

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE ET DEMANDE D'AUTORISATION
ENVIRONNEMENTALE**

Du 20 Juin au 21 Juillet 2022

**SYTRAL MOBILITÉS
TRAMWAY DE L'AGGLOMÉRATION
LYONNAISE**

T6 Nord HÔPITAUX EST LA DOUA

PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE

(25 Pages et 140 Pages d'annexes)

Gaston Martin Commissaire Enquêteur

Lyon le 23 Août 2022

Dossier 22000064/69

SOMMAIRE

Remarques liminaires (1, 2 et 3)	Page 2
1 Objet de l'enquête	Page 3
2 Avis du Commissaire Enquêteur sur les documents fournis	Page 5
3 Observations recueillies pendant l'enquête	Page 7
3.1 Dépouillement des observations	Page 7
3.2 Vision globale des observations recueillies	Page 8
4 Questions posées à SYTRAL MOBILITÉS	Page 10
Question 1 circulation et stationnement	
Question 2 bruits	
Question 3 aménagements	
Question 4 tracé	
Question 5 montant de l'investissement	
Question 6 plantations	
Question 7 travaux	
Question 8 faune et flore	
Question 9 stations	

Annexes :

A Observations du registre électronique : 100 pages

B Observations des registres papiers (Villeurbanne, Lyon 3ième et Bron) :
40 pages

Remarque liminaire 1

La réforme de l'enquête publique, découlant des travaux du Grenelle II de l'Environnement et de la loi ENE du 12 Juillet 2012, est entrée en vigueur depuis le 01 Juin 2012 à la suite de la mise en application du Décret N° 2011-2018 du 29 Décembre 2011.

Ceci impose désormais au Commissaire Enquêteur, entre autres novations, au titre de l'article R 123-18, de rencontrer le pétitionnaire et de lui communiquer un procès verbal de synthèse des observations reçues. Le but est de permettre à ce dernier d'apporter les réponses les plus complètes et les plus précises possible, réponses dont le Commissaire Enquêteur doit tenir compte dans ses Conclusions. Ce n'est donc qu'à partir du contenu du mémoire en réponse du pétitionnaire que le Commissaire Enquêteur peut définitivement donner son avis.

Remarque liminaire 2

Les dispositions législatives issues de la même loi ENE conduisent le Maître de l'Ouvrage à l'obligation de prendre en considération les observations du public alors qu'auparavant celles-ci servaient simplement à éclairer l'information de l'autorité décisionnaire.

Remarque liminaire 3

Ce projet présente des aspects techniques « pointus ». Le Commissaire Enquêteur n'est pas un expert, en aucune matière : circulation et stationnement, bruits (aériens et solidiens), impacts environnementaux de tout genre, choix du tracé sont l'affaire de spécialistes nombreux, sélectionnés pour leurs compétences et qui consacrent de nombreuses heures aux études nécessaires à la présentation d'un tel projet.

Les considérations présentées par le Commissaire Enquêteur, nourries par les contributions fournies par le public relèvent donc du bon sens, de l'écoute accordée au public (orale et aussi issue de l'étude des observations) et de la qualité des contributions fournies. Elles se limitent évidemment aux sujets abordés par le public.

Le Commissaire Enquêteur ne fournit en aucun cas un avis d'expert.

1 Objet de l'enquête

La présente enquête unique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public (en permettant au plus grand nombre de personnes d'apporter des éléments d'informations indispensables pour l'appréciation exacte du projet concerné, et notamment en recueillant ses appréciations, suggestions et contre-propositions) ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête devront être prises en considération pour prendre la décision finale.

Cette enquête est unique mais elle est conjointe à deux procédures requises pour la réalisation du projet :

- # la Déclaration d'Utilité Publique,
- # la demande d'autorisation environnementale (Installations, Ouvrages, Travaux, Activités) relative à l'application de la loi sur l'eau.

Le projet validé par le conseil syndical de SYTRAL MOBILITÉS est l'extension de la ligne T6 en direction du Nord, des hôpitaux Est à La Doua, entre 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 et de 5,6 km.

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 à la réduction des îlots de chaleur,

lancer une étude complémentaire sur la réorganisation du réseau de surface.

2 Avis du Commissaire Enquêteur sur les documents fournis

Les documents fournis correspondent aux exigences des textes (composition du dossier jugée conforme). Ils s'avèrent de bonne qualité globale, tant sur le fonds que sur la forme, avec toutefois deux remarques :

je pense que le dossier est parfois trop touffu, trop détaillé, ce qui en rend l'accès difficile pour le public qui s'en est fait l'écho. Le cas typique est celui des vibrations et du bruit où sont présentés de très nombreux diagrammes, souvent difficiles à interpréter ; cette surabondance de documents semble d'autant plus inutile que le projet n'est lui même qu'à un stade d'avant-projet et que le dossier met en exergue que les études seront à approfondir postérieurement à la présente enquête. L'inconvénient est que cela décourage le lecteur de rechercher dans le dossier les solutions qui sont proposées et que, pour ce sujet sensible, le public continue d'émettre des critiques alors que les réponses à ses préoccupations peuvent figurer dans les pièces du dossier. Il y a sur ce point une insatisfaction du public.

