

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

## **PROJET DE RESTRUCTURATION ET DE REAMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET INFRASTRUCTURES SUR LA PARTIE OUEST DU PÔLE D'ECHANGES MULTIMODAL (PEM) DE LA PART DIEU A LYON**

### **PAR LA METROPOLE DE LYON**



### **RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

16 mai 2017



# SOMMAIRE

A – RAPPORT	
1 – Généralités	1
2 - Composition du dossier	6
3 – Organisation et déroulement de l'enquête	9
4 – Commentaires sur l'avis de L'Autorité Environnementale	12
5 – Analyse des observations du public sur la base du PV de synthèse	21
Introduction	21
5.1 Deux roues	22
5.2 Passage Pompidou	25
5.3 Rue Bouchut	32
5.4 Parking EFFIA	34
5.5 Parking Béraudier	36
5.6 Liaisons Gare – Métro et TC	38
5.7 L'approche paysagère	39
5.8 SCI Les Lauriers	43
5.9 Appréciation des dépenses	44
5.10 Adjonction du dossier de ZAC Part Dieu	44
5.11 Evolution des déplacements	44
5.12 Galerie Béraudier	48
5.13 La concertation	48
5.14 Les observations favorables	55
5.15 Accès et sorties du parking Béraudier VP et Taxis	55
6 – Observations du commissaire enquêteur	60
6.1 – Généralités	60
A – Concertation, information et participation du public	60
B - L'utilité publique du Projet	62
C – La procédure de Déclaration d'Utilité Publique	63
D - Les impacts du projet sur son environnement	63
E – Les impacts des travaux	65
6.2 – Compatibilité avec les documents de planification	66
6.3 – Le choix du périmètre du projet	
B – CONCLUSIONS	67
Avis du commissaire enquêteur	74
C - ANNEXES	75
▪ Annexe n°1 – Procès-verbal de synthèse et A/R	
▪ Annexe n°2 – Réponse au procès-verbal de synthèse (document séparé)	
▪ Annexe n°3 – Dénombrement des observations	
▪ Annexe n°4 – Publications dans Le Progrès	
▪ Annexe n°5 – Constats d'huissier de l'affichage	
▪ Annexe n°6 – Publication dans 20MN	
▪ Annexe n°7 – Articles de journaux	





## ENQUETE PUBLIQUE

Prescrite par arrêté n° E-2017-97 du 17 février 2017 de Monsieur le Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, portant ouverture d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique relative au projet de restructuration et de réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie ouest du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Part Dieu a Lyon, par la METROPOLE DE LYON, à travers la Société Publique locale (SPL) Part Dieu.

Au titre :

- Du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Du code de l'environnement
- Du code général des collectivités territoriales
- Du code de l'Urbanisme
- De l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016, portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'Environnement

Dossier préparé par la SETEC pour le compte de la METROPOLE DE LYON.

## RAPPORT

### 1 – GENERALITES

Depuis 2010, la Communauté urbaine de Lyon, devenue Métropole de Lyon au 1er janvier 2015, a engagé une nouvelle phase de développement du quartier Lyon Part-Dieu. Le quartier de Lyon Part-Dieu est le cœur stratégique de la métropole lyonnaise et l'un des moteurs de son rayonnement et de son attractivité à l'échelle nationale et européenne. L'objectif des responsables politiques et économiques est d'en faire d'ici 2030 une référence internationale en matière de qualité, d'innovation urbaine et de performance économique tout en rendant le quartier encore plus actif et habité.

Le projet urbain Lyon Part-Dieu est un projet de 177 ha ; Sa conduite est confiée à la SPL Part Dieu, outil opérationnel de la Métropole et de la Ville de Lyon, qui poursuit le travail initié par la Mission Part-Dieu de 2010 à 2014. Le quartier Part Dieu est le premier quartier d'affaires de France en dehors de l'Île de France, au cœur du 3ème arrondissement, le plus peuplé de Lyon.

Les aménagements prévus doivent contribuer à faire du quartier de la Part-Dieu un lieu d'échanges, de destination et d'innovation, lisible et agréable à parcourir, fidèle à sa vocation de quartier tertiaire, mais orienté vers un quartier à vivre. Il comporte quatre entités opératoires distinctes, qui sont :

- « Gare ouverte » inclut le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et ses abords : places Béraudier, de Francfort, de Milan.

- « Cœur Part-Dieu » s'étend, principalement sur la dalle et autour du centre commercial, de la rue Garibaldi au boulevard Vivier-Merle et de la rue du Dr Bouchut au boulevard Eugène Deruelle. Il regroupe de nombreux équipements (centre commercial, bibliothèque, auditorium, etc.) et espaces publics du quartier.
- « Lac Cuirassiers Desaix » va de la rue du Dr Bouchut à la rue Paul Bert, et du boulevard Vivier-Merle à la rue Garibaldi. Ce secteur, qui comprend le site France Télévisions, l'hôtel de la Métropole ou encore la résidence Desaix est le plus favorable au développement de l'habitat.



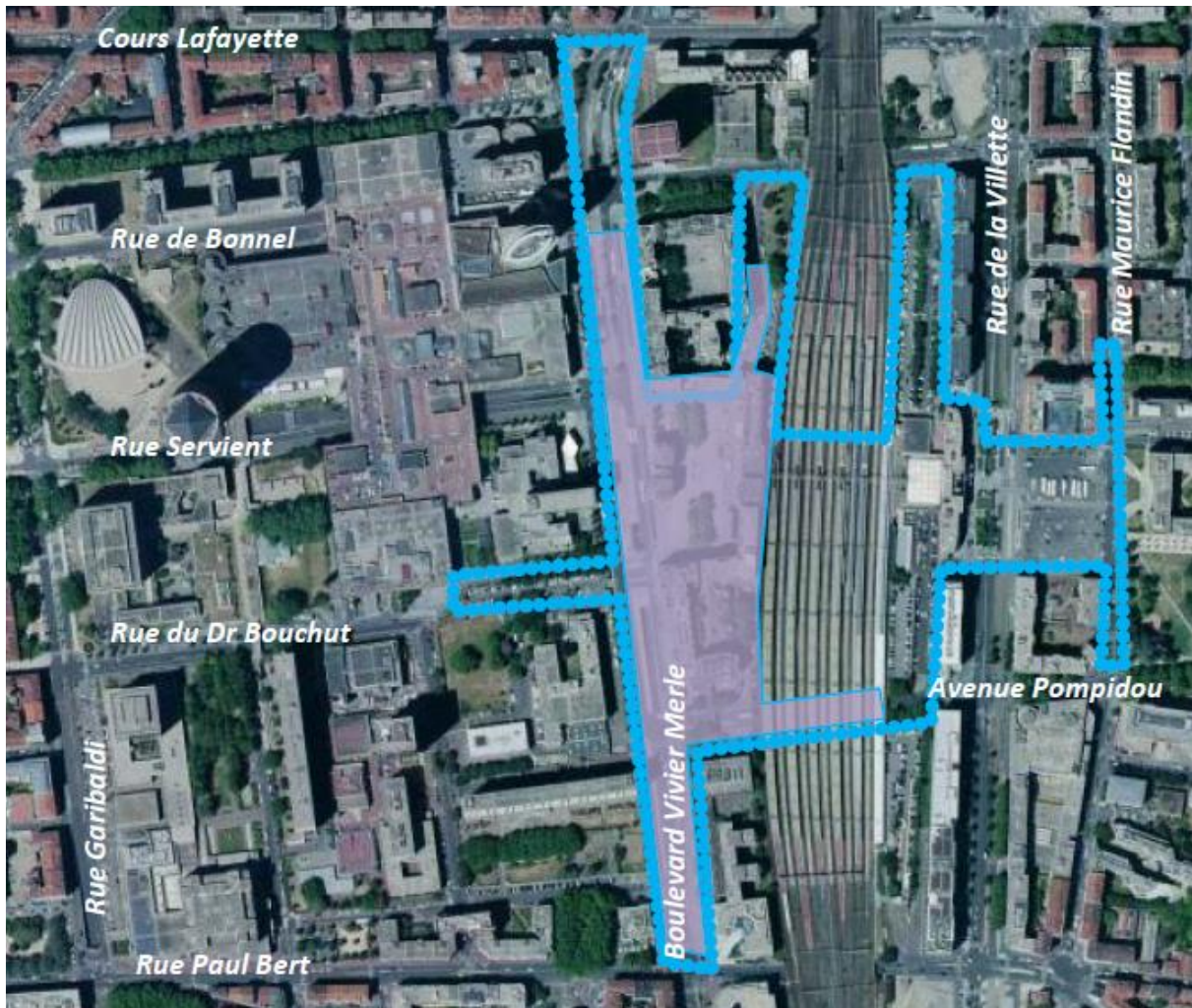
- « Part-Dieu Sud » se déploie du boulevard Vivier-Merle à la rue Maurice Flandin et de la rue Paul Bert au cours Gambetta dans la continuité de la ZAC de la Buire (située plus au Sud, entre le boulevard Vivier-Merle, le cours Gambetta et l'avenue Jean Jaurès). C'est un périmètre voué au tertiaire mais aussi aux sports et loisirs.

Sur le plan opérationnel, les maîtres d'ouvrage concernés ont défini, de façon concertée, les opérations à conduire et les différentes étapes. C'est ainsi que :

- La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) Part-Dieu Ouest (Métropole de Lyon) a été créée par délibération n°2015-0917 du 10 décembre 2015, après une concertation spécifique qui s'est déroulée en 2015, par le Conseil de la Métropole. Elle est délimitée :
  - au Nord par le cours Lafayette, puis le boulevard Eugène Deruelle,
  - à l'Est par les voies ferrées, en incluant l'avenue Georges Pompidou sous les voies jusqu'à la rue de la Villette,
  - au Sud par la rue Paul Bert,



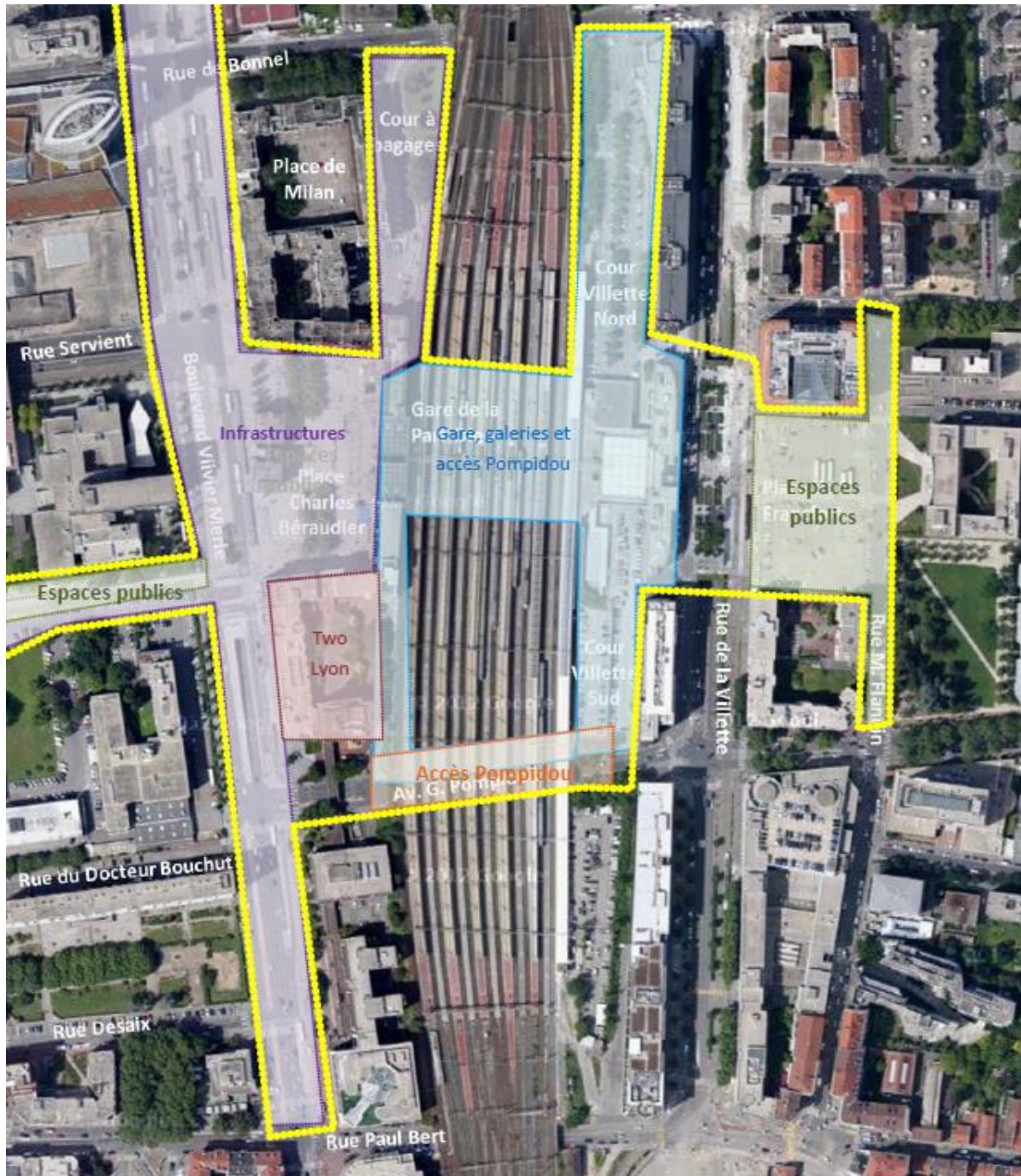
- à l'Ouest par la rue Garibaldi.
- Le projet de création d'une voie ferroviaire supplémentaire à l'est du faisceau ferroviaire en gare de la Part-Dieu - voie L - et la modification du plan de voies (Maître d'ouvrage SNCF Réseau), a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 22 décembre 2016 et doit être réalisée de 2017 à 2022.
- La rénovation du PEM (Maîtres d'ouvrage coordonnés : Métropole de Lyon, SNCF Gares et connexions, SNCF Réseau), compte tenu de l'ampleur du projet et des contraintes liées à la rénovation prochaine de la gare et de la nécessité de maintenir et d'améliorer les fonctionnalités de l'ensemble du PEM, fait l'objet de deux « Tranches » : la fin de réalisation et la mise en service de la tranche 1 est prévue à horizon 2022, la fin de réalisation et la mise en service de la tranche 2 est prévue à horizon 2030. La tranche 2 sera exécutée suite à la tranche 1, il n'y a donc pas de chevauchement des plannings de travaux.
- Le projet Two Lyon de construction d'une tour de 170 m de hauteur à usage de



bureaux et d'un ensemble hôtelier (Maîtrise d'ouvrage VINCI Immobilier d'entreprise)



La présente enquête concerne donc la demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de restructuration et réaménagement des espaces publics et infrastructures prévus en tranche 1, sur la partie Ouest du PEM de Lyon Part-Dieu. Le périmètre de la DUP a la particularité d'englober celui de l'opération Two Lyon.



Le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Lyon Part-Dieu s'articule autour de la gare de la Part Dieu, gare majeure du réseau ferré régional, national, et européen. Celle-ci a été pensée dès sa conception comme un pôle d'échanges traversant recevant à la fois les voyageurs SNCF, les usagers des transports en commun et les piétons clients du centre

commercial ou des entreprises installées dans la ZAC originelle. Mais la gare et l'ensemble des espaces du PEM sont aujourd'hui saturés : sur le seul plan des voyageurs, la fréquentation journalière prévue de 35 000 voyageurs est aujourd'hui passée à 120 000 ! La création de la voie L, bien que la DUP ait été conduite indépendamment, constitue donc une donnée supplémentaire du présent projet.

Le projet comporte quelques axes majeurs qui caractérisent la recomposition et la modernisation du quartier :

- La transformation du passage Pompidou, qui devient un lieu d'accès à la gare par le biais d'escaliers, escalators et ascenseurs le reliant directement aux quais, par la réduction des voies actuelles de circulation
- L'allongement côté Ouest et la transformation du PEM par la libération de certaines emprises au niveau 0 et la création de galeries piétonnes au niveau 1, agrémentées de commerces
- L'élargissement de la rue Bouchut, ayant vocation à récupérer le trafic allant du passage Pompidou à la rue Servient
- L'allongement de la trémie sous le boulevard Vivier Merle, pour éliminer le trafic en surface devant la place Béraudier, et faciliter le stationnement et le passage des Transports en commun
- L'agrandissement de la place Béraudier
- La création d'une place basse sous la place Béraudier, destinée à accueillir le stationnement des deux roues, le dépose-minute et les taxis
- La réalisation par VINCI d'un parking souterrain de 1000 places, accessible par la trémie Vivier-Merle et disposant de sorties vers la rue Servient et la rue Bonnel
- La démolition des hôtels actuels ATHENA et NOVOTEL et la reconstruction de nouveaux hôtels
- La construction de la tour de bureaux Two Lyon par VINCI

La réflexion a été conduite par l'ensemble des maîtres d'ouvrages concernés selon une démarche itérative, progressive et alimentée par la procédure de concertation préalable avec la population. A noter que :

### Le champ de l'enquête

La présente enquête publique a pour objets :

- d'assurer l'information et la participation du public sur le projet ;
- de garantir la bonne prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'Environnement, qu'il s'agisse du projet lui-même ou des travaux nécessaires à sa réalisation
- de confirmer l'utilité publique de l'opération
- de soumettre l'étude d'impact sur l'environnement à l'avis du public.



## La concertation préalable

Le projet a fait l'objet d'une période de concertation préalable du 17 juin au 29 octobre 2013, au titre des articles L. 300-2 et R. 300-1 du code de l'urbanisme. Le bilan a été délibéré par la Métropole (à cette date, dénommée Grand Lyon) par Délibération n°2014-4390 le 13 janvier 2014. Réseau Ferré de France et Gares & Connexions ont également validé le bilan pour les éléments du projet relevant de leur maîtrise d'ouvrage. Les modalités en sont décrites dans la pièce G du dossier

## L'Utilité Publique

Une déclaration d'utilité publique est une procédure administrative en droit français qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique.

*Les emprises foncières nécessaires au projet de restructuration et réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie Ouest du PEM ne sont pas toutes maîtrisées par la Métropole de Lyon.*

*L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers, conformément aux articles L.110-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.*

## L'avis de l'Autorité Environnementale

En application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article R. 122-1 du même code, le projet a été soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale par Monsieur le Préfet du Rhône. L'avis de l'Autorité Environnementale et la réponse de LYON METROPOLE à cet avis ont été intégrés au dossier d'enquête.

## **2 - COMPOSITION DU DOSSIER**

Le dossier soumis à enquête était composé de la façon suivante :

- Arrêté n° E-2017-97 du 17 février 2017 de Monsieur le Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Préfet du Rhône, prescrivant l'enquête et définissant les conditions de son déroulement
- Avis de la Direction Départemental e des Territoires (DDT) du 18 novembre 2016
- Délibération de la commission permanente de la Métropole de Lyon engageant la procédure de DUP
- Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique comprenant 8 documents de format A4, et 1 document de format A3, chacun étant relié séparément.

- Pièce A – Note de présentation (24 pages)
  - 1 – Guide de lecture
  - 2 – Objet et conditions de l'enquête publique
  - 3 – Insertion de l'enquête publique dans la procédure administrative relative au projet
  - 4 – Principaux textes régissant l'enquête publique
- Pièce B – Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (28 pages)
  - 1 – Contexte et enjeux du Projet
  - 2 – Présentation de l'historique du projet et description de la situation actuelle
  - 3 - Description des opérations prévues dans le périmètre de DUP
  - 4 - Justification du projet et de son utilité publique
  - 5 - Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants
  - 6 - Calendrier prévisionnel, déroulement des travaux et conditions d'exploitation du projet
- Pièce C – Plan de situation (4 pages)
  - 1 – Aux échelles nationale et communale
  - 2 – A l'échelle du quartier de La Part Dieu
- Pièce D – Plan général des travaux et périmètre de DUP (10 pages)
  - 1 – Périmètre de DUP
  - 2 – Périmètre de DUP et détails des aménagements liés aux infrastructures
  - 3 - Périmètre de DUP et détails des aménagements liés aux espaces publics
- Pièce E – Appréciation sommaire des dépenses (3 pages)
- Pièce F1 – Résumé non technique de l'étude d'impact (79 pages)
 

Préambule

  - A – Introduction
  - B – Etat initial du site d'implantation du projet et de son environnement
  - C – Présentation du projet
  - D – Analyse des impacts du projet et des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts
  - E – Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, et articulation avec les plans, schémas et programmes
  - F – Analyse des conséquences prévisibles sur le développement éventuel de l'urbanisation, des coûts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité, bilan énergétique
- Pièce F2 – Etude d'impact (348 pages)
 

Préambule

Table des abréviations

  - A – Introduction
  - B – Etat initial du site d'implantation du projet et de son environnement
  - C – Présentation du projet

D – Analyse des impacts du projet et des mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts

E – Compatibilité du projet avec les documents d’urbanisme, et articulation avec les plans, schémas et programmes

F - Analyse des conséquences prévisibles sur le développement éventuel de l’urbanisation, des coûts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité, bilan énergétique

G – Auteurs des études, méthodes d’évaluation utilisées et difficultés rencontrées

➤ Pièce F3– Etude d’impact Air et santé (163 pages)

1 – Contexte, objet et cadre réglementaire de référence

2 – Caractérisation du domaine et de la bande d’étude

3 – Estimation des émissions en polluants

4 – Modélisation de la dispersion atmosphérique des polluants

5 – Calcul de l’Indice Pollution Population (IPP)

6 – Evaluation des risques sanitaires

7 – Monétarisation et analyse des coûts collectifs de la pollution atmosphérique

8 – Conclusions du volet « Air et Santé »

➤ Pièce G – Bilan de la concertation (138 pages)

1 - Projet du pôle d’échanges multimodal (PEM) de Lyon part-dieu et projet de création de la voie L – Bilan de la concertation préalable : synthèse globale

2 – Projet du pôle d’échanges multimodal (PEM) de Lyon part-dieu et projet de création de la voie L – Bilan de la concertation préalable : espaces publics et voiries

- Le projet de pôle d’échanges multimodal (PEM) de Lyon part-dieu
- Les modalités de concertation : une démarche commune à tous les aménagements du pôle d’échanges multimodal
- Le bilan quantitatif de la concertation
- Le bilan qualitatif
- La suite du processus de mise en œuvre du projet

- Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur la restructuration de la partie ouest du pôle d’échanges multimodal de la Part-Dieu et l’opération Two Lyon à Lyon (69)
- Eléments d’informations et de réponses suite aux remarques de l’Autorité Environnementale sur l’étude d’impact
- Etude d’impact du dossier de réalisation de la ZAC PART DIEU
  - Etude d’impact
  - Résumé non technique de l’étude d’impact
  - Etude Air et Santé de la SETEC
  - Annexe de l’étude Air et Santé
  - Avis de l’Autorité Environnementale
  - Mémoire en réponse à cet avis

- Deux dossiers rajoutés par le maître d’ouvrage à ma demande :
  - Un dossier de plans d’Etat des lieux du foncier, établi par le cabinet de géomètres experts OPERANDI
  - Un dossier de plans de superposition Projet / Etat des lieux

Deux registres d’enquête, l’un déposé à la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, siège de l’enquête, l’autre déposé à la Direction de l’Aménagement Urbain, avenue Jean Jaurès.

Toutes les pièces du dossier déposé à la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon ont été signées ou paraphées par mes soins au début de l’enquête.

Par ailleurs, un registre dématérialisé a été ouvert à l’initiative de la Métropole de Lyon. J’ai validé son contenu le 7 mars avant le début de l’enquête, après avoir vérifié que le dossier mis en ligne était complet.

### **3 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L’ENQUETE**

#### **3.1 - Désignation du commissaire enquêteur**

Par décision n° E16000351/69 en date du 18 janvier 2017, monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon m’a désigné en qualité de commissaire enquêteur

#### **3.2 - Préparation de l’enquête**

Le 24 janvier, j’ai rencontré M. David CANDORET à la Direction des Affaires Juridiques et de l’Administration Locale (DAJAL) de la Préfecture du Rhône pour arrêter les dates d’enquête, ainsi que le nombre et les dates de permanence à la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement. J’ai également rencontré Madame BIZIERE pour évoquer la perspective de recours à un registre dématérialisé. M. CANDORET m’a remis un exemplaire du dossier.

Après plusieurs échanges de courriels, j’ai participé le 2 février, à une réunion des représentants de Lyon Métropole pour préciser les modalités d’organisation de l’enquête : recours à la société PREAMBULES en tant que prestataire pour proposer le registre dématérialisé, affichage, poste informatique banalisé, actions de communication, etc.. Participaient à cette réunion : Mme Sylvie DUBOST, responsable d’Unité Urbanisme Aménagement et Immobilier, Mme Lucille PERRET, juriste conseil, M. Erwann LE DÛ, responsable de l’Unité de la Commande Publique Délégation du Développement Urbain et du Cadre de Vie, M. Frédéric DUCHÊNE, chef de projet SPL Part Dieu, M. Jérémie CAVE, opérateur foncier - Direction du foncier et de l’Immobilier, Mme Tamam-Rose HANNOUCHE-YONIS, responsable Service Juridique de la Métropole de Lyon.

Le même jour, je suis passé à la Préfecture et j’ai paraphé les deux registres d’enquête (mairie du 3<sup>ème</sup> et DAU).

Le lendemain, Mme PERRET m'a communiqué un lien pour télécharger le dossier et le 20 février, M. CAVE m'a également communiqué un lien pour télécharger un état des lieux foncier au sein du périmètre du PEM Part-Dieu.

Le 24 février, j'ai rencontré M. DOBBELS, directeur de la société prestataire PREAMBULES, à l'hôtel de la Métropole, en compagnie des représentants de Lyon Métropole. M. DOBBELS nous a présenté le projet de registre dématérialisé, ses fonctionnalités et son utilisation tant par le commissaire enquêteur que par le maître d'ouvrage.

Le même jour, j'ai participé à une réunion de présentation du projet à la SPL.

Le 7 mars, je suis allé à la Préfecture chercher les documents à ajouter au dossier dans le cadre de la réponse de la Métropole de Lyon à l'avis de l'autorité Environnementale.

Le 8 mars, j'ai verrouillé le registre dématérialisé après avoir apporté quelques modifications à la note de présentation, au terme d'échange de courriels avec la préfecture et Mme PERRET.

### **3.3 Publications légales**

L'avis d'enquête est paru dans LE PROGRES le 23 février et le 15 mars 2017 (annexes n°4). Il a également été publié dans le « Tout LYON » les 25 février et 18 mars 2017.

### **3.4 Déroulement de l'enquête**

L'enquête publique s'est déroulée du Lundi 13 mars au vendredi 14 avril 2017. Les quatre permanences ont eu lieu à la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon :

- Lundi 13 mars 2017, de 9h30 à 12h30
- Mardi 21 mars 2017, de 13h45 à 16h45
- Mercredi 5 avril 2017, de 9h30 à 12h30
- Vendredi 14 avril 2017, de 13h45 à 16h45

Les conditions d'accueil des visiteurs étaient satisfaisantes, comme en témoignent les visites que j'ai reçues. Un poste informatique avait été mis à la disposition du public pour consulter le dossier ou déposer des observations sur le registre dématérialisé : selon les services de la mairie, il n'a pas été utilisé.

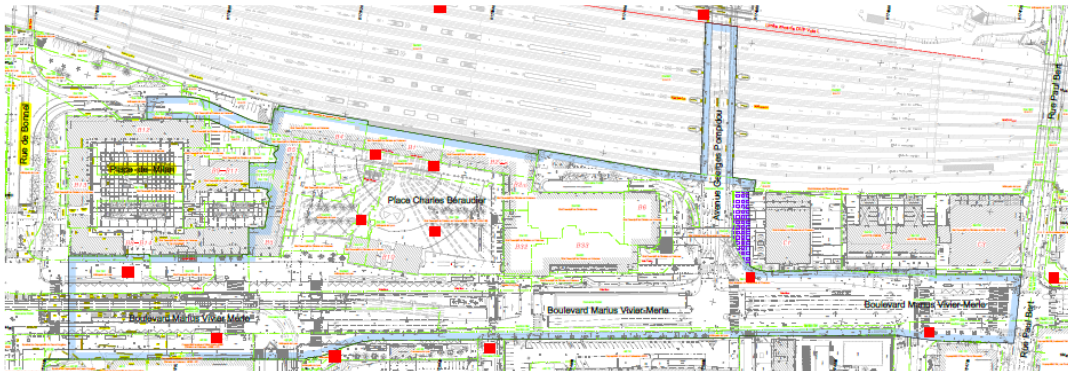
Le 5 avril, j'ai été vérifié les conditions de mise à disposition du dossier à la DAU. J'ai constaté que le dossier était complet et que personne n'avait signalé son passage sur le registre d'enquête.

### **3.5 Affichage et communication**

Une affiche de format A2 sur fond jaune annonçant l'enquête a été apposée en plusieurs points du site concerné. Un constat d'affichage (24 février et 31 mars 2017) a été établi par la société FRADIN TRONEL SASSARD & associés, huissiers de justice et m'a été



adressé en début et fin d'enquête (annexe n° 5). Le constat dans son intégralité est joint au dossier d'enquête. J'ai vérifié moi-même l'affichage aux entrées du passage Pompidou, sur la place Béraudier et rue du Dr Bouchut, en face de la porte des cuirassiers donnant sur le centre commercial.



### **Points d'affichage**

Je n'ai pas trouvé l'affiche sur les panneaux d'affichage à l'entrée de la mairie du 3<sup>ème</sup>, non plus qu'à la Direction de l'Aménagement Urbain.

Dans le but de mieux informer les usagers de la gare et des espaces publics concernés par l'enquête, la Métropole de Lyon a également accepté à ma demande de publier un avis dans « 20 MINUTES », journal gratuit distribué aux entrées de la gare. Cette publication est intervenue le 27 mars 2017, avant mes deux dernières permanences (annexe n°6).

Quelques articles ont aussi été publiés dans la presse locale pendant la durée de l'enquête (annexe n°7)

Je n'ai pas reçu copie des certificats d'affichage.

### **3.6 Registre dématérialisé**

Comme indiqué dans l'arrêté préfectoral, l'ensemble du dossier était consultable sur le site internet <https://www.registredematerialise.fr/242>. L'étude d'impact et l'avis de l'Autorité Environnementale, étaient également consultables sur le site de la Préfecture du Rhône : [www.rhone.gouv.fr](http://www.rhone.gouv.fr) et sur le site du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable : [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr).

L'ouverture d'un registre dématérialisé a rendu possible le dépôt d'observations par internet, y compris de pièces jointes. A l'issue de l'enquête, la société PREAMBULES, qui avait été choisie comme prestataire par la Métropole de Lyon, m'a transmis quelques données générales qui permettent de mesurer l'intérêt d'un tel procédé. Il me paraît certain que le dossier dématérialisé est plus fréquemment consulté que le dossier « papier » déposé en mairie. En l'occurrence, du lundi 13 mars 2017 à 00h00 au vendredi 14 avril 2017 à 23h59, Le site a reçu 1205 visiteurs ; il y a eu 1102 téléchargements et 117 observations ont été déposées et confirmées. Une vingtaine d'autres observations n'a pas été confirmée. Ces chiffres sont sans doute trompeurs, car il y a eu un certain nombre de doublons, soit sur le registre dématérialisé lui-même, soit avec le registre « papier ». Néanmoins, ils me paraissent attester d'un début d'appropriation du procédé par le public. A noter que 47% des visites et

85% des observations ont eu lieu dans les cinq derniers jours de l'enquête, ce qui devrait peut-être induire de nouvelles pratiques en matière de communication.

Le contenu du registre dématérialisé est joint au dossier.

### **3.7 Clôture de l'enquête**

A l'issue de ma dernière permanence à la mairie du 3<sup>ème</sup>, le 14 avril, j'ai gardé le dossier d'enquête ainsi que le registre - que j'ai clos - et les courriers annexés. Je n'ai reçu le registre déposé à la Direction de l'Aménagement Urbain que le 5 mai. Mais j'avais eu préalablement confirmation par M. Xavier BARRIERE qu'aucune observation n'y avait été déposée.

Le 21 avril, j'ai remis le Procès-verbal de synthèse des observations (annexe n°1) à Madame Lucille PERRET, Juriste conseil à la Direction des Affaires juridiques et de la Commande publique, dans les bureaux de la Métropole de Lyon, 177 rue Garibaldi.

