

ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Du 20 Juin au 21 Juillet 2022

SYTRAL MOBILITÉS TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

T6 Nord HÔPITAUX EST LA DOUA

CONCLUSIONS

(Neuf Pages)

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 15 Septembre 2022

Dossier E22000064/69 DUP CONCLUSIONS

Remarque liminaire :

Le dossier soumis à la présente enquête publique unique rassemble deux procédures :

la Déclaration d'Utilité Publique ; les présentes conclusions sont relatives à cette procédure,

la demande d'autorisation environnementale (loi sur l'eau) ; voir conclusions séparées.

Après avoir :

- étudié très attentivement l'ensemble des pièces du dossier d'enquête unique relatif au projet T6 Nord,

- rencontré les services de SYTRAL MOBILITES accompagnés de son maître d'œuvre (le 01/06/2022) pour assister à une présentation du dossier,

- participé à l'organisation de l'enquête publique, notamment pour la mise au point de l'arrêté d'organisation de l'enquête et la mise en place du registre numérique,

- vérifié les parutions dans les journaux d'annonces (voir pièces jointes),

- m'être procuré les certificats d'affichage,

- vérifié l'affichage public, en début d'enquête et en cours d'enquête (en 24 points répartis le long du tracé sur les communes de Villeurbanne, Lyon et Bron),

- visité les lieux (avant l'enquête sur l'intégralité du parcours, pendant l'enquête et la rédaction du rapport, plus ponctuellement),

- assuré les six permanences prévues à l'arrêté préfectoral: trois en mairie de Villeurbanne, deux en mairie de Lyon 3ième, une en mairie de Bron),

- constaté qu'il n'y avait pas lieu de prolonger l'enquête, ni de tenir une réunion publique au cours de celle-ci,

- pris acte d'une participation active du public, essentiellement sous forme écrite et au travers du registre numérique,

- étudié attentivement les avis, observations et contributions formulés, à la fois dans le registre numérique et les registres papiers,

- pris connaissance des avis formulés par les autorités administratives concernées (pièces jointes au dossier d'enquête), à savoir l'avis de l'Autorité Environnementale , l'avis de la DRAC, et pris connaissance également des mémoires en réponse de SYTRAL MOBILITÉS à ces avis,

- remis en mains propres le Procès Verbal de Synthèse des observations reçues le 23 Août 2022 à Madame la Vice Présidente du Conseil Syndical, en présence de Madame la Directrice Générale de SYTRAL MOBILITÉS,

- étudié attentivement le Mémoire en Réponse au Procès Verbal de Synthèse des observations reçues, daté du 2 Septembre 2022 , reçu par courriel ce même jour et par courrier recommandé avec accusé de réception le 9 Septembre 2020.

- posé quelques questions complémentaires au Maître d'Ouvrage (échanges par courriel)

J'ai constaté :

- que l'enquête publique unique, diligentée du 20 Juin au 21 Juillet 2022 inclus, s'est déroulée dans les conditions prévues par la réglementation,
- qu'aucun incident susceptible de remettre en cause sa légalité n'est venu perturber le bon déroulement de celle-ci,

Après m'être remémoré la jurisprudence (Conseil d' État du 28 Mai 1971 « Ville Nouvelle Est »), selon laquelle, pour rendre un avis, il convient de comparer les avantages et les inconvénients de l'opération, et donc que l'avis ne peut être favorable que si les avantages l'emportent sur les inconvénients et que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social, ne sont pas excessifs eu égard aux buts poursuivis.

Après m'être remémoré également la jurisprudence (Conseil d'État du 19 Octobre 2012) selon laquelle une opération nécessitant des expropriations ne pourra être déclarée d'utilité publique que si trois conditions cumulatives sont réunies, à savoir « *qu'elle répond à une finalité d'intérêt général, que l'expropriant n'était pas en mesure de réaliser l'opération dans des conditions équivalentes sans recourir à l'expropriation, notamment en utilisant des biens se trouvant dans son patrimoine et, enfin, que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, le cas échéant, les inconvénients d'ordre social ou économique que comporte l'opération ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.* »

Je rappelle ci après synthétiquement la nature du projet, ses enjeux et ses objectifs :

Le projet T6 Nord entre les hôpitaux Est et La Doua s'étend sur la commune de Bron et le 3ième arrondissement de Lyon au Sud et la commune de Villeurbanne au Nord; la longueur de l'infrastructure à réaliser est de 5,6 km, celle-ci prolonge T6Sud déjà en service et se raccorde techniquement à la plateforme existante des tramways T1 et T4 au Nord (à La Doua).

