n'importe quel moment de la journée ;
- des possibilités données aux associations et collectifs qui le désiraient de me rencontrer sur rendez-vous (ce qui a été le cas pour deux) ;
- que ni les élus des mairies concernées par le périmètre du tracé du BHNS, ni des personnes du public ne me l'ont demandé.

J'ai jugé qu'il n'était pas utile non plus de prolonger l'enquête (comme l'art. R 123-6 en donne la possibilité) compte tenu qu'il n'y a pas eu de réunion publique, qu'elle s'était déroulée pendant 40 jours (10 de plus que le minimum prévu dans le code de l'environnement), que toutes les personnes qui ont demandé à me rencontrer lors de mes permanences ont pu s'entretenir avec moi et que personne ne me l'a demandé.

J'ai noté que le Bureau de l'urbanisme et de l'utilité publique de la DAJAL de la préfecture du Rhône, autorité organisatrice de l'enquête, n'a pas été sollicitée pour suspendre l'enquête (comme l'art. L 123-14 du code de l'env. en donne la possibilité), SYTRAL Mobilités n'ayant pas indiqué qu'il souhaiterait apporter des modifications substantielles au dossier.

Un dossier complet comprenant l'intégralité des pièces a été disponible et consultable pendant toute la durée de l'enquête :

- sous forme "papier" dans chacune des mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne (69), pendant leurs heures d'ouverture ;
- à partir d'un poste informatique mis à disposition dans chacune des 4 mairies concernées ;
- sur le site Internet dédié à la présente enquête cité dans l'arrêté d'ouverture <https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins> et dont l'adresse était systématiquement rappelée dans l'avis d'enquête, donnant la possibilité de prendre connaissance électroniquement des pièces du dossier et même de les télécharger.

Le public a bien disposé des moyens d'expression suivants :

- en venant me rencontrer lors d'une de mes permanences, ou sur rendez-vous pour les collectifs, les associations et les élus des 4 mairies ;
- en écrivant sur les registres *papier* disponibles, à savoir deux dans chacune des 4 mairies concernées (dont un pour l'enquête de DUP et l'autre pour l'enquête parcellaire) ;
- en envoyant un courrier à l'adresse postale de chacune de ces 4 mairies à l'intention du commissaire enquêteur ;
- en déposant une contribution sur le registre dématérialisé (sur le site internet cité ci-dessus) avec possibilité d'associer éventuellement des pièces jointes numérisées ;
- en envoyant un courriel avec éventuellement des pièces jointes numérisées à l'adresse de messagerie : bhns-partdieu-septchemins@mail.registre.fr.

J'ai personnellement constaté que les 4 registres "*papier*" dévolus à l'enquête de la DUP avaient bien été ouverts par les maires des quatre communes et les secrétariats m'ont confirmé les avoir retirés de l'accès du public dès le vendredi 12 janvier 2024 à leur fermeture.

Aucune indisponibilité ne m'a été signalée.

J'ai tenu mes 4 permanences comme prévu dans l'arrêté préfectoral d'ouverture, respectivement dans les mairies de :

- Vaulx-en Velin le mercredi 6 décembre 2023 de 9 h à 12 h ;
- Lyon 3^{ème} le jeudi 14 décembre 2023 de 9 h à 12 h, prolongée jusqu'à 12 h 30 ;
- Bron le mardi 19 décembre 2023 de 15 h à 18 h, prolongée jusqu'à 18 h 30 ;
- Villeurbanne le vendredi 12 janvier 2024 de 14 h à 16 h, prolongée jusqu'à 17h 30.

Indépendamment de mes permanences j'ai reçu également dans le cadre de rendez-vous spécifiques, à leurs demandes :

- une dizaine de représentants de l'association des habitants et commerçants de la route de Genas, dont leur présidente Mme Sandrine Claudin et leur avocat M^{re} Grillon ;
- une dizaine de représentants du collectif des riverains et commerçants de l'avenue Félix Faure/Dauphiné, dont leur porte-parole M. Raouilson ;
- Mme Hélène Geoffroy maire de Vaulx-en-Velin ;
- M. Jérémie Bréaud maire de Bron et son adjointe à la Mobilité Mme Marion Carrier.

Je me suis entretenu avec M. Jean-Jacques Sellès maire de Chassieu et avec son adjointe à la Mobilité Mme Nicole Sibeud.

Ainsi j'ai pu recevoir toutes les personnes qui ont demandé à me rencontrer lors de mes permanences et/ou aux rendez-vous fixés. Toutefois l'agent d'accueil de la mairie de Bron m'a signalé qu'une personne aurait rebroussé chemin lors de ma permanence du 19 décembre 2023 à la vue du grand nombre de personnes dans la salle d'attente.

Sans prendre en compte mes entretiens et rendez-vous avec les élus, la totalité du temps passé à la disposition du public pour être à l'écoute de ses observations orales s'élève à 17 h.

Lors de ces permanences, (indépendamment de la vingtaine de personnes de l'association des riverains et commerçants de la route de Genas et du collectif des commerçants et riverains de l'av. F. Faure), j'ai reçu près d'une cinquantaine de personnes dans des conditions d'accueil du public et de travail pour le commissaire enquêteur tout à fait satisfaisantes (salles de réunions ou bureaux isolés avec hall d'attente et accès adaptés aux personnes à mobilité réduite)

Parmi ces personnes j'ai noté que 2 sont venues uniquement pour se renseigner sur le projet sans laisser une observation (orale ou écrite)

Le résultat de la totalité des contributions émises pendant la période d'enquête se présente de la façon suivante :

- 5 exprimées uniquement oralement (repérés O) ;
- 9 courriers annexés au registre de la mairie de Lyon 3^{ème} (repérées CL) ;
- 9 courriers annexés au registre de la mairie de Bron (repérées CB) ;
- 1 courrier annexé au registre¹ de la mairie de Vaulx-en-Velin (repéré CVV) ;
- 2 courriers annexés au registre de la mairie de Villeurbanne (repérés CV) ;
- 3 notées sur le registre de la mairie de Lyon (repérées RPL) ;
- 8 notées sur les registres² de la mairie de Bron (repérées RPB) ;
- aucune sur le registre de Vaulx-en-Velin ;
- 5 notées sur le registre de la mairie de Villeurbanne (repérées RPV) ;
- 296 déposées sur le registre dématérialisé (repérées @) ;
- 35 envoyées par courriels à l'adresse dédiée (repérées E)

(Dans cette liste seulement 2 observations relevaient pour partie de l'enquête parcellaire)

Soit un total de 353 contributeurs (une fois déduites les contributions identiques déposées par une même personne par différents moyens et les 2 que j'avais déposées le 1^{er} jour pour tester le bon fonctionnement du registre dématérialisé et de l'adresse de messagerie)

L'examen de chacune des contributions m'a conduit à les classer en 13 thèmes distincts dont le résultat est présenté dans le tableau ci-dessous

Thèmes	Nbre	Thèmes	Nbre
TDUP 1 : avis favorable plus ou moins argumenté	104	TDUP 2 : avis favorable avec réserves et/ou recommandations	46
TDUP 3 :avis défavorable projet non justifié	39	TDUP 4 : Avis défavorable pour des raisons diverses	72
TDUP 5 : Avis défavorable pour des raisons d'impact foncier trop important	43	TDUP 6 : avis défavorable pour des raisons liées à la circulation, aux stationnements, aux cyclistes	101
TDUP 7 : avis défavorable pour des raisons de nuisances sonores, pollution de l'air et lumineuse	60	TDUP 8 : avis défavorable mauvaise concertation, avis du public pas pris en compte et/ou pas sollicité	64
TDUP 9 : avis défavorable lié aux impacts sur les commerces de proximité, à la vie de quartier	89	TDUP 10 : émissions de réflexions diverses mais ne se prononce pas	58
TDUP 11 : observations, questions, réflexions sur la circulation, les stationnements, les commerces, les cyclistes sans prise de position	125	TDUP12 : hors sujet	5