La réponse (annexe n°2) m'a été remise lors d'une réunion qui s'est déroulée le 4 mai à la SPL Part Dieu, 192 rue Garibaldi, en présence de M. Ludovic BOYRON, directeur de la SPL Lyon Part Dieu, Mme Virginie LEFIN, cheffe de projet aménagement à la Métropole de Lyon, M. Frédéric DUCHENE, chef de projet urbain Lyon Part Dieu à la SPL Lyon Part Dieu, Mme Lucille PERRET, Juriste conseil à la Délégation générale aux Ressources, Direction des Affaires juridiques et de la Commande publique, Mme Sylvie DUBOST, responsable de l'unité urbanisme aménagement immobilier à la direction des affaires juridiques et commande publique de la Métropole de Lyon.

## **4 - COMMENTAIRE SUR L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**

Dans son avis délibéré du 25 janvier 2017, l'Autorité environnementale formule un certain nombre de recommandations auxquelles la Métropole de Lyon a apporté des réponses et des éléments d'information consignés dans un document daté de février 2017. Ce document a été joint au dossier d'enquête, ainsi que les pièces du dossier de la ZAC Part Dieu que l'Autorité environnementale demandait de joindre au dossier de la présente enquête.

### **Recommandation n°1**

**L'Ae recommande d'explicitier les raisons conduisant à réaliser le projet de restructuration du PEM en deux tranches.**

- **Réponse du maître d'ouvrage**

*La tranche 1 permet de créer 6 nouveaux accès aux quais depuis la nouvelle galerie Pompidou, doubler la surface de circulation pour les voyageurs et développer très fortement la capacité de l'ensemble des modes d'accès. Cette tranche est également conçue pour maintenir en fonctionnement le PEM et les flux du quartier pendant le chantier. Ainsi, les éventuelles gênes pour les voyageurs au sein de la gare pendant les travaux de*

*réaménagement de la salle d'échange en tranche 2 seront significativement réduits, grâce à l'augmentation de capacité déjà obtenue par la tranche 1.*

- **Avis du commissaire enquêteur**

Je note que dans son avis, l'Ae indique : « *Par ailleurs, les raisons poussant le maître d'ouvrage à séparer la restructuration du PEM en deux tranches ne sont pas précisées dans le dossier. Il a été indiqué aux rapporteurs que ce choix a notamment été fait pour permettre d'adapter les aménagements selon la solution qui sera retenue pour décongestionner le noeud ferroviaire lyonnais* ». Je n'ai pas obtenu d'explication plus détaillée, mais il me semble que dès cette première recommandation, il apparaît à la fois la complexité du projet et de sa mise en œuvre et surtout, ce que je qualifierai de « SNCF-dépendance » du projet.

L'explicitation souhaitée par l'Ae me paraît un vœu pieux, sauf à exposer des détails de la phase opérationnelle qui me semblent dépasser le cadre du dossier soumis à enquête, et qui n'ont pas d'incidence sur la réflexion en matière d'utilité publique du projet. Les impacts sur l'environnement ne sont pas non plus tributaires du « montage administratif » retenu.

### **Recommandation n°2**

**L'Ae recommande de mieux décrire les opérations envisagées lors de la tranche 2 de la réorganisation du PEM.**

- **Réponse du maître d'ouvrage**

*Les opérations projetées en tranche 2 se concentrent autour du bâtiment voyageurs et à l'Est des voies ferrées, elles sont listées dans l'étude d'impact et sont les suivantes :*

- ✓ *Gare (aménagement de la salle d'échange sous voie)*
- ✓ *Création de la galerie Béraudier Nord*
- ✓ *Aménagement de la cour Villette Nord avec la relocalisation de la gare routière (préservée sur la place de Francfort en tranche 1)*
- ✓ *Aménagement de la cour Villette Sud*
- ✓ *Aménagement de l'espace public, place de Francfort, délocalisation du parking minute et de la gare routière*
- ✓ *Poursuite des aménagements de la trémie Béraudier - Bonnel (sortie des parkings de la place basse Béraudier)*

- **Avis du commissaire enquêteur**

Même réponse qu'au dernier paragraphe de ma réponse précédente. S'agissant du coût des travaux – sous maîtrise d'ouvrage SPL Lyon Part Dieu - visés par la déclaration d'utilité publique, je partage néanmoins l'avis de l'Ae sur le caractère trop sommaire de l'estimation présentée dans la pièce E du dossier : 283 402 000 €, laquelle est d'ailleurs différente de celle qui est citée par l'Ae (265 million d'euro TTC).

### **Recommandation n°3**

***L'Ae recommande de fusionner les études d'impact du PEM et de la ZAC et de joindre ses deux avis sur la réalisation de la ZAC Part-Dieu ouest et sur la restructuration du PEM à tout dossier concernant le PEM et l'opération Two Lyon.***

- **Réponse du maître d'ouvrage**

Comme expliqué dans l'étude d'impact page 18, les projets « ont été conçus de manière coordonnée et les différentes opérations relevant de Maîtres d'ouvrages différents sont cohérentes entre elles tant sur la consistance des travaux que sur le financement ou encore le calendrier de réalisation. Néanmoins le projet PEM/Two Lyon peut exister de manière indépendante du projet de création de la voie L et du projet de ZAC Part-Dieu Ouest. Le programme de la ZAC va au-delà du périmètre du PEM, et certaines opérations qui le composent n'ont pas de lien fonctionnel avec celui-ci. »

De plus, l'étude d'impact du PEM, qui est centrée logiquement sur la partie Ouest du PEM réalisée en première phase pour répondre au calendrier imposé par la rénovation de la Gare, comporte des impacts particuliers et des mesures associées ; elle rappelle le programme de la ZAC et comporte une analyse des effets cumulés du projet PEM avec le projet de ZAC.

- **Avis du commissaire enquêteur**

L'Ae souligne avec raison « les enjeux majeurs sont des enjeux de santé publique liés à la concentration de systèmes de transports et de populations au sein d'une zone urbaine majeure dont la population augmente. L'analyse globale des impacts de cet ensemble est une nécessité pour s'assurer de :

- ✓ *la compatibilité environnementale d'un ensemble complexe où chaque élément peut être considéré comme n'apportant pas de nuisances au-dessus des seuils acceptables mais où l'ensemble pourrait dépasser largement ces seuils ;*
- ✓ *la capacité des maîtres d'ouvrages à développer les réponses adaptées et les solutions idoines pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les impacts environnementaux ».*

Le maître d'ouvrage a répondu favorablement à la demande de l'Ae en joignant au dossier, avant le début de l'enquête :

- L'étude d'impact de la ZAC Part Dieu, son résumé non technique et ses annexes
- Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact de la ZAC
- Le mémoire en réponse à cet avis

De plus, dans le détail de son mémoire en réponse, il me paraît apporter des explications complémentaires sur les raisons de ses choix en matière de délimitation des « objets de procédures ». Je pense aussi qu'une enquête unique, sur un projet global comprenant l'ensemble des opérations à réaliser sur le quartier Part Dieu, n'aurait pas été une solution idéale, en particulier sur le plan de la compréhension pour le public des interactions

entre projets sous maîtrise d'ouvrage différente, avec des temporalités différentes et des impacts différents.

#### **Recommandation n°4**

*L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact afin d'intégrer le projet de parc de stationnement sur huit niveaux, situé à l'est des voies ferrées dans la tranche 1 du projet de PEM.*

- **Réponse du maître d'ouvrage**

*Le projet du parking loueurs est porté par EFFIA, opérateur privé. Le projet du parking loueurs a été pris en compte dans les études de trafic présentées dans l'étude d'impact.*

*L'ajout du parking loueurs dans le périmètre du projet PEM ne modifie pas les trafics présentés dans l'étude d'impact, et les modélisations bruit et air/santé qui se basent sur ces trafics ne sont pas modifiées.*

- **Avis du commissaire enquêteur**

En matière d'impacts, la réponse me paraît satisfaisante.

#### **Recommandation n°5**

*L'Ae recommande d'ajouter à l'état initial les informations sur l'exposition de la population présentées dans l'étude d'impact du projet de réalisation de la ZAC*

- **Réponse du maître d'ouvrage**

*On s'aperçoit que le site de projet ne fait pas partie des zones de dépassement de seuil de bruit ferroviaire, de jour comme de nuit.*

- **Avis du commissaire enquêteur**

La réponse du maître d'ouvrage correspond à la recommandation de l'Ae.

#### **Recommandation n°6**

*L'Ae recommande d'explicitier la manière dont les différents scénarios d'augmentation de la capacité ferroviaire en gare de Lyon Part-Dieu envisagés dans le cadre des réflexions sur le futur du nœud ferroviaire lyonnais ont été pris en compte par le présent projet.*

- **Réponse du maître d'ouvrage**



*Les scénarii étudiés à long terme par SNCF Réseau dans le cadre de la mission de coordination du CGEDD portent sur la création de 2 voies supplémentaires traversant l'agglomération lyonnaise du Nord au Sud. Deux variantes sont en réflexion, l'une en surface, l'autre souterraine. Au niveau de la gare de la Part-Dieu, ces 2 voies s'inscriraient à l'Est du plateau ferroviaire existant. Ces scénarii sont issus du rapport du CGEDD de 2011 et leur faisabilité est à l'étude.*

*En conséquence, des mesures conservatoires ont été intégrées dans le projet PEM côté Est de la gare pour à la fois préserver les possibilités de création de voies supplémentaires en surface ou en souterrain et minorer les éventuelles reprises sur les aménagements de la tranche 1 qui en découleraient.*

*Le parking loueurs est également conçu de façon à pouvoir être déconstruit lors de l'augmentation de la capacité ferroviaire au niveau de la Gare Part-Dieu.*

- **Avis du commissaire enquêteur**

La prise en compte des différents scénarios d'augmentation de la capacité ferroviaire en gare de Lyon Part-Dieu, me paraît être l'un des déterminants essentiels du Projet Part Dieu, lequel me paraît être la résultante du croisement d'un projet politique de développement urbain et de contraintes techniques nées précisément de l'existence de la gare atypique de la Part Dieu. L'aménagement du passage Pompidou en est l'expression la plus visible. Il me paraît donc évident que, dans le cadre du projet soumis à la présente enquête, tous les scénarii ont été étudiés et que les solutions proposées sont telles qu'elles ne compromettent pas les évolutions à venir. C'est le cas pour le parking loueurs construit par EFFIA, dont la durée de vie devrait être compatible avec le niveau d'investissement nécessaire pour un parking « démontable ».

### **Recommandation n°7**

*L'Ae recommande, après avoir défini une ou plusieurs situations « au fil de l'eau », de préciser la part de l'augmentation de fréquentation prévue liée à la réalisation du programme.*

- **Réponse du maître d'ouvrage**

- ✓ *Le projet PEM n'est pas directement à l'origine de l'augmentation de la fréquentation de la gare Part-Dieu mais il lui est nécessaire. En l'absence du projet, il est au mieux possible de fixer un niveau de fréquentation « maximal acceptable » mais qui ne correspond pas à un niveau de trafic qui serait réellement atteint dans une situation « fil de l'eau ».*
- ✓ *Le projet Two Lyon apporte une génération de l'ordre de 6 200 déplacements par jour dont la répartition modale suivrait celle de l'ensemble du quartier Part Dieu :*
  - TC : 51%
  - VP : 17%

- MAP : 23%
- Vélo : 9%

*Le volume global d'échanges avec le quartier Part-Dieu est estimé à environ 635 000 déplacements par jour. Ainsi les impacts de Two Lyon pourraient être considérés très faibles voire négligeables en termes d'augmentation de la fréquentation (moins de 1%).*

*Estimer une fréquentation « fil de l'eau » comprenant une montée en puissance du quartier et des transports en commun, mais sans projet PEM, est un exercice qui n'a pas été entrepris étant donné le manque de données quantifiées sur l'impact d'un « niveau d'inconfort » piéton sur un choix modal du train à l'échelle de la métropole Lyonnaise. La fiabilité du résultat pour cette situation fil de l'eau ne peut donc pas être garantie.*

- **Avis du commissaire enquêteur**

La réponse du maître d'ouvrage me paraît incertaine. Elle est basée sur des extrapolations des évolutions constatées dans le cadre des enquêtes ménages 2006 et 2015. Cependant, quelle que soit la part de l'augmentation de la fréquentation liée à la réalisation du projet, je pense qu'elle ne peut être que marginale par rapport à l'évolution « au fil de l'eau », en l'absence de projet.

### **Recommandation n°8**

*L'Ae recommande de mieux décrire les grandes orientations retenues concernant la place à donner à chaque mode de transport (voitures, transports en commun, modes actifs) et de les mettre en relation avec les choix d'aménagement effectués, tant au niveau du PEM que de la ZAC.*

*Il est fait état d'une très forte augmentation des déplacements piétons (+108 %) et cyclistes (+ 362 %). La part des déplacements automobiles tend alors à diminuer au profit des modes doux et des transports en commun : 16 % pour les véhicules particuliers, contre 39 % pour les transports en commun et 45 % pour les piétons et les vélos.*

*L'Ae considère, comme elle l'avait fait dans son avis relatif à la réalisation de la ZAC, que ces hypothèses optimistes devraient être mieux justifiées au sein de l'étude d'impact.*

*L'Ae recommande de mieux préciser la part des transferts modaux liés à chacun des aménagements prévus sur le secteur de la Part-Dieu.*

- **Réponse du maître d'ouvrage**

*Les études déplacements prises en compte dans l'étude d'impact se sont appuyées sur les mêmes hypothèses que la révision du PLU, et confirment les hypothèses de baisse de part modales de la voiture particulière au profit des modes actifs et transports en commun.*

*Concernant les hypothèses prises en compte pour la part modale de l'automobile, celle-ci diminue de 28,7% en 2010 (hypothèse issue de modélisations calée sur l'Enquête*

*Ménage Déplacement 2006), à 19,7% dans l'hypothèse 2030. Cela représente une diminution nette de 9 points de part modale, soit une diminution relative de -31% de l'usage de la voiture en 20 ans. Cette hypothèse de baisse avait été prise pour prendre en compte la forte augmentation constatée des trafics modes doux et transports en commun dans la décennie 2000-2010 et, déjà, la tendance à la baisse de l'usage de la voiture constatée au centre-ville de Lyon entre l'EMD 1996 et l'EMD 2006. Cette baisse traduit donc le fait que le projet améliore fortement les conditions de déplacements à pied, à vélo (notamment par le stationnement dans les nouveaux immeubles de bureau) et en transports en commun.*

*L'Enquête Ménage Déplacements 2015 apporte un éclairage nouveau et va dans le sens d'une confirmation de l'hypothèse :*

- *pour les résidents de Lyon-Villeurbanne, la part modale de la voiture est passée de 35% en 2006 à 26% en 2015, soit - 9 points de part modale et une diminution relative de -25% en seulement 9 ans.*
- *pour la métropole entière, la part modale de la voiture est passée de 48% en 2006 à 42% en 2015, soit - 6 points de part modale et une diminution relative de -12,5% en seulement 9 ans.*

*Dans l'hypothèse que le quartier Part-Dieu évolue de la même manière que la moyenne Lyon-Villeurbanne alors l'hypothèse 2030 retenue surestime le nombre de véhicules à l'horizon 2030, et non l'inverse. En effet la baisse de part modale prévue sur 2010-2030 est équivalente à celle constatée sur la seule période 2006-2015, c'est-à-dire qu'elle est déjà en grande partie réalisée sur la seule période 2010-2015.*

*La fréquentation de la gare Part Dieu est actuellement de l'ordre de 80 100 déplacements par jour, auquel il faut ajoute les flux traversant la gare, qui sont de l'ordre de 33 000 déplacements.*

*Pour la situation 2030, la fréquentation de la gare est estimée à 106 000 déplacements par jour, avec une répartition suivante selon les modes d'accès ou de départ :*

- *VP : 15 000 en 2030 au lieu de 15 800 en situation actuelle ;*
- *TCU : 35 600 au lieu de 27 600 en situation actuelle ;*
- *Vélo : 6 700 au lieu de 2 100 en situation actuelle ;*
- *MAP : 36 000 au lieu de 25 100 en situation actuelle ;*
- *En correspondance : 12 500 au lieu de 9 500.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

La réponse du maître d'ouvrage semble confirmer la vraisemblance des hypothèses de transfert et de répartition modale. Pour autant, je considère également comme optimistes les prévisions décrites dans le projet, notamment pour ce qui concerne le trafic VP dont l'importance – en valeur absolue – semble tributaire de la nature de l'utilisation du Parking Béraudier, et du report effectif d'une partie du trafic Est←→ Ouest hors du périmètre de la ZAC.

## **Recommandation n°9**

*L'Ae recommande de reprendre l'étude acoustique en phase exploitation, en considérant les seuils réglementaires à ne pas dépasser pour le bruit routier.*

- **Réponse du maître d'ouvrage**

*L'étude d'impact présente une erreur concernant les seuils de bruit indiqués : les seuils annoncés dans le tableau 57 en page 235 correspondent à ceux d'une voie ferrée modifiée et non pas au bruit routier. Pour le bruit routier, ces seuils sont à abaisser de 3 dB(A).*

*Les conclusions des calculs de niveaux sonores issus de la modélisation acoustique, sur la base de ces seuils de bruits, ne changent pas.*

- **Avis du commissaire enquêteur**

Dont acte.

## **Recommandation n°10**

*L'Ae recommande de préciser dans la partie d'analyse des impacts de l'étude d'impact que le projet conduit à une augmentation de 11,5 % des émissions de gaz à effet de serre, et de préciser les mesures de compensation qui devront être prévues.*

- **Réponse du maître d'ouvrage**

*Le bilan des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre est le suivant. Il a été calculé à partir des trafics et de l'aire d'étude pris en compte dans les modélisations bruit et air/santé.*

*Le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>) et le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) ne contribuent pas tous de façon identique à l'effet de serre global. Le CH<sub>4</sub> et le N<sub>2</sub>O ont un pouvoir de réchauffement global (PRG) plus important que le CO<sub>2</sub> (respectivement facteurs 25 et 298), mais sont émis en quantités beaucoup plus faibles.*

*Le projet implique une diminution des émissions de méthane de plus de 54% par rapport à l'état initial, une augmentation des émissions de protoxyde de carbone de plus de 20%, et une stagnation des émissions de CO<sub>2</sub> et des consommations de carburant.*

*En prenant en compte le PRG pour ramener les émissions en « équivalent CO<sub>2</sub> », on constate que les émissions du scénario projeté sont quasiment identiques à la situation actuelle.*

- **Avis du commissaire enquêteur**

*L'avis de l'Ae précise que « En matière d'émissions de gaz à effet de serre, le dossier admet une augmentation de 11,5 %, ce qui ne peut être considéré comme neutre quand la*

France s'est engagée à réduire ses émissions d'un facteur 4. ». Je note que le maître d'ouvrage se borne à indiquer que les émissions du scénario projeté sont quasiment identiques à la situation actuelle.

### **Recommandation n°11**

*L'Ae recommande de revoir le résumé non technique en excluant le respect de la réglementation des mesures d'évitement et de réduction d'impact. Elle recommande également de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*

- Réponse du maître d'ouvrage

*Les éléments d'informations et de réponses suite aux remarques de l'autorité environnementale complètent à la fois l'étude d'impact et le résumé non technique, qui ne sont pas modifiés par rapport à la version transmise à l'autorité environnementale.*

- **Avis du commissaire enquêteur**

Compte tenu des délais, l'étude d'impact et le résumé non technique n'ont pas été modifiés, mais le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale a été joint au dossier, ce qui me paraît suffisant.

### **Autre observation de l'Autorité environnementale**

*Le dossier présente une analyse des coûts et bénéfices basée sur les instructions ministérielles les plus récentes. Comme souvent dans les analyses de ce type, le gain de temps est l'aspect qui présente les bénéfices les plus importants. L'Ae note que l'estimation du gain de temps de cinq minutes par passager ne semble pas tenir compte du facteur de perte de temps liée à la congestion du système ferroviaire à la Part-Dieu.*

*Le coût lié aux nuisances sonores est basé sur les trafics routiers au sein des rues situées dans le périmètre du PEM. Pour l'Ae, il conviendrait de tenir compte de l'ensemble des trafics liés à la zone de chalandise du PEM*

- **Réponse du maître d'ouvrage**

*La réalisation du projet PEM/Two Lyon et la modification du schéma routier à proximité de la gare de Lyon Part-Dieu induit une augmentation du trafic sur les voies à proximité de la gare et donc une légère augmentation des nuisances sonores, ce qui induit une augmentation des coûts collectifs d'environ 8% (4,2k€) en 2030 par rapport à la situation sans projet.*

- **Avis du commissaire enquêteur**



Cette réponse conforte le commentaire que j'ai fait dans le cadre de la recommandation n°8.

## **5 - ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC SUR LA BASE DU PROCES-VERBAL DE SYNTHESE**

### **INTRODUCTION (extrait du procès-verbal de synthèse – cf annexe n°1)**

Les observations ont fait l'objet soit d'inscription sur le registre déposé en mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, soit de déclarations sur le registre dématérialisé mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête. Sur le registre dématérialisé, j'ai aussi pris en compte les observations non confirmées. Il n'y a pas eu d'observations reportées sur le registre déposé à la Direction de l'Aménagement Urbain (DAU, avenue Jean Jaurès). L'utilisation d'un registre dématérialisé a permis au maître d'ouvrage d'avoir accès aux observations qui y étaient reportées, au fur et à mesure de leur dépôt, et « in extenso ». Je lui ai également adressé en fin d'enquête une copie des observations reportées sur le registre de la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement, afin de compléter son information.

La présente synthèse est établie à partir de ma propre appréciation des observations reçues, complétée par la prise en compte des commentaires oraux qui m'ont été faits.

J'ai enregistré 169 observations (annexe n°3) : 24 sur le registre papier déposé à la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement, 117 observations confirmées et 28 observations non confirmées sur le registre dématérialisé. Dans la liste des observations non confirmées, je n'ai retenu que les véritables observations en éliminant les erreurs d'inscription et les doublons. La pratique du registre dématérialisé a entraîné un certain nombre de doublons, soit que certains aient répété sur ce registre l'observation qu'ils avaient déjà consignées sur le registre papier, soit que d'autres aient recopié ce qui avait été écrit par un prédécesseur, puisque tout un chacun peut lire la totalité du contenu du registre, soit encore qu'ils aient écrits en plusieurs fois. De plus, 41 observations confirmées sur 117 sont anonymes, et plus de la moitié de celles-ci concernent les deux roues, 7 étant anonymement favorables et 5 anonymement opposés au projet !

Je pense donc qu'il convient de n'accorder qu'un crédit limité au dénombrement. Mais la lecture exhaustive des observations permet tout de même de dégager les principaux sujets de réflexion ou de contestation.

Curieusement, un certain nombre d'observations ont été déposés par des élus locaux, es-qualité (16 observations sur 24 dans le registre Papier de la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement). Ces observations sont bien sûr toutes favorables au projet. Mais dans le registre dématérialisé, j'ai aussi enregistré 42 observations favorables au projet.

Deus observations R1 et R23, sont accompagnées de pétition. La pétition R1 contient 94 signatures ; la pétition R23, 191 signatures.

Après compilation et corrections, j'ai comptabilisé 58 observations favorables au projet, 57 observations essentiellement consacrées à la place faite aux deux roues (Stationnement ou circulation) et par ailleurs plutôt favorables au projet, et une trentaine d'observations abordant différents sujets, mais plutôt opposées au projet.

Un grand nombre de ces observations – qui émanent en général de responsables ou de membres d'associations - aborde les mêmes thèmes, certaines étant plus complètes et plus développées que d'autres :

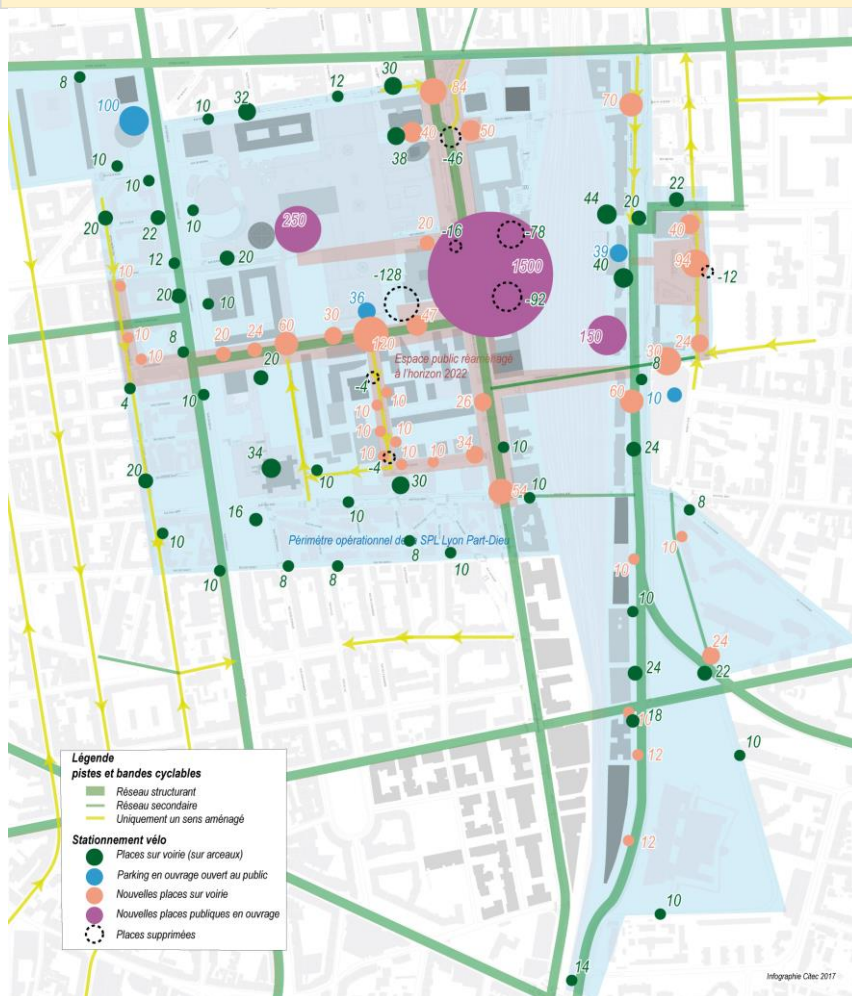
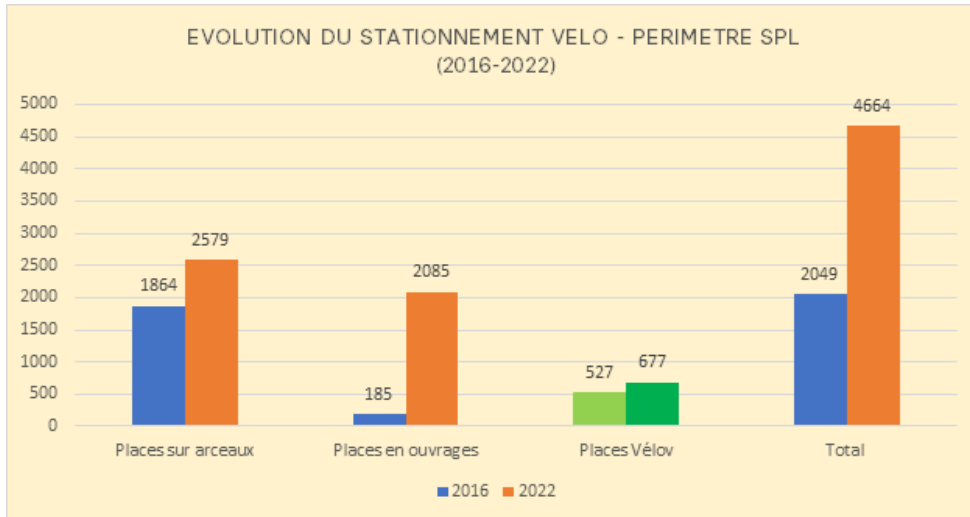
- Gilbert DUMAS (Collectif Par Dieu) – R2, 1, 99, 100, 101
- Jean-Jacques LACROIX (Collectif Part Dieu et Conseil de quartier Dauphiné/Sans Souci) – R8
- Michel BERNARD (Lyon Métro Transports Publics, DARLY) – R9
- Eugène GACHON (Architecture et Urbanisme) – R24
- Yves GASCOIN (Les droits du piéton) - 63
- Europe Écologie Les Verts Lyon - 74
- Jean MURARD (Déplacements citoyens) – R22, 102, 103
- Bernard GIRARD (Lyon Métro Transports Publics, DARLY) – 97, 105
- Philippe LASSAUCE (Commission Déplacement Urbanisme Cadre de Vie du conseil de quartier Vilette Paul Bert) – 19
- Patrick BEAU (Comité d'Intérêt Local Voltaire /Part-Dieu Voltaire/Part-Dieu) – 106
- Florence DELAUNAY (La ville à vélo) – 27
- Fanny LUCIUS (PCF Lyon 3<sup>ème</sup>) – 108

J'ai recherché dans ces observations les thèmes récurrents et je les ai rassemblés dans les 14 points qui suivent, sur la base desquels la Métropole de Lyon a répondu, dans un document qui m'a été remis le 4 mai (Annexe n°2).

**5.1** Les observations concernant les deux roues sont toutes assez semblables. Elles contestent le dimensionnement du parking qui leur est réservé (comparaison avec Grenoble), mais aussi les accès et d'une façon plus générale la continuité et le dimensionnement des itinéraires prévus. (cf observations 19, 27 et 36 à titre d'exemple). Manque également d'information sur la signalétique à mettre en place.

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*La création de la vélostation de 1500 places côté Béraudier s'inscrit dans un programme global d'amélioration des accès vélos au quartier et au Pôle d'Echanges Multimodal, qui va conduire au bilan suivant concernant le stationnement public vélo, entre 2016 et 2022. L'ensemble des places créées sur voirie (arceaux), en vélostation, en vélov, permettront de satisfaire les usages attendus.*



*En orange et violet : les places publiques créées, sur voirie et en vélostation*

*Les itinéraires d'accès sont créés sur Vivier Merle, Flandin, Lafayette, Garibaldi, et maillés entre eux, et mènent aux stationnements créés.*



**ITINERAIRES  
ACTUELS**



**ITINERAIRES  
FUTURS**



*Le dimensionnement des aménagements cyclables et plus particulièrement leur largeur est conforme au guide technique des aménagements cyclables de la Métropole de Lyon validé par les représentants des associations cyclistes. Certaines demandes visant à surdimensionner certains itinéraires (notamment la rue Bouchut) afin de donner davantage de confort aux usagers sont en cours d'étude dans le cadre de l'aménagement des espaces publics.*

*La signalétique propre aux itinéraires cyclables est bien intégrée au projet des espaces publics et ce dispositif sera conforme au schéma directeur « jalonnement cyclable » de la Métropole de Lyon validé par les représentants des associations cyclistes.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Le stationnement des deux roues me semble avoir été particulièrement bien pris en compte. D'ailleurs plusieurs observations le reconnaissent. La seule référence à la capacité de stationnement des deux roues à Grenoble ne me permet pas de porter de jugement, faute d'informations sur la fréquentation du parc. De plus, les stationnements créés sur les places publiques et sur les voiries constituent un supplément de capacité non négligeable.

Pour ce qui est des itinéraires et de la largeur des voies réservées – notamment rue Bouchut -, je note que des études sont en cours dans le cadre de l'aménagement des espaces publics. Pour ce qui est du passage Pompidou, la voie réservée est isolée des voies de circulation VP.

**5.2** Les aménagements prévus sous le passage Pompidou sont très fréquemment contestés. La réduction à deux voies suscite de nombreux commentaires sur la capacité pour la circulation VL Est ← → Ouest, sur le passage des bus C9 et C13, sur la probabilité d'utilisation en « dépose-minute », sur la largeur des voies réservées aux deux roues, sur la consistance du projet d'accès aux voies SNCF, sur l'éloignement de ces accès par rapport aux différents arrêts TC. En matière de circulation VL, les prévisions de trafic présentées dans l'étude d'impact semblent résulter de prévisions arbitraires, souvent contestées (cf document associé à l'observation 1, 23 ou 101).

A noter également la contestation de l'argument technique, voire financier, pour expliquer la décision de ne pas élargir le passage en sous-œuvre.