La surface du périmètre d'intervention du projet couvre 14,5 ha; elle comprend (hors exceptions de la place Jules Grandclément et ZAC Gratte-Ciel) la plateforme du tramway et le réaménagement de façade à façade.

Le tracé envisagé pour la ligne T6 Nord emprunte les voies suivantes du Sud au Nord:

- # Boulevard Pinel / Chemin du Vinatier,
- # Route de Genas,
- # Avenue Général Leclerc,

- # Place Jules Grandclément,
- # Rue Jean Jaurès,
- # Avenue Antoine de Saint Exupéry,
- # Rue Florian,
- # Rue Verlaine,
- # Rue Bourgey,
- # Future esplanade Agnès Varda dans la ZAC Gratte-Ciel,
- # Rue Barbusse prolongée dans la ZAC Gratte-Ciel,
- # Rue Billon,
- # Traversée du secteur ACI,
- # Avenue Roger Salengro,
- # Voie nouvelle dans un secteur en devenir (secteur Spréfico),
- # Avenue Gaston Berger.

Les stations, au nombre de dix, sont les suivantes:

- # Kimmerling,
- # Gare de Villeurbanne Sud,
- # Place Jules Grandclément,
- # Saint Exupéry,
- # Verlaine – Tolstoï,
- # Hôtel de Ville – TNP,
- # Zola,
- # Parc du Centre,
- # Salengro,
- # La DOUA – Gaston Berger.

Le projet répond à trois enjeux majeurs:

- # améliorer l'offre de transports collectifs afin de desservir et irriguer les centres de vie et les grands équipements,

- # poursuivre le maillage du réseau de transports en commun sur l'Est de l'agglomération avec l'achèvement d'une ligne de tramway en rocade connectée aux lignes fortes du réseau,

- # développer l'intermodalité, en encourageant un report modal de la voiture particulière sur les transports en commun.

Le projet vise les objectifs suivants:

- # créer un axe Nord-Sud, colonne vertébrale du développement de la ville déjà traversée par plusieurs axes Est-Ouest connectés au centre de l'agglomération,
- # améliorer l'offre en transports collectifs desservant des lieux de culture et de loisirs, administratifs, d'éducation, de commerces, de santé, et des projets urbains en cours de développement.

De nombreuses phases d'études ont permis d'aboutir à la solution présentée:

- # les études d'opportunité et de faisabilité (entre 2008 et 2016) ont permis d'étudier de nombreuses variantes,
- # la première concertation (en 2019) laissant persister un grand nombre d'interrogations, SYTRAL MOBILITÉS a repris une partie des études en intégrant plusieurs variantes,
- # la consolidation des études, en 2016 et 2017, a permis de mener des analyses multicritères pour aboutir aux études préliminaires de deux tracés,
- # la concertation de 2021 a présenté au public ces deux tracés et, en cohérence avec les avis exprimés lors de celle-ci, le tracé « rouge » a été retenu.

Cette option s'accompagne des engagements suivants de SYTRAL MOBILITÉS, applicables à la poursuite des études :__

- ## limiter au maximum les impacts fonciers,**
- ## limiter au maximum les impacts sur les espaces verts,**
- ## travailler à des aménagements sécurisés pour le partage de la voirie et l'intégration des modes actifs,**
- ## proposer des aménagements pour la végétalisation et la réduction des îlots de chaleur,**
- ## lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface**

Le projet prévoit que les aménagements induits par la mise en œuvre de la ligne de tramway seront réalisés de façade à façade (requalification urbaine) et s'accompagne de la création d'aménagements cyclables et piétons sur l'ensemble de son itinéraire.