¹ Le même courrier (de Mme la maire) relatif à l'enquête de DUP a été annexé à chacun des deux registres
² Dont une notée sur le registre de l'enquête parcellaire qui relevait de l'enquête de DUP

Thème	Nombre
TDUP 13 : observations, questions par des contributeurs impactés sur l'emprise foncière dont ils sont propriétaire et/ou qu'ils occupent.	35

En fin d'enquête :

- le 13 janvier au matin, je me suis assuré que le registre dématérialisé avait bien été fermé par son prestataire ;
- les 8 registres *papier* récupérés par SYTRAL Mobilités dans les mairies avec les courriers annexés ainsi que les différentes pièces des dossiers à la mairie de Lyon 3^{ème} siège de l'enquête m'ont été remis le 15 janvier 2024 pour 6 d'entre eux et les deux autres (de la mairie de Villeurbanne) le lendemain 16 janvier ; j'ai clôturé immédiatement les registres de l'enquête de DUP ;
- j'ai constaté que les registres de l'enquête parcellaire avaient bien été clôturés par leurs maires respectifs.

Comme prévu dans le code de l'environnement, j'ai rédigé mon procès-verbal de synthèse (PVS) des observations reçues. Compte tenu de la nature et de l'importance du nombre de contributions émises (373 avant suppression des doublons avec plusieurs centaines de questions particulières) je me suis entendu avec SYTRAL Mobilités pour leur remettre uniquement un courrier avec un lien de téléchargement et ce au-delà des huit jours qui ont suivi la récupération des registres. Ce que j'ai fait le 25 janvier 2024, auprès de Mme C. Prospero directrice de la Direction de la Maitrise d'ouvrage des projets de Développement qui m'en a accusé réception.

Compte tenu que parmi les contributions se trouvaient un assez grand nombre de questions différentes dont il m'était difficile d'en faire une synthèse, en plus du classement par thèmes, mon PVS récapitulait l'ensemble des questions posées.

A noter qu'en plus des observations et questions du public mon procès-verbal de synthèse comportait également :

- celles formulées dans les avis sollicités :
 - ✓ par l'autorité environnementale (MRAe) pour lesquelles je souhaitais avoir des compléments d'information par rapport aux réponses apportées par SYTRAL Mobilités dans le dossier d'enquête ;
 - ✓ par le conseil municipal de Bron justifiant son avis défavorable ;
- mes propres questionnements.

La réponse de SYTRAL Mobilités à mon PVS, m'a été transmise par courriel le 5 février 2024.

J'ai donc pu rédiger mon rapport présentant l'objet, les objectifs et le contexte de l'enquête, son déroulement et mon analyse des observations recueillies et questions posées en regard des réponses apportées par SYTRAL Mobilités.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je considère donc que l'enquête publique, qui regroupait **la DUP** et la parcellaire, s'est déroulée dans de très bonnes conditions et conformément à l'arrêté préfectoral la prescrivant et aux procédures en vigueur.

Je n'ai relevé et il ne m'a été signalé aucun incident.

La mise en place du registre dématérialisé a grandement facilité les possibilités d'une part de prendre connaissance du dossier en permettant notamment de télécharger les différentes pièces et d'autre part de déposer des observations éventuellement argumentées avec des pièces jointes, et ce à n'importe quel moment de la journée pendant la période d'enquête.

Ainsi au vu des dispositions prises décrites supra et de mes constats personnels j'estime que le public a bien eu d'une part la possibilité de prendre connaissance des différentes pièces du dossier et d'autre part de faire part de ses observations.

La tenue de mes permanences s'est effectuée dans conditions normales (bien que très chargée notamment à Bron mais aussi à Villeurbanne), toutes les personnes qui se sont présentées à moi ont pu échanger avec moi, même au-delà des heures fixées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture.

Je précise cependant que :

- la personne (M. Patrick Landry) qui n'a pas attendu pour me rencontrer à ma permanence du 19 décembre à Bron, au vu du trop grand nombre de personnes dans la salle d'attente, a bien déposé une contribution par la suite (le 6 janvier 2024 repérée @220) ;
- M. Pascal André qui m'a rencontré à ma permanence de Villeurbanne m'indiquant trouver anormal que la permanence à Villeurbanne se tienne le dernier jour de l'enquête, ce qui ne lui laisserait pas de temps suffisant pour s'exprimer, a bien pu déposer avant la fin de la journée une contribution sur le registre dématérialisé repérée E343.

La clôture de l'enquête avec les 4 registres "papier" et celui dématérialisé a pu être effectuée normalement et rien ne justifiait, à mon sens, de prolonger l'enquête.

Je n'ai pas jugé utile non plus d'organiser une réunion publique en cours d'enquête, compte tenu des raisons indiquées supra.

A la suite de la remise de mon procès-verbal de synthèse et des réponses apportées par SYTRAL Mobilités, j'ai étudié et me suis prononcé sur chacune des observations formulées.

III. ANALYSE CRITIQUE DES AVIS EMIS PAR LES ORGANISMES CONSULTES SUR L'ENQUETE DE DUP EN REGARD DES REPNSES APORTEES PAR SYTRAL MOBILITES

III. 1 Avis de l'autorité environnementale

La MRAe a émis un certain nombre de recommandations dans l'avis qui lui avait été sollicité.

SYTRAL Mobilités avaient apporté des réponses à chacune d'elles, toutefois dans mon procès-verbal de synthèse des observations j'ai sollicité des compléments pour quelques-unes pour lesquelles des informations complémentaires ont été fournies, notamment pour les recommandations relatives :

- *aux matériaux à utiliser* : SYTRAL Mobilités précise que sera privilégiée l'utilisation de **béton bas carbone en ciment à base de laitier de haut-fourneau et pour les enrobés du béton bitumineux incorporant des taux de recyclage.**
- *à l'absence d'une carte globale de report de trafic sur l'ensemble des axes routiers impactés. Manque de précisions pour les incidences notamment sur la rue du Dauphiné* : SYTRAL Mobilités a préféré présenter les modifications de circulation par section et renvoyer au document B09 qui présente les hypothèses de trafics et les conditions de circulation.
- *à l'absence de mesures de réduction vis-à-vis de l'augmentation de concentrations de NO₂ allant jusqu'à 30% en 2026 et 10% en 2046 au niveau de la route de Genas et de la RD29* : SYTRAL Mobilités le justifie d'une part par les résultat de l'étude « air et santé » et du fait que les valeurs des concentrations restent en dessous des seuils réglementaires.

- à l'absence de mesures d'évitement à la source vis-à-vis du bruit : SYTRAL Mobilités le justifie compte tenu qu'aucun seuils réglementaire n'est dépassé dans les rues adjacentes.
- à l'absence. mesures d'évitement des impacts issus des sites et sols pollués identifiés : SYTRAL Mobilités précise les conditions d'exploitation pour que la réglementation soit respectée.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je note que :

- d'une part SYTRAL Mobilités avait apporté un certain nombre de réponses aux observations de la MRAe et qu'il les avaient intégrées dans le dossier mis à l'enquête ;
- d'autre part en ce qui concerne mes demandes de compléments indiquées dans mon procès-verbal de synthèse et rappelées ci-dessus, SYTRAL Mobilités a apporté des réponses que j'estime satisfaisantes, toutefois :
 - ✓ les incidences des reports de circulation sur la rue du Dauphiné auraient pu être plus détaillées
 - ✓ en ce qui concerne l'absence de mesures d'évitement à la source parce que les seuils limites de bruit ne sont pas atteints, il appartiendra à SYTRAL Mobilités de vérifier après la mise en exploitation du BHNS si les valeurs limites de bruit dans les rues environnantes du tracé seront dépassées et, si c'était le cas, de mettre en place des mesures de protection adaptées

III.2. Avis du conseil municipal de Bron

Le conseil municipal de Bron a émis un avis défavorable :

- en l'absence d'une étude pour un métro il aurait préféré un tramway, moins impactant ;
- il trouve l'étude d'impact insuffisante vis-à-vis du bâti, du foncier, de la projection des circulations et du stationnement sur le parcours du BHNS et les rues adjacentes ;
- le gabarit des pistes cyclables est trop important route de Genas ;
- la mesure de réduction et les deux mesures de compensation ne sont pas à la hauteur et devraient être mieux précisées ;
- il manque une étude de déplacement permettant d'apprécier réellement l'impact.