Il m'apparaît donc que, sur ce point notamment, le dossier aurait pu judicieusement être allégé.

je qualifie le dossier de lapidaire, voire indigent, sur le sujet du montant de l'investissement. Trois arguments étayent ce point de vue :

SYTRAL MOBILITÉS possèdent très vraisemblablement des éléments plus précis,

le coût des travaux est un élément très important de l'analyse multi-critères,

et , surtout, il s'agit d'argent public.

3 Observations recueillies pendant l'enquête.

Toutes les observations sont disponibles en annexes A et B respectivement pour le registre électronique et les registres papiers (Villeurbanne, Lyon 3ième arrondissement et Bron)

3.1 Dépouillement des observations

Dépouillement brut

Pendant ses six permanences, le Commissaire Enquêteur a reçu au total 33 personnes. Certaines sont venues à deux reprises. Certaines ont déposé des observations en séance, d'autres après coup , d'autres encore n'ont pas donné suite à leur visite.

Les registres papiers déposés dans les mairies de Villeurbanne, Lyon 3ième et Bron ont respectivement rassemblé 10, 2 et 2 observations , soit au total 14 contributions.

Le registre numérique compte 52 observations. A noter que 3 observations sont arrivées hors délai sur le registre électronique; elles ne sont évidemment pas prises en considération.

Ce sont donc, au total 66 contributions que le public a déposées au titre de cette enquête.

Dépouillement corrigé

La mise au point du décompte final s'est révélée très fastidieuse . En effet, des intervenants ont déposé leurs observations en plusieurs fois, en y adjoignant parfois leurs observations relatives à l'enquête parcellaire, d'autres ont déposé plusieurs fois la même observation (parfois sur les registres papiers et sur le registre électronique), d'autres encore se sont trompés de registre...

En définitive, après renvoi sur l'enquête parcellaire, regroupements et éliminations 50 observations sont à considérer au titre de l'enquête publique DUP et DAE.

A titre indicatif seulement,le Commissaire Enquêteur a effectué un tri en fonction de la position de l'auteur vis à vis du projet : Neutre, Favorable, Défavorable . Il s'agit là d'une appréciation très générale du Commissaire Enquêteur ,qui tient compte, le cas échéant, des propos échangés oralement et qui permet d'obtenir une tendance globale, à pondérer par trois considérations :

très fréquemment le public ne prend pas position sur le projet global et ne s'intéresse qu'à ce qui le concerne directement (ce qui est très visible à la lecture des contributions),

les personnes favorables au projet n'interviennent que rarement,

ce décompte ne prend pas en compte la pertinence des arguments développés par les intervenants, ou inversement, l'absence d'arguments.

Le résultat de ce tri , indicatif et non conclusif est le suivant :

11 avis favorables,

12 avis défavorables,

27 avis neutres.

3.2 Vision globale des observations recueillies

A noter en premier lieu que les observations ont exclusivement porté sur la partie DUP ; aucune observation n'a été formulé relativement à la loi sur l'eau (demande d'autorisation environnementale).

Le Commissaire Enquêteur a déterminé neufs thèmes transversaux :

- # thème 1 : aménagements
- # thème 2 : bruits
- # thème 3 : circulation et stationnement
- # thème 4 : faune et flore
- # thème 5 : montant de l'investissement
- # thème 6 ; plantations et abattages
- # thème 7 : stations
- # thème 8 : tracé
- # thème 9 : travaux.

Ces thèmes ont été très variablement abordés sur le plan quantitatif ; en les classant par ordre décroissant d'intérêt pour le public, les résultats sont les suivants :

- # Thème 3 : circulation et stationnement : 31 interventions,
- # Thème 2 : bruits : 18 interventions,
- # Thème 1 : aménagements : 14 interventions,
- # Thème 8 : tracé : 13 interventions,
- # Thème 5 : montant de l'investissement : 8 interventions,
- # Thème 6 ; plantations : 6 interventions,
- # Thème 9 : travaux : 5 interventions,
- # Thème 4 : faune et flore : 2 interventions,
- # Thème 7 : stations : 1 interventions.

En terme de taille, les observations vont de deux lignes à 15 pages dactylographiées.

Sur le plan géographique il est aisé de constater des « concentrations » sur certaines zones du projet :

en tête des préoccupations on trouve la zone de Montchat/ route de Genas avec environ 16 observations qui s'intéressent à deux points : la route de Genas dont l'utilisation par le tramway soulève beaucoup d'interrogations et le quartier entre la route de Genas et le Boulevard Pinel où le public craint des difficultés de circulation et stationnement suite à la modification du plan de circulation,

le passage par l'avenue Roger Salengro suscite lui aussi des observations ; l'une d'entre elles, détaillée, s'appuie sur des échanges récents avec le Maître de l'Ouvrage,

l'utilisation de la rue Billon n'a engendré aucune observation de la part des occupants des maisons situées dans la partie Nord de la rue ; par contre la copropriété Les Charpennes , située au Sud de la rue, s'est montrée active et soulève un bon nombre de questions.

la résidence Le Canter, a multiplié les interventions et propose des aménagements différents de ceux présentés,

une association de quartier a émis une suggestion de variante significative de tracé, en empruntant la rue Colin ; la dite contribution est construite et argumentée,

un collectif d'habitants de la rue Verlaine suggère le déplacement de la station Hôtel de Ville/ Théâtre National Populaire vers le Nord.