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*L'aménagement du passage sous voie actuel comporte 4 voies routières, un site propre mixte bus/vélo, deux trottoirs (le trottoir sud accueillant une piste cyclable). Les voiries sont utilisées en heure de pointe du soir au total par 1060 uvp/h dans les 2 sens (780 + 280 selon le sens). Inclus 19 bus/h/sens.*

*Ce trafic est composé*

- ▶ *En majorité de liaisons de courte portée (2-5km), entre le 3<sup>ème</sup>, le secteur « Centre » de Lyon (Presqu'Ile, 6<sup>ème</sup>, ...) /Villeurbanne,*

- ▶ *De liaisons plus longues de transit, en plus faible nombre.*
- ▶ *De traversées des voies par des usagers venant de l'ouest accédant au parking Gare et aux parkings minute*

*Le réaménagement du passage sous voie s'inscrit dans une nouvelle vision globale du plan de circulation (notamment le décalage de la trémie, ouverture de la rue Bouchut, suppression du trafic routier devant la gare) et des mobilités, répondant aux objectifs du projet de révision du PDU de l'agglomération lyonnaise arrêté par le SYTRAL en comité syndical le 9 décembre 2016 :*

- ▶ *Axe 1 : une mobilité sans couture (intermodalité et multimodalité)*
- ▶ *Axe 2 : un espace public accueillant et facilitant les modes actifs*
- ▶ *Axe 3 : des transports collectifs performants et attractifs*
- ▶ *Axe 4 : une mobilité automobile régulée et raisonnée*
- ▶ *Axe 5 : susciter et accompagner le changement de comportement*
- ▶ *Axe 6 : favoriser l'accès à la mobilité pour tous, aux plus vulnérables et dans tous les territoires*
- ▶ *Axe 7 : des transports de marchandise intégrés*
- ▶ *Axe 8 : modalités de mise en œuvre et de financement*

*Le schéma de voirie permet ainsi notamment :*

- ▶ *un accompagnement global des nouvelles pratiques de mobilité, davantage orientées vers les modes actifs, les transports collectifs*
- ▶ *une limitation du besoin de traversées des voies ferrées pour accéder aux parkings Gare longue durée et courte durée*
- ▶ *le maintien d'itinéraires de traversée locales et à l'échelle de la rive gauche, pour les voitures et les bus*

*La projection de trafic a été réalisée en utilisant le modèle de déplacements sur la Métropole de Lyon. Ce modèle fournit des évaluations de trafic en Heure de Pointe du Soir de semaine en situation actuelle et en situation future à l'horizon 2030. Ces données issues du modèle ont été utilisées pour évaluer les tendances d'évolution des trafics en intégrant les projets d'infrastructure et le développement urbain prévu (inclus notamment ceux prévus sur le quartier Part-Dieu, dont le To-Lyon, mais aussi sur l'ensemble de la Métropole).*

*La méthodologie développée se décompose donc en plusieurs étapes :*

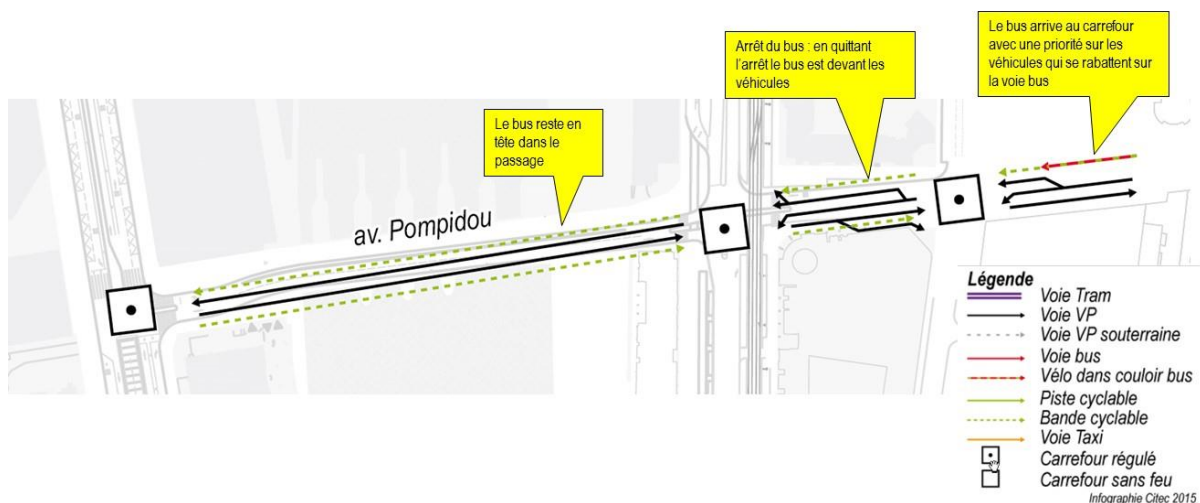
- ▶ *la situation actuelle est décrite par des données de comptage de trafic de 2014 ;*
- ▶ *les trafics futurs sont évalués en partant de ces comptages actuels et en leur appliquant les croissances de trafic issues du modèle en tenant compte des projets de développement et des évolutions des comportements de mobilité révélées par les 3 dernières enquêtes ménages et déplacements de la Métropole ;*

- ▶ une analyse des fonctionnements des carrefours-clés du secteur sur la base de ces trafics permet ensuite d'évaluer dans quelle mesure les phénomènes de gestion de trafic très locaux modifient les capacités routières et donc les trafics routiers futurs.

Cette méthodologie a été développée pour permettre une grande robustesse des évaluations des trafics futurs :

- ▶ utilisation comme base de travail des comptages de trafic routiers actuels : données factuelles de volume de voitures ;
- ▶ utilisation du modèle de l'agglomération pour bien prendre en compte la complexité des phénomènes en jeu : évolution économique et démographique, évolution des différents réseaux de transport : viaire, TC, modes actifs ;
- ▶ recalage final de ces évaluations par l'analyse des points durs de circulation les carrefours où se joue:
  - l'interaction entre les voitures et les autres modes (priorité TC, prise en compte des piétons et vélos),
  - la prise en compte fine de la capacité des réseaux.

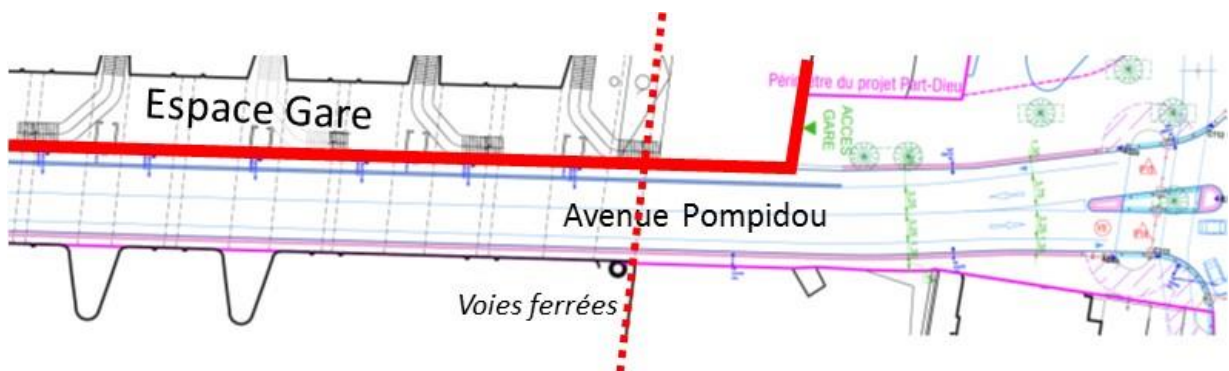
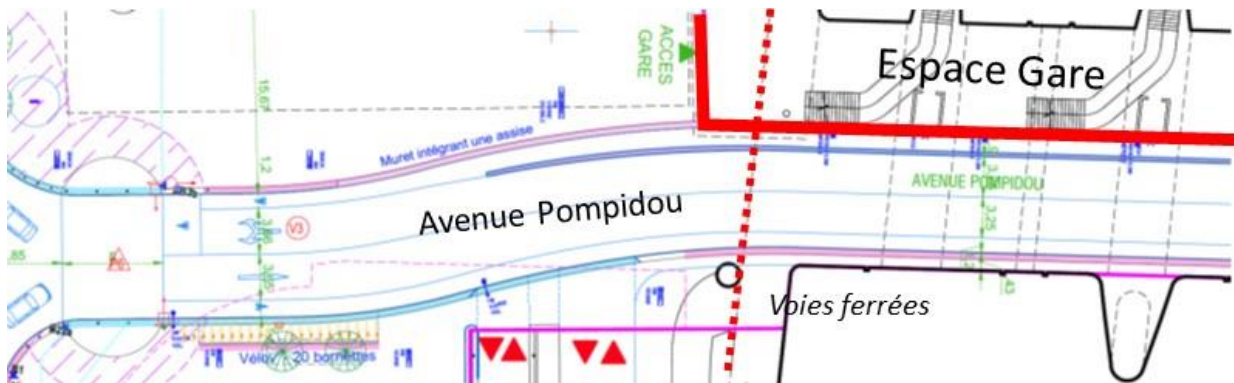
La projection montre un trafic estimé jusqu'à environ 1000 uvp/h dans les 2 sens (500 par sens). Inclus une hypothèse de 38 bus/h. Celui-ci peut s'écouler sur 2 fois une voie, selon un réglage des carrefours de part et d'autre calé sur ce trafic.



Concernant les bus : les lignes C9 et 25 passent par le passage sous voie. La suppression du site propre dans le sens Est->Ouest sous voie ferrée est compensée par le fait que les voiries sont aménagées de façon à ce que les bus arrivent toujours avec une priorité sur les véhicules en amont, grâce à un site propre, continuent ensuite avec cette avance (entre Flandin et Villette) et de ce fait franchissent le passage en tête du flux.

Enfin, l'utilisation du passage sous voie en dépose minute n'est pas possible en raison

- ▶ des accès piétons impossibles sous le passage (une vitre, sans accès, sépare la gare de la voirie)
- ▶ du flux sur 1 voie dans chaque sens, y compris bus, sur la totalité du linéaire, qui dissuade de s'arrêter, même temporairement, dans le secteur



**Plan du passage sous voie :**

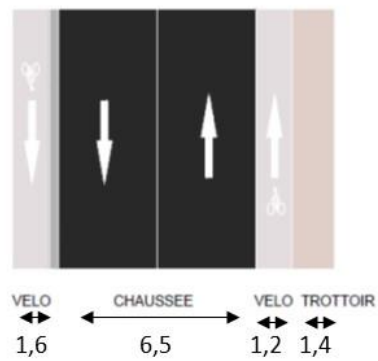
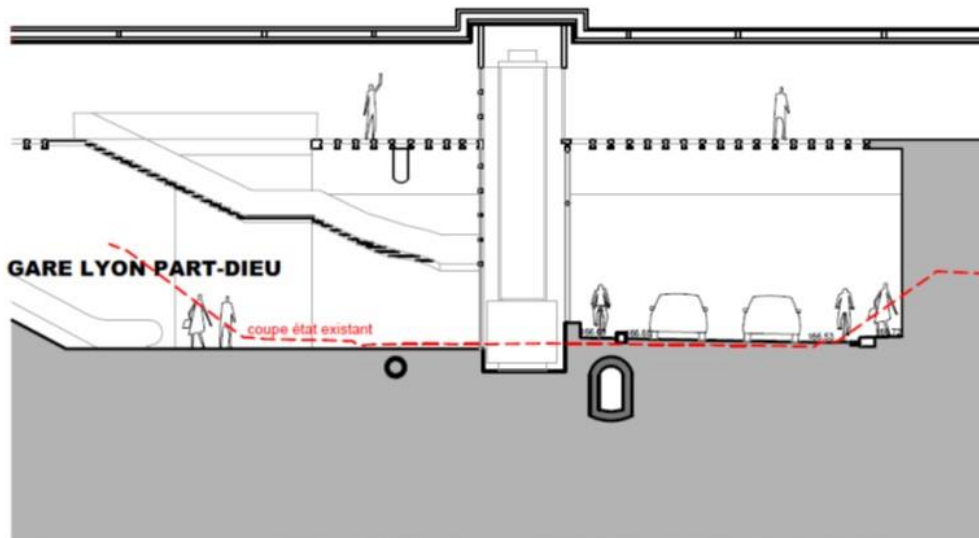
(< Bd Vivier Merle)

Les largeurs de la voirie sont conformes au guide technique des aménagements cyclables de la Métropole de Lyon validé par les représentants des associations cyclistes, et au guide de la voirie :

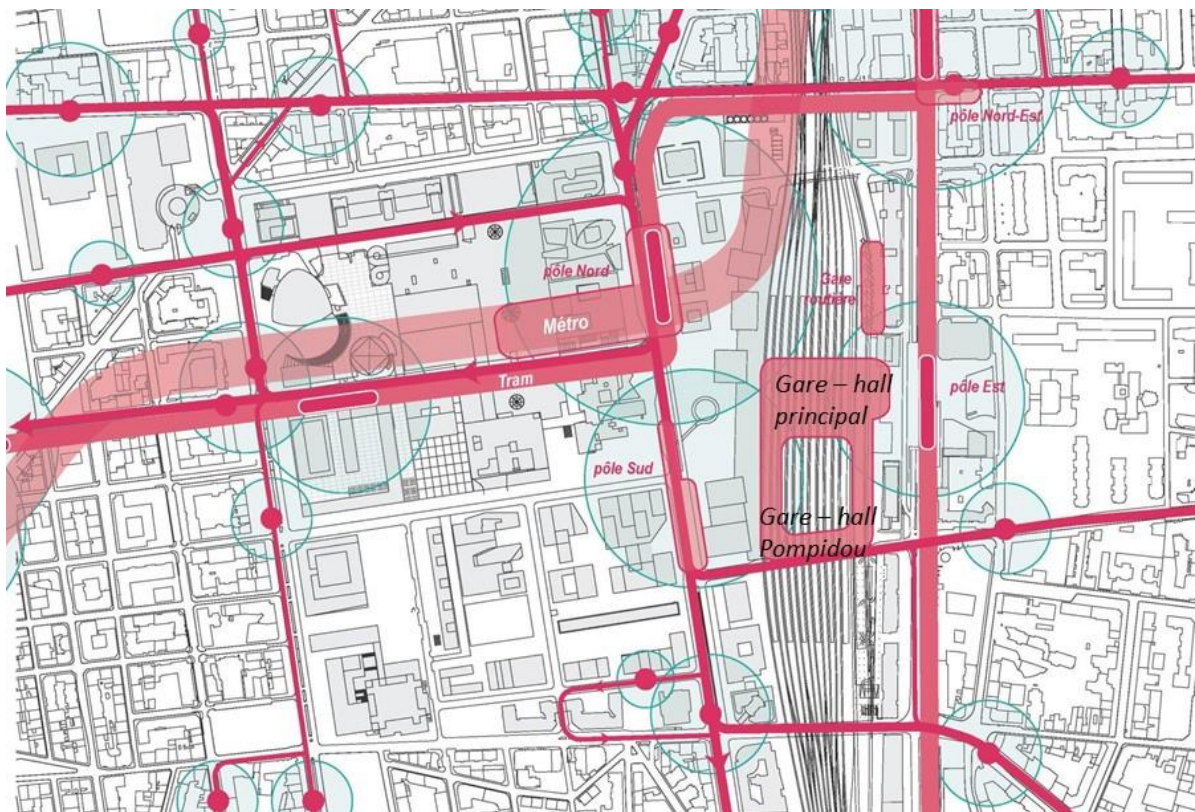
- ▶ Une bande cyclable de 1,6m côté nord séparée de la voirie par un séparateur
- ▶ 2 voies routières de 3,25m de large
- ▶ Une bande cyclable de 1,2m côté sud
- ▶ Un trottoir de 1,4m côté sud

Pour un total de 11m de large (séparateur compris)





*L'espace d'accès aux quais de l'ordre fait de l'ordre de 9m de large, incluant un escalier fixe, mécanique et un ascenseur vers chaque quai, et un passage de déambulation.*



*L'accès Pompidou permet*

- ▶ *Une évacuation rapide des quais de la gare : les voyageurs des rames situées au sud ne sont plus obligés de remonter le quai jusqu'au hall principal, mais peuvent descendre directement dans cet accès*
- ▶ *Un accès aisé au sud du quartier, lieu important de développement urbain (bureaux, logements, commerces, services)*
- ▶ *Un accès aux pôles bus sud créé entre Pompidou et Bouchut, grâce notamment au décalage de la trémie Vivier Merle vers le sud*

*La réservation d'une partie de la rue Pompidou pour la nouvelle gare par l'élargissement du passage sous voie a été envisagée préalablement à l'élaboration du programme, mais rapidement écartée en raison d'inconvénients rédhibitoires :*

- ▶ *Des interceptions ferroviaires (interruption du trafic des trains) nettement plus lourdes que la solution retenue pendant le chantier (les voies ferrées ne peuvent être empruntées pendant la réalisation de travaux en sous-œuvre) et très pénalisantes en exploitation pour les usagers, et donc une offre de service très dégradée durablement.*

*Un surcoût important, de l'ordre du doublement du budget nécessaire*

### **Avis du commissaire enquêteur**

La répartition des espaces réservés à chaque mode de déplacement, sous le Passage Pompidou résulte d'études conduites par EGIS / ARCADIS et de modélisations, sur la base de données présentées dans l'étude d'impact, page 316 :

*« Dans le cadre du projet PEM/Two Lyon et plus globalement du projet Lyon Part-Dieu, de nombreuses études de déplacement ont été réalisées, qui ont évoluées au fur et à mesure de la consolidation des hypothèses à retenir.*

*Les éléments ci-après permettent de faire une synthèse des hypothèses prises en compte pour la détermination des flux.*

*L'estimation de la répartition entre les modes de déplacements en lien avec le quartier et le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) de la Part-Dieu à horizon 2030 a été effectuée en 2014 puis 2016 à partir des données, des outils de modélisation et des documents de planification à disposition :*

- ✓ *Résultats et tendances issus de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD) de 2006*
- ✓ *Outils de Modélisation CUBE pour les Véhicules Particuliers (utilisé par la Métropole de Lyon), TERESE pour les Transports en Commun Urbain (utilisé par le Sytral)*
- ✓ *Données issues des réflexions autour du Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL), à 2014.*
- ✓ *Documents de planification : Schéma de COhérence Territoriale, Plan de Déplacement Urbain, Schéma de Développement Universitaire... »*

Je ne peux que considérer que la démarche est rationnelle, même si la place réservée aux VP semble intuitivement insuffisante. Il est difficile de ne pas penser que cet aménagement correspond plus à une politique volontariste dont les effets potentiels ne sont peut-être pas tous pris en compte. A l'échelle du quartier, le déséquilibre des trafics indiqués entre Ouest→ Est - par les rues Bonnel et Paul Bert et le Bd Lafayette - et Est→Ouest – par les rues Paul Bert et Servient - est étonnant, et laisse à penser qu'il y aura des reports importants sur d'autres artères, extérieures au quartier. Mais cette hypothèse n'hypothèque pas le projet.

Si l'hypothèse de dépose minute « sauvage » peut être écartée sous le passage du fait de la paroi vitrée, elle reste possible un peu en amont ou en aval, conjuguée avec le passage du C9 et du C25, même prioritaires : le passage Pompidou s'annonce tout de même comme un possible point noir pour la circulation dans le secteur.

En matière de sécurité, seule la voie réservée aux deux roues côté Sud paraît moins « confortable » avec ses 1,20 m de large, mais le long d'une voie de circulation VP, sans séparateur.

Concernant la possibilité d'élargissement du passage Pompidou, le maître d'ouvrage invoque le coût. et surtout des interruptions du trafic ferroviaire *très pénalisantes en exploitation pour les usagers*. Je remarque néanmoins que, selon le maître d'ouvrage, les travaux nécessités par la création de la voie L, nécessiteront de toute façon des interruptions de trafic. Il me semble que le présent dossier manque d'une étude économique comparant les coûts économiques à moyen terme d'un élargissement du passage avec la solution actuelle, en prenant notamment en compte les perspectives de création des voies M et N. A noter que l'intérêt d'un élargissement du passage résidait à mon avis dans le maintien d'un couloir réservé pour les TC et les taxis, mais pas dans le doublement de la voie VP Est→Ouest compte tenu des capacités d'écoulement en aval.



En l'état du dossier, je pense que les solutions proposées pour les déplacements ont été optimisées.

**5.3** L'élargissement de la rue Bouchut est critiquée dans la plupart des observations, y compris par les promoteurs des deux roues, plutôt globalement favorables au projet. En matière de circulation, l'itinéraire reliant les Bd Pompidou et Vivier Merle à la rue Servient, par les rues Bouchut, Mazenod et Philip est jugé aberrant, et les prévisions de trafic, invraisemblables. Certaines observations soulignent également que s'il est possible de sortir du futur parking Béraudier pour rallier la rue Servient, il doit aussi être possible de réaliser un tourne-à-gauche à partir de la trémie pour déboucher rue Servient. Les arguments proposés pour ne pas retenir cette solution, qu'ils soient techniques ou financiers, font bon marché de la qualité des échanges Est-Ouset. La réduction de l'espace vert attendant à FR3 est aussi fortement contestée.

### Réponse du maître d'ouvrage

*Le percement de la rue Bouchut, dans son axe actuel, permet d'augmenter très nettement la surface d'espace public devant la gare, en gagnant une bande de 33 mètres, soit une surface de l'ordre de 4000 m<sup>2</sup>, sur un terrain aujourd'hui privé et inaccessible au public :*

- ▶ *L'espace public et la voirie feront 45m de large, dont près de 40m dédiés aux piétons et modes actifs.*
  - *Création de mails piétons plantés : 14 mètres au Nord et 5 mètres au Sud*
  - *Voirie :*
    - *5,60 mètres pour les voitures*
    - *3 mètres pour les vélos*
- ▶ *Création de 2290 m<sup>2</sup> de jardin public entièrement végétalisé au sud de la Bibliothèque (18 mètres de large)*



*Du point de vue de la circulation, la création de cet axe s'inscrit dans la nouvelle vision globale du plan de circulation et des mobilités décrite dans 1. Elle correspond notamment à la :*

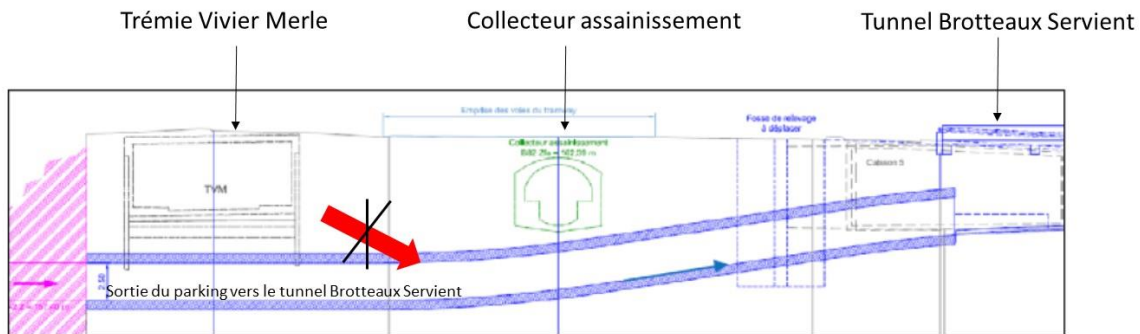
- ▶ *Suppression du trafic routier face à la gare, au profit d'un espace entièrement piéton, modes actifs et transports en commun urbains,*



► *Création d'un itinéraire de desserte local, et de traversée possible du quartier*

*Les études de projection du trafic routier, réalisées selon les modalités décrites précédemment, indiquent que la future rue Bouchut accueillera uniquement l'équivalent d'1/3 des flux précédemment constatés en tourne à gauche sur la rue Servient depuis Vivier Merle ; la future rue Bouchut ne peut donc pas être considérée comme l'alternative à volume constant des flux actuellement constatés rue Servient.*

*Concernant le scénario d'un tourne-à-gauche souterrain qui irait directement depuis le Tunnel Vivier Merle vers la rue Servient : la présence d'un ouvrage d'assainissement conséquent impossible à déplacer dans le secteur ne permet pas la réalisation d'un tourne-à-*



*gauche directement depuis le tunnel, sans gestion de pente trop importante. Seul un passage en-dessous du collecteur et de la trémie est possible, par l'équivalent d'un niveau « -2 » (cf page 158 de l'étude d'impact)*

*C'est pour cette raison que la liaison depuis le parking sous Béraudier est possible car réalisée à un niveau inférieur (-2) par rapport au tunnel Vivier Merle (et donc sous l'ouvrage d'assainissement). Or, la traversée de ce parking par un trafic seulement de transit (c'est-à-dire non usager du parking ou du parking-minute) n'est pas envisageable : les réglementations parking et tunnels/voiries sont différentes et cela entraînerait des difficultés d'aménagement (mise aux normes tunnels du parking, ...) et de gestion rédhibitoires.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

L'élargissement de la rue Bouchut confirme la démarche volontariste du maître d'ouvrage, notamment en matière de circulation, puisqu'il indique que cette rue ne devrait accueillir que « l'équivalent d'1/3 des flux précédemment constatés en tourne à gauche sur la rue Servient depuis Vivier Merle ».

Par ailleurs, la « Création de 2290 m<sup>2</sup> de jardin public entièrement végétalisé au sud de la Bibliothèque (18 mètres de large) » me paraît remplacer avantageusement un emplacement actuellement occupé en grande partie par un parking. Les deux pétitions annexées aux observations R2 (94 noms) et R23 (191 noms) ne me paraissent pas justifiées, sauf à s'inscrire dans un contexte d'abandon du projet global.



Pour ce qui concerne le raccordement en souterrain Pompidou → Servient, Il paraît effectivement illusoire, d'une part pour des raisons techniques (pentes pour le franchissement de Vivier Merle sous le gros collecteur), mais aussi en raison des problèmes de gestion des flots de circulation avec les sorties du parking Béraudier.

**5.4** Certaines observations - et l'Autorité Environnementale - soulignent l'incongruité du Projet de parking EFFIA, tant par le choix d'une construction sur 8 niveaux avec les conséquences sur les immeubles proches, que par le choix de l'emplacement sur l'emprise d'éventuelles voies M et N.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Pour mémoire, le projet de parking Effia est totalement dédié au stationnement des véhicules de location et contribue fortement à un report modal de l'usage de la voiture pour celui du train. Le stationnement des véhicules de location est temporairement relocalisé dans le parking Vilette sous DSP Métropole mais cette disposition pénalise très fortement les solutions de stationnement dans le quartier, et offre un niveau de service très faible.*

#### ➤ **Choix de l'emplacement :**

- **Proximité de la gare**
  - *Compte tenu de sa destination, l'emplacement de ce parking doit impérativement se situer à proximité immédiate de la gare. Pour être attractif, le service de location de véhicules doit être conçu pour offrir aux voyageurs un temps de parcours trains/véhicules optimisé en assurant la lisibilité et la fluidité de ce service.*
- **Foncier / Superficie**
  - *Le parking a été logé sur les terrains SNCF Gares & Connexions situés à l'EST des voies ferrées entre les avenues Pompidou et Paul Bert car aucun autre foncier répondant à la contrainte de proximité de la gare n'était disponible.*
  - *Le parking a été dimensionné pour être en capacité de satisfaire les besoins actuels qui sont ceux d'une gare d'envergure européenne, à forte demande pour des clientèles affaires et loisirs. Par ailleurs le parking disposera d'une réserve de capacité évaluée à environ 10%, soit une évolution cohérente avec les prévisions d'accroissement des flux voitures sur le secteur d'ici 2030.*
- **Accès / Circulation**

- *L'impact sur la circulation du secteur Part-Dieu sera réduit en regroupant l'intégralité des fonctions du pôle location de véhicules (agences, prise/dépose des véhicules, nettoyage/carburant) aujourd'hui réparties sur 3 zones.*
- *La configuration des accès routiers à ce parking a fait l'objet d'études de vérification comme pour les aménagements du passage Pompidou.*
- *Le fait de réaliser ce parking d'ici fin 2018 comme aujourd'hui escompté permet d'apporter au plus tôt une amélioration des conditions de stationnement dans le secteur de la Part-Dieu en rendant à son usage initial le parking Villette de la Métropole.*

➤ **Type de construction :**

- **Réalisation en ouvrage plutôt qu'en infrastructure**
  - *Le coût de ce parking en infrastructure serait au moins 3 fois supérieur à celui aujourd'hui estimé.*
  - *Le modèle économique du service de location de véhicules ne permet pas de prendre en charge un tel surcoût et par ailleurs la préservation du scénario NFL Long terme serait quasi nulle dans une telle configuration (cf. point ci-après).*
- **Insertion**
  - *Le parti-pris architectural du projet se veut qualitatif sur toutes les façades tout en assumant « l'affichage de la fonction parking » conformément aux prescriptions de l'architecte urbaniste du quartier de la Part-Dieu. Sont ainsi mis en exergue des éléments emblématiques des parkings dans le quartier de la Part-Dieu (rampes circulaires, notamment, en résonance avec celle de l'immeuble Galaxie à proximité).*
  - *Pour répondre au programme fonctionnel et technique sur une bande de terrain contrainte par la future voie L et le front bâti Villette le bâtiment est nécessairement étroit et haut (tout en restant moins haut que l'immeuble de bureaux en vis-à-vis).*
  - *L'insertion urbaine s'est fondée sur l'emploi d'un gabarit inhabituellement étroit pour un parking, similaire à ceux d'immeubles de bureaux, et par l'inscription rigoureuse dans les séries de parallèles (aux voies ferrées) qui structurent le paysage à l'EST des voies ferrées. Cette dernière disposition procède d'une volonté affirmée du projet puisqu'elle implique, compte tenu du parcellaire d'assiette du projet à faire appel à certaines dispositions dérogatoires du PLU.*
  - *Le parking n'est en vis-à-vis que sur un seul côté (à l'EST), alors qu'un emplacement urbain classique aurait entraîné un vis-à-vis avec le parking sur quatre côtés.*
  - *Le projet du parking prévoit une végétalisation qualitative des talus en pied des actuels immeubles de bureaux de la rue de Villette, qui sont aujourd'hui des espaces résiduels et délaissés.*
  - *La façade EST, en vis-à-vis de l'immeuble de bureaux, sera particulièrement soignée pour offrir un aspect qualitatif aux locaux qui donneront dessus. Les plateaux de stationnement seront mis à distance par une façade métallique blanche déportée, derrière laquelle se glisseront, ponctuellement, les circulations verticales du parking. Cette façade sera végétalisée en tirant parti du talus en pied.*
  - *L'éclairage fonctionnel sera traité de façon à éviter toute perturbation lumineuse sur les voies et vers les bureaux, en concentrant les lignes d'éclairage des plateaux au centre de l'ouvrage. L'éclairage sera également asservi à une détection de présence et inactif aussi souvent que possible. Une attention particulière sera portée à ne pas émettre de lumière vers le ciel (pollution lumineuse) ni vers les bureaux (gêne des usagers). L'éclairage de la façade en vis-à-vis avec l'immeuble de bureaux sera donc sobre pour ne pas perturber ces locaux.*

- *Pour limiter l'impact sur l'ensoleillement de l'immeuble en vis-à-vis, l'ouvrage a été implanté à la distance maximale possible compte tenu de l'emprise de la voie L. L'ouvrage est donc implanté en limite d'emprise ferroviaire côté future voie L pour dégager le plus d'espace possible entre l'ouvrage et les bureaux. Par ailleurs, le niveau RdC suit la pente du terrain naturel existant, en tirant parti de la déclivité pour implanter les équipements de lavage des véhicules dans les zones les plus hautes sous plancher. Ceci permet de limiter la hauteur totale de l'ouvrage qui reste nettement moins haut que l'immeuble de bureaux.*
- **Horizon long terme : compatibilité avec les scénarii du développement du nœud ferroviaire lyonnais (voies M, N, ...)**
- *Quel que soit le scénario d'élargissement du NFL long terme mis en œuvre, celui-ci impactera nécessairement l'ensemble des constructions réalisées à l'EST des voies ferrées dans le cadre de la tranche 1 du PEM. Celles-ci ont donc toutes été conçues pour représenter un coût d'investissement raisonné tout en assurant une qualité architecturale pour des bâtiments dont la durée de vie minimale jusqu'à un horizon de démolition sera d'une vingtaine d'années. Le mode et les coûts de construction et de déconstruction de ce parking répondent totalement à cette contrainte.*
- *Le parking est d'emblée conçu pour optimiser sa déconstruction, 80% des éléments constructifs seront recyclés et l'évacuation dans les filières appropriées est prévue.*
- *Dans le scénario aérien du NFL Long terme, les coques des agences de location sont conservées, les fondations sont laissées en place.*

#### **Avis du commissaire enquêteur**

La réponse du maître d'ouvrage confirme les informations qu'il m'avait données avant l'enquête, à savoir la compatibilité de cette opération avec les scénarii envisagés pour la création des voies M et N, voire O et P. Je m'interroge toutefois quant au foncier qui pourrait devenir disponible dans le futur, en lieu et place de l'emplacement proposé actuellement, puisque « *l'emplacement de ce parking doit impérativement se situer à proximité immédiate de la gare. Pour être attractif, le service de location de véhicules doit être conçu pour offrir aux voyageurs un temps de parcours trains/véhicules optimisé en assurant la lisibilité et la fluidité de ce service* ».