SYTRAL Mobilités a précisé :

- les raisons qui justifient l'emprise du projet : caractéristiques dimensionnelles de la plateforme, des pistes cyclables, des trottoirs, de la voirie, de la nécessité de désimperméabiliser la rue ;
- qu'une étude est en cours pour éviter les reports de circulation dans les quartiers.

Commentaire du commissaire enquêteur

Personnellement il ne m'appartient pas de me positionner sur l'intérêt d'un métro ou d'un tramway, ces alternatives n'étant pas des éléments du dossier d'enquête.

A la vue des réponses apportées par SYTRAL Mobilités je note :

- que l'aménagement d'une piste cyclable dans l'accompagnement de la ligne du BHNS est une obligation ;

- que toutes dispositions doivent être prises pour que la circulation des cyclistes puisse se faire en toute sécurité, notamment en prenant en considération leur nombre susceptible d'être présent ;
- que le fait d'accueillir les cycles sur la plateforme nécessiterait de l'élargir, ce qui ne réduit pas les emprises foncières ;
- que compte tenu de l'importance du flux de cyclistes attendu entre le périphérique et la place Kimmerling la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) n'est pas envisageable ;
- qu'en ce qui concerne les reports de circulation dans les rues avoisinantes du tracé il appartiendra à SYTRAL Mobilités de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour qu'ils n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains.

III.3. Analyse critique sur les observations déposées pendant l'enquête

Dans cadre de son mémoire en réponse à mon procès-verbal des observations émises, SYTRAL Mobilités a présenté ses réponses :

- d'une part en les répartissant dans des sujets (de 1 à 12) différents des thèmes choisis dans ce procès-verbal compte tenu des redondances entre les observations des contributeurs et des liens entre les différents thèmes (de 1 à 12 également);
- d'autre part en traitant individuellement les observations regroupées dans le thème 13 émises par des contributeurs impactés sur l'emprise foncière dont ils sont propriétaires (et/ou qu'ils occupent) ;
- enfin en répondant individuellement à chacune des questions posées difficilement intégrables dans les sujets identifiés.

La synthèse des résultats des réponses données par SYTRAL Mobilités en regard des sujets abordés par les contributeurs avec les commentaires du commissaire enquêteur est présentée dans les tableaux ci-après.

III.3.1. Synthèse des résultats relatifs aux contributions réparties par sujet

Identification du sujet	Synthèse de la réponse de SYTRAL Mobilités	Commentaire du commissaire enquêteur
Sujet n°1 : Les conséquences du projet sur la circulation automobile	<p>La diminution de la place de la voiture continuera dans l'avenir au fur et à mesure du rééquilibrage entre les divers modes de déplacement et le projet de BHNS y contribuera.</p> <p>La route de Genas est saturé actuellement et les quartiers qui la traversent sont appelés à se densifier il est nécessaire d'apporter des solutions de transports plus capacitaires à impact d'emprise contenu.</p> <p>Une étude de trafic est en cours pour éviter les reports de trafic sur les rues adjacentes.</p> <p>La plateforme du BHNS sera surélevée et bien que non autorisée aux circulations pourra être utilisée pour les véhicules de secours et de sécurité ce qui améliorera leurs conditions de circulation par rapport à la situation actuelle.</p> <p>Les modifications apportées aux voies de circulation sur la route de Genas concerneront uniquement les voies de présélection et tourne à gauche de certains carrefours qui seront régulés par des feux</p> <p>Le prolongement du sens unique existant sur une partie de l'av. F. Faure et de la route de Genas aura des conséquences sur les riverains pour accéder à leur s parkings qui devront empruntés des voies à proximité</p>	<p>Si le rééquilibrage des modes de déplacement induit par le projet ira bien dans le sens d'une diminution de la voiture individuelle, on peut penser que la densification du secteur aura bien un effet inverse.</p> <p>Je prends note qu'une étude de trafic sur un périmètre plus large est en cours pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour contraindre les reports dans d'autres quartiers que les rues adjacentes.</p> <p>D'une part on peut regretter que cette étude n'aie pas été conduite simultanément avec ce dossier et d'autre part il conviendra de s'assurer que les quartiers concernés par ces reports ne soient pas soumis à des nuisances supplémentaires (bruit, pollution de l'air)</p> <p>Je note également que :</p> <ul style="list-style-type: none">- les caractéristiques du projet ne seront pas une gêne, bien au contraire pour la circulation des véhicules de secours ainsi que pour les autres véhicules TCL.- les conséquences de la mise à sens unique du tronçon de l'av. F Faure sur les conditions d'accès aux parking des riverains seront limitées.
Sujet n°2 : les commerces	<p>Le projet a pour objectif d'améliorer l'environnement, de rééquilibrer l'espace public entre tous les modes de déplacement en apaisant les espaces actuels principalement dédiés à la circulation motorisée.</p>	<p>Il appartiendra à Sytral Mobilités de définir en concertation avec les commerçants impactés les dispositions à prendre pour leur assurer soit une</p>

	<p>Les cœurs de quartier devraient être redynamisés et l'arrivée de nouveaux habitants et l'évolution des usages devraient encourager une ville proximité favorisant les commerces sans utiliser sa voiture.</p> <p>Hormis pour les 2 restaurants qui ne peuvent pas être maintenus, les autres soit verront une restitution de leurs fonctionnalités soit recevront une indemnisation financière.</p>	<p>restitution de leurs fonctionnalités soit une indemnisation à la hauteur du préjudice subi.</p>
<p>Sujet n°3 : La suppression des places de stationnement</p>	<p>Le projet sera à l'origine de changement de pratique des mobilités par la mise en place de solutions alternatives contribuant à une réduction de l'usage de la voiture</p> <p>Ces changements sont nécessaires pour diminuer les congestions aujourd'hui constatées, répondre aux enjeux climatiques et créer des conditions d'une ville apaisée</p> <p>La largeur d'emprise pour mettre en œuvre les fonctionnalités des différents modes de déplacement est trouvée sur les espaces de stationnement actuels.</p> <p>Les places de PMR et de livraison seront triplées par rapport à la situation actuelle.</p> <p>Les programmes immobiliers en cours disposent de leur propres parking.</p>	<p>On peut penser que le changement de pratique des mobilités, notamment la diminution de l'utilisation de la voiture pour les riverains en place ne sera pas immédiate et donc que la suppression d'un aussi grand nombre de places de stationnement risque de poser des difficultés à ceux qui ne disposent pas de garage privé.</p> <p>On peut se réjouir de la forte augmentation du nombre de places PMR et de livraisons dont le positionnement sera à définir en concertation plus particulièrement avec les commerçants.</p>
<p>Sujet n°4 : La piste cyclable (voie lyonnaise n°11)</p>	<p>La création de la VL11 a bien été annoncée dès le début de la concertation préalable.</p> <p>Son insertion au projet de BHNS, moyen de transport structurant sur l'axe de la route de Genas pour accompagner les quartiers en développement qu'il traverse, est nécessaire et même réglementairement rendue obligatoire.</p> <p>Ces caractéristiques et conditions d'implantation doivent prendre en compte les préconisations édictées par le Cerema qui prennent en compte le trafic des véhicules motorisés, leur vitesse maximal autorisées, le trafic des bus et le nombre de cycles attendus.</p> <p>Les choix d'une piste cyclable partagée avec la plateforme du BHNS côté av. F. Faure et distincte côté route de Genas découlent de ces préconisations et contraintes.</p>	<p>De nombreuses critiques relatent que la voie lyonnaise n'aurait pas fait l'objet d'une concertation, ce qui est contredit par Sytral Mobilités.</p> <p>Je prends note de la nécessité d'associer une piste cyclable dans l'emprise du projet de BHNS. Il appartient à Sytral Mobilités de justifier que ses caractéristiques dimensionnelles ont été optimisées pour limiter les impacts fonciers.</p>