Le planning général prévisionnel vise une mise en service au premier trimestre 2026 avec des déviations de réseaux exécutées en 2023 et les travaux proprement dits de la ligne et des aménagements en 2024 et 2025.

Le montant global de l'investissement, initialement prévu à 140 000 000 €, hors taxes, en valeur 2020 s'élève finalement à 186 200 000 €, hors taxes , en valeur 2020 ; il se décompose comme suit :

# Études, MOA, MOE	18 000 000
# Acquisitions foncières et libération d'emprise	40 000 000
# Déviations de réseaux	15 000 000
# Travaux	100 000 000
# Matériel roulant	13 200 000
TOTAL	186 200 000

Le projet T6 Nord présenté est en cohérence avec les orientations définies dans le cadre du PDU 2017 -2030: cette ligne de transports en commun est inscrite depuis 1997 et constituera , à terme, la première ligne de tramway en rocade intérieure au périphérique lyonnais.

Il est également en cohérence avec les documents supra de l'agglomération lyonnaise, à savoir:

la Directive d'Aménagement Territoriale de l'aire métropolitaine lyonnais,

le Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération lyonnaise,

le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT,

le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat de la Métropole de Lyon.

Je rappelle également que l'Autorité Environnementale a émis un certain nombre de recommandations aux quelles SYTRAL MOBILITES a répondu au travers d'un mémoire en réponse (pièces incluses dans le dossier d'enquête).

Je considère comme très favorables au projet retenu les éléments généraux suivants :

le projet présente un impact positif sur la population (probable hausse de celle-ci) et sur l'emploi (amélioration de l'attractivité de la zone); ces impacts positifs ont été constatés sur d'autres lignes fortes de transport en commun,

le projet participe à l'amélioration de la qualité de l'air et contribue à une ambiance acoustique plus apaisée. Ces facteurs favorisent une meilleure santé des habitants (diminution significative des émissions de polluants, moins de bruits),

le projet a un impact positif sur la biodiversité (la végétalisation des espaces publics traversés crée un lien végétal qui permet d'accroître la capacité d'accueil, de maintien et de déplacements de la biodiversité urbaine),

le tramway est un mode de transport qui contribue, à long terme, à limiter les émissions de gaz à effets de serre et donc à lutter contre le réchauffement climatique,

le projet, qui prévoit l'infiltration des eaux de ruissellement, contribue à diminuer les effluents qui parviennent aux stations de traitements des eaux et à recharger directement les nappes phréatiques,

le projet conduit à une amélioration des transports collectifs et améliore l'offre dédiée aux modes doux,

le projet, globalement, induit un report modal des véhicules légers vers les modes doux par une meilleure offre de transport et, moins directement par la suppression de stationnement,

le projet n'entraîne aucune évolution positive significative des risques technologiques et naturels,

Je considère également comme favorables au projet retenu les éléments particuliers suivants :

le projet tel que présenté contribue de façon sensible à l'embellissement du paysage urbain (utilisation de mobilier urbain de qualité, requalification et réaménagement urbain de façade à façade sur la totalité du trajet, plantations, végétalisation des voies)

le projet ne porte aucune atteinte au patrimoine,

dans leur grande majorité, les impacts significatifs sont traités avec soin dans le projet retenu et la démarche ERC a été appliquée pour éviter, réduire et compenser les effets indésirables,

SYTRAL MOBILITÉS a pris, en conclusion de la concertation de 2021 cinq engagements significatifs (voir ci avant)

Je considère en revanche que demeurent sur le projet retenu des interrogations sur des points qui n'ont pas été l'objet de réponses suffisamment détaillées de la part SYTRAL MOBILITÉS .

Je regrette donc :

que le nouveau plan de circulation proposé pour le quartier de Montchat laisse subsister des difficultés qui sont encore susceptibles d'être réduites (boulevard Pinel notamment),

que l'engagement pris dans le mémoire en réponse sur le thème bruit soit insuffisamment marqué concrètement quant aux travaux complémentaires à réaliser pour compléter l'isolation acoustique des logements qui le nécessiteront,

qu'il n'ait pas pu être statué plutôt qu'un échange de terrain ait lieu pour préserver approximativement la surface d'espace vert de la résidence « Le Canter »

que la justification du maintien de la station Hôtel de Ville de Villeurbanne/ Théâtre National Populaire à l'emplacement prévu au projet ne s'accompagne pas de mesures complémentaires de protection renforcées contre les bruits nocturnes,

Et je regrette en outre que demeurent sur le projet retenu des doutes engendrés par un manque d'attention de la part de SYTRAL MOBILITÉS sur des sujets très importants .