Si la déconstruction et l'équilibre économique de l'opération sont effectivement possibles, je m'interroge aussi sur la dernière phrase de la réponse du maître d'ouvrage : « *Dans le scénario aérien du NFL Long terme, les coques des agences de location sont conservées, les fondations sont laissées en place.* »

**5.5** Le parking Béraudier est présenté tantôt comme le parking réservé à Two Lyon, tantôt comme un parking public dont une partie serait réservée aux usagers de Two Lyon (Bureaux, hôtels ?). Le flux de déplacements qu'il devrait engendrer ne semble pas pris en compte pour son importance réelle. Son accès partagé avec celui de la place basse est également critiqué (conflit avec les deux roues). La sortie sur la rue Servient est très imprécise.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

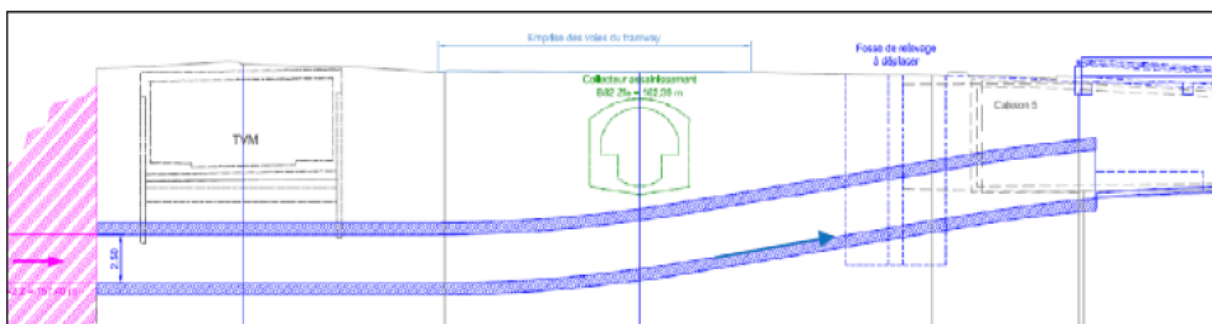


S'agissant de l'exploitation du parking Béraudier, elle sera en effet mutualisée, c'est à dire destinée à la fois aux besoins publics (et donc ouvert au public pour plus des 2/3 de l'offre de stationnement), ainsi qu'au besoin privé du programme To-Lyon.

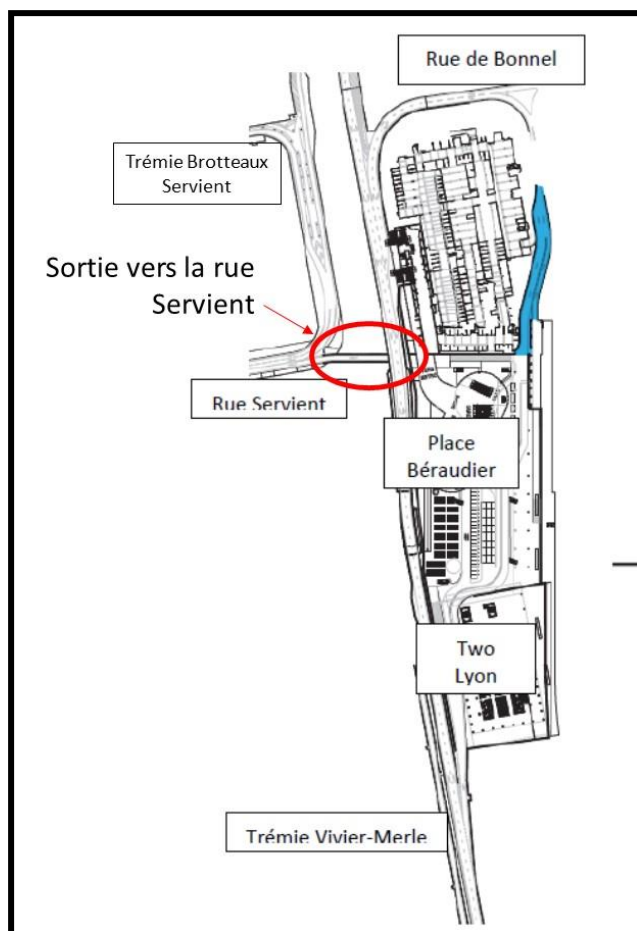
Ce parking permettra en outre aux automobilistes venant de l'Ouest d'éviter la boucle autour du quartier, améliorant la lisibilité pour les usagers et réduisant les trafics dans le franchissement des voies.

Le flux de déplacement issu du parking est inclus dans l'ensemble des prévisions de trafic.

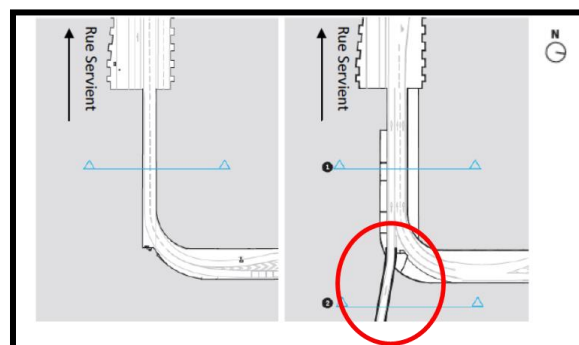
L'accès partagé à un seul parking, et à la place basse, permet de limiter les trémies d'entrée/sortie en surface, et simplifier les itinéraires d'accès pour toutes les fonctions.



**Profil en long de la sortie vers la rue Servient**



La sortie sur la rue Servient est décrite page 158 de l'étude d'impact.



**Insertion de la sortie dans la trémie Brotteaux-Servient**

### **Localisation de la sortie vers la rue Servient**

## Avis du commissaire enquêteur

Le maître d'ouvrage confirme la « mutualisation » de l'exploitation du parking Béraudier, dont 1 partie ouverte au public devrait représenter plus des 2/3 de l'offre de stationnement.

L'étude d'impact, page 153, confirme cette répartition :

« *Le programme d'aménagements souterrains sous la place Béraudier consiste en la création d'un volume de 4 niveaux de sous-sol permettant de superposer :*

- ✓ *Une Place Basse (niveau -1) donnant accès au métro et intégrant une station de taxis, une vélostation d'environ 1500 places (niveau -1 et mezzanine) ainsi qu'une offre de services et commerces liés aux flux d'usagers,*
- ✓ *Un parking minute d'au moins 60 places et un parking moto de 155 places (niveau -2),*
- ✓ *Un parking longue durée d'au moins 1 035 places (niveaux -2, -3 et -4), incluant les besoins en stationnement induits par le projet Two Lyon.*

*Ces niveaux seront accessibles depuis la trémie Vivier-Merle rallongée. Les sorties en direction de l'Ouest s'effectueront par la rue Servient permettant de rejoindre les quais du Rhône et le centre-ville ainsi que la rue Garibaldi pour les usagers repartant vers le Sud.*

*Une sortie réservée aux taxis et aux livraisons par la rue de Bonnel permettra également de rejoindre l'Est, le Nord et le Sud par l'axe rue de la Vilette/Mouton Duvernet. »*

Le conflit potentiel entre les deux roues et les VP n'est pas évoqué, mais il ne concerne réellement que les motos stationnées au niveau -2, utilisant la sortie vers la rue Servient. Pour les cyclistes, « *L'accès à la place se fera depuis le parvis par... un patio circulaire au Sud au centre de la place Béraudier, qui sert à la liaison cycliste par l'intermédiaire d'une rampe reliant le niveau 0 et la mezzanine de la vélostation. »*

**5.6** Plusieurs observations soulignent la médiocrité de la liaison gare-métro 5 (accès et distance), et d'une façon plus générale, les distances importantes entre les arrêts TC et la gare, et pour les correspondances TC.

L'hypothèse d'un passage du T1 ou T3 entre l'Est et l'Ouest de la gare est souvent évoquée, en relation avec le projet de suppression des voies en impasse.

## Réponse du maître d'ouvrage

*Historiquement, la station de métro est située sous le Centre commercial, et les tramway T3 et T4 sont positionnés côté Est de la Gare. La liaison entre ces pôles est aujourd'hui médiocre :*

- ▶ *Difficulté pour traverser la gare*
- ▶ *Passage sous les intempéries vers le couloir métro, lui-même peu valorisé*

*Ces 2 inconvénients sont résolus par le projet :*

- ▶ *dans le hall de la gare, la travée actuellement occupée notamment par les guichets côté Nord est libérée au profit de ces flux de traversée.*
- ▶ *Le couloir métro est repris au profit d'une « place basse » agréable, avec un accès vers le métro protégé des intempéries*



**Vue de place basse, en direction de la station de métro**

*Un report des lignes de tramway côté Ouest n'est pas possible notamment en raison des multiples difficultés qu'occasionnerait la concentration trop importante des lignes de Transports en Commun Urbains sur le Boulevard Vivier Merle, et des croisements de flux générés*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage ne parle que du confort des usagers dans leurs déplacements, confort censé être sensiblement amélioré. Il est clair que les distances à parcourir entre les arrêts TC, la vélostation, les quais de la gare restent globalement inchangées. Quant au confort, je note qu'il est prévu une très forte augmentation des déplacements piétons (+108%) et vélos (+362%) en lien avec la gare (EI page 222), alors que « *le réaménagement projeté de la gare conduira au doublement de la surface dédiée aux circulations publiques, pour un total de plus de 12 500 m<sup>2</sup> contre 5 587 m<sup>2</sup> actuellement.* » (EI page 159). En somme, deux fois plus de place pour deux fois plus d'usagers, ce qui, même avec l'apport des galeries, n'apporterait que peu d'amélioration à la congestion actuelle...

**5.7** Certaines observations contestent l'approche paysagère du projet (Skyline), en soulignant les risques de déclassement de la ville de Lyon en matière de patrimoine mondial de l'UNESCO. Mais plus précisément, certains récusent la construction de la tour Two Lyon, l'augmentation du nombre de m<sup>2</sup> de bureaux, la diminution du nombre de logements, l'augmentation de la pollution, l'absence d'espaces verts, un parti architectural et urbain aberrant. La modification du règlement n°11 du PLU semble avoir fait l'objet de nombreuses contestations, quant à la modification simplifiée n°7, il serait intéressant de savoir s'il y a eu des observations et lesquelles.

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Le projet Part-Dieu s'attache à concilier intensité urbaine et qualité de vie pour les habitants et les salariés. L'enjeu est de faire de la Part-Dieu un quartier à vivre 7 jours/7 pour les entreprises, salariés, habitants actuels et à venir mais aussi pour l'ensemble des grands lyonnais. Cela implique de repenser les espaces publics, historiquement très marqués par l'urbanisme de dalle, pour intégrer des lieux de pause et des espaces verts, d'augmenter l'offre de loisirs, de créer des commerces et des services au pied des immeubles et de construire de nouveaux logements. Ainsi, l'ensemble des études ont été menées pour que les volumes immobiliers soient imaginés en fonction de l'étendue des espaces libres et publics environnants.*

*Le projet urbain propose de rééquilibrer la part bureau/logements avec une ambition de création de 2200 nouveaux logements diversifiés, dont 1600 dans la ZAC (logement social ou privé, en accession ou en location, logements spécifiques), répondant aux besoins et adaptée aux moyens de tous ces publics, tout en s'inscrivant dans la réalité du marché lyonnais de l'habitat.*

*Le quartier de la Part Dieu est déjà un quartier de tours depuis son origine : tour du Crédit Lyonnais, tour EDF, tour Suisse, tours Caisse d'épargne et Banque Populaire, tour M+M. C'est également le cas des grandes résidences de la rue Desaix, de la rue du Lac ou encore du cours Lafayette. La construction du To-Lyon s'inscrit dans la suite des tours Oxygène et Incity qui ont été les deux premiers immeubles d'une nouvelle génération répondant aux attentes des grandes entreprises en recherche de surfaces capables de répondre à leurs besoins immobiliers.*

*Avec 150.000 nouveaux arrivants dans la Métropole d'ici à 2030, selon le SCOT, il est nécessaire de construire là où les transports en commun sont les plus performants, là où les investissements ont été les plus importants : cela est un élément de développement durable. Les quartiers de tours font partie de l'image et de l'attractivité des grandes métropoles ; le "crayon" est depuis longtemps un symbole et un signal de l'urbanisme lyonnais, et l'attractivité économique actuelle permet aujourd'hui d'inscrire de nouvelles tours dans son paysage.*

*Concernant la modification n°11 du PLU, les 3 points qui ont fait l'objet de réserve de la part de la Commission d'enquête ont concerné : l'ilot France Télévision, l'ilot Lafayette-Bonnell-Villette et l'ilot Swisslife. La modification concernant l'ilot SwissLife a été retirée.*

*Les 2 autres modifications de PLU ont été maintenues car elles étaient notamment compatibles avec le SCOT, le PADD du PLUH et pouvaient être traitées par le biais d'une procédure de modification.*

*Concernant la modification simplifiée n°7 du PLU, 30 observations avaient été émises, toutes positives.*

*Ces 2 modifications sont rappelées en annexe 2 et 3.*



# ANNEXE 2 : FICHE PLU, MODIFICATION N°11

## A. FAÇADE DE LA GARE ET PLACE BÉRAUDIER

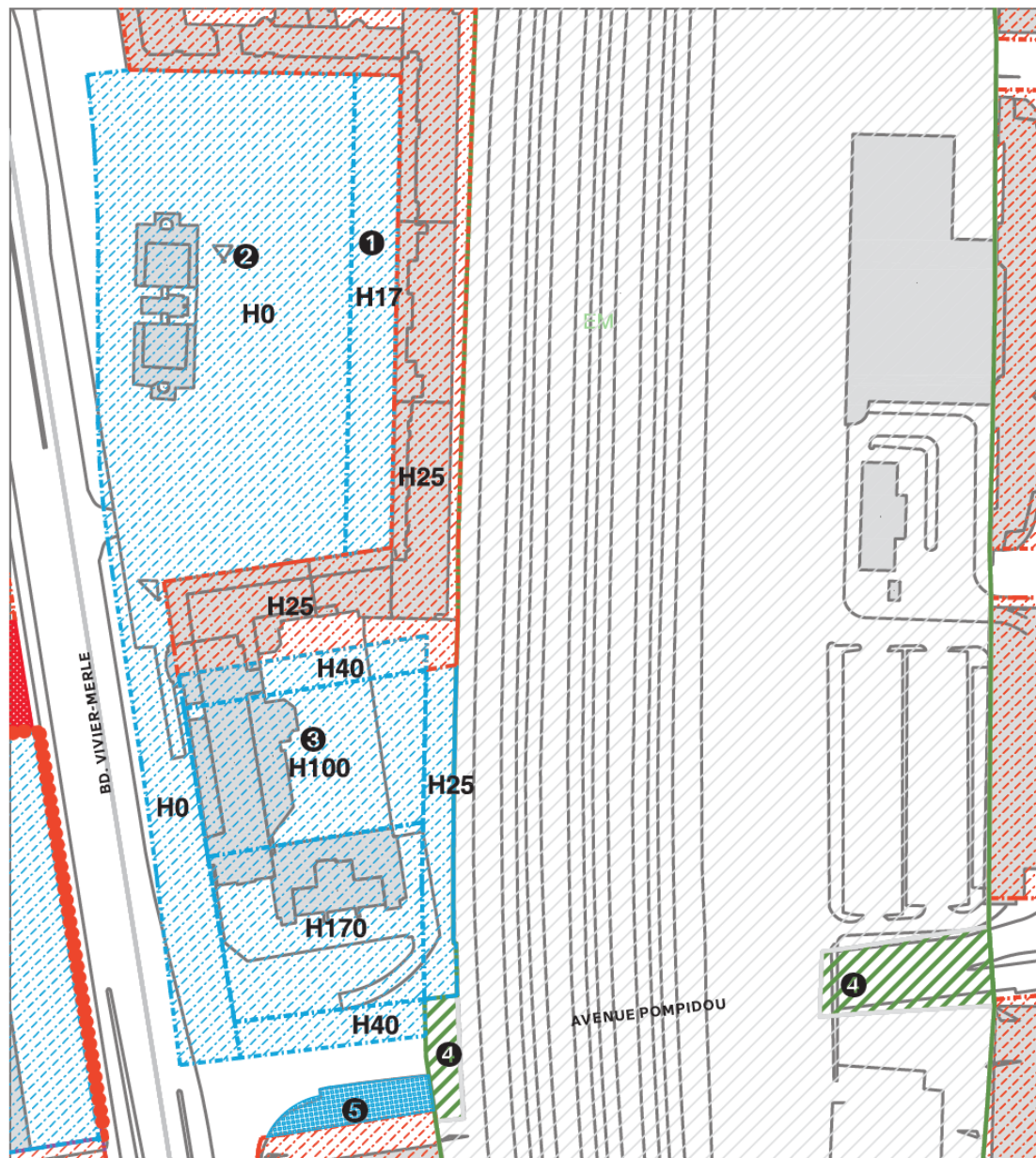
- ① Extension du polygone pour la nouvelle galerie et façade de la gare
- ② Polygone à H0 sur l'ensemble de la place Béraudier afin de construire une place basse animée et des fonctionnalités liées à la mobilité en sous-sol.

## B. TWOLYON

- ③ Polygones pour création de porte-à-faux et léger ajustement des polygones existants

## C. HALL, GALERIE ET PASSAGE POMPIDOU

- ④ Extension de la zone USP pour constructibilité du Hall Pompidou ouest et est
- ⑤ Emplacement réservé sur la parcelle 'Nixdorf' pour réaménagement de la voirie

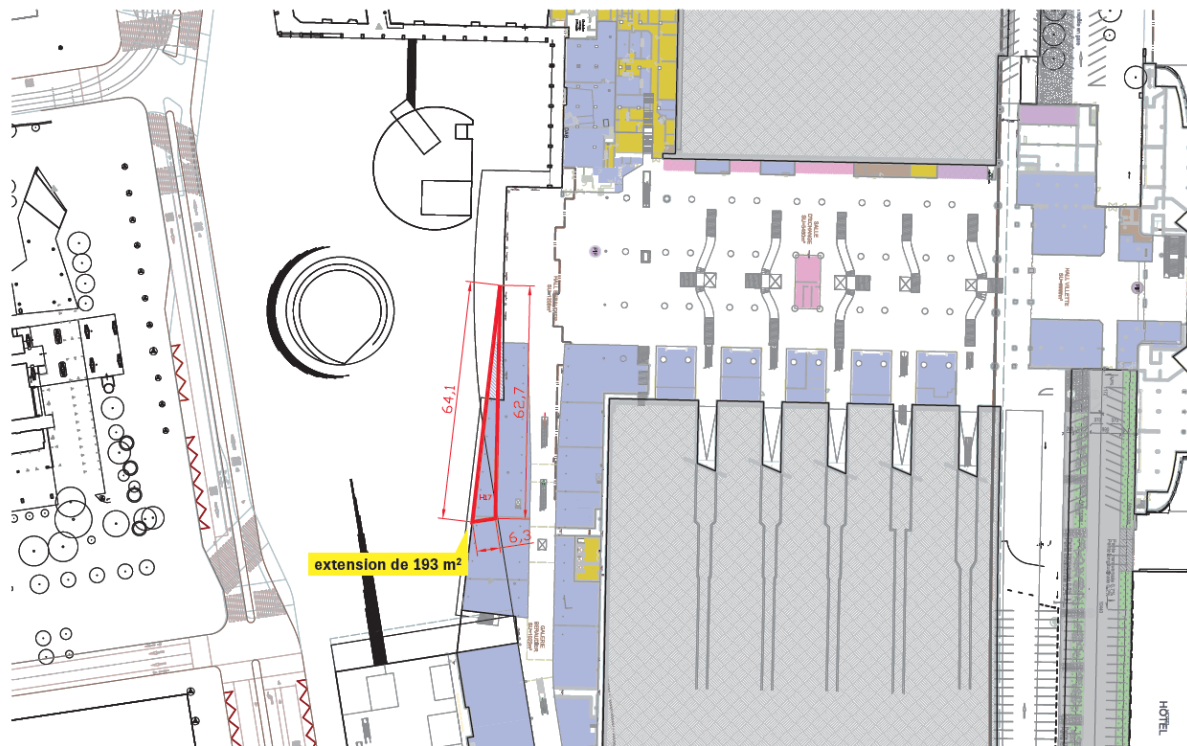


① N Echelle : 1/1500e 0 10 50 100 200m

- ① Polygone d'implantation existant
- ② Polygone d'implantation projeté ou modifié
- ③ Zone USP existante
- ④ Zone USP élargie
- ⑤ Emplacement réservé projeté ou modifié

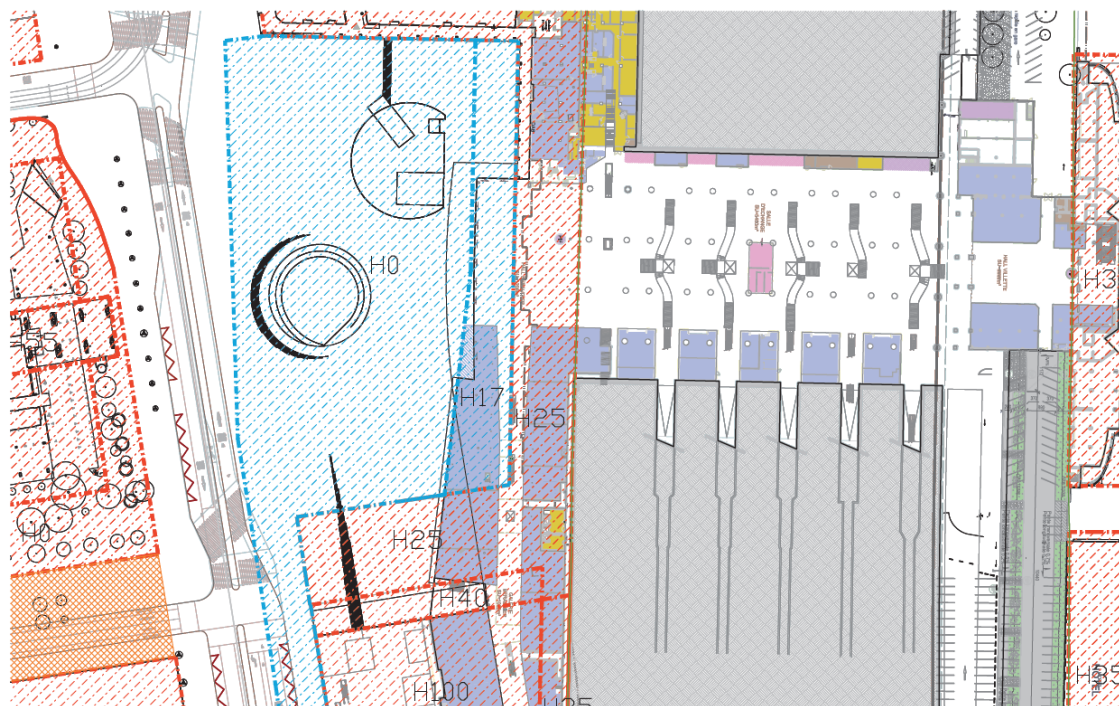
# ANNEXE 3 : FICHE PLU, MODIFICATION SIMPLIFIEE N°7

Adaptation du polygone d'implantation



I&C // Grand Lyon // Projet Lyon Part-Dieu // TAUC TAUCas BureauBas Smets ProDéveloppement EPPC CMNPartners ENCORE NoDesign agence ON CITEC RFRéléments ELIOTH(Egis Concept) EGISFrance // 03.01.2016 // Révision du PLU : Atelier de travail 6

Adaptation du polygone d'implantation



I&C // Grand Lyon // Projet Lyon Part-Dieu // TAUC TAUCas BureauBas Smets ProDéveloppement EPPC CMNPartners ENCORE NoDesign agence ON CITEC RFRéléments ELIOTH(Egis Concept) EGISFrance // 03.01.2016 // Révision du PLU : Atelier de travail 7



## **Avis du commissaire enquêteur**

Le parti d'aménagement urbain et architectural du quartier de la Part Dieu est un choix des élus locaux. Il est concevable qu'il ait ses détracteurs, au premier rang desquels M. GACHON, architecte de la gare actuelle et d'un certain nombre d'autres bâtiments. Mais il est vrai que ce choix n'est pas récent, le « crayon » date de 1977, et un certain nombre d'autres tours ont été construites depuis, dont les plus récentes : « Oxygène » et « Incity ». « Two Lyon » s'inscrit donc dans une politique urbaine continue. Le classement au patrimoine mondial de L'UNESCO ne devrait pas en souffrir. D'autre part, je constate que nombre d'observations saluent la modernité du projet, sans s'offusquer de ce choix. Je pense qu'il ne s'agit pas de choisir, dans le cadre de l'enquête, entre deux conceptions de la ville et de sa composition urbaine, mais plutôt de veiller à la satisfaction de ceux qui y vivent et y travaillent ou vont y vivre et y travailler. La dimension économique est fortement revendiquée par le maître d'ouvrage : je la trouve légitime et opportune. Même si d'autres quartiers peuvent également participer au développement économique et à l'image de la Métropole lyonnaise, je pense que le quartier de la Part Dieu a vocation à être le quartier emblématique.

Concernant les modifications du PLU, la réponse du maître d'ouvrage est claire. Ces modifications ont d'ailleurs été approuvées par le conseil de la Métropole.

**5.8** L'observation n°88 qui émane de la SCI Les Lauriers, pose le problème plus général de l'objet de la DUP et de ses conséquences. Le dossier ne fait pas état des propriétaires concernés à l'intérieur du périmètre, non plus que de l'information les concernant. La complexité de l'approche foncière n'est pas évoquée. En l'occurrence, seule Lyon Métropole devrait être bénéficiaire de la DUP ?

## **Réponse du maître d'ouvrage**

*La procédure en cours est une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, et non une enquête parcellaire. Ce choix permet de traiter à l'amiable avec les propriétaires concernés, dans un contexte foncier très complexe. La Métropole de Lyon est la seule bénéficiaire de la DUP.*

## **Avis du commissaire enquêteur**

La réponse du maître d'ouvrage est exacte, mais incomplète dans la mesure où c'est bien la DUP qui ouvre la possibilité, pour le maître d'ouvrage, d'exproprier les propriétaires « récalcitrants ». La procédure en cours n'est donc pas anodine au regard des intérêts de ces propriétaires. Il me semble regrettable que le dossier n'ait pas compris une liste des propriétaires concernés, même si « *Le périmètre de projet de l'étude d'impact ne comporte aucun logement. Les bâtiments concernés sont des bâtiments tertiaires ou des hôtels* » (étude d'impact page 38) et se borne à présenter un plan repérant les bâtiments touchés par les différentes opérations prévues dans le cadre du projet.

**5.9** Dans le même registre, l'appréciation sommaire des dépenses (document E) est particulièrement... sommaire : 3 lignes ! Une présentation plus détaillée serait peut-être plus éclairante.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*La forme de présentation est usuelle en matière de DUP, et permet d'avoir une bonne idée du coût prévisionnel de l'ensemble de l'opération.*

#### **Avis du commissaire enquêteur**

Je n'ai pas eu d'observation à ce sujet. Néanmoins je persiste à penser que l'information présentée dans le dossier sur l'appréciation des dépenses, est non seulement sommaire, mais aussi dépourvue de signification, et sans aucune utilité pour mesurer l'intérêt du projet et des différentes opérations qui le composent. Je pense aussi que le montant indiqué correspond certainement à un chiffrage plus détaillé, dont la présentation n'aurait pas été très compliquée.

**5.10** L'adjonction au dossier de l'étude d'impact de la ZAC Part Dieu n'apporte pas vraiment de réponses aux observations de l'Autorité environnementale.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*L'Autorité Environnementale recommande, dans son avis sur l'étude d'impact de la DUP, de « joindre ses deux avis sur la réalisation de la ZAC Part-Dieu ouest et sur la restructuration du PEM à tout dossier concernant le PEM et l'opération Two Lyon. » C'est pourquoi l'étude d'impact de la ZAC, ainsi que l'avis de l'AE sur cette étude et la réponse de la Métropole, ont été jointes au dossier.*

#### **Avis du commissaire enquêteur**

Dont acte.

**5.11** La réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale ne me paraît pas très convaincante, notamment sur l'évolution des déplacements. L'évolution de la part modale ne donne aucune indication sur l'évolution brute.

En matière de nuisances sonores, les tableaux de chiffres n'apportent aucune réponse : Il est à craindre que la période de travaux soit particulièrement pénible pour les usagers et les résidents. Idem pour la qualité de l'air, le risque sanitaire et les émissions de gaz à effet de serre (cf observations 19, 74). L'application de la doctrine ERC paraît assez accessoire.