	<p>La piste cyclable ne peut donc réglementairement pas être une variable d'ajustement.</p>	<p>Pour des raisons de sécurité il paraît tout à fait judicieux que la piste cyclable soit bien indépendante de la plateforme du BHNS.</p> <p>Cependant il reste à vérifier que ses caractéristiques dimensionnelles, notamment au niveau de la route de Genas, ont bien été optimisées pour limiter les impacts fonciers.</p>
Sujet n°5 : La réorganisation du réseau TCL	<p>Avec l'arrivée du BHNS la restructuration du réseau de surface (ligne de bus) est à l'étude avec des objectifs de :</p> <ul style="list-style-type: none">- maintenir la desserte fine des quartiers au plus juste des besoins actualisés ;- l'adaptation du niveau d'offre aux nouveaux flux ;- la prise en compte des besoins d'une part des zones à vocation économique en accompagnement de la ZFE et d'autre part liés aux croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude sera partagée avec les communes concernées et le public (informations, échanges)</p> <p>Les conditions d'exploitation de la ligne BHNS (emplacements des arrêts et distance entre eux) sont définies de façon à lui conserver son caractère de ligne forte pour la rendre attractive</p> <p>Des aménagements sont prévus le long du tracé pour améliorer la marchabilité de la rue.</p> <p>Le nombre de places PMR sera multiplié par 3.</p>	<p>En l'absence des résultats de l'étude de restructuration du réseau de surface (ligne de bus) il appartient à Sytral Mobilités de garantir que la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes sera maintenue (notamment pour Montchat, la Clairière...)</p> <p>Je prends note des réponses de Sytral Mobilités :</p> <ul style="list-style-type: none">- qui justifient l'allongement de la distance moyenne entre les stations d'arrêt par rapport à des lignes « trop fines » ;- informant de l'augmentation du nombre de places de stationnement PMR.
Sujet n°6 : La requalification urbaine	<p>La requalification de la route de Genas est soulignée par de nombreux contributeurs, notamment avec l'apaisement de la rue qui fait partie des objectifs du projet et inscrite dans les documents d'urbanisme.</p>	<p>Indépendamment de l'intérêt du BHNS lui-même, je confirme que le projet permettra une requalification de la route de Genas engendrant un partage plus équitable de l'espace public et un apaisement de la ville pour plus de confort et de sécurité.</p>
Sujet n°7 : L'absence de parc-relais aux Sept Chemins	<p>D'une part le réseau viaire autour des Sept-Chemins ne permet pas la réalisation d'un parc relais sollicité par un grand nombre de contributeurs les rendant dubitatifs quant au report modal vers le BHNS pour les personnes venant de l'Est Lyonnais.</p>	<p>Je prends note des contraintes limitant les possibilités de réaliser un parc relais au niveau des Sept Chemins.</p>

	<p>D'autre part les études ont montré que le prolongement du BHNS sur une plateforme dédiée jusqu'à Chassieu n'était pas justifié.</p> <p>En revanche la ligne LEL desservant Genas et Chassieu qui sera mise en service en 2025 assurera la correspondance avec le BHNS aux Sept-Chemins.</p>	<p>Toutefois il reste à s'assurer que la ligne de l'Est Lyonnais (LEL) avec sa correspondance avec le BHNS aux Sept-Chemins sera suffisamment attractive pour être une alternative à la voiture pour les personnes venant de l'Est Lyonnais.</p>
Sujet n°8 : La pollution	<p>Le projet contribuera au report modal, ce qui est nécessaire pour répondre à l'urgence climatique, et donc à la diminution du nombre de voitures en circulation et par conséquent de la pollution, comme la souligné la MRAE dans son avis sur le dossier.</p>	<p>Il est certain que le projet aura pour conséquence de réduire les nuisances (sonores, pollution de l'air,) le long de son tracé.</p> <p>Il restera à vérifier, par des mesures si nécessaire, une fois le BHNS en exploitation et le futur plan de circulation mis en œuvre, que les reports de circulation sur les rues environnantes du tracé n'engendreront pas de telles nuisances dans les quartiers environnants.</p>
Sujet n°9 : La mise à sens unique de l'av. F. Faure	<p>Le prolongement du sens unique existant est rendu nécessaire pour l'insertion des différentes fonctionnalités (transports en commun, circulation, piétons, vélos, désimperméabilisation de la chaussée, aménagements qualitatifs).</p> <p>Les caractéristiques de la chaussée permettront aux riverains d'accéder à leurs garage en toute sécurité.</p>	<p>Je prends note des réponses de Sytral Mobilités qui précise que :</p> <ul style="list-style-type: none">- le projet prévoit bien que la traversée de la plateforme et de la piste cyclable par les riverains en sortie de garage sera facilitée et non dangereuse malgré le prolongement du sens unique de l'av. F. Faure ;- cette mise à sens unique permet d'aménager des espaces publics qualitatifs et agréables facilitant les déplacements en modes doux.
Sujet n°10 : Les impacts sur le foncier	<p>La forme urbaine entourant la route de Genas hétéroclite et peu qualifiée est appelée à muter avec la densification en cours et il est nécessaire d'intervenir dès à présent pour ne pas accentuer les dysfonctionnements actuels.</p> <p>L'étude du projet a été conduite en optimisant l'impact sur les bâtis et cherchant à réduire au minimum les largeurs de chacune des fonctionnalités.</p>	<p>Le nombre de courriers envoyés (251) aux personnes dont leur propriété est impactée par l'emprise du projet témoigne de l'importance de ces impacts.</p>

	<p>Lorsque le bâti ne pouvait être épargné, les profils d'espaces publics plus qualitatifs ont été retenus.</p>	<p>Sytral Mobilités indique qu'une optimisation de l'impact sur les bâtis a été menée en début d'étude.</p> <p>Toutefois il lui appartient de justifier que c'est bien le cas pour ce qui concerne les caractéristiques dimensionnelles de la piste cyclable (3 m de largeur) plus particulièrement au niveau de la route de Genas.</p>
Sujet n°11 : Le choix d'un BHNS	<p>Le choix du BHNS a été retenu comme moyen :</p> <ul style="list-style-type: none">- permettant de répondre aux besoins de desserte actuels et à venir au vu de la densification attendue ;- disposant de possibilités d'évolution (matériel articulé, augmentation de la fréquence ;- permettant de limiter les coûts d'investissement et de fonctionnement ;- limitant les pertes de temps avec des tronçons sans ligne aérienne.	<p>Je prends note du choix d'un BHNS par SYTRAL Mobilités comme ligne forte pour ce trajet des Sept Chemins au quartier de la Part-Dieu.</p> <p>Je relève cependant que dans sa délibération du 11/09/2023 le conseil municipal de Bron précise que le choix d'un tramway aux capacités largement supérieures à celles d'un BHNS pour un impact de surface équivalent aurait pu constituer un compromis plus acceptable (en l'absence d'études justifiant l'écart du choix d'un métro)</p>
Sujet n°12 : La concertation	<p>La concertation préalable s'est déroulée du 11/10/ au 19/11/2021.</p> <p>Les 756 avis et contributions recueillis dont 112 ayant abordé le sujet de la place des vélos et piétons, ont permis de :</p> <ul style="list-style-type: none">- conforter l'opportunité du projet, son tracé, sa desserte ;- d'établir le programme de l'aménagement en affinant son tracé du fait des informations et propositions recueillies en matière par exemple de choix dans les variantes, de connexion au réseau du métro, de sécurisation des piétons et cyclistes, d'aménagement paysagé. <p>La réalisation de la voie Lyonnaise était bien mentionnée dans le dossier de la concertation préalable.</p>	<p>Le bilan de la concertation joint au dossier d'enquête fait état des nombreux moyens déployés par Sytral Mobilités pour échanger avec la population, aussi bien en ce qui concerne le tracé, le choix des stations, des études particulières, l'accompagnement des riverains et commerçants.</p> <p>Dans sa réponse Sytral Mobilités rappelle un certain nombre de points soulevés par le public qui ont pu faire évoluer le projet.</p>