Je regrette donc très vivement :

que soit insuffisamment considéré que la résidence « Les Charpennes », déjà fortement impactée, subisse dans le projet présenté une perte de places de stationnements qui lui sont indispensables,

que l'analyse faite pour la variante de tracé de la rue Colin ne prenne pas en considération de façon exhaustive tous les facteurs susceptibles de concourir à la conclusion,

que le montant de l'investissement (dépense d'argent public) n'ait pas été l'objet dans le dossier de l'attention qu'il mérite, laissant ainsi apparaître une contradiction significative et n'expliquant pas de façon transparente l'évolution très significative du coût financier de l'opération.

Je souligne ici que les deux premiers points bien qu'apparemment indépendants, sont liés par le simple fait qu'abandonner le passage par la rue Billon au profit de la rue Colin, résoudrait de facto toutes les difficultés relatives à la résidence « Les Charpennes ».

En conclusion, après avoir pris en considération tous les éléments du dossier d'enquête soumis au public, les éléments d'information complémentaires que j'ai pu recueillir, les observations du public et le Mémoire en Réponse de SYTRAL MOBILITES à mon Procès Verbal de Synthèse des observations reçues (incluant mes interrogations personnelles),

j'émet : UN AVIS FAVORABLE à la Déclaration d'Utilité Publique en vue de la réalisation de la solution présentée pour le tramway T6 Nord assorti des quatre recommandations et des trois réserves suivantes;

A Recommandations :

Recommandation 1 : approfondir les études de circulation (et également de stationnement, notamment près de l'hôpital), en concertation avec les riverains et les comités de quartier, pour parvenir à un plan de circulation définitif qui garantisse une meilleure fluidité (l'optimum n'est pas atteint),

Recommandation 2: souligner l'engagement du Maître d'Ouvrage à réaliser, en concertation avec les riverains concernés, les travaux concourant à l'amélioration de l'isolation acoustique des façades.

Recommandation 3: accorder à la résidence « Le Canter » l'échange de terrain qu'elle suggère, étudier avec attention les adaptations de voirie autour de la résidence, apporter un soin particulier à la restitution d'un espace verdoyant de très bonne qualité.

Recommandation 4: prévoir un traitement acoustique renforcé des façades au droit de la station Hôtel de Ville de Villeurbanne / Théâtre National Populaire, au minimum pour les pièces de nuit.

B Réserves :

Réserve 1: La résidence « Les Charpennes » étant déjà, par ailleurs, fortement impactée par le projet (accès à la résidence, probable dégradation du cadre actuel), faire en sorte que les 44 stationnements privés de cette copropriété supprimés par le projet soient transférés (en les maintenant privés ou en leur affectant un espace réservé) dans un secteur de rayon 250 m. Cette réserve est partiellement liée à la réserve 2 ci-après puisqu'elle pourrait être de facto levée si le tracé par la rue Colin était choisi.

Réserve 2: établir une expertise indépendante (en prenant en compte les difficultés liées à la résidence « Les Charpennes » si le tracé rue Billon est choisi), afin de comparer exhaustivement les deux solutions de tracé évoquées (Billon/Colin) , en y intégrant le différentiel des coûts d'acquisition du foncier. Ce complément d'information sera soumis à Monsieur le Préfet afin que le choix définitif du tracé soit fait en cohérence avec un bilan approfondi avantages / inconvénients.

Réserve 3: établir une estimation détaillée, réaliste, transparente, du montant de l'investissement, accompagnée d'une comparaison aux coûts constatés de projets récents; ce complément d'information sera soumis à Monsieur le Préfet afin que la Déclaration d'Utilité Publique soit prononcée sur des bases claires et fiables de dépenses acceptables en regard de l'utilité publique du projet

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

le 15 Septembre 2022