A voir aussi les problèmes liés à la présence de la nappe

#### **Réponse du maître d'ouvrage**



*Le projet de restructuration du PEM Part Dieu s'inscrit dans continuité des projets en faveur d'une mobilité durable engagée ces 10 dernières années par les différents partenaires du territoire. Les résultats de la nouvelle enquête ménages déplacements de l'agglomération lyonnaise de 2015 démontrent les fruits de cette politique sur l'évolution des comportements de mobilité. À l'échelle de la Métropole de Lyon, les principaux éléments qui ressortent sont les suivants :*

- ▶ *des tendances globales se dégagent : les habitants optimisent davantage leurs déplacements et en réduisent le nombre moyen quotidien en particulier pour les motifs non obligés ; les déplacements en voiture ont considérablement diminué en part modale (de 48% en 2006 à 42 % en 2015) mais aussi en volume ; le taux de motorisation des ménages fléchit ; l'usage des transports en commun se renforce (de 15 à 19 %) ; la marche augmente (de 32 à 34 %) ; la part du vélo à 2 % conforte cet usage comme un mode à part entière ; les pratiques intermodales sont en forte progression même si elles sont encore peu nombreuses ;*
- ▶ *des contrastes selon les différents territoires : le cœur de l'agglomération se caractérise par un usage de la marche et des modes alternatifs plus important ; a contrario, et même si les évolutions sont positives avec une baisse de 3 points de la part modale hors Lyon-Villeurbanne, le reste du territoire de la Métropole est plutôt caractérisé par un usage plus important de la voiture y compris pour des déplacements intra-communaux et sur des distances courtes.*

*Les parts de chaque mode dans l'accès au PEM sont données en valeur brute page 26 de la réponse à l'avis de l'AE.*

*Dans la réponse à l'AE, les tableaux de bruit ne sont pas des données nouvelles, mais des données corrigées suite à une erreur identifiée sur le seuil de bruit. Les conclusions des calculs de niveaux sonores issus de la modélisation acoustique, sur la base de ces seuils de bruits, ne changent pas. Pour rappel, ces données concernent la phase exploitation.*

*Les résultats « bruit » en phase chantier sont présentés dans l'étude d'impact pages 185 à 199.*

*Il est écrit que :*

- ▶ *« Il en ressort que les activités de chantier affectent entre 3 et 10 bâtiments et que les émergences les plus importantes atteignent + 18.5 à + 21.5 dB(A). »*
- ▶ *« Pour les 10 variantes les plus pénalisantes, une solution de protection à la source a été dimensionnée pour limiter les nuisances sonores en phase « travaux ». Des écrans temporaires de 3 m de hauteur sont simulés autour des activités bruyantes pour limiter la propagation de leur émission acoustique. Ce type de protection est efficace pour les premiers étages des bâtiments qui sont potentiellement les plus exposés au bruit des chantiers. L'efficacité de ces protections est variable et permet de d'atteindre une efficacité de - 10 dB(A) sur les niveaux d'émergences des bâtiments impactés. »*

*Concernant la nappe :*

*Le modèle hydrogéologique est utilisé pour estimer les impacts des travaux de pompage et de réinjection à la nappe.*

*Il est construit sur la base des connaissances actuelles des premiers horizons géologiques de sol :*

- ▶ *Les coupes géologiques,*

- ▶ *Les levés piézométriques,*
- ▶ *Les infrastructures souterraines en interaction avec la nappe.*

*Le modèle reproduit les écoulements souterrains sur la base des connaissances du sol. Cependant plusieurs incertitudes subsistent lors de l'élaboration d'un modèle hydrogéologique :*

- ▶ *Les données géologiques sont connues ponctuellement : la géologie est pourtant une donnée hétérogène, d'autant plus dans des horizons alluviaux où les variations de faciès des formations sont très rapides : il est possible de passer de sables grossiers à des sables argileux sur une dizaine de mètres. Les données géologiques disponibles ne permettent pas de reconnaître de telles hétérogénéités.*
- ▶ *Les infrastructures souterraines telles que les parkings possèdent leur propre mode de gestion des eaux souterraines qui peuvent varier d'un bâtiment à l'autre : rabattement, drainage, cuvelage étanche... Ces aménagements modifient localement les écoulements souterrains ; la collecte de données ne permet pas de reconnaître l'exhaustivité de ces aménagements.*

*Le calage du modèle sert alors à représenter le plus fidèlement possible les écoulements souterrains en représentant une situation figée de la piézométrie de la nappe. Pour cela il est nécessaire de disposer de données piézométriques synchrones. Parfois, la piézométrie de la nappe ne peut pas être figée, c'est le cas notamment au droit de stations de pompage qui créent des variations piézométriques brutales de la nappe. C'est pourquoi le calage du modèle ne peut jamais être exact, une variation de l'ordre de + ou - 30 cm est classique sur un modèle hydrogéologique influencé par des aménagements. Le calage sert à représenter les paramètres hydrodynamiques qui gèrent les lois des écoulements souterrains.*

*Par la suite, pour s'affranchir des « erreurs de calage » évoquées, le modèle est utilisé en relatif. C'est-à-dire que les niveaux piézométriques calculés d'un état futur, sont comparés à des niveaux piézométriques calculés d'un état initial. Cela permet d'annuler les erreurs de calage, on raisonne alors en terme d'impact qui ne dépend plus du calage réalisé.*

*Idéalement, un modèle hydrogéologique devrait être construit sur une portion de nappe indépendante. Cela permet de n'utiliser que des flux nuls aux frontières du modèle. Cependant très souvent, la portion de nappe indépendante nécessite de représenter des aires très grandes, qui ne sont pas compatibles avec la finesse demandée des calculs au droit de la zone d'étude. Ainsi, il est possible de restreindre l'aire modélisée en imposant un flux ou une cote aux limites du modèle. Le choix de l'une ou de l'autre des conditions implique les mêmes contraintes : un flux d'eau est introduit au modèle de manière arbitraire, fixé par le modélisateur. Cette façon de modéliser est validée à condition :*

- *Que les variations en entrée du modèle soient peu variables, ce qui dans le cas d'un modèle en régime permanent est vrai.*

- *Que les impacts calculés n'atteignent pas les limites imposées du modèle, ce qui impliquerait que les impacts calculés sont influencés par la limite imposée.*

*Dans le cas présent, les conditions aux limites ne varient pas sur le régime permanent représenté, et les impacts calculés n'atteignent pas la limite imposée.*

*Il est donc possible d'utiliser un flux imposé ou une condition à potentiel imposé en limite du modèle.*

*Enfin, le projet prévoit un suivi en temps réel des niveaux piézométriques sur le secteur d'étude. Ce suivi a pour objet d'alerter le maître d'ouvrage lorsque les niveaux réinjectés atteignent un seuil au-delà duquel un risque inondation existe. Les entreprises procéderont*

*alors à un rejet d'une partie des eaux pompées dans le réseau d'assainissement du Grand Lyon.*

*Le suivi piézométrique en temps réel est la meilleure garantie contre les inondations par remontée de nappe.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Pour ce qui concerne les déplacements, les chiffres indiqués dans la réponse à l'Ae (page 26) ne correspondent pas à ceux que l'on peut lire dans l'étude d'impact page 222. Mais au-delà de la multiplication des chiffres et des pourcentages, je pense que l'on peut effectivement envisagée une évolution des modes de déplacements, au profit des modes « actifs » et au détriment - marginal – du mode VP. Les nombreuses observations émises par des usagers des deux roues, traduisent une évolution significative des comportements. Les références à l'évolution des pratiques dans d'autres grandes villes françaises donnent aussi une indication intéressante.

En matière de bruit, je retiens la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Ae :

*« En considérant que le niveau d'enjeu correspond à la valeur intrinsèque d'un élément de l'environnement (rareté, originalité, diversité, qualité de vie, santé...), il est certain que les enjeux liés à la qualité de l'air et au bruit sont **forts**.... Concernant l'environnement sonore, le secteur dans lequel s'insère le projet est urbain et traversé par des infrastructures ferroviaires et routières bruyantes. Les aménagements dans le secteur de la gare s'inscrivent donc dans un contexte d'ores et déjà marqué par des nuisances sonores : c'est pourquoi les enjeux liés au bruit ont été **estimés moyens dans le cadre de cette étude d'impact**.*

*Ces niveaux d'enjeu n'impliquent néanmoins pas de minimisation des impacts et des mesures à mettre en place pour réduire ces nuisances, comme cela est décrit dans la suite de l'étude d'impact. Des modélisations spécifiques ont d'ailleurs été réalisées pour ces sujets afin de préciser les impacts. ».*

L'étude d'impact (page 237) indique : *« le projet engendre très localement des modifications significatives et un dépassement de seuils : trois bâtiments sont donc concernés par une éventuelle protection acoustique, dépendant :*

- *de l'application du critère d'antériorité (Cf. §C 5.3.2 La réglementation),*
- *de l'efficacité des protections acoustiques actuelles des bâtiments,*
- *du devenir de ces bâtiments, en particulier des bureaux de France Télévisions.*

*Ces impacts indirects sont liés au PEM, de par les modifications de trafic au niveau de la rue du Dr. Bouchut, de la rue Mazonod et de la rue Garibaldi. »*

Le maître d'ouvrage décrit aussi les mesures envisagées et précise que *« Un suivi acoustique sera effectué en trois étapes, à la mise en service (MES) globale du PEM/Two Lyon en 2022, ainsi qu'à horizon MES+10 ans et MES+20 ans »*

Il me paraît évident que les nuisances sonores seront fortes pendant la période de travaux et que des mesures correctrices devront être étudiées au terme des travaux, en fonction des résultats du suivi acoustique proposé.

Concernant la qualité de l'air, le maître d'ouvrage indique : *« Le scénario projet conduit à des émissions plus élevées que le scénario « fil de l'eau », mais que : « une*

*diminution des émissions est à attendre à l'horizon 2030 par rapport à l'état actuel grâce au renouvellement du parc roulant, qui apporterait une diminution significative des émissions, notamment des oxydes d'azote et des particules fines PM10 qui constituent les principaux polluants à enjeux ».*

Je retiens la conclusion proposée dans l'étude d'impact (page 272) : « Ainsi la mise en place du projet ne conduira pas à une évolution significative de l'exposition des populations »

Sur le plan hydrogéologique, je ne suis pas en mesure de commenter l'argumentation du maître d'ouvrage dans sa réponse à l'Ae. Mais il est vrai que le suivi piézométrique est un bon moyen d'analyse de la nappe et de ses variations.

**5.12** Une observation anecdotique : La galerie Béraudier serait trop étroite entre le hall central et le passage Pompidou notamment du fait des accès à la billetterie au premier étage

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*La rénovation de la gare de la Part-Dieu prévoit de développer de nouveaux services pour les voyageurs (accueil, point multiservices, guichets, salon d'attente, commerces, etc...) notamment dans la nouvelle galerie Béraudier.*

*Les espaces de vente de billets seront bien maintenus dans l'enceinte de la gare à l'étage de cette galerie mais avec le développement des services et des billets numériques (commande en ligne, site web etc...) ces espaces connaissent une baisse régulière de leur fréquentation destinée à s'accroître.*

*Les flux principaux dans la gare sont attendus dans le hall principal (80%) et dans une moindre mesure dans la galerie Pompidou (20%). Les flux attendus dans la galerie Béraudier sont bien moindres et sa largeur de 7,5m au plus étroit (soit proche de la largeur de l'entrée principale du centre commercial de la Part-Dieu) est donc tout à fait adaptée à son usage car cette galerie s'évase côté hall principal.*

#### **Avis du commissaire enquêteur**

Dont acte.

**5.13** Plusieurs observations soulignent l'absence de concertation, les interventions de la Métropole ou de la SPL dans ce domaine, se limitant à de l'information, sans prise en considération des remarques des participants.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Depuis le lancement du projet en 2010, des actions de concertation ont été mises en place par la mission Part-Dieu, dans le cadre du Grand Lyon puis la SPL Lyon Part-Dieu. Ces actions ont relevé soit de procédures règlementaires liées au droit de l'urbanisme, soit de démarches volontaires dans le cadre d'une stratégie de participation citoyenne. Les principales étapes de cette concertation ont été :*

- ▶ *Septembre 2010 à octobre 2014 : concertation préalable sur le projet*



- ▶ *Juin à octobre 2013 : concertation préalable au pôle d'échanges multimodal et à la voie L*
- ▶ *Janvier à octobre 2015 : concertation préalable à la création de la ZAC Part-Dieu Ouest*
- ▶ *Janvier à novembre 2016 : ateliers de concertation sur la définition des espaces publics*

*(voir détails et nombre de participants en annexe).*

*La Maison du projet située au 192, rue Garibaldi est devenu le lieu central du dispositif de concertation. Elle a accueilli plus de 1500 personnes en 2016. De nombreuses présentations et réunions y sont régulièrement organisées soit à l'initiative de la maîtrise d'ouvrage mais également en réponse à des demandes d'interventions : Collectif Part-Dieu, Association les Habitants de la Part-Dieu, Conseils de quartier et CIL, Association Urbanisme et Architecture, association cyclistes, Les Droits du Piéton...*

*La SPL a mis en place en novembre 2015 un comité d'information et de participation qui permet l'information permanente des acteurs de la société civile du quartier et des associations concernées par les thématiques du projet.*

## **ANNEXE 1 : ACTIONS DE CONCERTATION MENEES DEPUIS 2010**

*Depuis le lancement du projet en 2010, des actions de concertation ont été mises en place par la mission Part-Dieu, dans le cadre du Grand Lyon puis la SPL Lyon Part-Dieu. Ces actions ont relevé soit de procédures règlementaires liées au droit de l'urbanisme, soit de démarches volontaires dans le cadre d'une stratégie de participation citoyenne.*

### **2010 -2012 : LE DEMARRAGE DU PROJET**

*Dès 2011, l'ouverture de la maison du projet située au 192, rue Garibaldi a permis de répondre aux premières demandes ponctuelles d'information émanant d'associations, de syndicats de copropriétés, de gestionnaires d'entreprise, de délégations de riverains et de conseils de quartiers.*

*En direction des habitants et des riverains : les grands axes du projet Lyon Part-Dieu ont été présentés dans le cadre de la concertation sur le projet d'aménagement de la rue Garibaldi (réunion publique du 8 novembre 2010 notamment), lors des conseils de quartier Voltaire Part-Dieu, ainsi que lors de la réunion «Rendez-vous du Maire» de fin 2011. Une première réunion d'information spécifique à destination des représentants d'habitants a eu lieu en juin 2011 à la Mission Part-Dieu autour de la maquette.*

*En direction des entreprises et des professionnels de l'immobilier : le projet a été présenté sur les stands Grand Lyon des salons Expo Real, MIPIM et SIMI. Des présentations ont aussi été faites à des groupes constitués d'opérateurs privés, d'entreprises, d'organisations et d'associations professionnelles, aux commerçants du quartier et au Club d'Entreprises Lyon Part-Dieu.*

## **2012-2014 : CONCERTATION PRÉALABLE SUR LE PROJET**

*Par délibération n° 2012-3218 du 10 septembre 2012, la Communauté urbaine a approuvé l'ouverture et les modalités de la concertation préalable au projet Lyon Part-Dieu. L'objectif était de partager les enjeux du projet avec ses acteurs et partenaires, les habitants, usagers et associations du périmètre, et autres personnes concernées, ainsi que de leur permettre d'exprimer leurs attentes, préoccupations et propositions. Il s'agissait d'une concertation préalable à titre volontaire en application de l'article L 300-2 du code de l'urbanisme. Elle a été clôturée le 3 novembre 2014. Le périmètre de la concertation était délimité par le périmètre du projet Lyon Part-Dieu.*

*A ce titre, plusieurs dispositifs d'information et de concertation ont été mis en place par la Communauté urbaine :*

- un dossier consultable à la disposition du public à l'accueil de l'Hôtel de Communauté ainsi que dans les mairies des 3° et 6° arrondissements de Lyon,*
- des permanences d'information spécifiques dans les locaux de la mission Part-Dieu (l'Atelier) ouvertes depuis le 11 septembre 2012, les lundis matin et mercredis après-midi,*
- une réunion publique, à laquelle ont participé **700 personnes**, présidée par le Président de la Communauté urbaine, a initié la concertation le 13 septembre 2012,*
- 3 rencontres-débats, auxquelles ont participé **370 personnes**, présidées par mesdames et messieurs les Vice-Président(e)s de la Communauté urbaine en présence du concepteur du projet, autour de 3 thématiques centrales : les déplacements, le 27 novembre 2012, le quartier actif, le 13 décembre 2012, les espaces publics, le 31 janvier 2013.*

*Par la délibération n° 2013-4229 du 21 octobre 2013, le conseil de la Communauté urbaine a dressé un bilan intermédiaire de cette première étape de la concertation entre septembre 2012 et le 31 janvier 2013. **Le besoin d'information et d'approfondissement s'est le plus fortement exprimé sur les sujets suivants :***

- la stratégie de production de logements et l'évolution du parc existant : une forte mobilisation des habitants du quartier a été constatée, à travers les associations ou instances de participation citoyenne. Des interrogations ont été émises sur les mutations envisagées, certaines représentations graphiques des intentions du projet pouvant laisser supposer que des démolitions étaient prévues à court terme. Ainsi, le projet a évolué dans certains secteurs, pour tenir compte des remarques émises par les habitants, particulièrement celui de la Porte Sud qui a retrouvé sa physionomie actuelle dans les représentations du projet. Au-delà des immeubles d'habitation déjà présents, il est prévu une production de logements (environ 2 000 à terme), en vue de pérenniser le statut de quartier d'habitation de la Part-Dieu et sa mixité vis-à-vis des activités tertiaires,*
- la place des espaces verts, publics et du paysage : à travers l'objectif de faire de la Part-Dieu un quartier à vivre, la réflexion sur les espaces végétalisés est au centre des préoccupations des concepteurs du projet. A travers les projets de voiries, de places ou de parcs, un programme en faveur du paysage et de la végétalisation est élaboré aussi bien sur les espaces publics qu'au coeur des îlots privés.*

*La concertation préalable a donc permis l'expression de remarques et appréciations sur le projet qui ont contribué à son évolution et à l'apport de précisions et compléments pour en améliorer la lisibilité et l'appropriation par le public. La version 2 du plan de référence est davantage conforme aux attentes des riverains et usagers.*

*Cette concertation a également permis d'installer une relation de travail et de confiance avec les habitants et les acteurs de la société civile et à mettre en place une démarche interactive entre habitants, experts, élus et aménageurs avant même la finalisation du projet urbain.*

### **2013 : UNE CONCERTATION SPÉCIFIQUE AU PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL ET À LA CRÉATION DE LA VOIE L**

*Par délibération en date du 27 mai 2013, le conseil de la Communauté urbaine a approuvé l'ouverture et les modalités de la concertation préalable aux projets du Pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Part-Dieu et création de la voie L au titre des articles L 300-2 et R 300-1 du code de l'urbanisme. Dans ce cadre, les maîtres d'ouvrage (Communauté urbaine, SNCF-gares & connexions et RFF) ont convenu, d'une part, d'organiser une concertation préalable commune à leurs opérations, et d'autre part, de confier le pilotage de la procédure à la Communauté urbaine.*

*Cette concertation s'est déroulée du lundi 17 juin 2013 au mardi 29 octobre 2013. Deux réunions ont été programmées : une réunion avec les associations et les conseils de quartier en juillet (50 à 60 participants) et une réunion de clôture plus large au palais de la Mutualité le 13 septembre 2013 à laquelle ont participé 400 personnes.*

*Concernant le projet de PEM dans son ensemble, toutes maîtrises d'ouvrage confondues, les remarques ont principalement porté sur les thématiques suivantes :*

- **L'opportunité du projet** : très rarement contestée, chaque composante (équipements ferroviaires, bâtiment gare et espaces publics) est jugée généralement nécessaire, et même indispensable ; son caractère global et partenarial est très apprécié,
- **la priorité accordée aux piétons par le "sol facile"**, le réaménagement des espaces publics et des intermodalités recueille de nombreux satisfecit, avec des préoccupations concernant le développement des transports en commun, et la demande de veiller aux conditions de circulations routières notamment pour les habitants et personnes travaillant dans le quartier,
- **les accès Pompidou** concentrent de nombreux commentaires, demandant à veiller à sa visibilité dans l'ensemble de la gare, à l'impact sur les conditions de circulation dans le secteur et à sécuriser l'ensemble du passage,
- un soin particulier est demandé concernant **la qualité architecturale de la gare, sa qualité d'accueil, et la gestion des flux dans le hall**. Le phasage et le déroulement précis des travaux sont régulièrement évoqués pour demander de veiller à un déroulement impactant le moins possible la vie du quartier. Le lien avec les études du noeud ferroviaire Lyonnais, et le rôle des gares, fait l'objet de plusieurs demandes de précision.

*Globalement les avis sont donc en accord avec les principes du projet de PEM et n'ont pas remis en question les éléments du programme présenté.*

## **2015 : UNE CONCERTATION PREALABLE A LA CREATION DE LA ZAC PART-DIEU OUEST**

*Le conseil de la communauté urbaine de Lyon a approuvé l'ouverture et les modalités de la concertation préalable à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, la ZAC Part-Dieu Ouest, par la délibération n°2014-0411 en date du 3 novembre 2014. Cette concertation a été ouverte le lundi 5 janvier 2015.*

*Initialement prévue pour se terminer début juillet 2015 elle a été prolongée jusqu'au 30 octobre 2015 par la délibération n° 2015-0411 afin de laisser le temps au public de prendre connaissance de l'étude d'impact et de l'avis de l'autorité environnementale du CGEDD, soit 10 mois de concertation.*

*Les dispositifs mis en place dans le cadre de la concertation autour de la ZAC sont allés au-delà des dispositifs proposés dans le cadre de la délibération initiale.*

*Un dossier de concertation était consultable en mairie de Lyon (Direction de l'Aménagement Urbain, 198 av Jean Jaurès 69007), dans les mairies des 3<sup>o</sup> et 6<sup>o</sup> arrondissements de Lyon, à l'hôtel de la Métropole de Lyon, 20 rue du Lac, à la Maison du projet Lyon Part-Dieu, situé au 192, rue Garibaldi. Il a été complété du 14 septembre au 30 octobre par **l'étude d'impact et l'avis de l'AE du CEGDD** puis du 15 octobre au 30 octobre par un **complément d'information** de la maîtrise d'ouvrage en réponse à l'avis de l'AE du CEGDD. Ces éléments étaient également téléchargeables sur le site internet du projet et sur celui de la Métropole de Lyon. **Le dossier de concertation a été téléchargé 543 fois sur le site internet de la métropole.***

*La Maison du projet située au 192, rue Garibaldi a été **le lieu central du dispositif de concertation**. Des permanences d'information et d'accueil des publics ont été organisées de mars à octobre 2015 sur des plages horaires élargies. **Un chargé d'accueil et d'information** a été spécialement recruté pour accompagner la concertation. **Au total, plus de 1000 personnes ont été accueillies en individuel ou en groupe à la maison du projet durant les 10 mois de la concertation.***

*De nombreuses présentations et réunions ont été organisées soit à l'initiative de la maîtrise d'ouvrage mais également en réponse à des demandes d'interventions (ex : Collectif Part-Dieu, CIL Vilette). Ces réunions ont donné lieu à une présentation du projet de ZAC et ont permis l'organisation d'échanges directs avec tous les publics : riverains et habitants, entreprises et salariés (lors de cafés du projet lors de la pause méridienne), institutionnels et professionnels (CCI, Chambre de Métiers, Rotary Club, fédération BTP, agences d'urbanisme...)*

*Une réunion publique générale a été organisée le 10 septembre à l'Auditorium de Lyon au cœur du périmètre de la ZAC en présence notamment de Gérard Collomb, Sénateur Maire de Lyon et Président de la Métropole de Lyon, Thierry Philip, Maire du 3<sup>ème</sup> arrondissement et de François Decoster, architecte-urbaniste et concepteur du projet. **Plus de 600 personnes y ont participé.***



***Au total, plus de 3600 personnes ont bénéficié d'une présentation du projet de ZAC lors de la période de concertation. 472 avis ont été émis sur les registres, par courrier ou par mail. 68% des avis étaient favorables au projet de ZAC.***

### **2016 : DES ATELIERS DE CONCERTATION SUR LES ESPACES PUBLICS**

*Dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet sur les espaces publics futurs du quartier de la Part-Dieu, la SPL a mis en place en 2016 des ateliers de concertation avec les maîtres d'œuvres. Les ateliers de concertation ont réuni **140 personnes** de février à juillet 2016. Les usagers ou leurs représentants ont pu enrichir le programme initial et échanger avec le maître d'œuvre des espaces publics, François Decoster (L'AUC) et son équipe, notamment autour des sujets suivants : modalités pratiques de mise en place de l'itinéraire cyclable sur la rue Bouchut, qualité des paysages, prise en compte de la lumière et de la sécurité urbaine, prise en compte des itinéraires piétons et PMR (personnes à mobilité réduite) dans les aménagements, ... Parmi les participants étaient représentés les conseils de quartiers, les comités d'intérêts locaux, les associations d'usagers, la commission accessibilité, le club des entreprises et plusieurs riverains ou usagers présents à titre individuel. Ces échanges ont pris la forme de balades urbaines ou d'ateliers autour des thématiques de paysage et ambiances urbaines, matériaux et lumière, signalétique, mobilier & nouveaux services, déplacements cyclistes, accessibilité.*

### **LE COMITE D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION**

*Afin d'associer l'ensemble des usagers du quartier à l'élaboration du projet urbain, la SPL Lyon Part-Dieu a mis en place en novembre 2015 une instance qui permet l'information permanente des acteurs de la société civile du quartier et des associations concernées par les thématiques du projet. Les sujets suivants ont pu être abordés lors de ces comités : concertation espaces publics, présentation du projet du Pôle d'Echanges Multimodal et l'opération Sky Avenue, présentation des outils de communication (site internet, album video INA...), communication autour de la fermeture du parking du centre commercial, état d'avancement des travaux...*

### **RAPPEL DES ACTIONS DE COMMUNICATION ET D'INFORMATION**

*Depuis le début du lancement de projet, outre l'accueil et les permanences à la maison du projet (1523 personnes en 2016), de nombreux outils de communication ont été mis en place afin de présenter et faire connaître le projet dans toutes ses composantes et à tous les usagers du quartier : enjeux, périmètre, opérations publiques et privés, calendrier etc...*

*Parmi ces outils, on peut citer :*

- Le site internet [www.lyonpart-dieu.fr](http://www.lyonpart-dieu.fr) (qui a reçu **plus de 102 000 visites en 2016**)
- La présence active depuis 2016 sur les réseaux sociaux : twitter, facebook, instagram, linkedin...
- Plaquette institutionnelle et dépliant grand public diffusés à la maison du projet, sur les événements et dans les principales structures du quartier
- Présence régulière d'actualités dans les supports institutionnels Grand Lyon Magazine (250 000 ex), Lyon Citoyen (280 000 ex) et journal du 3<sup>ème</sup> (53 000 ex)

- Exposition sur la palissade de chantier du B10 devant la gare (environ 80 000 personnes/jour pendant 1 an et demi)
- Visibilité sur des évènements métropolitains : Lyon City Design, 40 ans de l'auditorium, Journées Européennes du Patrimoine
- Présentations régulières au Club des Entreprises (plus de 60 entreprises représentant 25 000 salariés)
- Actions de médiation : promenades urbaines et ateliers jeunes publics
- Une campagne institutionnelle d'affichage à l'échelle de la Métropole de Lyon entre décembre 2016 et février 2017

## **ANNEXE 4 - EXEMPLES D'APPORTS DE LA CONCERTATION DANS LE PROJET**

*Suite à la concertation préalable au projet menée entre 2012 et 2014 par le Grand Lyon, le projet urbain a évolué pour tenir compte des remarques émises par les habitants :*

- *Initialement programmé dans la version 1 du plan de référence comme devant évoluer à long terme, les immeubles de la Porte Sud ont retrouvé leur physionomie actuelle dans les représentations du projet urbain.*
- *la place des espaces verts, publics et du paysage a été renforcée dans les études urbaines. A travers les projets de voiries, de places ou de parcs, un programme en faveur du paysage et de la végétalisation est élaboré aussi bien sur les espaces publics qu'au cœur des îlots privés.*

*Dans le cadre de l'enquête publique autour de la modification n°10 du PLU, suite au rapport du commissaire enquêteur s'appuyant sur des avis de riverains à l'opération, le projet de construction de l'opération Sky Avenue a été modifié : un seul bâtiment d'une hauteur de 50 mètres est maintenu sur les deux prévus initialement en vis en vis de la résidence Desaix existante. La hauteur de l'autre bâtiment a été diminuée à 28 m (voir annexe à la modification n°10 du Plu – délibération du 24 juin 2013).*

*La concertation autour de la création de la ZAC Part-Dieu Ouest menée en 2015 a permis de préciser et d'accentuer dans le dossier de réalisation la mixité fonctionnelle des macro-lots de la ZAC (Cité administrative, France Télévisions, Place de Milan) au profit d'une part plus importante d'habitat.*

*Dans le cadre des ateliers de concertation autour de l'avant de projet des espaces publics qui s'est déroulée en 2016 des réunions avec les associations cyclistes ont permis d'aboutir à une solution médiane concernant l'aménagement de la rue Bouchut autour du scénario d'une piste bilatérale sécurisée.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

L'information et la communication sur le projet ont été, semble-t-il, une préoccupation constante du maître d'ouvrage, comme en témoigne sa réponse. C'est un exercice incontournable pour faciliter l'appropriation d'un projet par les résidents ou les usagers. Néanmoins, je ne saurais le confondre avec ce qu'il est convenu d'appeler « la concertation » dont les effets devraient être mesurables au nombre et à l'importance des amendements ou contre-propositions faites par les participants et adoptés par le porteur du projet. La concertation nécessite écoute et débat, voire compromis. Il est vrai cependant qu'un projet de l'ampleur de celui qui fait l'objet de cette enquête ne se prête pas facilement à ce type

d'exercice. C'est la raison pour laquelle certaines des observations que j'ai reçues sont assez virulentes dans l'expression de leur opposition au projet. C'est aussi la raison pour laquelle je les ai lues attentivement, en y cherchant des alternatives réalistes à telle ou telle partie du projet. Je n'en ai pas trouvé, la cohérence globale ne pouvant s'accommoder de modifications substantielles (rue Bouchut, passage Pompidou) voire techniquement irréalistes (Béraudier → Servient, traversée Est ↔ Ouest du Tram). Néanmoins, après en avoir fait la remarque au maître d'ouvrage, ce dernier m'a adressé, à la suite du procès-verbal de synthèse, l'annexe 4 ci-dessus qui atteste d'une certaine écoute.

**5.14** Les 58 observations favorables au projet évoquent très rarement un point précis, mais saluent la modernité du projet, l'impact positif sur l'image de la ville, l'amélioration des accès à la gare, la place faite aux modes doux. Comme indiqué précédemment plusieurs de ces messages ont été déposés par des élus locaux.

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*La majorité des observations favorables proviennent du public.*

### **Avis du commissaire enquêteur**

Le projet a recueilli un nombre important d'observations favorables, même si les motivations y étaient en général moins développées que dans celles des contestataires. Je ne tiens pas compte des avis des élus qui se sont manifestés es-qualité, considérant qu'il eut été paradoxal qu'ils n'approuvent pas un projet à propos duquel ils ont délibéré favorablement. Les usagers des deux roues représentent un fort contingent des opinions favorables. Sans doute est-ce révélateur des évolutions de la répartition modale des déplacements. Mais beaucoup parlent du nécessaire renouvellement de la gare et du quartier, d'immeubles qui ont vieilli, de « parcours du combattant » pour traverser le PEM, d'un effet désastreux sur les non-lyonnais de passage, d'une « modernisation » nécessaire.

Certaines observations favorables sont tout de même assorties de quelques réserves, notamment sur la place laissée aux VP (EELV), sur le dimensionnement et la sécurité des pistes cyclables, ou pour certains aménagements ponctuels pour les itinéraires des deux roues.

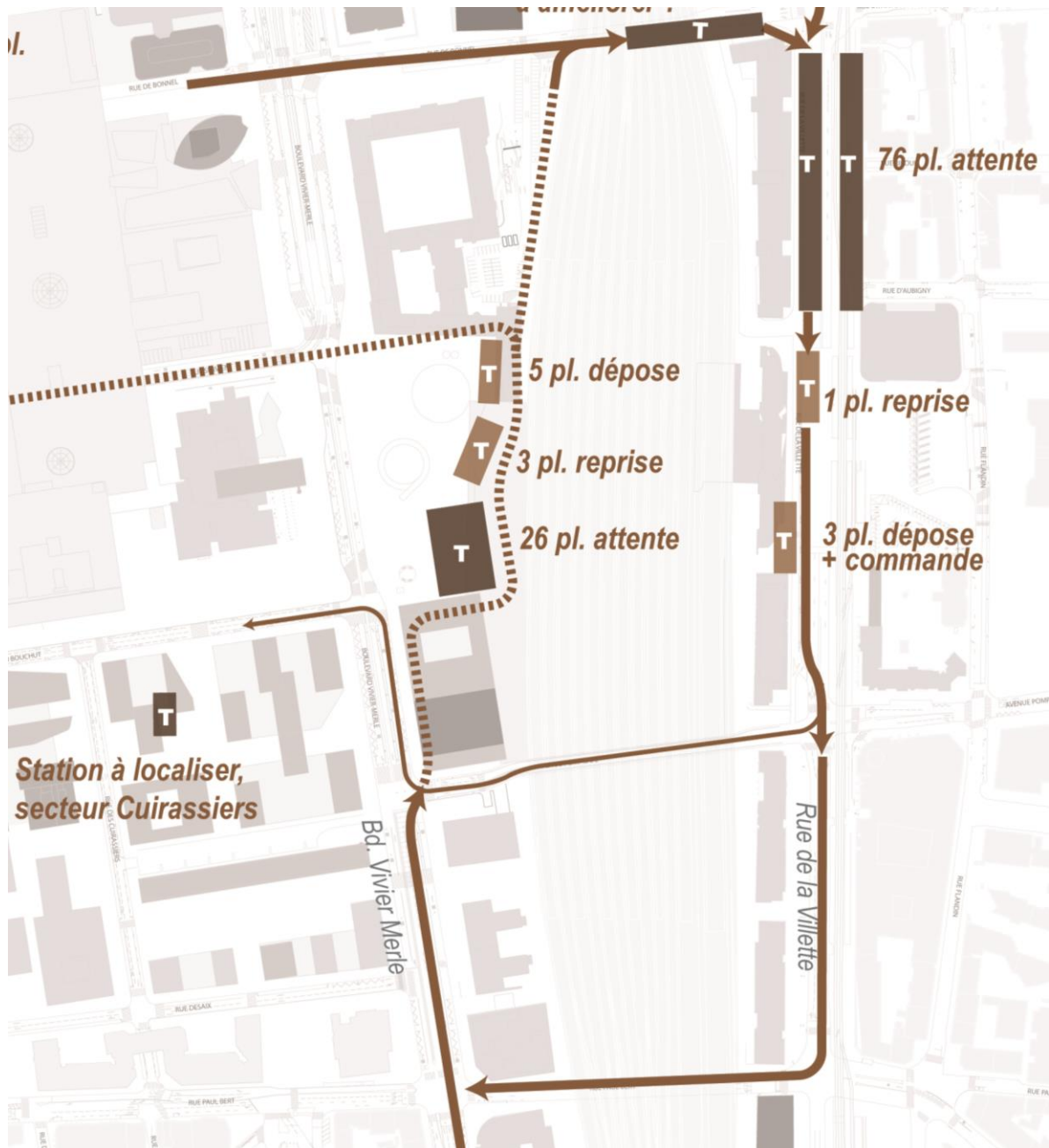
**5.15** Après l'envoi du Procès-verbal de synthèse, j'ai aussi demandé certaines précisions au maître d'ouvrage : les trajets prévus (VP et taxis) pour les accès au parking Béraudier et, sur plan, l'emplacement exact du début de la trémie sous Vivier Merle et du débranchement vers le parking, confirmant que les taxis en provenance de l'ouest ne pourront arriver que par un tourne-à-gauche à partir de la rue Paul Bert, sauf à contourner tout le quartier par le cours Lafayette et le Bd de la Villette.