	<p>Sytral Mobilités a bien confirmé lors de son bilan que le projet porterait la réalisation de certaines sections de la Voie Lyonnaise n°11, en lien avec la Métropole et en cohérence avec le réseau cyclable</p> <p>La piste cyclable fait partie intégrante du projet de BHNS soumis à enquête publique, tout comme les autres fonctionnalités qui ne peuvent pas être dissociées.</p> <p>La phase de concertation préalable a été suivie de mai 2022 à novembre 2023 d'une concertation continue permettant d'approfondir le projet en lien avec les riverains.</p>	<p>Compte tenu de la nature et du nombre de remarques émises, notamment par des commerçants, sur l'absence d'écoute et de prise en compte de leur remarques, il appartient à Sytral Mobilités de définir dès à présent en concertation avec tous ceux qui sont directement impactés les dispositions à prendre pour leur assurer en priorité une restitution de leurs fonctionnalités.</p>
<p>Sujet n°13 : observations relatives aux contributeurs impactés dans leur foncier :</p> <p><u>Commentaires d'ordre générale</u></p>	<p>Les indemnisations sont évaluées par les Domaines, service de l'Etat.</p> <p>Lorsqu'un règlement de copropriété doit être modifié et lorsqu'une assemblée générale exceptionnelle doit être organisée, Sytral Mobilités prend à sa charge les frais associés.</p> <p>Les restitutions des fonctionnalités des parcelles sont définies avec les propriétaires et réalisées par Sytral Mobilités.</p> <p>La prise en compte des frais de conseil est évaluée au cas par cas.</p>	<p>Je prends note des commentaires apportés par Sytral Mobilités qui répondent aux craintes et questions posées.</p>

Commentaires individualisés

En plus des informations d'ordre générale précisées ci-dessus, dans le cadre des réponses données à mon procès-verbal des observations émises, SYTRAL Mobilités a apporté des informations personnalisées à chacun des propriétaires impactés qui avaient déposé une contribution.

Indépendamment et en plus des échanges en cours et/ou rendez-vous pris avec un certain nombre de contributeurs, on peut citer pour :

- Mme Rosa gérante de la SCI Future que L'immeuble d'origine n'est pas impacté par le projet, seulement l'extension du magasin en RDC ;
- M. Franck Dolisy par l'intermédiaire du Syndic de copropriété Tesserim que d'une part leur sera confirmé les restitutions à réaliser par Sytral Mobilités après démolition du bâtiment sur rue et que d'autre part L'immeuble A est propriété Métropole qui a engagé les procédures de scission de copropriété.
- Ms. Antonio Rega restaurateur et son propriétaire M. Védrine que l'état parcellaire, réalisé à partir des données cadastrales est exhaustif et que les négociations avec le gérant avaient abouti.
- M. Yves Polak que les dimensions du projet sont justifiées par des contraintes réglementaires comme précisé par ailleurs dans les réponses générales au sujet 1.
- M. Hugo Guillaumet copropriétaire au 225 route de Genas à Villeurbanne que les fonctionnalités impactées par le projet feraient l'objet de restitution ou d'indemnisation.
- M. Ali Harbaoui gérant de la boulangerie Paneo que :
 - ✓ l'impact foncier est induit par l'ensemble des fonctionnalités du profil et non spécifiquement par la piste cyclable qui est une obligation réglementaire ;
 - ✓ la restitution de la boulangerie et du parking font parties des échanges en cours avec les propriétaires.
- M. Michel Trouillet propriétaire 293 route de Genas à Villeurbanne que SYTRAL Mobilités n'était pas compétent en matière d'urbanisme vis-à-vis du permis de construire délivré de l'autre côté de la rue.
- IARD Allianz 101 bd Vivier-Merle à Lyon que les limites sont bien évaluées par rapport à la façade.
- Mme Doriane Brillié Laverdure avocat de la Pharmacie Bron-Genas et de son gérant M. Pierre Collange qu'une étude a démontré la faisabilité d'une démolition partielle du bâtiment qui a été transmise au gérant en décembre 2023 et que les évaluations sont réalisées par le service des Domaines.
- Sylvie, Adeline, Antoine VINCENT que :
 - ✓ l'impact foncier est induit par l'ensemble des fonctionnalités du profil et non spécifiquement par la piste cyclable ;
 - ✓ la piste cyclable est une obligation réglementaire comme expliqué par ailleurs ;
 - ✓ déplacer le passage piéton incitera les piétons à traverser en dehors, ce qui les mettra en danger ;
 - ✓ maintenir le bâtiment en arcade entraîne le maintien d'un poteau au milieu de la piste cyclable et masque la visibilité ; ce n'est donc pas envisageable ;
 - ✓ les échanges sont en cours pour évaluer le bien et le préjudice ;

- ✓ l'indemnisation se basera sur l'estimation du service des Domaines qui prendra en compte également les loyers déclarés par le propriétaire.
- ✓ une étude de faisabilité est en cours pour une démolition partielle du bâtiment.
- M.et Mme Pozzatti Société Europcar au 79 route de Genas à Vaulx-en-Velin que d'une part les fonctionnalités impactées seront reconstituées ou indemnisées, et que d'autre part les échanges avec le locataire doivent permettre d'évaluer le volume de fonctionnalités impactées.
- M. Duteil promoteur immobilier, venu de la part de M. Serge Guillhen propriétaire à Bron que le bâtiment au 318 route de Genas n'est pas impacté et que le profil de la voirie est précisé dans le dossier d'enquête.
- M. Pascal André 16 rue Galilée que cette acquisition est une régularisation du trottoir existant et que les solutions de mobilités apportées par le projet sont détaillées par ailleurs dans le cadre des réponses générales au sujet 1.
- Mistari qui tient le restaurant M. Chicken limitrophe au garage Galaxy-Auto au 271 route de Genas que des échanges sont en cours.
- Sabine Filippi avocat pour AEW IMMOCOMMERCIAL au 294 route de Genas à Bron que les échanges sont en cours avec le gérant et le propriétaire pour étudier les restitutions du parking.

III.3.2. Analyse critique sur les réponses apportées aux questions des contributeurs

Indépendamment des observations émises, plus de 200 questions précises ont été posées par des contributeurs qui ont été toutes répercutées intégralement dans mon procès-verbal de synthèse.

Les principaux sujet abordés concernaient :

- la raison d'être et l'intérêt du BHNS, ; pourquoi pas un tramway, le choix de son tracé, des emplacements des stations, du terminus ;
- les expropriations, les indemnités des préjudices, les impacts sur les commerces, leurs fonctionnalités et les conséquences pour la clientèle ;
- l'information des riverains, la concertation préalable, l'absence de concertation sur la VL11 ;
- la piste cyclable : la justification de ses caractéristiques, son implantation, son partage avec la plateforme du BHNS, les vélos-cargos, les abris-vélos, les stations Vélo'v, parcs vélos sécurisés.
- la réorganisation du réseau de bus : conséquences sur les lignes, C8, C9, C11, C15, C17, 25 26 et la desserte des quartiers (Montchat, la Clairière) ;
- les conséquences de la mise à sens unique de l'av. F. Faure :
 - ✓ les reports de circulation sur les rues adjacentes : augmentation des parcours, déplacements des nuisances ;
 - ✓ les conditions de circulation des véhicules de secours et d'incendie ;
 - ✓ l'accès des riverains à leurs garages ;
- l'absence de parcs relais en amont du terminus (aux Sept-Chemins et au-delà), les moyens d'accès au BHNS pour les habitants de l'Est Lyonnais ;

- la suppression des nombreuses places de parking et leurs conséquences sur les commerces, les riverains, pour les voitures électriques, les nombres et emplacements des places PMR, de livraison, la création de stationnements gratuits ;
- les sources des hypothèses de trafic, les comptages effectués, la connaissance du plan de circulation, le franchissement de la plateforme, l'aménagement des carrefours et la sécurisation des cyclistes et piétons, la saturation de voies, les conditions de tourne à gauche et tourne à droite ;
- la voiture moyen indispensable pour certains situations ;
- le trafic pendant la phase travaux ;
- la sauvegarde des arbres, l'entretien des nouveaux espaces verts ;
- les relevés avant travaux de bruits, NO₂, particules ;
- le commencement de travaux avant la fin de l'enquête publique.

Commentaire du commissaire enquêteur

SYTRAL Mobilités a apporté une réponse précise et individualisée à chacune des questions.

La plus grande partie de ces questions étaient en lien avec les observations émises et les réponses de fond étaient données dans celles des 12 sujets rappelés plus haut ainsi que mes commentaires afférents.

Les réponses font ressortir que quand bien-même toutes les demandes de modifications et ou propositions ne peuvent pas être satisfaites de nombreuses inquiétudes ont pu être atténuées, voire évacuées.

III.3.3. Analyse critique sur les réponses apportées aux questions du commissaire enquêteur

- 1) *La Voie Lyonnaise 11 était-elle bien intégrée dans la concertation préalable ?*

Commentaire du commissaire enquêteur

SYTRAL Mobilités a donné des informations faisant référence au fait que le dossier de concertation préalable précisait que « **Une partie des aménagements cyclables le long de la plateforme BHNS intégrera les Voies Lyonnaises, le réseau express vélo de la Métropole de Lyon** »

- 2) *Exemples de propositions et/ou d'observations du public, autres que la création et l'emplacement des stations d'arrêt, qui ont été prises en compte dans le cadre de la concertation préalable.*

Commentaire du commissaire enquêteur

SYTRAL Mobilités a fourni plusieurs exemples faisant référence à des propositions du public prises en considération pendant la concertation préalable (choix de variantes, adaptation du tracé pour être connecté au métro D)

- 3) *Où seront les itinéraires de remplacement à la suite de la mise à sens unique de l'av. F. Faure ?*

Commentaire du commissaire enquêteur

SYTRAL Mobilités a précisé des noms de rues où pourraient se faire les reports de circulation. Je note qu'il lui appartiendra de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues avoisinantes de l'av. F. Faure n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains.

- 4) *Combien de commerces sont impactés d'une part directement sur leur foncier et d'autre part indirectement sur leur exploitation future compte tenu de la disparition de places de stationnement et de livraisons ?*

Commentaire du commissaire enquêteur

SYTRAL Mobilités a précisé que des échanges étaient en cours avec chacun des 35 responsables des activités impactées par le projet.

Toutefois compte tenu de la nature et du nombre de remarques émises, notamment par des commerçants, sur l'absence d'écoute et de prise en compte de leur remarques, il appartient à Sytral Mobilités de définir dès à présent en concertation avec eux les dispositions à prendre pour leur assurer en priorité une restitution de leurs fonctionnalités.

- 5) *La cohabitation en bus et cyclistes sur une partie du tracé et pas route de Genas*

Commentaire du commissaire enquêteur

SYTRAL Mobilités a donné des explications très détaillées justifiant les raisons pour lesquelles il a décidé de faire cohabiter la plateforme avec la piste cyclable côté av. F. Faure et de les séparer côté route de Genas.

- 6) *Contribution de M. le maire de Bron avec ses demandes formulées par courrier relatives à l'opportunité du choix d'un BHNS et sur de remarques sur l'avant-projet*

Commentaire du commissaire enquêteur

SYTRAL Mobilités a donné des réponses et des explications sur les choix effectués par rapport aux demandes et observations formulées.

IV. BILAN : AVANTAGES/INCONVENIENTS DU PROJET /COUTS FINANCIERS

L'analyse bilancielle fait ressortir que pour établir le bilan des avantages et inconvénients, dans le dossier mis à l'enquête ont bien été pris en compte les critères des intérêts relatifs :

- à l'environnement, avec l'analyse des incidences notables du projet et les mesures prévues pour éviter, réduire, voire compenser les effets du projet, d'où il ressort parmi les points :
 - ✓ positifs :
 - une amélioration du paysage avec un aménagement paysagé (plantations) et un réaménagement de façade à façade le long du tracé avec un partage harmonieux de l'espace public entre les piétons, les cyclistes, les usagers des transports en commun et les automobilistes ;
 - un apaisement de la ville, plus de confort et de sécurité, notamment sur la route de Genas déjà saturée actuellement ;
 - une amélioration de la marchabilité de la rue (trottoirs larges, ombragés, revêtements clairs pour limiter la chaleur en été...)
 - une diminution des nuisances sonores et de la pollution de l'air le long du tracé ;
 - des meilleures conditions d'écoulement des eaux superficielles avec la désimperméabilisation des sols ;
 - la prise en considération en cours des demandes individuelles de propriétaires riverains impactés pour répondre à leurs craintes et de commerçants et artisans impactés également pour échanger avec eux sur le rétablissement de leurs fonctionnalités et leurs indemnisations ;

- ✓ négatif, des impacts résiduels :
 - dans le cadre de la réalisation du chantier : stockage de matériaux, perturbation de la circulation, dissémination de flore exotique ;
 - liés aux nombreuses emprises foncières (251 courriers envoyés à des propriétaires de terrains et bâtiments), notamment vis-à-vis des activités économiques, dont l'importance serait pour un certain nombre de contributeurs la conséquence de l'intégration de la piste cyclable VL11 au BHNS si ses caractéristiques dimensionnelles ne sont pas optimisées ;
 - liés aux risques d'augmentation des nuisances sonores et de la pollution de l'air dans les rues avoisinantes des tronçons de voies mis à sens unique av. F. Faure et route de Genas, aussi bien en phase de chantier que d'exploitation du BHNS;
- à l'aménagement de mode de transports présentant une alternative à la voiture avec :
 - ✓ parmi les points positifs :
 - que ce sera bien effectif entre La Part-Dieu et les Sept-Chemins grâce d'une part au BHNS et d'autre part aux aménagements pour les modes doux (la piste cyclable, les trottoirs) ;
 - ✓ parmi les points négatifs ou qui restent à démontrer :
 - ✓ des difficultés pour les riverains et usagers habituels de la voiture sur ces axes : changements d'habitude ;
 - ✓ pour les véhicules arrivant l'Est Lyonnais (Chassieu, Genas, Décines-Charpieu et au-delà) qui ne disposeraient pas de places de stationnement (parking relais que ce soit aux Sept-Chemins ou plus en amont à l'Est), et ce d'autant plus que 601 places de stationnement existantes le long du tracé seront supprimées ;
 - ✓ pour les résidents et employés du secteur à venir avec la construction des nouveaux programmes immobiliers apportant une densification et donc des voitures supplémentaires ;
- aux infrastructures de transport et à la circulation, d'où il ressort :
 - ✓ parmi les points positifs :
 - les conditions de transport en commun : efficacité, rapidité, fréquence de rotation, confort permettant de répondre aux caractéristiques d'une ligne forte ;
 - une diminution de l'usage de la voiture et donc des coûts énergétiques, entraînant un bilan des émissions des gaz à effet de serre favorable ;
 - les trajets en modes actifs plus confortables, agréables et sécuritaire ;
 - l'implantation de stationnements sécurisés pour les vélos, vélos-cargos, stations Velo'V ;
 - une amélioration des conditions de circulation des véhicules d'urgence et de secours ainsi que pour les autres véhicules TCL sur le tracé ;
 - une forte augmentation des places de stationnement pour les PMR et les places de livraison pour les commerces ;
 - le respect de la loi LOM (art. 61) avec l'intégration de la piste cyclable au projet de BHNS dans le respect des préconisations du Cerema ;
 - les caractéristiques de la plateforme pouvant être traversée dans des conditions non dangereuses pour les accès aux garages des riverains ;