### **Réponse du maître d'ouvrage**

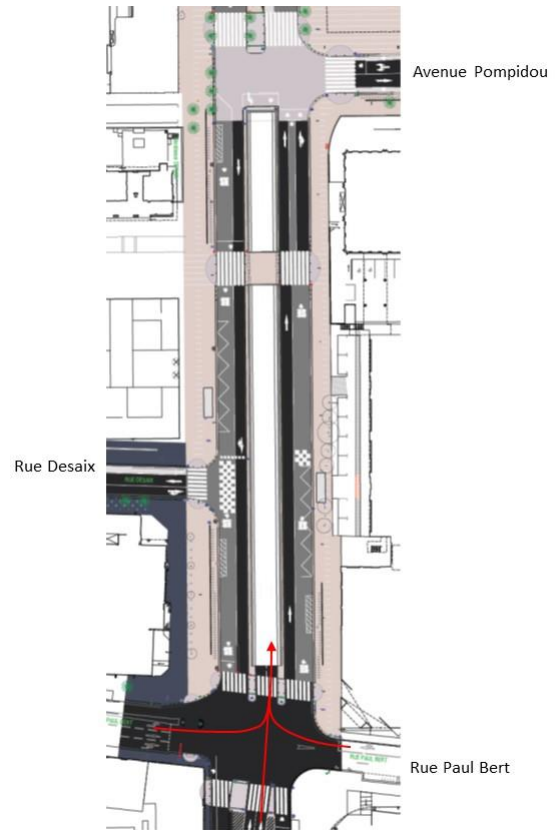
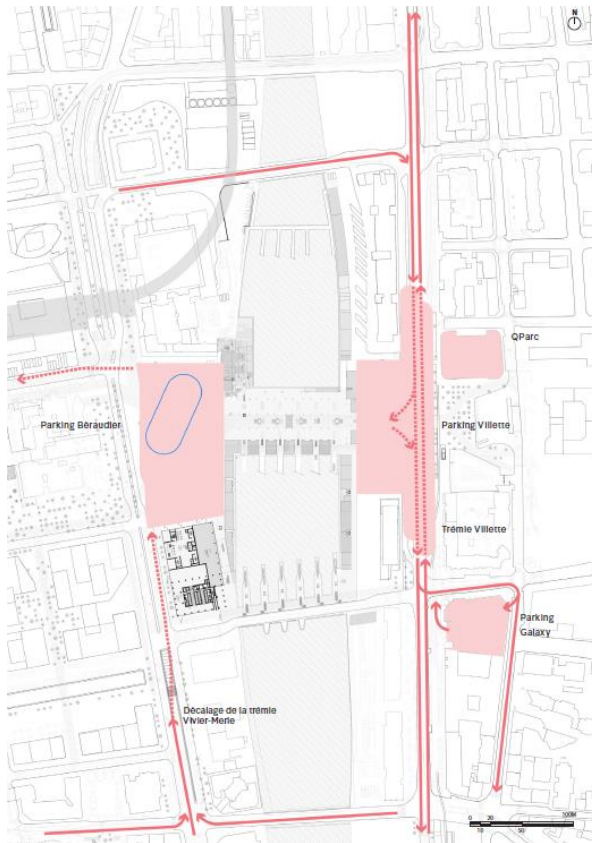


### Le trajet actuel des taxis





## Le trajet futur des taxis



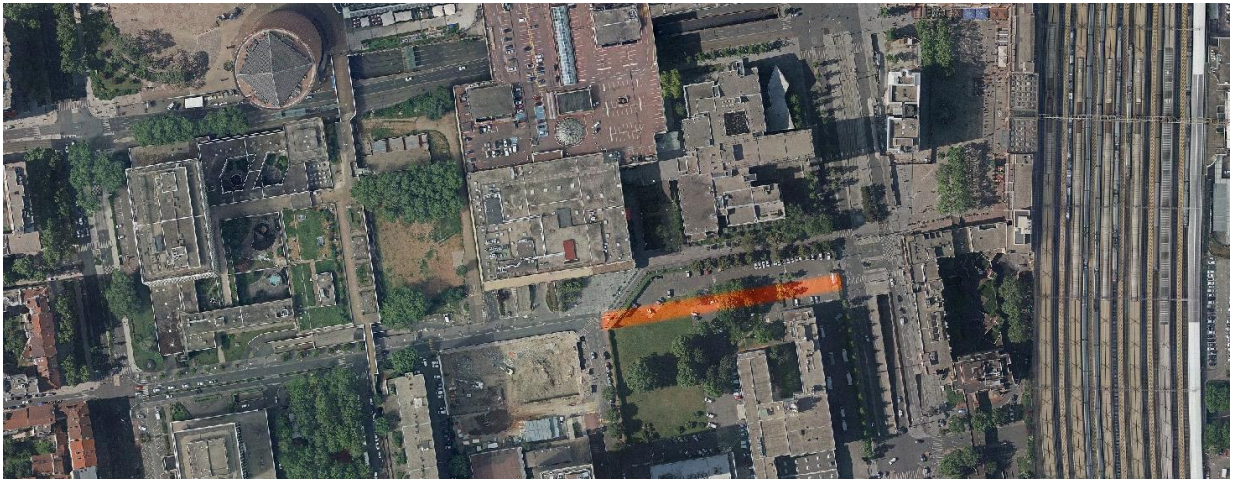
*Les itinéraires futurs d'accès VP aux parkings Gare (dont Béraudier, côté ouest)*

*Emplacement de la nouvelle trémie Vivier Merle, accessible depuis la rue Paul Bert et le sud du boulevard Vivier Merle*

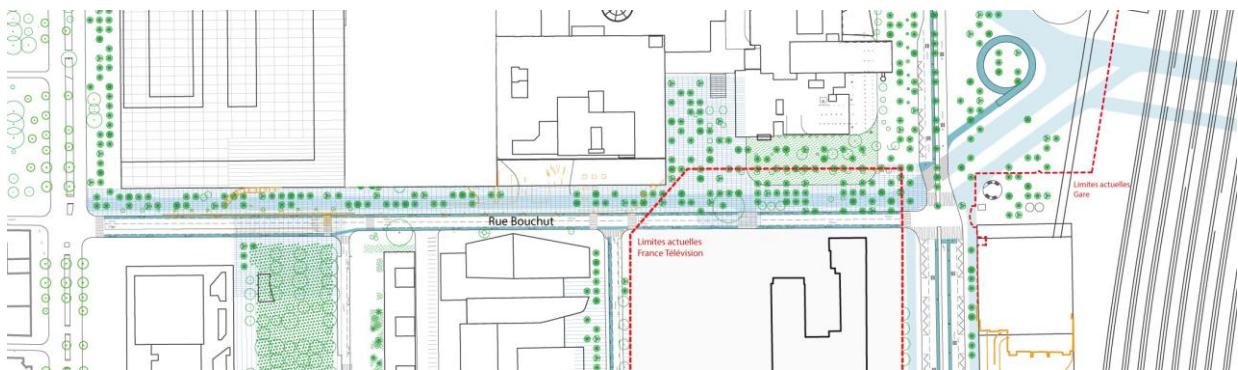
*L'accès au parking Béraudier sera par la trémie Vivier Merle, et non par la rue de Bonnel. La sortie vers Bonnel, au niveau -1, est accessible seulement depuis la station taxis de la place basse et la zone de livraisons. Les plans de l'étude d'impact sont cohérents.*



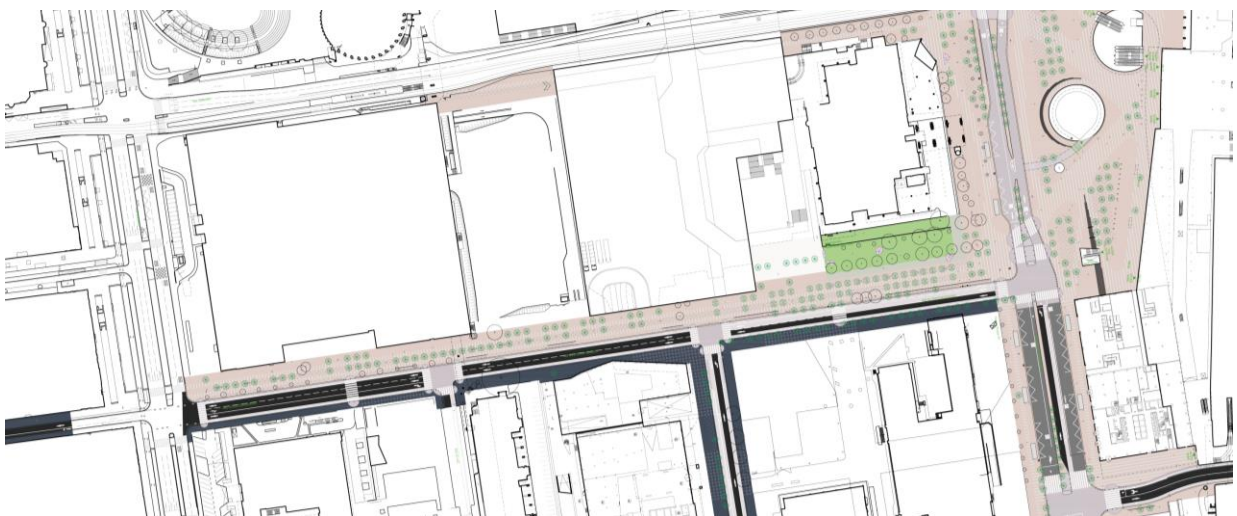
## TRACE FUTUR DE LA RUE BOUCHUT, EN PLAN, DU BD VIVIER MERLE A LA RUE MAZENOD, SUR LA BASE DE L'EXISTANT



*Prolongement de la rue Bouchut*



*Principe d'aménagement de la rue Bouchut, et limites actuelles d'emprises*



## 6 – OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

### 6.1 Généralités

Je n'ai pas trouvé dans le dossier de paragraphe consacré à l'objet de l'enquête, à l'exception d'une formule très générale sollicitant la Déclaration d'Utilité Publique du projet. En application des textes réglementaires, j'ai donc axé ma réflexion sur les points suivants :

- Le projet a-t-il fait l'objet d'une concertation préalable et le public a-t-il été associé à son élaboration ? La publicité de l'enquête a-t-elle été satisfaisante ?
- Le projet peut-il être considéré d'intérêt général, c'est-à-dire apportant à la collectivité une amélioration substantielle, au regard de la situation actuelle et des évolutions en cours ?
- La procédure de Déclaration d'Utilité Publique est-elle justifiée ?
- Les impacts à terme du projet sur son environnement sont-ils correctement évalués et les mesures proposées pour les éviter, les réduire ou les compenser sont-elles satisfaisantes ? Quid des impacts cumulés avec les opérations « Création de la voie L » et « ZAC Part Dieu » ?
- Les impacts des travaux nécessaires à la concrétisation du projet sont-ils correctement évalués et les mesures proposées pour les éviter, les réduire ou les compenser sont-elles satisfaisantes ?

Sur la base de ce questionnement, je propose les commentaires suivants.

#### A – Concertation, information et participation du public

La pièce G comprend deux documents : 1°) la synthèse globale du bilan de la concertation préalable sur le réaménagement du PEM et la création de la voie L ; 2°) Le bilan de la concertation préalable sur le réaménagement des espaces publics et des voiries. Ces deux documents présentent beaucoup de similitude, du fait de l'imbrication des projets et des maîtrises d'ouvrage. Ils décrivent de façon claire le déroulement de la période de concertation (17 juin au 29 octobre 2013).

*Par délibération en date du 27 mai 2013, le conseil de la Communauté urbaine a approuvé l'ouverture et les modalités de la concertation préalable aux projets du Pôle d'échange multimodal (PEM) de Lyon Part-Dieu et création de la voie L au titre des articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'urbanisme. Dans ce cadre, les Maîtres d'ouvrage (Communauté urbaine – aujourd'hui Métropole, SNCF-Gares & Connexions, et RFF – aujourd'hui SNCF Réseau) ont convenu, d'une part, d'organiser une concertation préalable commune à leurs opérations, et d'autre part, de confier le pilotage de la procédure à la Communauté urbaine.*

*Cette concertation s'est déroulée du lundi 17 juin 2013 au mardi 29 octobre 2013. Le bilan a été délibéré par la Métropole (à cette date, dénommée Grand Lyon) par Délibération n°2014-4390 le 13 janvier 2014. Réseau Ferré de France et Gares & Connexions ont également validé le bilan pour les éléments du projet relevant de leur maîtrise d'ouvrage. (pièce G du dossier, page 4)*



Le bilan de cette concertation est non moins clair :

*« Les aménagements sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon (aménagements des espaces publics et de la voirie).*

*Ce sont ces aménagements qui ont comptabilisé le plus d'expression et qui ont connu la plus grande diversité en termes de thématiques d'expression. Même si le projet est complexe du fait de la multitude d'aménagements qu'il englobe, tous ont suscité des réactions. L'opportunité des aménagements sous maîtrise d'ouvrage du Grand Lyon n'a été que peu discutée puisque cette question a été traitée plus globalement au travers de l'intérêt du réaménagement du PEM. La suppression du B10 (4 expressions) et le réaménagement de la gare routière (4 expressions) ont suscité des avis favorables, tandis que l'installation d'un parking sous la place Béraudier a été parfois discutée (4 expressions).*

*Parmi les divers sujets, ce sont les expressions sur les modes doux (piétons et cyclistes) et l'aménagement des places qui ont suscité le plus d'expressions.*

*En outre, dans le cadre de questionnements sur la gestion des circulations, les avis ont plus particulièrement porté sur l'évolution des voies de circulation sur l'avenue Pompidou, en lien avec la création des accès aux quais. »*

Ce bilan préfigure le contenu des observations reçues pendant l'enquête publique. Les principales observations émanent d'ailleurs de personnes qui étaient invitées aux réunions d'acteurs pendant la période de concertation, et qui estiment probablement ne pas avoir été entendues ou suffisamment entendues. La concertation est un exercice difficile car il est difficilement imaginable qu'il débouche sur une remise en cause globale d'un projet d'une telle envergure. Les modifications acceptables ou les améliorations ne peuvent porter que sur des points particuliers : tel a été le cas, selon le maître d'ouvrage.

Si l'information n'a pas la même portée que la concertation, elle reste néanmoins une pratique incontournable pour accompagner la gestation des projets. Selon le maître d'ouvrage, les réunions avec différentes associations se poursuivent encore. De plus, la SPL Lyon Part Dieu, créée en septembre 2014, a ouvert au public un hall d'exposition où le projet Part Dieu est présenté sous forme de maquette et de plan. Un site internet permet également de retrouver les différentes phases d'évolution du quartier et de se projeter dans l'avenir.

En ce qui concerne l'information sur la tenue de l'enquête publique, outre les publications officielles dans « Le Progrès » et « Tout Lyon », le maître d'ouvrage a accepté de procéder à une publication (annexe n°6) dans l'un des « gratuits » distribué aux entrées de la gare (20 MN). Cette publication est intervenue le lundi 27 mars. En matière d'affichage, si je n'ai pas pu trouver les affiches réglementaires en mairie et à la DAU, le maître d'ouvrage a, quant à lui, placé de nombreuses affiches en des points névralgiques : un constat d'huissier (annexe n°5) confirme et précise cet affichage, que j'ai moi-même vérifié ponctuellement. La presse locale a aussi publié quelques articles susceptibles d'attirer l'attention. (annexe n°7)

L'ouverture d'un registre dématérialisé a manifestement contribué à l'information du public. Même si les nombres relevés de téléchargements (cf 3.6) de tout ou partie du dossier mériteraient une analyse plus fine, je considère que pour une enquête de cette nature, son apport a été significatif et intéressant.

## **B – L'Utilité Publique du Projet**

Dans son acception générale, l'utilité publique est synonyme *d'intérêt général*.

Dans le cas présent, je suis donc amené à évaluer l'utilité ou l'intérêt, au sens le plus large du terme, pour la collectivité du projet de réaménagement des espaces publics compris dans le périmètre de la tranche1. Comme le soulignent certaines observations, il est difficile d'isoler le projet soumis à la présente enquête, de l'ensemble des opérations à conduire sur l'ensemble du quartier de la Part Dieu. C'est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit de mesurer l'influence de certains aménagements, d'ores et déjà bénéficiaire d'une déclaration d'utilité publique comme c'est le cas pour la création de la voie L. On peut aussi citer la délibération de la métropole approuvant le projet de ZAC, qui constitue un engagement à mener à bien le projet global sur le quartier.

Le réaménagement du PEM et des espaces publics est un projet où se télescopent un projet politique d'aménagement urbain, dans ses dimensions économiques, sociales, architecturales et promotionnelles, et un objectif technique imposé, né du développement inéluctable du trafic ferroviaire. Je considère d'ailleurs que l'objectif technique est tellement prégnant qu'il impose des choix d'aménagement dont le maître d'ouvrage a dû s'accommoder. L'aménagement du passage Pompidou, considérablement réduit pour cause d'accès aux quais SNCF, ou celui de la rue du Dr Bouchut, qui n'est pas dans l'axe de la gare, et qui vient « s'étrangler » dans la rue Mazenod, illustrent assez bien ce que j'ai qualifié par ailleurs de « SNCF dépendance ».

L'augmentation constatée de la concentration et du volume des échanges dans et autour du PEM impose par ailleurs de trouver des solutions acceptables pour tous les usagers : l'agrandissement de la place Béraudier (niveau 0) et l'allongement de la trémie Vivier Merle vont leur apporter un confort nécessaire. Le projet Two Lyon, dont la dimension économique et emblématique me paraît incontestable, ajoute encore à la complexité du projet.

Finalement, toutes les opérations constitutives du projet répondent soit à des contraintes soit à des objectifs légitimes. L'intérêt général des aménagements destinés à préserver un fonctionnement acceptable de la gare et du PEM n'est pas contestable. L'intérêt général des aménagements destinés à préserver - autant que faire se peut - les accès à la gare par tous les modes de déplacements, et, dans une moindre mesure, les échanges entre l'Est et l'Ouest du quartier, n'est pas non plus contestable.

Enfin, les nouvelles facilités offertes aux piétons, aux deux roues, aux taxis, et aux voitures particulières par la réalisation de la place basse et la construction du parking Béraudier me paraissent aussi d'intérêt général, au regard de la congestion que tout un chacun peut constater aujourd'hui.

En première analyse, le projet de tour porté par VINCI peut difficilement revendiquer l'étiquette « intérêt général ». Mais il constitue l'une des expressions d'une politique urbaine

assumée, visant à faire de la Métropole Lyonnaise, un pôle économique reconnu, et du quartier de La Part Dieu, un pôle tertiaire comparable à ce qui existe dans quelques grandes villes européennes. L'ambition est légitime et les retombées à en attendre accréditent le principe d'intérêt général.

En définitive, aucune alternative crédible n'a été proposée dans le cadre des observations, ni pour le projet dans sa globalité, ni dans sa déclinaison en opérations, lesquelles ont manifestement des liens fonctionnels. Seules quelques améliorations ont été suggérées (capacité de la vélostation, sécurisation des trajets piétons ou deux roues...).

Le rejet global du projet en raison du parti urbain ou architectural, s'il est compréhensible, ne peut être considéré comme la dénégation de son intérêt général.

### **C – La procédure de Déclaration d'Utilité Publique**

Une déclaration d'utilité publique est une procédure administrative en droit français qui permet de réaliser une opération d'aménagement sur des terrains privés en les expropriant, précisément pour cause d'utilité publique.

Cette procédure est nécessaire en vertu du code civil qui prévoit (art 545) que « *nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité* »

Dans la note de présentation (page 13), il est dit :

*« Les emprises foncières nécessaires au projet de restructuration et réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie Ouest du PEM ne sont pas toutes maîtrisées par la Métropole de Lyon.*

*L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers, conformément aux articles L.110-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. »*

La situation foncière est complexe et n'est d'ailleurs pas présentée dans le dossier, comme je le dis au **§5.8**. A ma demande, le maître d'ouvrage m'a d'ailleurs communiqué un dossier aussi volumineux que le dossier d'enquête, que personne ne m'a demandé de consulter. Je pense toutefois que ces documents n'étaient pas de nature à influencer sur les observations déposées.

### **D – Les impacts du projet sur son environnement (phase exploitation)**

*« Le projet retenu a été conçu de manière à correspondre au meilleur compromis entre des critères d'ordre environnementaux, des critères d'ordre techniques et des critères de coûts des travaux. » (Etude d'impact page 173)*

Je n'ai eu que très peu d'observations sur cet aspect du dossier. Qu'il s'agisse du bruit, de la qualité de l'air ou des problèmes hydrologiques, l'étude d'impact et les compléments

apportés dans la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'Ae, représentent une somme considérable de données – souvent chiffrées – dont les conclusions tendent à présenter tous ces impacts comme acceptables. Cette relative indifférence est d'ailleurs probablement liée à la profusion des chiffres et à la réelle difficulté à les analyser (« Hyper technique » selon Gilbert DUMAS). Faute de contre-expertise, je m'en tiens à une interprétation personnelle, qui me conduit à penser que le projet lui-même devrait apporter une certaine amélioration à la situation actuelle à l'horizon 2030. Les travaux de la place Béraudier, l'allongement de la trémie Vivier Merle, l'espace public le long de la rue Bouchut, la réduction des échanges Est←→Ouest, sont autant de facteurs d'amélioration. Plusieurs observations vont d'ailleurs dans ce sens.

Le tableau synthétique de la page 262 de l'étude d'impact ne fait ressortir des impacts forts que sur des logements de la rue Mazenod, impacts réduits par des protections acoustiques adaptées.

Pour mémoire, les domaines abordés dans le cadre de l'application de la doctrine Eviter, Réduire, Compenser (ERC) :

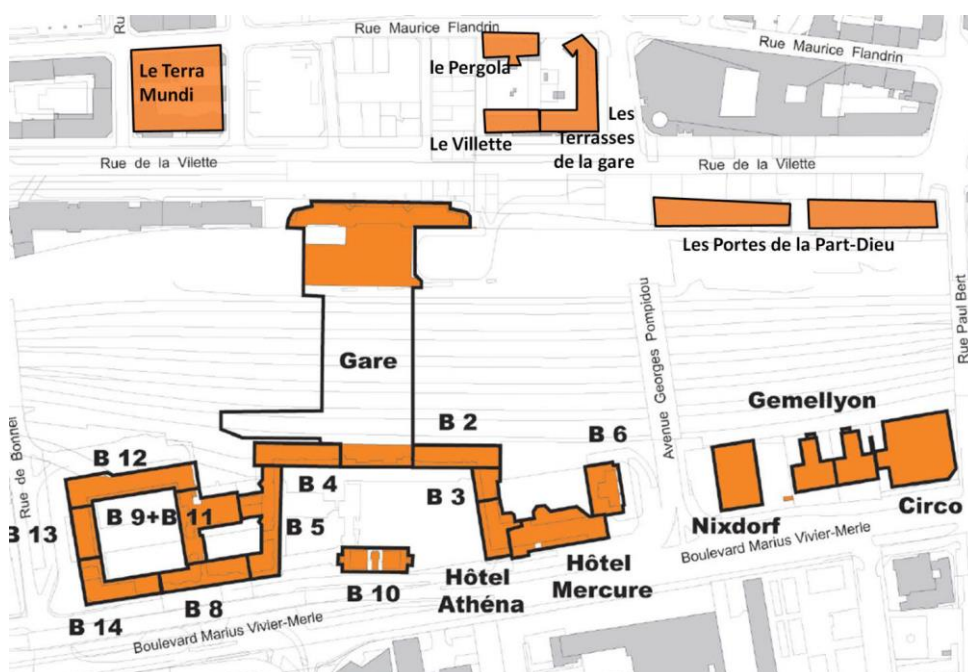
- Population et logements
- Activités économiques et commerciales
- Equipements et loisirs
- Voiries, trémies
- Réseau de transports en commun urbains (TCU)
- Vélos
- Piétons
- Taxis, livraisons
- Parking, stationnements
- Contexte paysager
- Patrimoine culturel et architectural
- Ambiance sonore
- Vibrations
- Qualité de l'air
- Emissions lumineuses
- Risques technologiques
- Réseaux
- Consommation d'énergie et conception environnementale
- Gestion des déchets
- Milieu naturel
- Contexte climatique, émission de Gaz à Effet de Serre (GES)
- Confort d'été, ensoleillement et confort au vent
- Topographie, Géologie
- Eaux superficielles et souterraines
- Pollution des sols et des sous-sols
- Risques naturels



Par ailleurs, à l'horizon 2030, le problème du cumul des impacts du projet avec ceux de la ZAC et de la création de la voie L ne me paraît pas déterminant.

## E - Les impacts des travaux nécessaires à la concrétisation du projet (phase travaux)

Je n'ai eu que aucune observation sur cet aspect du dossier. L'étude d'impact présente tout de même un long développement sur « l'analyse des effets du projet sur l'environnement en phase chantier et mesures envisagées ». Si, pour le maître d'ouvrage, « la réalisation d'un **chantier à faibles nuisances** est un impératif », il n'en reste pas moins que les tableaux des pages 217 à 219 indiquent une série d'**impacts forts** notamment pour les habitants du bâtiment B5, pour les activités commerciales du bâtiment B4, pour les déplacements des piétons, des deux-roues et des VP dans les zones de travaux, et plus généralement des impacts liés au bruit, aux vibrations, à la qualité de l'air, pour lesquels les mesures de réduction paraissent assez aléatoires.



Il est évident que pendant la phase travaux, la notion d'impacts cumulés des différentes opérations en cours prend tout son sens. Il faut souhaiter que la coordination mise en place entre les différents maîtres d'ouvrage saura d'une part optimiser les mesures d'évitement ou de réduction, d'autre part communiquer efficacement avec les résidents et les usagers. Il faut rappeler à ce sujet que :

*« Les maîtres d'ouvrage de la voie L (SNCF Réseau), du PEM (SNCF Gares et Connexions), du réaménagement du quartier Part Dieu (Grand Lyon) et de la tour Two Lyon (Vinci) se réunissent régulièrement pour apporter des solutions cohérentes et partagées à ces différentes problématiques.*

*La coordination vise un objectif double, qui est de permettre la faisabilité des opérations dans les meilleures conditions, tout en conservant le dynamisme du quartier. »*

## 6.2 La compatibilité avec les documents de planification

Selon l'étude d'impact (pages 304 et suivantes), le maître d'ouvrage a vérifié la compatibilité du projet avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), avec les orientations du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), les prescriptions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Lyon, et il ne présente pas d'incompatibilité avec le Programme Local de l'Habitat (PLH).

Il est également compatible avec les objectifs du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée, avec le Schéma Régional Climat, Air, Energie (SRCAE), avec le Plan Climat de la Métropole de Lyon, avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), avec le Plan de Déplacements Urbains (PDU), avec le Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux (PREDD) de la région Auvergne-Rhône-Alpes, avec le Plan de gestion des Déchets du BTP du Rhône.

Il ne présente pas d'incompatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Auvergne-Rhône-Alpes, non plus qu'avec le Schéma Régional de Raccordement au réseau des Energies Renouvelables (S3REnR) Auvergne-Rhône-Alpes.

## 6.3 Le choix du périmètre du Projet

Dans son avis, L'Autorité environnementale « *considère que, nonobstant le nombre de procédures administrativement indépendantes qui s'appliquent à un programme de cette ampleur, l'ensemble des opérations relatives à la ZAC, au PEM et au projet Two Lyon auraient dû être intégrées dans une étude d'impact globale, à actualiser dans le cadre des procédures à venir.* ».

Je pense que c'est la reconnaissance implicite de l'impossibilité de présenter dans une enquête publique unique le projet global sur le quartier de la Part Dieu. Contrairement à ce qui est revendiqué dans certaines observations, la segmentation du projet global en « sous-projets » me paraît avoir rendu les propositions un peu plus abordables pour le public. Cela n'est pas en contradiction avec le principe d'une étude d'impact globale. Je partage d'ailleurs la recommandation de l'Ae « *d'explicitier la manière dont les différents scénarios d'augmentation de la capacité ferroviaire en gare de Lyon Part-Dieu envisagés dans le cadre des réflexions sur le futur du nœud ferroviaire lyonnais ont été pris en compte par le présent projet* ».

Mais, si j'ai bien interprété la réponse orale du maître d'ouvrage lors de notre réunion préliminaire, L'hypothèse d'une gare souterraine semble abandonnée, mais les études ne sont pas assez avancées pour en dire plus, et le projet aujourd'hui soumis à enquête est compatible avec tous les scénarii envisagés.

A Saint Etienne, Le 18 mai 2017

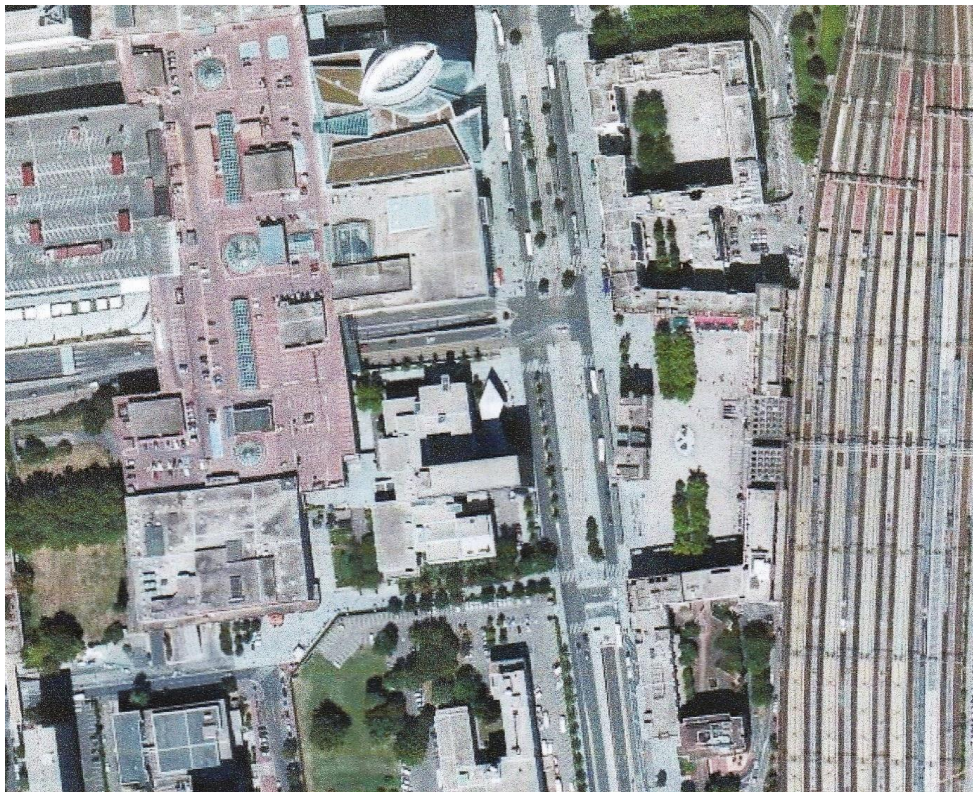
Le Commissaire Enquêteur

François DIMIER

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

## **PROJET DE RESTRUCTURATION ET DE REAMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET INFRASTRUCTURES SUR LA PARTIE OUEST DU PÔLE D'ECHANGES MULTIMODAL (PEM) DE LA PART DIEU A LYON**

### **PAR LA METROPOLE DE LYON**



## **CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

**16 mai 2017**





## CONCLUSIONS

Le quartier de Lyon Part-Dieu est le cœur stratégique de la métropole lyonnaise et l'un des moteurs de son rayonnement et de son attractivité à l'échelle nationale et européenne. C'est le premier quartier d'affaires de France en dehors de l'Île de France, au cœur du 3ème arrondissement, le plus peuplé de Lyon. L'objectif des responsables politiques et économiques est d'en faire d'ici 2030 une référence internationale en matière de qualité, d'innovation urbaine et de performance économique tout en le rendant encore plus actif et habité.

La Métropole de Lyon a confié la conduite du projet urbain Lyon Part-Dieu (177 ha) à la Société Publique locale (SPL) Part Dieu, outil opérationnel de la Métropole et de la Ville de Lyon, qui poursuit le travail initié par la Mission Part-Dieu de 2010 à 2014.

Les aménagements prévus doivent contribuer à faire du quartier de la Part-Dieu un lieu d'échanges, de destination et d'innovation, lisible et agréable à parcourir, fidèle à sa vocation de quartier tertiaire, mais orienté vers un quartier à vivre.

Le projet urbain est décliné en plusieurs projets en fonction de la diversité des maîtres d'ouvrage impliqués et des temporalités différentes. Deux projets ont déjà fait l'objet de consultation publique : la création de la voie L à la gare de Part Dieu, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, et la ZAC Part Dieu sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole. Le projet de ZAC part Dieu a été approuvé par délibération du 10 décembre 2015. La création de la voie L a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 22 décembre 2016.

Au sein de ce quartier, la gare est un point névralgique des installations du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL). Le NFL est un carrefour qui draine les grands flux de circulation Nord / Sud, du Benelux à l'arc méditerranéen, et ouvre l'accès vers les Alpes et au-delà. La gare de La Part Dieu est aussi une gare majeure du réseau ferré national et régional. Qui plus est, elle a été conçue comme un pôle d'échanges multimodal (PEM) traversant, recevant à la fois les voyageurs SNCF, les usagers des transports en commun et les piétons clients du centre commercial ou des entreprises installées dans la ZAC originelle. Or, la gare et l'ensemble des espaces du PEM sont aujourd'hui saturés : sur le seul plan des voyageurs, la fréquentation journalière prévue de 35 000 voyageurs est aujourd'hui passée à 120 000 !

Pour faire face à cette évolution et pour exploiter au mieux le potentiel du quartier de la Part Dieu, la métropole lance une nouvelle phase du projet global. La présente enquête concerne la demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de restructuration et réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie Ouest du PEM de Lyon Part-Dieu. En effet, compte tenu de l'échelonnement des travaux, le réaménagement des espaces publics est décliné en deux tranches : seule la partie Ouest (Tranche 1) est concernée par la présente enquête. Le périmètre de la DUP a la particularité d'englober celui de l'opération Two Lyon, réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Sté VINCI.

Le projet comporte quelques axes majeurs qui caractérisent la recomposition et la modernisation du quartier :

- La transformation du passage Pompidou, qui devient un lieu d'accès à la gare par le biais d'escaliers, escalators et ascenseurs le reliant directement aux quais, par la réduction des voies actuelles de circulation
- L'allongement côté Ouest et la transformation du PEM par la libération de certaines emprises au niveau 0 et la création de galeries piétonnes au niveau 1, agrémentées de commerces
- L'élargissement de la rue Bouchut, ayant vocation à récupérer le trafic allant du passage Pompidou à la rue Servient
- L'allongement de la trémie sous le boulevard Vivier Merle, pour éliminer le trafic en surface devant la place Béraudier, et faciliter le stationnement et le passage des Transports en commun
- L'agrandissement de la place Béraudier
- La création d'une place basse sous la place Béraudier, destinée à accueillir le stationnement des deux roues, le dépose-minute et les taxis
- La réalisation par VINCI d'un parking souterrain de 1000 places, accessible par la trémie Vivier-Merle et disposant de sorties vers la rue Servient et la rue Bonnel ; parking partiellement réservé au stationnement lié aux hôtels et à la tour de bureaux.
- La démolition des hôtels actuels ATHENA et NOVOTEL et la reconstruction de nouveaux hôtels, par VINCI
- La construction de la tour de bureaux Two Lyon par VINCI

L'ampleur et la diversité des travaux nécessitent la coordination de tous les Maîtres d'ouvrage des différentes composantes des différents projets. Cette instance se réunit régulièrement pour apporter des solutions cohérentes et partagées pour les interfaces identifiées.

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 13 mars au vendredi 14 avril 2017.

Les observations que j'ai reçues soit sur le registre papier soit sur le registre dématérialisé, appartiennent à deux grandes catégories : celles qui portent sur un sujet précis (circulation, stationnement des deux roues, absence d'espaces verts) qui sont souvent favorable au projet dans son principe, et celles qui contestent le projet dans sa globalité ou dans certaines de ses propositions. Le problème des impacts du projet sur l'environnement, des nuisances prévisibles pendant les travaux et des propositions du maître d'ouvrage pour éviter, réduire ou compenser ces impacts, n'ont été que rarement évoqués dans les observations, mais ont été exhaustivement traités dans le dossier d'enquête.

- Le réaménagement du PEM et des espaces publics est un projet où se télescopent un projet politique d'aménagement urbain, dans ses dimensions économiques, sociales, architecturales et promotionnelles, et un objectif technique imposé, né du développement inéluctable du trafic ferroviaire. Je considère d'ailleurs que l'objectif technique est tellement prégnant qu'il impose des choix d'aménagement dont le maître d'ouvrage a dû s'accommoder. L'aménagement du passage Pompidou, considérablement réduit pour cause d'accès aux quais SNCF, ou celui de la rue du Dr Bouchut, qui n'est pas

dans l'axe de la gare, et qui est prolongée par l'étroite rue Mazenod, illustrent assez bien ce que j'ai qualifié par ailleurs de « SNCF dépendance ».

Initialement prévu pour accueillir 35 000 usagers par jour, le hall de la gare accueille aujourd'hui plus de 120 000 par jour ; il est prévu 175 000 usagers d'ici 2030, avec près de 300 000 montées et descentes d'usagers des Transports en Communs Urbains par jour à cet horizon, et près de 223 000 usagers d'ici 2050 ! L'augmentation constatée de la concentration et du volume des échanges dans et autour du PEM impose de trouver des solutions acceptables pour tous les usagers : l'agrandissement de la place Béraudier (niveau 0) et l'allongement de la trémie Vivier Merle vont leur apporter un confort nécessaire. La réalisation de galeries et de nouveaux accès aux quais à partir du passage Pompidou vont dans le même sens. Le projet Two Lyon, dont la dimension économique me paraît incontestable, ajoute certes à la complexité du projet, mais revêt aussi une dimension emblématique pour le positionnement de la Métropole au niveau européen et international.

Toutes les opérations constitutives du projet répondent soit à des contraintes soit à des objectifs légitimés. L'intérêt général des aménagements destinés à préserver un fonctionnement acceptable de la gare et du PEM n'est pas contestable. L'intérêt général des aménagements destinés à préserver - autant que faire se peut - les accès à la gare par tous les modes de déplacements, et, dans une moindre mesure, les échanges entre l'Est et l'Ouest du quartier, n'est pas non plus contestable.

Enfin, les nouvelles facilités offertes aux piétons, aux deux roues, aux taxis, et aux voitures particulières par la réalisation de la place basse et la construction du parking Béraudier me paraissent aussi d'intérêt général, au regard de la congestion que tout un chacun peut constater aujourd'hui.

- Aucune alternative crédible n'a été proposée dans le cadre des observations, ni pour le projet dans sa globalité, ni dans sa déclinaison en opérations, lesquelles ont manifestement des liens fonctionnels. Seules quelques améliorations ont été suggérées (capacité de la vélostation, sécurisation des trajets piétons ou deux roues...).

Le rejet global du projet en raison du parti urbain ou architectural, s'il est compréhensible, ne peut être considéré comme une alternative. Pour les raisons invoquées ci-dessus, une intervention lourde sur les espaces publics est nécessaire.

- Certaines observations déplorent que le projet global de La Part Dieu n'ait pas fait l'objet d'une présentation et d'une enquête unique. Si l'unicité du projet me paraît incontestable, je pense que sa segmentation en « sous-projets » a permis de démultiplier les actions d'information et de communication, ainsi que l'accessibilité du dossier pour le public. Je partage néanmoins l'avis de l'Autorité environnementale sur l'opportunité, en pareil cas, d'une étude d'impact globale et unique.

- Les emprises foncières nécessaires au projet de restructuration et réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie Ouest du PEM **ne sont pas toutes maîtrisées** par la Métropole de Lyon.

L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers, conformément aux articles L.110-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le maître d'ouvrage a joint au dossier d'enquête l'ensemble des plans décrivant l'état des lieux et le projet en superposition.

- La concertation, réglementaire a eu lieu sur l'ensemble du projet Part Dieu entre le 17 juin et le 29 octobre 2013. Le bilan en a été approuvé par la Métropole le 13 janvier 2014. Depuis, de nombreuses actions ont été conduites. Outre la concertation préalable à la création de la ZAC de la Part Dieu en 2015, la SPL a mis en place en 2016 des ateliers de concertation avec les maîtres d'œuvres dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet sur les espaces publics futurs du quartier de la Part-Dieu. Les ateliers de concertation ont réuni **140 personnes** de février à juillet 2016. Les usagers ou leurs représentants ont pu enrichir le programme initial et échanger avec le maître d'œuvre des espaces publics.
- Sur la base d'une étude très complète des différents domaines susceptibles d'être impactés, le projet achevé n'a pas d'impacts significatifs sur son environnement à l'exception de problèmes de bruit sur deux immeubles de la rue Mazenod et sur des immeubles de bureaux situés près du carrefour Vivier Merle / Bd Pompidou et rue des Cuirassiers. Les impacts correspondants devraient être réduits significativement par des protections acoustiques.
- La phase « travaux » entraîne au contraire des impacts significatifs notamment pour les résidents de certains bâtiments, pour les voyageurs, les piétons, les deux roues, les utilisateurs des transports en commun, en matière de bruit, de vibrations et de qualité de l'air, impacts que le maître d'ouvrage qualifie de faibles après application des mesures de réduction. Les impacts sur le milieu naturel sont également qualifiés de faibles ou de négligeables après réduction. Je suis réservé sur ces appréciations. Je pense que les prochaines années seront assez cruciales pour les usagers du quartier de la Part Dieu, en dépit des mesures coordonnées prévues par les différents maîtres d'ouvrage.
- Le problème particulier de l'opportunité de la construction du parking « EFFIA » a reçu, à mon avis, une réponse satisfaisante de la part du maître d'ouvrage, même si cette réponse ne lève pas les incertitudes concernant la réalisation des futures voies SNCF estimées nécessaires par le CEGDD, et ne répond pas complètement à la demande de l'Autorité environnementale.
- Le caractère succinct de l'estimation financière du Projet, même si je le regrette, ne remet pas en cause son fondement.



- L'avis de L'Autorité environnementale a reçu une réponse détaillée de la part du maître d'ouvrage et, en application de ses recommandations, l'étude d'impact de la ZAC Part Dieu, l'avis de l'Ae sur cette ZAC et la réponse à cet avis, ont été joints au dossier d'enquête.
- Je n'ai noté aucune restriction concernant la compatibilité avec les différents plans et programmes : DTA, SCoT, PLU, PDU, PLH, PPA, SDAGE, SRCAE, PREDD,...
- J'ai reçu des réponses détaillées aux différentes questions soulevées dans le Procès-verbal de synthèse, que j'ai rappelées ci-dessus. Elles n'appellent pas de réserves de ma part, s'agissant de précisions apportées aux pièces du dossier, mais pas de modifications apportées au projet. Je trouve fondée l'argumentation du maître d'ouvrage pour ce qui concerne la réservation d'un passage pour le tramway sous Pompidou – matériellement impossible - l'espace vert de FR3, objet de deux pétitions – compensé par le jardin le long de la rue Bouchut -, l'élargissement de la rue Bouchut – créant une nouvelle perspective depuis la gare - ou encore la capacité de la vélostation – triplée par rapport à la situation actuelle -, qui pourra d'ailleurs faire l'objet d'autres discussions d'ici son ouverture.
- Le projet Two Lyon est enclavé dans le périmètre du projet soumis à enquête. Le groupe VINCI a déposé en février 2017, le permis de construire de la tour de bureaux et du bâtiment des hôtels. Mais VINCI est également maître d'ouvrage du parking Béraudier dont une partie (1/3) devrait être réservée aux deux constructions précitées. Il eut été intéressant pour le public d'avoir plus d'informations sur cette opération dans le cadre du dossier d'enquête. Néanmoins, j'estime que cette partie du projet n'est pas déterminante mais constitue plutôt un accompagnement des autres aménagements projetés et n'influe pas sur l'utilité publique du projet soumis à enquête.
- L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions, notamment du fait de l'utilisation d'un registre dématérialisé en complément du registre « papier » habituel. D'une part, l'exploitation des résultats fait apparaître un nombre inhabituel de consultation du dossier (1 205) et de téléchargement (1 102), d'autre part, un nombre significatif d'observations a été déposé par ce canal, même si certaines « doublonnaient » avec celles du registre « papier ».

Ayant ainsi fait le bilan des aspects positifs et négatifs du dossier,

**Je donne un avis « favorable »**

**à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de « restructuration et réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie ouest du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Part Dieu a Lyon », par la METROPOLE DE LYON**

Je ne formule aucune réserve sur ce projet, le seul problème à souligner étant celui du suivi de l'opération et de la vérification de la tenue des engagements des maîtres d'ouvrage en ce qui concerne les mesures à prendre pour la réduction des impacts de toute nature.

Lorsque l'enquête sur la partie Est du PEM aura lieu, il serait bon que le maître d'ouvrage anticipe le nouvel avis de l'Ae en produisant une étude d'impact unique et globale, et apporte des précisions sur les scénarii de développement de la gare SNCF.

Deux commentaires « in fine » :

1°) La complexité du dossier, l'imbrication des différentes opérations, la pluralité des maîtres d'ouvrage, la structure foncière : tout concoure à rendre le dossier plutôt hermétique pour le grand public => La Métropole Lyonnaise (la SPL et l'AUC - agence d'architecture et d'urbanisme qui dirige l'équipe en charge de la conception du projet Lyon Part-Dieu) doivent assumer une énorme responsabilité au titre de la maîtrise et de la coordination des travaux à venir, ainsi que de l'information permanente du public.

2°) Le présent projet, et d'une façon plus globale, le projet Part Dieu s'attache à résoudre les problèmes de 2030, avec l'espoir de « tenir » jusqu'à 2050. 2050, c'est dans 33 ans, à peu de chose près, la durée qui nous sépare de l'inauguration de la gare. Mais à cette échéance, à évolution constante, avec des voies M, N, O, P, que pourra-t-on encore imaginer ???

A Saint Etienne, Le 16 mai 2017

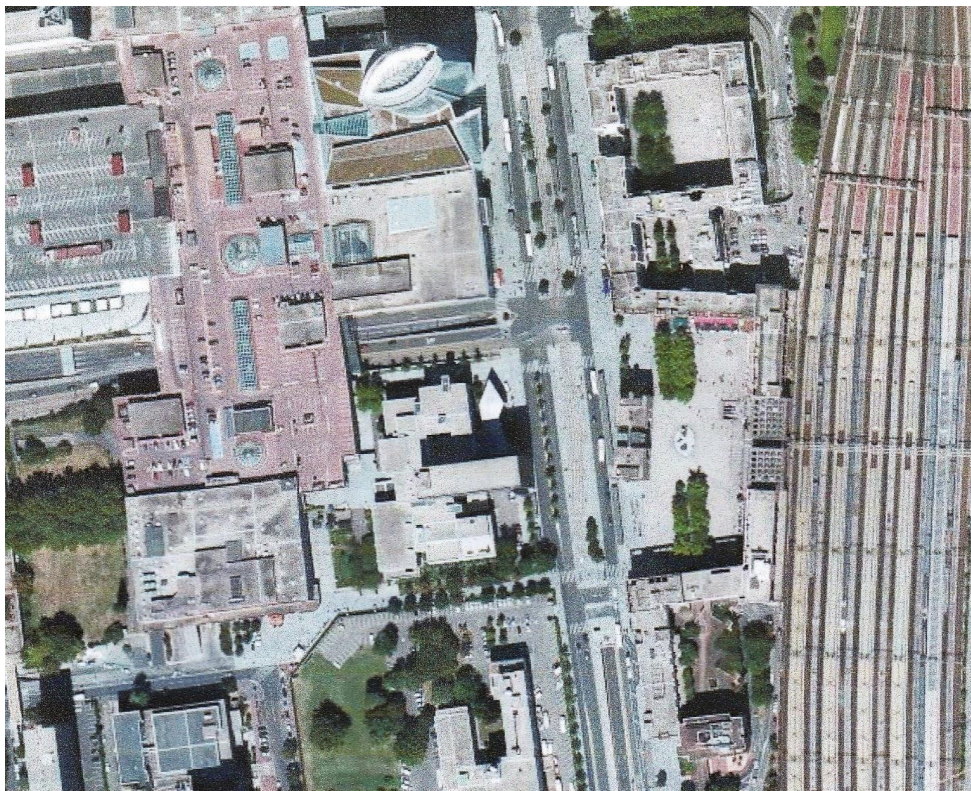
Le Commissaire Enquêteur

François DIMIER

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

## **PROJET DE RESTRUCTURATION ET DE REAMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET INFRASTRUCTURES SUR LA PARTIE OUEST DU PÔLE D'ECHANGES MULTIMODAL (PEM) DE LA PART DIEU A LYON**

### **PAR LA METROPOLE DE LYON**



## **ANNEXES**

**16 mai 2017**

## **LISTE DES ANNEXES**

Annexe n°1 – Procès-verbal de synthèse des observations

Annexe n°2 – Réponse du Maître d’Ouvrage au procès-verbal de Synthèse (fait l’objet d’un document séparé)

Annexe n°3 – Dénombrement des observations

Annexe n°4 – Publications dans Le Progrès

Annexe n°5 – Constat d’huissier de l’affichage

Annexe n°6 – Publication dans 20MN

Annexe n°7 - Articles de journaux



## PROCES-VERBAL

*de communication des observations écrites ou orales recueillies dans les registres et les courriers adressés au commissaire enquêteur*

REFERENCES : Code de l'environnement – article R 123-18  
Arrêté de M. le Préfet du Rhône du 17 février 2017

PIECES JOINTES : Tableau de dépouillement de l'ensemble des observations et courriers reçus en cours d'enquête

Monsieur le Président,

L'enquête publique préalable a la déclaration d'utilité publique pour le projet de restructuration et de réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie ouest du pôle d'échanges multimodal (pem) de la Part Dieu à Lyon, sous la maîtrise d'ouvrage de la métropole de Lyon, a pris fin le 14 avril 2017, après une participation assez modérée, mais significative, de la population.

Le site du registre dématérialisé a reçu 1205 visites qui ont donné lieu à 1102 téléchargements de tout ou partie du dossier.

Au cours de cette enquête, 24 observations ont été portées sur le registre déposé à la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon. Il n'y a pas eu d'observations portées sur le registre déposé à la Direction de l'Aménagement Urbain, avenue Jean Jaurès à Lyon. 145 observations ont été déposées sur le registre dématérialisé, dont 117 ont été confirmées par leur auteur.

J'ai rapporté le contenu de ces observations dans le document joint.

Je vous demande de m'adresser sous 15 jours, conformément aux stipulations de l'article R 123-18 du code de l'environnement, vos réponses éventuelles.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués

Remis et commenté à LYON

Le 21 avril 2017

En deux exemplaires

M. le Président de LYON Métropole

P.O. Madame Lucille PERRET

Pris connaissance le 21 avril 2017



Le commissaire enquêteur

M. François DIMIER

Remis et commenté le 21 avril 2017



**PROJET DE RESTRUCTURATION ET DE REAMENAGEMENT DES ESPACES  
PUBLICS ET INFRASTRUCTURES SUR LA PARTIE OUEST DU POLE  
D'ECHANGES MULTIMODAL (PEM) DE LA PART DIEU A LYON, SOUS LA  
MAITRISE D'OUVRAGE DE LA METROPOLE DE LYON**

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

**PROCES-VERBAL DE SYNTHESE**

Les observations ont fait l'objet soit d'inscription sur le registre déposé en mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement de Lyon, soit de déclarations sur le registre dématérialisé mis à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête. Sur le registre dématérialisé, j'ai aussi pris en compte les observations non confirmées. Il n'y a pas eu d'observations reportées sur le registre déposé à la Direction de l'Aménagement Urbain (DAU, avenue Jean Jaurès).

L'utilisation d'un registre dématérialisé a permis au maître d'ouvrage d'avoir accès aux observations qui y étaient reportées, au fur et à mesure de leur dépôt, et « in extenso ». Je lui ai également adressé en fin d'enquête une copie des observations reportées sur le registre de la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement, afin de compléter son information.

La présente synthèse est établie à partir de ma propre appréciation des observations reçues, complétée par la prise en compte des commentaires oraux qui m'ont été faits.

J'ai enregistré 169 observations : 24 sur le registre papier déposé à la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement, 117 observations confirmées et 28 observations non confirmées sur le registre dématérialisé. Dans la liste des observations non confirmées, je n'ai retenu que les véritables observations en éliminant les erreurs d'inscription et les doublons.

La pratique du registre dématérialisé a entraîné un certain nombre de doublons, soit que certains aient répété sur ce registre l'observation qu'ils avaient déjà consignées sur le registre papier, soit que d'autres aient recopié ce qui avait été écrit par un prédécesseur, puisque tout un chacun peut lire la totalité du contenu du registre, soit encore qu'ils aient écrits en plusieurs fois. De plus, 40 observations confirmées sur 117 sont anonymes, et plus de la moitié de celles-ci concernent les deux roues, 7 étant anonymement favorables et 5 anonymement opposés au projet !

Je pense donc qu'il convient de n'accorder qu'un crédit limité au dénombrement. Mais la lecture exhaustive des observations permet tout de même de dégager les principaux sujets de réflexion ou de contestation.

Curieusement, un certain nombre d'observations ont été déposés par des élus locaux, es-qualité (16 observations sur 24 dans le registre Papier de la mairie du 3<sup>ème</sup> arrondissement). Ces observations sont bien sûr toutes favorables au projet. Mais dans le registre dématérialisé, j'ai aussi enregistré 42 observations favorables au projet.

Deux observations R1 et R23, sont accompagnées de pétition. La pétition R1 contient 94 signatures ; la pétition R23, 191 signatures.

Après compilation et corrections, j'ai comptabilisé 58 observations favorables au projet, 57 observations essentiellement consacrées à la place faite aux deux roues (Stationnement ou circulation) et par ailleurs plutôt favorables au projet, et une trentaine d'observations abordant différents sujets, mais plutôt opposées au projet.

**1** – Les observations concernant les deux roues sont toutes assez semblables. Elles contestent le dimensionnement du parking qui leur est réservé (comparaison avec Grenoble), mais aussi les accès et d'une façon plus générale la continuité et le dimensionnement des itinéraires prévus. (cf observations 19, 27 et 36 à titre d'exemple). Manque également d'information sur la signalétique à mettre en place.

**2** – Les aménagements prévus sous le passage Pompidou sont très fréquemment contestés. La réduction à deux voies suscite de nombreux commentaires sur la capacité pour la circulation VL Est ← → Ouest, sur le passage des bus C9 et C13, sur la probabilité d'utilisation en « dépose-minute », sur la largeur des voies réservées aux deux roues, sur la consistance du projet d'accès aux voies SNCF, sur l'éloignement de ces accès par rapport aux différents arrêts TC. En matière de circulation VL, les prévisions de trafic présentées dans l'étude d'impact semblent résulter de prévisions arbitraires, souvent contestées (cf document associé à l'observation 1, 23 ou 101).

A noter également la contestation de l'argument technique, voire financier, pour expliquer la décision de ne pas élargir le passage en sous-œuvre. (cf Observations R1, R24, 13, 14, 20, 23, 87, 97, 106, 108, 110, 116)

**3** - L'élargissement de la rue Bouchut est critiquée dans la plupart des observations, y compris par les promoteurs des deux roues, plutôt globalement favorables au projet. En matière de circulation, l'itinéraire reliant les Bd Pompidou et Vivier Merle à la rue Servient, par les rues Bouchut, Mazenod et Philip est jugé aberrant, et les prévisions de trafic, invraisemblables. Certaines observations soulignent également que s'il est possible de sortir du futur parking Béraudier pour rallier la rue Servient, il doit aussi être possible de réaliser un tourne-à-gauche à partir de la trémie pour déboucher rue Servient. Les arguments proposés pour ne pas retenir cette solution, qu'ils soient techniques ou financiers, font bon marché de la qualité des échanges Est-Ouest. La réduction de l'espace vert attenant à FR3 est aussi fortement contestée. (cf Observations R1, R24, 14, 23, 74, 87, 97, 106, 108)

**4** – Certaines observations - et l'Autorité Environnementale - soulignent l'incongruité du Projet de parking EFFIA, tant par le choix d'une construction sur 8 niveaux avec les conséquences sur les immeubles proches, que par le choix de l'emplacement sur l'emprise d'éventuelles voies M et N. (cf Observations R1, R24, 20, 74, 87, 91, 106)

**5** – Le parking Béraudier est présenté tantôt comme le parking réservé à Two Lyon, tantôt comme un parking public dont une partie serait réservée aux usagers de Two Lyon (Bureaux, hôtels ?). Le flux de déplacements qu'il devrait engendrer ne semble pas pris en compte pour son importance réelle. Son accès partagé avec celui de la place basse est également critiqué (conflit avec les deux roues). La sortie sur la rue Servient est très imprécise. (cf Observations 13, 74, 97)

**6** – Plusieurs observations soulignent la médiocrité de la liaison gare-métro 5 (accès et distance), et d'une façon plus générale, les distances importantes entre les arrêts TC et la gare, et pour les correspondances TC.

L'hypothèse d'un passage du T1 ou T3 entre l'Est et l'Ouest de la gare est souvent évoquée, en relation avec le projet de suppression des voies en impasse. (cf observation 116)

**7** – Certaines observations contestent l'approche paysagère du projet (Skyline), en soulignant les risques de déclassement de la ville de Lyon en matière de patrimoine mondial de l'UNESCO. Mais plus précisément, certains récusent la construction de la tour Two Lyon, l'augmentation du nombre de m<sup>2</sup> de bureaux, la diminution du nombre de logements, l'augmentation de la pollution, l'absence d'espaces verts, un parti architectural et urbain aberrant. La modification du règlement n°11 du PLU semble avoir fait l'objet de nombreuses contestations, quant à la modification simplifiée n°7, il serait intéressant de savoir s'il y a eu des observations et lesquelles. (cf observations R24, 1, 14, 22, 102, 108, 110, 117)

**8** – L'observation n°88 qui émane de la SCI Les Lauriers, pose le problème plus général de l'objet de la DUP et de ses conséquences. Le dossier ne fait pas état des propriétaires concernés à l'intérieur du périmètre, non plus que de l'information les concernant. La complexité de l'approche foncière n'est pas évoquée. En l'occurrence, seule Lyon Métropole devrait être bénéficiaire de la DUP ?

**9** - Dans le même registre, l'appréciation sommaire des dépenses (document E) est particulièrement... sommaire : 3 lignes ! Une présentation plus détaillée serait peut-être plus éclairante.

**10** – L'adjonction au dossier de l'étude d'impact de la ZAC Part Dieu n'apporte pas vraiment de réponses aux observations de l'Autorité environnementale.

**11** – La réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale ne me paraît pas très convaincante, notamment sur l'évolution des déplacements. L'évolution de la part modale ne donne aucune indication sur l'évolution brute.

En matière de nuisances sonores, les tableaux de chiffres n'apportent aucune réponse : Il est à craindre que la période de travaux soit particulièrement pénible pour les usagers et les résidents. Idem pour la qualité de l'air, le risque sanitaire et les émissions de gaz à effet de serre (cf observations 19, 74). L'application de la doctrine ERC paraît assez accessoire.



A voir aussi les problèmes liés à la présence de la nappe (cf Observations 61, 99)

**12** – Une observation anecdotique : La galerie Béraudier serait trop étroite entre le hall central et le passage Pompidou notamment du fait des accès à la billetterie au premier étage (cf Observation 97)

**13** – Plusieurs observations soulignent l'absence de concertation, les interventions de la Métropole ou de la SPL dans ce domaine, se limitant à de l'information, sans prise en considération des remarques des participants. (cf Observations R1, 87, 106)

**14** – Les 58 observations favorables au projet évoquent très rarement un point précis, mais saluent la modernité du projet, l'impact positif sur l'image de la ville, l'amélioration des accès à la gare, la place faite aux modes doux. Comme indiqué précédemment plusieurs de ces messages ont été déposés par des élus locaux.

A SAINT-ETIENNE, le 21 avril 2017

Le commissaire enquêteur

François DIMIER



(Document relié séparément)

**Délégation Développement Urbain et Cadre de Vie**  
**Direction de la Maîtrise d'Ouvrage Urbaine**  
Équipe portefeuille de projets - développement local 2

Lyon, le 4 mai 2017

Vos interlocuteurs :

Lucille PERRET  
Tél : 04 69 64 58 67  
Email : lperret@grandlyon.com

Virginie LEFIN  
Tél : 04 78 63 43 95  
Email : vlefin@grandlyon.com

Monsieur François DIMIER  
Commissaire-enquêteur

Les Glycines  
5 place Maréchal Foch  
42 000 SAINT-ETIENNE

Objet DUP projet espaces publics du pôle d'échanges  
Multimodal de la Part-Dieu  
Réponses au procès-verbal

Nos réf. 151 VL AH  
Vos réf.

Remis en main propre à la réunion du 4 mai  
2017

PJ Mémoire en réponse

F

Monsieur le commissaire-enquêteur,

Vous avez adressé à la Métropole de Lyon les observations du public consignées dans un procès-verbal de synthèse. Ce procès-verbal ayant été réceptionné le 21 avril 2017 par la Métropole de Lyon, les réponses doivent vous parvenir au plus tard 5 mai 2017.

Aussi, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le mémoire en réponse de la Métropole de Lyon aux observations formulées dans le procès-verbal de synthèse.

Je vous prie d'agréer, monsieur le Commissaire-enquêteur, l'assurance de ma considération distinguée.