- l'engagement de SYTRAL Mobilités de maintenir une desserte fine des quartiers quand bien-même des itinéraires de bus seraient modifiés ;
- ✓ parmi les points négatifs :
 - des conditions de circulation, risques d'embouteillage, remontées de files, reports de circulation dans les rues avoisinantes de l'av. F. Faure et de la route de Genas à la suite de mises en sens unique de tronçons de ces voies, difficultés d'accès à leurs garages pour les riverains de l'av. F. Faure ;
 - on peut regretter que l'étude de trafic en cours sur un périmètre plus large pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour contraindre les reports dans d'autres quartiers que les rues adjacentes n'ait pas été terminée avant l'enquête ;
 - consécutifs à la suppression de 601 places de stationnement pour les riverains, travailleurs à horaires décalés dont l'usage de la voiture est indispensable ; également risques d'incivilités ; impact pour les fonctionnalités des commerces et donc pour leur clientèle ;
 - la non prise en compte de places de stationnement pour les véhicules électriques en accompagnement de la zone ZFE ;
 - une augmentation de la distance entre les stations d'arrêt par rapport à la ligne de bus 25 qui sera supprimée, avec la crainte qu'un certain nombre de quartiers ne soient plus aussi bien desservis (tels que Montchat, la Clairière) ;
 - un manque de concertation sur l'intégration de la voie lyonnaise 11 au projet de BHNS ; (critique toutefois contredite par SYTRAL Mobilités) ;
- à l'aspect humain, la santé publique, l'emploi avec parmi les points positifs :
 - ✓ légère diminution de l'indice d'exposition de la population à la pollution ;
 - ✓ desserte de grands pôles d'activités et d'emplois ;
- aux aspects économiques vus également avec l'avis du Domaine, avec parmi les points négatifs :
 - ✓ le coût d'aménagement de 17,6 M€/km qui paraît nettement supérieur à la fourchette des coûts située entre 5 et 10 M€/km (valeur 2019) pour d'autres lignes de BHNS ; des justifications de cet écart ont été apportées par SYTRAL Mobilités ;
- à l'opportunité du projet : parmi les aspects :
 - ✓ positifs :
 - décision prise à l'unanimité des membres de SYTRAL Mobilités porteur du projet ;
 - prise en compte des documents de planification ;
 - conforté par la concertation préalable ;
 - jugé pertinent dans l'analyse socio-économique ;
 - rapprochement de l'Est de la Métropole de La Part-Dieu par un axe fort pour circuler avec desserte de grands pôles d'activités : ZAC, centres hospitaliers, universités, en proposant une offre de transport en commun efficace, propre, non sensible aux aléas du trafic, alternative à la voiture individuelle ;
 - prise en compte des enjeux environnementaux (désimperméabilisations des sols, couloir écologique), de la qualité de la vie, du partage harmonieux entre les différents moyens de déplacement, de la performance économique ;

- résultats des études comparatives des différentes variantes ;
- moins coûteux qu'un tramway et surtout qu'un métro et mis en exploitation plus rapide ;
- parmi les contributeurs 104 avis exprimés favorables sans critique et 46 avec des réserves et propositions de modifications ;
- ✓ négatifs :
 - concertation contestée notamment vis-à-vis la piste cyclable VL11 ;
 - impacts fonciers importants et contestés par la majorité des propriétaires et/ou occupants et commerçants concernés qui se sont exprimés pendant l'enquête ;
 - crainte qu'il ne soit pas une véritable alternative à la voiture pour les usagers arrivant de l'Est Lyonnais en l'absence de parking relais aux Sept-Chemins ou plus en amont ;
 - parmi les contributeurs 145 avis défavorables pour des raisons diverses détaillées ;
- aux avis des personnes et organismes consultés :
 - ✓ le Domaine pour l'estimation sommaire prévisionnelle de la dépense à prévoir liées aux emprises à acquérir et indemnités diverses qui font ressortir qu'elles représentent 16,2% du coût total de l'opération dans lequel 23,22% sont imputables aux activités commerciales (indemnités de réemploi et marges incluses mais hors foncier ou mur) ;
 - ✓ il reste à vérifier que l'évaluation des indemnités à verser consécutives aux préjudices subis sont bien compatibles avec celles du Domaine compte tenu des observations des contributeurs contestant le montant des indemnités proposées ;
 - ✓ la MRAe, avis auquel SYTRAL Mobilités a apporté des compléments de réponses aux remarques formulées dans le cadre du mémoire en réponse à mon procès-verbal de synthèse des observations et questions émises.

Toutefois, compte tenu que les seuils limites de bruit dans les rues adjacentes au tracé ne sont pas atteints, aucune mesure d'évitement à la source n'a été prévue ; c'est pourquoi il appartiendra à SYTRAL Mobilités d'une part de vérifier après la mise en exploitation du BHNS que ces valeurs limites ne seront pas dépassées et d'autre part si ce devait être le cas, de mettre en place des mesures de protection adaptées.

Par ailleurs dans le cadre de l'étude à venir de la métropole pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour contraindre les reports de circulation dans d'autres quartiers, la rue du Dauphiné devra faire l'objet d'une attention particulière.
 - ✓ le conseil municipal de Bron qui a émis un avis défavorable au projet et auquel SYTRAL Mobilités a donné des réponses pour justifier ses choix.

Personnellement il ne m'appartient pas de me positionner sur l'intérêt d'un métro ou d'un tramway, ces alternatives n'étant pas des éléments du dossier d'enquête.

Il appartiendra à SYTRAL Mobilités de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports dans les rues environnantes du tracé n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et, si ce devait être le cas, de mettre en place des mesures de correction adaptées.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Après avoir :

- pris connaissance de toutes pièces du dossier ;
- échangé avec le service de la préfecture autorité organisatrice ;
- eu plusieurs entretiens avec les agents de SYTRAL Mobilités chargés de ce dossier ;
- échangé avec les secrétariats de chacune des 4 mairies concernées par l'emprise du projet de BHNS : Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ;
- avoir visité le site du tracé ;
- examiné chacune des observations émises par les 353 contributeurs s'étant exprimés pendant l'enquête ;
- avoir pris connaissance des réponses apportées par SYTRAL Mobilités aux observations émises et à chacune des très nombreuses questions posées, le tout transmis dans mon procès-verbal de synthèse ;
- commenté personnellement chacune des réponses apportées par SYTRAL Mobilités :

Je considère :