**Nicole SIBEUD**  
Directrice Générale Déléguée



Copies : Ludovic BOYRON – Directeur Général de la SPL Lyon Part-Dieu

Tout le courrier doit être adressé à :  
**Monsieur le Président de la Métropole de Lyon**  
Direction Générale  
20, rue du Lac - CS 33569  
69505 Lyon cedex 03

la métropole  
**GRAND LYON**

## AUTEURS D'OBSERVATIONS SUR REGISTRE "PAPIER"

Référence	Auteur	Qualification
R1	Reynald BONNEAU	Validée
R2	Gilbert DUMAS	Doublon
R3	Thierry PHILIP	Validée
R4	A. ACHACHE	Validée
R5	Yann BENHAYOUN	Validée
R6	Maud ROY	Validée
R7	Amandine BARIOZ PLANCHE	Validée
R8	J.J. LACROIX	Doublon
R9	Michel BERNARD	Validée
R10	Catherine PANASSIER	Validée
R11	Jérôme MALESKI	Validée
R12	Laurent PEISER	Validée
R13	Marion BOISSEZ	Validée
R14	Guy CORAZZOL	Validée
R15	Laura FERRARI	Validée
R16	Jean-François AUZAL	Validée
R17	Daniel PEREZ	Validée
R18	Alain DEVORNIQUE	Validée
R19	Sylvie STEFANI	Validée
R20	Hafida SAKER	Validée
R21	Antonia BLEY	Validée
R22	Jean MURARD	Doublon
R23	Anne Marie DEGORANT	Validée
R24	Eugène GACHON	Validée
Nombre d'observations validées:		21



## LISTE DES AUTEURS D'OBSERVATIONS CONFIRMÉES

Réf	Auteur de l'Observation	Qualification
2	Anonyme	
5	Anonyme	
7	Anonyme	
12	Anonyme	
14	Anonyme	
15	Anonyme	
18	Anonyme	
21	Anonyme	
26	Anonyme	
29	Anonyme	
30	Anonyme	
32	Anonyme	
33	Anonyme	
35	Anonyme	
36	Anonyme	
37	Anonyme	
38	Anonyme	
41	Anonyme	
45	Anonyme	
49	Anonyme	
50	Anonyme	
51	Anonyme	
54	Anonyme	
58	Anonyme	
61	Anonyme	
62	Anonyme	
66	Anonyme	
68	Anonyme	
69	Anonyme	
70	Anonyme	
75	Anonyme	
76	Anonyme	
80	Anonyme	
81	Anonyme	
82	Anonyme	
86	Anonyme	
89	Anonyme	
90	Anonyme	
91	Anonyme	
92	Anonyme	
95	Anonyme	
103	Association Déplacements Citoyens chez Jean Murard (murard3735@wanadoo.fr)	Validée
53	BAGNON Fabien (fabien.bagnon@gmail.com)	Validée
39	BARBIER ALAIN (abarbier@groupeduval.com)	Validée
87	BEAU Patrick (beautechno@yahoo.fr)	Validée
17	BESSE Cyril (cordesympatik@free.fr)	Validée
117	BILLION olivier (olivier.billion@gmail.com)	Validée
16	BLANCHET Alain (alblanchet69@gmail.com)	Validée
83	BONNET Benjamin (benjaminbonnet49@gmail.com)	Validée
8	BRUGNERA Anne (anne.brugnera@mairie-lyon.fr)	Validée
43	CANOVA Anne (canova_anne@yahoo.fr)	Validée
67	CHAMARANDE Olivier (o.chamarande@free.fr)	Validée
59	CHANDESRIIS André (andre.chandesris@sfr.fr)	Validée
65	CHEVALLIER Françoise (francoise.chevallier9@orange.fr)	Validée
104	CHOLLET Florian (florian.chollet@yahoo.fr)	Validée
77	COLMARD Michel (michel@colmard.com)	Validée
106	Comité d' Interêt local Voltaire /Part-Dieu Voltaire/Part-Dieu (beautechno@yahoo.fr)	Doublon avec 87
84	CONTERNO ALAIN (aconterno@free.fr)	Validée
93	CURNILLON Frédéric (frederic.curnillon@orange.fr)	Validée
27	DELAUNAY Florence (fd.deleunay@gmail.com)	Validée
22	DEPIERRE Pascal (pascal.depierre@orange.com)	Validée



## LISTE DES AUTEURS D'OBSERVATIONS CONFIRMÉES

Réf	Auteur de l'Observation	Qualification
3	DESFOUX Evelyne (evedesfoux@gmail.com)	Validée
55	DILLENSEGER Clément (clemsdill@hotmail.com)	Validée
1	DUMAS Gilbert (gilbert.dumas4@gmail.com)	Doublon avec 99
99	DUMAS Gilbert (gilbert.dumas4@gmail.com)	Validée
100	DUMAS Gilbert (gilbert.dumas4@gmail.com)	Doublon avec 99
101	DUMAS Gilbert (gilbert.dumas4@gmail.com)	Doublon avec 99
74	EELV Lyon (lyon@eelv.fr)	Validée
60	ENGLEBERT Dominique (englebert.domi@gmail.com)	Validée
85	FAVRE Véronique (veronique.favre@free.fr)	Validée
25	FOREST Marine (m.forest@juron-tripier.fr)	Validée
31	FOUGEROLLE Martin (mfougerolle@hotmail.com)	Validée
28	GADAIX Vincent (vincent@gadaix.com)	Validée
63	GASCOIN Yves (yves.gascoin@club-internet.fr)	Validée
97	GIRARD Bernard (girard.cecile1@aliceadsl.fr)	Doublon avec 105
105	GIRARD Bernard (girard.cecile1@aliceadsl.fr)	Validée
96	GRABER Loïc (lograber@gmail.com)	Validée
4	GRANGER Fabien (fabien.granger@gmail.com)	Validée
56	GUILLO de PRINCE Sibylle (Sibgdp@hotmail.fr)	Validée
78	HALLET Quentin (ciaoquentin@riseup.net)	Validée
107	HAZERAN Gaétane (gaetane.hazeran@arcansas.fr)	Validée
46	HERMETZ Marc-Antoine (marcohermetz@gmail.com)	Validée
40	HOOLBECQ Fabrice (hoolbecq@noaho.fr)	Validée
10	JABOULAY David (d.jaboulay@gmail.com)	Validée
79	KERBIRIOU YANN (ykerb2@free.fr)	Validée
19	LASSAUCE PHILIPPE (philippe.lassauce@gmail.com)	Validée
114	LATCHI Sandrine (sandrinelatchi@yahoo.com)	Validée
111	LE FAOU Michel (michel.lefaou@orange.fr)	Validée
112	LENNER Philipp (plenner@free.fr)	Validée
108	LUCIUS Fanny (fannylucius@yahoo.fr)	Validée
13	MALLET François (fra-mal@hotmail.fr)	Validée
9	MATARFI Karim (karim.matarfi@free.fr)	Validée
57	MAUSSION Hugo (hugo.mauSSION@yahoo.fr)	Validée
115	MICHELAT Loïc (lmichelat@yahoo.com)	Validée
73	MORCEL Gilbert (g.morcel@free.fr)	Validée
72	MOYNAT Corentin (corentin.moynat@hotmail.fr)	Validée
102	MURARD Jean (murard3735@wanadoo.fr)	Doublon avec 103
34	NORMAN Alexandre (norman@xael.org)	Validée
24	NOUVELOT Rémi (remi.nouvelot@mailoo.org)	Validée
52	OUBRIER Stéphane (Stephane.oubrier@laposte.net)	Validée
64	PAGES Jacques (jacques.pages@laposte.net)	Validée
47	PAUL Johan (johan.paul@hotmail.fr)	Validée
44	PRADE Bertrand (bertrandprade@orange.fr)	Validée
109	QUILLOT Damien (damien.quilot@free.fr)	Validée
42	RABIER Pierre (rabierpierre@gmail.com)	Validée
98	RABU Sébastien (srabu2000@yahoo.com)	Validée
6	RECH-BOUQUIN Robert (robert.rech@laposte.net)	Validée
71	REYMONDON Hélène (reymondohelene@yahoo.fr)	Validée
23	ROLLAND ANTOINE (antoine@veziant-rolland.net)	Validée
116	ROLLET Frédéric (frederic.rollet@cyclatitude.org)	Validée
88	ROQUE GEORGES (polansky@orange.fr)	Validée
110	SABER Jean-Luc (nashvillesab@orange.fr)	Validée
20	STRASSARINO Nicolas (nicolas.strassarino@gmail.com)	Validée
48	TAIN Daniel (daniel.tain@laposte.net)	Validée
11	VILLARD Lauriane (Laurianevillard@yahoo.fr)	Validée
113	VINCON Gilbert (gilbertvincon@gmail.com)	Validée
94	WURTH Agnès (agnes.wurth@orange.fr)	Validée
	Nombre d'observations validées:	70
	Nombre d'observations anonymes:	41

**AUTEURS D'OBSERVATIONS NON CONFIRMÉES**

3	Anonyme	
7	Anonyme	
10	Anonyme	
6	BADON bernard	Validée
4	BAGNON Fabien	Doublon
11	BAGNON Fabien	Doublon
9	BERARD Marjorie	Validée
24	BILLION Olivier	Doublon
12	BLONDEAU Julien	Validée
8	BONNECASE Guillaume	Validée
15	CIL Voltaire Part Dieu	Doublon
2	CLERGET Nadine	Validée
25	Club des entreprises de la part dieu Durand Séverine	Validée
18	CORDINA Nathalie	Validée
13	DOE John	Validée
23	DUMAS Gilbert	Doublon
14	GASCOIN Yves	Doublon
28	IGERSHEIM Nicolas	Validée
26	LATCHI Sandrine	Doublon
22	MATHIEU Quentin	Validée
5	MERLEN Aurélie	Validée
19	MURARD Jean	Doublon
20	MURARD Jean	Doublon
21	MURARD Jean	Doublon
27	ROLLET Frédéric	Doublon
17	THIVOLLE Nicolas	Validée
16	VIDAL Fabrice	Validée
1	VUILLEMOT Jerome	Validée

Nombre de validations: 14



23 février 2017 – Le Progrès



PREFECTURE DU RHONE

## AVIS AU PUBLIC

Direction des Affaires Juridiques  
et de l'Administration Locale

METROPOLE DE LYON

**Projet de restructuration et de réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie ouest du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la Part-Dieu, sur le territoire de la commune de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement**

Par arrêté préfectoral n°E-2017 -97 du 17 février 2017, le projet ci-dessus visé est soumis à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans les formes déterminées par le Code de l'Environnement.

Ce projet se caractérise par :

- le réaménagement du boulevard Vivier-Merle ;
- le réaménagement de la place Béraudier ;
- le réaménagement de l'avenue Georges Pompidou en lien avec la création de la galerie Pompidou et des nouveaux accès aux quais ;
- l'allongement de la trémie Vivier-Merle ;
- le raccordement à la trémie Brotteaux-Servient (sortie Béraudier-Servient) ;
- la création de la place Basse sous la place Béraudier ;
- l'aménagement des accès au métro depuis la place Béraudier et le boulevard Vivier-Merle ;
- l'aménagement de la sortie Bonnel.

Les pièces du dossier d'enquête comprenant notamment une étude d'impact accompagnée de l'avis de l'autorité environnementale et les registres d'enquête seront déposés en Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement (siège de l'enquête) et en Mairie centrale de Lyon (Direction de l'Aménagement Urbain - 198, avenue Jean Jaurès - 69007 Lyon) pendant 33 jours consécutifs du **lundi 13 mars 2017 au vendredi 14 avril 2017 inclus**, afin que chacun puisse en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public de ces mairies, consigner éventuellement ses observations sur les registres.

**Les observations peuvent également être adressées, pendant toute la durée de l'enquête :**

- par écrit au Commissaire-Enquêteur, à la Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement, siège de l'enquête (adresse postale : 215, rue Duguesclin - 69423 Lyon cedex 03).
- par voie électronique, sur un registre dématérialisé, sur internet à l'adresse suivante <https://www.registre-dematerialise.fr/242>, où elles resteront accessibles pendant toute la durée de l'enquête.

Le dossier d'enquête comprenant notamment une étude d'impact accompagnée de l'avis de l'autorité environnementale est consultable, pendant toute la durée de l'enquête, sur le site internet suivant <https://www.registre-dematerialise.fr/242>.

Ces éléments pourront également être consultés sur un poste informatique accessible gratuitement à la Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement, aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie. L'avis de l'autorité environnementale portant sur le dossier comprenant l'étude d'impact est également consultable sur les sites internet suivants : [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr) et [www.rhone.gouv.fr](http://www.rhone.gouv.fr).

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès du Préfet du Rhône (Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale - Bureau Urbanisme et Affaires Domaniales) dès la publication du présent arrêté.

**Le Commissaire-Enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations comme suit en Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement :**

- lundi 13 mars 2017 de 9 h 30 à 12 h 30 ;
- mardi 21 mars 2017 de 13 h 45 à 16 h 45 ;
- mercredi 5 avril 2017 de 9 h 30 à 12 h 30 ;
- vendredi 14 avril 2017 de 13 h 45 à 16 h 45.

Monsieur François DIMIER, retraité - Directeur d'Agence d'Urbanisme, est désigné en qualité de Commissaire-Enquêteur, par le Président du Tribunal Administratif de Lyon.

Le Commissaire-Enquêteur procédera à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les informations relatives au projet peuvent être demandées auprès de Monsieur Frédéric DUCHENE, chef de projet au sein de la SPL - Société Publique Locale - Lyon - Part Dieu - 192, rue Garibaldi - 69427 Lyon cedex 03 - (04.28.00.06.13 - [fduchene@lyon-partdieu.com](mailto:fduchene@lyon-partdieu.com)).

Dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, le Commissaire-Enquêteur remettra au Préfet un rapport et ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le public pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions du Commissaire-Enquêteur en Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement, siège de l'enquête, (215, rue Duguesclin - 69423 Lyon cedex 03) et en Mairie centrale de Lyon (Direction de l'Aménagement Urbain - 198, avenue Jean Jaurès - 69007 Lyon), ainsi qu'à la Préfecture du Rhône (Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale - Bureau de l'Urbanisme et des Affaires Domaniales), pendant le délai d'un an à l'issue de l'enquête. Ces éléments feront l'objet d'une mise à disposition du public sur le site internet [www.rhone.gouv.fr](http://www.rhone.gouv.fr).

Au terme de l'enquête, le Préfet du Rhône est l'autorité compétente pour prendre la décision déclarant d'utilité publique le projet.

**Le Préfet, Pour le Préfet, La Directrice des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale**

15 mars 2017 – Le Progrès



PREFECTURE DU RHONE

## AVIS AU PUBLIC

Direction des Affaires Juridiques  
et de l'Administration Locale

METROPOLE DE LYON

**Projet de restructuration et de réaménagement des espaces publics et infrastructures sur la partie ouest du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la Part-Dieu, sur le territoire de la commune de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement**

Par arrêté préfectoral n°E-2017 -97 du 17 février 2017, le projet ci-dessus visé est soumis à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique dans les formes déterminées par le Code de l'Environnement.

Ce projet se caractérise par :

- le réaménagement du boulevard Vivier-Merle ;
- le réaménagement de la place Béraudier ;
- le réaménagement de l'avenue Georges Pompidou en lien avec la création de la galerie Pompidou et des nouveaux accès aux quais ;
- l'allongement de la trémie Vivier-Merle ;
- le raccordement à la trémie Brotteaux-Servient (sortie Béraudier-Servient) ;
- la création de la place Basse sous la place Béraudier ;
- l'aménagement des accès au métro depuis la place Béraudier et le boulevard Vivier-Merle ;
- l'aménagement de la sortie Bonnel.

Les pièces du dossier d'enquête comprenant notamment une étude d'impact accompagnée de l'avis de l'autorité environnementale et les registres d'enquête seront déposés en Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement (siège de l'enquête) et en Mairie centrale de Lyon (Direction de l'Aménagement Urbain - 198, avenue Jean Jaurès - 69007 Lyon) pendant 33 jours consécutifs du **lundi 13 mars 2017 au vendredi 14 avril 2017 inclus**, afin que chacun puisse en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public de ces mairies, consigner éventuellement ses observations sur les registres.

**Les observations peuvent également être adressées, pendant toute la durée de l'enquête :**

- par écrit au Commissaire-Enquêteur, à la Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement, siège de l'enquête (adresse postale : 215, rue Duguesclin - 69423 Lyon cedex 03).
- par voie électronique, sur un registre dématérialisé, sur internet à l'adresse suivante <https://www.registre-dematerialise.fr/242>, où elles resteront accessibles pendant toute la durée de l'enquête.

Le dossier d'enquête comprenant notamment une étude d'impact accompagnée de l'avis de l'autorité environnementale est consultable, pendant toute la durée de l'enquête, sur le site internet suivant <https://www.registre-dematerialise.fr/242>.

Ces éléments pourront également être consultés sur un poste informatique accessible gratuitement à la Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement, aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie. L'avis de l'autorité environnementale portant sur le dossier comprenant l'étude d'impact est également consultable sur les sites internet suivants : [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr) et [www.rhone.gouv.fr](http://www.rhone.gouv.fr).

Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête auprès du Préfet du Rhône (Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale - Bureau Urbanisme et Affaires Domaniales) dès la publication du présent arrêté.

**Le Commissaire-Enquêteur se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations comme suit en Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement :**

- lundi 13 mars 2017 de 9 h 30 à 12 h 30 ;
- mardi 21 mars 2017 de 13 h 45 à 16 h 45 ;
- mercredi 5 avril 2017 de 9 h 30 à 12 h 30 ;
- vendredi 14 avril 2017 de 13 h 45 à 16 h 45.

Monsieur François DIMIER, retraité - Directeur d'Agence d'Urbanisme, est désigné en qualité de Commissaire-Enquêteur, par le Président du Tribunal Administratif de Lyon.

Le Commissaire-Enquêteur procédera à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les informations relatives au projet peuvent être demandées auprès de Monsieur Frédéric DUCHENE, chef de projet au sein de la SPL - Société Publique Locale - Lyon - Part Dieu - 192, rue Garibaldi - 69427 Lyon cedex 03 - (04.28.00.06.13 - [fduchene@lyon-partdieu.com](mailto:fduchene@lyon-partdieu.com)).

Dans un délai de trente jours à compter de la clôture de l'enquête, le Commissaire-Enquêteur remettra au Préfet un rapport et ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le public pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions du Commissaire-Enquêteur en Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement, siège de l'enquête, (215, rue Duguesclin - 69423 Lyon cedex 03) et en Mairie centrale de Lyon (Direction de l'Aménagement Urbain - 198, avenue Jean Jaurès - 69007 Lyon), ainsi qu'à la Préfecture du Rhône (Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale - Bureau de l'Urbanisme et des Affaires Domaniales), pendant le délai d'un an à l'issue de l'enquête. Ces éléments feront l'objet d'une mise à disposition du public sur le site internet [www.rhone.gouv.fr](http://www.rhone.gouv.fr).

Au terme de l'enquête, le Préfet du Rhône est l'autorité compétente pour prendre la décision déclarant d'utilité publique le projet.

**Le Préfet, Pour le Préfet, La Directrice des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale**

**FRADIN TRONEL SASSARD & ASSOCIES**  
**HUISSIERS DE JUSTICE A LYON – FRANCE**

1, quai Jules Courmont  
Boîte postale 2039  
69226 Lyon Cedex 02 – France  
tél. : 33 (0)4.78.42.66.33 – fax : 33 (0)4.78.92.97.45  
E-mail : lyon@fradin-huissier.com  
Site : www.fradin-huissier.com

**PROCES-VERBAL DE CONSTAT  
D’AFFICHAGE D’AVIS D’ENQUETE  
D’UTILITE PUBLIQUE**

Références étude : 121506

**L'AN DEUX MILLE DIX-SEPT ET LE VENDREDI VINGT QUATRE FEVRIER**

**A LA REQUETE DE :**

LA MÉTROPOLE DE LYON, "Le Grand Lyon Métropole", collectivité territoriale à statut particulier au sens de l'article 72 de la Constitution du 4 octobre 1958, créée par l'article L.3611-1 du Code des collectivités territoriales, identifiée au SIREN sous le numéro 200 046 977, dont le siège social est situé Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac - 69003 LYON, représentée par Monsieur Gérard Collomb, le Président du Conseil de la Métropole en exercice, domicilié à cet effet audit siège, dûment habilité à agir par délibération dudit Conseil,

venant aux droits de LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON, conformément à l'article 4 de l'Ordonnance n°2014-1543 du 19 décembre 2014 portant diverses mesures relatives à la création de la métropole de Lyon,



Il m'a été préalablement exposé :

Que la requérante a fait procéder à l'affichage à compter de ce jour en treize emplacements différents dans le secteur de la gare de Lyon Part-Dieu à LYON 3<sup>ème</sup> d'avis d'enquête publique de la Préfecture du Rhône et de la Métropole de Lyon.

Qu'elle a intérêt à faire procéder à toutes constatations utiles notamment en ce qui concerne la réalité de cet affichage.

Que je suis requis dans ce but.

Déférant à cette réquisition,

**Je soussigné Damien TRONEL, Huissier de justice associé de la Société Civile Professionnelle FRADIN TRONEL SASSARD & ASSOCIÉS, titulaire d'un Office d'Huissier de Justice à LYON, dont le siège social est à LYON 69002, 1, quai Jules Courmont, ayant pour associés Damien TRONEL, Olivier SASSARD, Olivier FRADIN, Mathieu FRADIN, Agnès FRADIN-TÊTE, Audrey DIMITRIO et Guillaume BAUFUMÉ, y demeurant,**

CERTIFIE m'être transporté spécialement ce jour à partir de 13 heures 10 aux divers emplacements suivants, où étant, j'ai pu procéder aux constatations suivantes, porteur d'un plan d'implantation des différents panneaux d'affichage joint aux présentes (Pj 1):

**1. En face de la sortie porte Oxygène du Centre commercial:  
(Photos 1 à 4)**

Sur un pylône de caténaire un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois est fixé. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**2. Boulevard Vivier Merle à hauteur du Sud du bâtiment n° 9.  
(Photos 5 à 8)**

Sur un poteau de signalisation feu bicolore d'accès livraison un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois est fixé. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**3. Boulevard Vivier Merle à l'angle de la rue Servient :  
(Photos 9 à 12)**

Sur un pylône caténaire de câble d'alimentation de trolleybus, un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois est fixé. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**4. Place Charles Béraudier centre-nord :  
(Photos 13 à 16)**

Sur un poteau de lampadaire public est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**5. Place Charles Béraudier devant l'entrée de la gare.  
(Photos 17 à 20)**

Sur un poteau taxi est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**6. Place Charles Béraudier devant l'entrée de la gare.  
(Photos 21 à 24)**

Sur le même poteau taxi au dos du précédent, est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**7. Place Charles Béraudier centre-sud :  
(Photos 25 à 28)**

Sur un poteau d'éclairage est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**8. Rue de la Villette sur le parvis à la sortie de la gare Lyon Part-Dieu  
(Photos 29 à 32)**

Sur un poteau d'éclairage public à proximité d'un kiosque TCL, est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en

contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**9. Rue de la Villette à l'angle de l'avenue Georges Pompidou :  
(Photos 33 à 36)**

Sur un poteau de signalisation directionnel est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**10. Boulevard Vivier Merle à l'angle de la rue Georges Pompidou :  
(Photos 37 à 40)**

Sur un pylône de caténaire est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**11. Boulevard Vivier Merle à l'angle de la rue Paul Bert:  
(Photos 41 à 44)**

Sur un poteau directionnel est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**12. Boulevard Vivier Merle à l'angle de la rue Desaix  
(Photos 45 à 48)**

Sur un arbre est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

**13. Rue du Lac à l'angle devant la sortie porte des Cuirassiers du Centre  
Commercial de la Part-Dieu  
(Photos 49 à 52)**

Sur un arceau de protection est fixé un panneau d'affichage au sommet d'un piquet en bois. Il repose sur une plaque épaisse en contreplaqué, où se trouve collé une affichette sur fond jaune fluorescent en lettres noires format 42 x 59 dont les lettres du titre « Avis d'enquête publique » présentent une hauteur de 2 cm.

## PIECE JOINTE

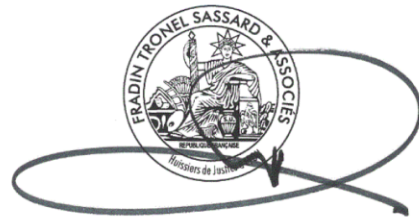
Plan d'implantation des panneaux d'affichage.

## CLICHES PHOTOGRAPHIQUES

J'ai pris **52** clichés photographiques des lieux que j'ai annexés au présent procès-verbal pour valoir et servir à telles fins que de droit.

**ET DE TOUT CE QUE DESSUS, J'AI DRESSE ET REDIGE LE PRESENT PROCES-VERBAL POUR VALOIR ET SERVIR A TELLES FINS QUE DE DROIT.**

**Damien TRONEL**  
Huissier de justice associé





# EXPEDITION

**FRADIN TRONEL SASSARD & ASSOCIES**  
**HUISSIERS DE JUSTICE A LYON - FRANCE**

1, quai Jules Courmont  
Boîte postale 2039  
69226 Lyon Cedex 02 - France  
tél. : 33 (0)4.78.42.66.33 - fax : 33 (0)4.78.92.97.45  
E-mail : lyon@fradin-huissier.com  
Site : www.fradin-huissier.com

## **PROCES-VERBAL DE CONSTAT D’AFFICHAGE D’AVIS D’ENQUETE D’UTILITE PUBLIQUE**

Références étude : 121506

**L'AN DEUX MILLE DIX-SEPT ET LE VENDREDI TRENTE ET UN MARS**

**A LA REQUETE DE :**

LA MÉTROPOLE DE LYON, "Le Grand Lyon Métropole", collectivité territoriale à statut particulier au sens de l'article 72 de la Constitution du 4 octobre 1958, créée par l'article L.3611-1 du Code des collectivités territoriales, identifiée au SIREN sous le numéro 200 046 977, dont le siège social est situé Hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac - 69003 LYON, représentée par Monsieur Gérard Collomb, le Président du Conseil de la Métropole en exercice, domicilié à cet effet audit siège, dûment habilité à agir par délibération dudit Conseil,

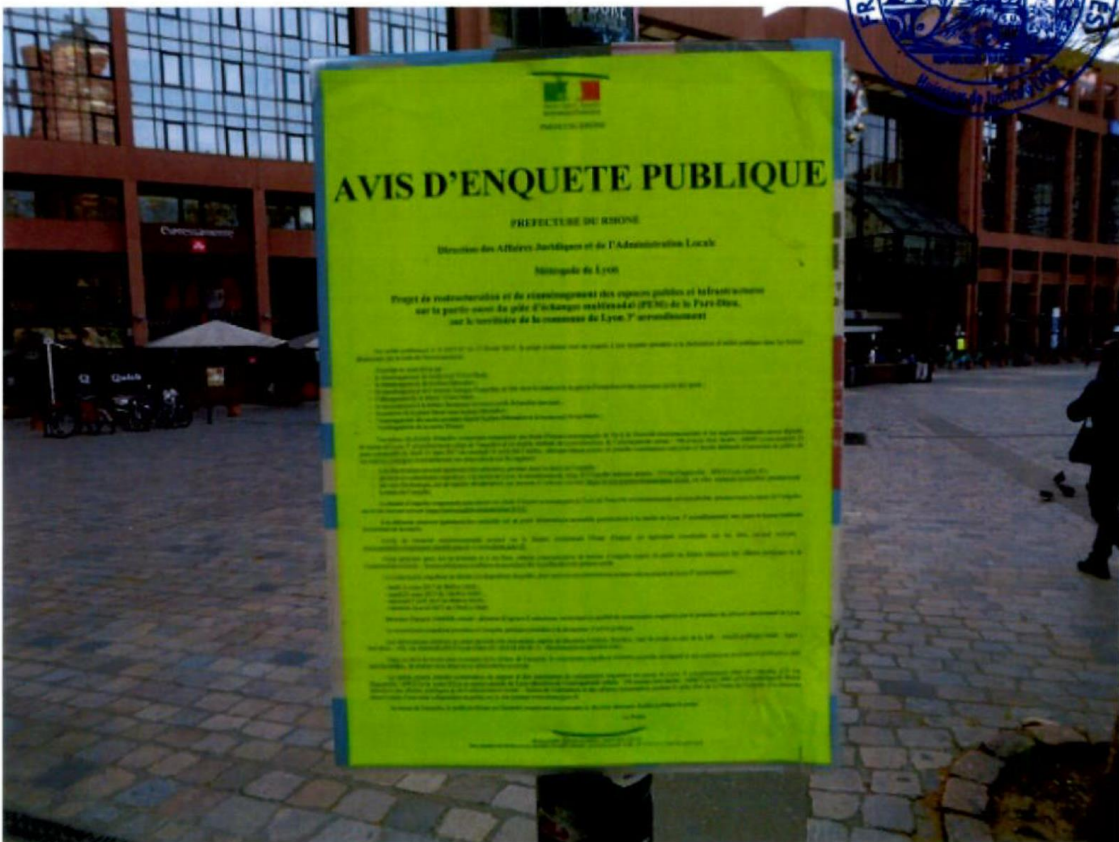
venant aux droits de LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE LYON, conformément à l'article 4 de l'Ordonnance n°2014-1543 du 19 décembre 2014 portant diverses mesures relatives à la création de la métropole de Lyon,

1 / 5

C:\usr\data\w\g\m\moea1710710.doc



121506-1 13





## INFOS-SERVICES

**RÉUNION PUBLIQUE**  
**Parler du réaménagement**

**de la place Grandclément**  
La place Grandclément de Villeurbanne et ses abords vont connaître d'importantes transformations. Encerclée par des voies de circulation, elle va être redessinée pour redevenir une place à vivre. La mairie de Villeurbanne organise mardi une réunion publique afin d'informer les riverains et plus largement, les habitants de la ville, sur les transformations à venir, et les éléments du programme. A 18h30 à l'amphithéâtre du Rize, 33, rue Valentin-Haüy.

**RENCONTRE**  
**Anne Sinclair en dédicace**

Ancienne journaliste, Anne Sinclair viendra lundi à la Fnac Bellecour, présenter son dernier livre *Chronique d'une France blessée*. Elle se prêtera au jeu des dédicaces de 16 h à 17 h30.

**CONFÉRENCE**  
**Portraits et chroniques**  
**d'une époque**

La même Anne Sinclair participera le soir à un événement organisé par la

Villa Gillet. L'établissement propose mardi, au Théâtre de la Croix-Rousse, une conférence consacrée aux « Portraits et chroniques d'une époque ». Autre invité : l'écrivain Marc Lambron. Les débats seront animés par Sandrine Treiner, directrice de France Culture. A 20 h.

**CINÉMA**  
**Le film « The last Man**

**on earth » reprojété**  
Un scientifique est le seul survivant d'une épidémie qui a transformé le reste de l'humanité en vampires... *The last Man on earth*, film réalisé par Ubaldo Ragona et Sidney Salkow en 1964, sera projeté mercredi à 20h30 au Périscope (13, rue Delandine, 2\*). Entrée libre.

**20 Minutes Lyon**  
32, rue Neuve. 69002 Lyon  
Tél. 0478427309 - Fax.  
0478427310 [lyon@20minutes.fr](mailto:lyon@20minutes.fr)  
**Contact commercial**  
0472077618  
Jérôme Soleymieux :  
[jsoleymieux@cojecom.com](mailto:jsoleymieux@cojecom.com)  
Guénola Saupin :  
[gsaupin@cojecom.com](mailto:gsaupin@cojecom.com) 047207 4574

## LA MÉTÉO À LYON

## AUJOURD'HUI



## DEMAIN



## ET EN FRANCE

**Le soleil brille pour**  
**presque tout le monde**

Le temps est assez ensoleillé dans les trois quarts du pays. Au sud-ouest, les nuages sont plus abondants, avec un risque d'orages isolés sur les Pyrénées. Près de la Méditerranée, le vent marin souffle de manière sensible. La douceur s'impose l'après-midi.

**LYON PART-DIEU - DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (DUP)**  
**PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL OUEST**

Le projet de restructuration du pôle d'échange multimodal ouest vise à améliorer la gare. Il s'accompagne de l'agrandissement et de la réorganisation de la gare et de la création de nouveaux accès aux voies.

Une enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique des infrastructures du pôle d'échange multimodal ouest a été ouverte le 13 mars et sera clôturée le 14 avril 2017.

Afin de recueillir les avis du public, un registre dématérialisé est accessible 24h/24h durant toute la période d'ouverture de l'enquête publique à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/242>.

En parallèle le dossier peut être consulté dans 2 lieux de consultation. De plus, des permanences sont mises en place pour rencontrer le commissaire-enquêteur en charge de l'enquête publique.

**LIEUX DE CONSULTATION**

Le dossier de présentation du projet ainsi qu'un registre d'enquête publique papier sont également disponibles aux adresses suivantes.

**Mairie centrale de Lyon**  
Direction de l'aménagement urbain  
198 avenue Jean Jaurès - 69007 Lyon

**Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement**  
18 rue François Garcin - 69003 Lyon

**LES PERMANENCES**

Le commissaire enquêteur ou l'un des membres de la Commission d'enquête sera présent dans les lieux et jours suivants afin de recueillir vos observations.

**Mairie de Lyon 3<sup>e</sup> arrondissement**  
Mercredi 5 avril 2017 de 9h30 à 12h30  
Vendredi 14 avril 2017 de 13h45 à 16h45

10 avril 2017

## Quartier d'affaires de la Part-Dieu : Gérard Collomb se fâche tout rouge

« Les entreprises ne pleurent pas pour nous supplier de les accueillir. Elles nous disent : “Si vous ne voulez pas de nous, nous irons à Manchester ou à Barcelone”. Le monde est grand et l'économie se développe en dehors de la France. » Le président (PS) de la Métropole, Gérard Collomb, a répondu sur un ton très vif à l'intervention du conseiller (PCF) Bernard Genin. Ce dernier avait critiqué « le manque d'équipements publics » et de lieux de vie dans le quartier d'affaires de la Part-Dieu, alors que la collectivité allait approuver une délibération dans le cadre de la zone d'aménagement concerté. L'élu communiste avait également dénoncé une concentration d'emplois tertiaires sur ce site, en souhaitant leur meilleure répartition dans la Métropole et la prise en compte de problèmes de chômage dans l'est du territoire, où l'emploi industriel a dégringolé sans solutions de repli. « Beaucoup d'élus en France aimeraient avoir le dynamisme de notre Métropole qui développe l'économie », a tonné Gérard Collomb, concluant : « Je suis très fier de cette opération. Et tous ces chantiers, cela fait du job ».

N.B.

11 avril 2017

## Le collectif “Part-Dieu” demande aux élus de voter contre le projet

Patrick Beau, Gilbert Dumas, Jean-Jacques Lacroix et Fanny Lucius, au nom du collectif “Part-Dieu” ont adressé à un courrier aux 165 élus du conseil de Métropole pour leur demander de voter « défavorablement » aux délibérations portant sur la Part-Dieu. Ils estiment notamment, « contrairement à la communication officielle, que le projet aggravera la dimension “quartier d'affaires” de la Part-Dieu au détriment d'un « quartier à vivre ». Les tours ? « Elles sont énergivores et peu compatibles avec le tissu urbain existant ». Le collectif pointe aussi du doigt « la faiblesse des équipements publics pour les habitants et pour les salariés, la disparition de l'espace vert du tènement de France 3 au profit d'une voie nouvelle, ou encore les immenses nuisances pour les habitants (pollutions et engorgement) » résultant de l'ouverture de la rue Bouchut au boulevard Vivier-Merle. « Il faut exiger une pause dans ce projet », estime, par ailleurs, le collectif, « afin de réorganiser la concertation et d'envisager des solutions alternatives en termes de circulation, d'espaces verts et d'équipements collectifs. »