- que le dossier, dans sa composition, est conforme à la réglementation applicable aux installations relevant de la procédure de déclaration d'utilité publique telle que prévue d'une part dans le code de l'environnement pour les projets ayant une incidence sur l'environnement et d'autre part dans le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- que les documents présentés sont clairs et lisibles par tout public ; à noter que la présence des différentes pièces du dossier sur le site Internet du registre dématérialisé facilitait la lecture, notamment des cartes et plans présentées dans les documents "papier" ;
- que l'information de l'ouverture de cette enquête a bien été faite d'une part conformément à la réglementation et aux prescriptions de l'arrêté préfectoral d'ouverture et d'autre part avec de nombreux moyens d'information complémentaires ;
- que le public a eu tous loisirs de prendre connaissance d'une part des différentes pièces du dossier sur place dans chacune des 4 mairies concernées par le projet pendant leurs heures d'ouverture où à l'aide d'un poste informatique mis à disposition, d'autre part sur le site internet dédié à la présente enquête pendant toute sa durée (40 jours consécutifs) ;

- que le public a eu à sa disposition différents moyens pour faire connaître ses observations au commissaire enquêteur, soit en le rencontrant directement au cours d'une de ses 4 permanences (matins et après-midi) ou encore en prenant rendez-vous pour les associations et collectifs, soit par courrier, soit en écrivant sur l'un des registres "papier" déposés dans les 4 mairies, soit encore par courriels ou sur le registre dématérialisé aux adresses dédiées ;
- que toutes les personnes qui auraient souhaité consulter le dossier, porter une annotation sur les registres, m'écrire ou encore demandé à me rencontrer ont eu la possibilité de le faire ;
- que SYTRAL Mobilités a donné des réponses aux observations qui lui ont été rapportées par l'intermédiaire de mon procès-verbal de synthèse qui prenait en compte :
 - ✓ les observations du public d'une part classées en thèmes et d'autre part présentées sous forme de questions ;
 - ✓ les avis des personnes et organismes consultés ;
 - ✓ mes propres questions.

Au vu des résultats de mon analyse bilancielle je considère :

- que la réalisation du projet d'aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre le quartier de La Part-Dieu et les Sept-Chemins ;
 - ✓ répond bien au besoin de disposer d'un moyen de transport en commun efficace en termes de régularité et temps de transport, propre, non sensible aux aléas du trafic et présentant une alternative à la voiture individuelle pour les usagers situés dans l'environnement du tracé et également ceux desservis par des lignes fortes de transports en commun connectés à cette nouvelle ligne de bus ;
 - ✓ a bien pris en compte les enjeux environnementaux avec une requalification de la route de Genas saturée actuellement et un partage entre les différents moyens de déplacement : transports en commun, voitures, vélos, piétons ;
 - ✓ permettra un accompagnement à la mise en place de la Zone à Faible émission (ZFE) ;
 - ✓ constituera bien un atout pour le développement de l'activité économique du quartier des Sept-Chemins ainsi que des quartiers autour de la route de Genas appelés à se développer avec les projets immobiliers programmés ;
 - ✓ a des effets positifs sur le milieu humain en termes de santé et d'emploi, mis en évidence par l'évaluation socio-économique ;
 - ✓ aura des conséquences sur les conditions de circulation sur les rues adjacentes au tracé, liées entre autres d'une part à la mise à sens unique de tronçons de l'av. F. Faure et de la route de Genas et d'autre part à la suppression d'un très grand nombre de places de stationnement ;

- ✓ fait apparaître un impact foncier sur un grand nombre de riverains dont plus d'une trentaine d'activités qui longent le tracé ; impact lié aux caractéristiques des différentes fonctionnalités constituant l'emprise du projet ;
- qu'il n'y a, à mon avis, aucun argument pour s'opposer à la déclaration d'utilité publique du projet sachant toutefois qu'il appartient à SYTRAL Mobilités de démontrer que :
 - ✓ les conditions d'implantation de la piste cyclable et ses caractéristiques dimensionnelles ont bien été optimisées, de même que les cheminements piétons et de circulation, pour limiter les impacts fonciers plus particulièrement au niveau de la route de Genas ; cette limitation des impacts fonciers ayant été présentée dans le cadre de la concertation préalable comme un des objectifs du projet. Le but est de justifier que SYTRAL Mobilités est dans la nécessité d'acquérir à l'amiable ou en recourant à l'expropriation les terrains indispensables à la réalisation du projet et que ces atteintes à la propriété privée sont totalement justifiées dans leurs choix et proportionnées aux besoins ;
 - ✓ la ligne de l'Est Lyonnais (LEL) sera suffisamment attractive pour que le projet soit une véritable alternative à la voiture pour les usagers en provenance des communes de l'Est lyonnais, dont Chassieu, souhaitant rejoindre le centre de Lyon, et ce en l'absence de parking relais au niveau ou en amont des Sept-Chemins, compte tenu que c'est également un des objectifs principaux du projet ;
 - ✓ les voies de circulation environnantes au tracé sont aptes à supporter les conséquences liées aux reports de circulation et à la suppression des places de stationnement : conséquences en termes de circulation et également de nuisances sonores et pollution de l'air ;
 - ✓ l'évaluation des indemnités à verser consécutives aux impacts subis est bien compatible avec celle du Domaine compte tenu des contestations de contributeurs sur les montants qui leur sont proposés ;
 - ✓ l'écart du coût au km du projet (17,6 M€) par rapport aux moyennes constatées pour d'autres lignes de BHNS (entre 5 et 10 M€) est justifié ;
- que l'opération d'aménagement de ce BHNS telle que soumise à l'enquête répond à une finalité d'intérêt général bien réel, précis et permanent par la proportionnalité des impacts du projet eu égard aux autres intérêts qu'il procure, alors que les objectifs poursuivis ne pourraient pas être atteints par des aménagements a minima et ce une fois fournies les justifications ci-dessus sollicitées.

En conséquence j'émet un avis **favorable**
à la demande de déclaration d'utilité publique

- Avec les réserves suivantes :
 - ✓ que SYTRAL Mobilités s'engage auprès de chacun des propriétaires impactés directement dans leur foncier et en particulier les commerçants et artisans à rechercher les solutions pour que leurs fonctionnalités soient restituées en priorité par rapport à une indemnisation financière ;

- ✓ que SYTRAL Mobilités démontre qu'en l'absence de parc relais en amont du terminus, la ligne de l'Est Lyonnais (LEL) avec sa correspondance avec le BHNS aux Sept-Chemins sera suffisamment attractive pour être une alternative à la voiture pour les personnes venant de l'Est Lyonnais Chassieu, Genas, voire au-delà ;
- ✓ que SYTRAL Mobilités, dans le cadre des résultats de l'étude en cours conduite par la Métropole pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour contraindre les reports de circulation constatés dans les rues adjacentes de l'av. F. Faure et la route de Genas dans d'autres quartiers, s'engage à prendre les dispositions pour que ces reports n'engendrent pas de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'aire, engorgement) pour leurs riverains ;
- ✓ que SYTRAL Mobilités, en l'absence des résultats de l'étude en cours sur la restructuration du réseau de surface (ligne de bus), confirme son engagement à ce que les quartiers desservis actuellement par des bus, dont les itinéraires seront modifiés, le restent par la suite ;
- Avec les recommandations suivantes :
 - ✓ que SYTRAL Mobilités définisse les emplacements des places de livraison en concertation avec les artisans et commerçants concernés et riverains du tracé ;
 - ✓ que Sytral Mobilités justifie que l'évaluation des indemnités à verser consécutives aux impacts subis est bien compatible avec celle du Domaine ;
 - ✓ que Sytral Mobilités apporte plus d'éléments d'information justifiant l'écart du coût au km du projet (17,6 M€) par rapport aux moyennes constatées pour d'autres lignes de BHNS (entre 5 et 10 M€) ;
 - ✓ que Sytral Mobilités s'engage, une fois le BHNS en exploitation :
 - d'une part à effectuer des mesures de niveaux sonores dans les rues environnantes du tracé utilisées pour des reports de circulation à la suite des aménagements effectués av. F. Faure et route de Genas ;
 - d'autre part à mettre en place des protections acoustiques pour les bâtiments concernées si les valeurs limites étaient dépassées.

Le 16 février 2024

Gérard GIRIN

Commissaire enquêteur