Sur le plan qualitatif :

une majorité de contributions qui soulèvent des questions légitimes sont peu étayées et semblent ne pas avoir été déposées après un examen approfondi du dossier,

très peu de contributions portent un avis global sur le projet, chacun défendant son environnement immédiat seulement,

seules quelques observations sont bien argumentées et apportent des questions qui se réfèrent directement au dossier présenté ; on note particulièrement dans cette catégorie les observations N° 23 (en y ajoutant celles qui y sont rattachées : 34 et 36), 37, 43 et 46 du registre électronique.

L'observation N° 46 du registre électronique très étayée, formulée au profit d'un riverain situé à l'angle rue de la Balme/ rue du Vinatier, nécessite une attention particulière de la part de SYTRAL MOBILITÉS.

4 Questions posées à SYTRAL MOBILITÉS

Remarque liminaire 1:origine des questions

Les questions posées ci- après sont à considérer comme issues à la fois des observations du public et des réflexions personnelles du Commissaire Enquêteur.

Remarque liminaire 2 :concertation préalable versus enquête publique

Il n'est pas rare que le public se réfère à la concertation préalable (qui a connu un grand succès en plusieurs étapes et marqué les esprits) pour réintroduire des solutions qu'il préférerait voir mises en œuvre. Parfois même (à l'écrit mais aussi oralement) le public pense que la concertation était un « engagement » de SYTRAL MOBILITÉS, en ignorant que la seule référence véritable pour le déroulement du projet est le dossier enquête publique. Il y a une forme de confusion, même si, en matière de procédure administrative, les choses sont claires.

Pour ne pas éliminer, sans réflexion complémentaire, certaines propositions, le Commissaire Enquêteur choisit de considérer toutes les propositions faites même si certaines d'entre elles ont été éliminées à la concertation. Cette position du Commissaire Enquêteur est partiellement justifiée par le fait que le Maître de l'Ouvrage est lui même parfois revenu sur des analyses faites préalablement : c'est notamment le cas pour la rue Billon, qualifiée de variante défavorable (cf pièce C page 30). L'idée dominante est de demeurer ouvert à la réflexion pour optimiser encore le projet s'il peut l'être.

Remarque liminaire N° 3

Le Commissaire enquêteur limite les questions aux thèmes qui ont été abordés par le public, même si bien d'autres aspects (notamment positifs) du projet mériteraient d'être développés.

Les questions posées au Maître de l'Ouvrage ci-après sont formulées par thèmes classés par ordre décroissant de fréquence (voir ci-dessus).

Question N° 1 relative au thème 3 : circulation et stationnement

A Généralités

Ce thème, le plus évoqué pendant l'enquête, recèle plusieurs difficultés :

c'est un thème du quotidien pour de nombreuses personnes car les déplacements en automobile restent très fréquents et le public souffre de perdre du temps dans les embouteillages, comme il souffre aussi à trouver un stationnement. C'est donc une préoccupation majeure des riverains qui, bien qu'elle fasse l'objet d'échanges fréquents entre les usagers et les élus à différents niveaux, se cristallise particulièrement lorsqu'une enquête publique de cette nature vient interroger à nouveau le public.

c'est une question technique pointue, dont l'approche scientifique par la modélisation n'est pas toujours satisfaisante, car les résultats dépendent de nombreux facteurs qui sont soumis à des aléas ; c'est une affaire d'experts que chacun, à titre individuel et en fonction de son vécu quotidien dans son quartier analyse en pensant détenir la solution (ce qui est rarement le cas car l'opinion individuelle manque de vision d'ensemble).

le projet présenté est à un stade d'études insuffisamment avancé (des adaptations peuvent encore avoir lieu suite à l'enquête publique) pour une définition précise du schéma définitif de circulation dans les zones concernées. Il n'est donc pas possible, à ce stade d'avancement des études de présenter des résultats précis.

les décisions relatives à ces schémas sont prises conjointement par les villes et la Métropole au titre de leurs compétences territoriales en matière de stationnement et voirie (ce qui ne simplifie pas le débat).

Mais légitimement, le public a une véritable attente majeure....

B Concertation

Pendant les différentes concertations, plusieurs solutions ont été présentées et ont fait l'objet d'échanges et de débats. Comme expliqué en remarque liminaire 2 ci-dessus, particulièrement sur ce thème, le public est tenté de croire que les solutions qui ont sa préférence ont été figées lors de cette étape de projet.

Le dossier de concertation, en pages 7 et 8 évoque le rôle de la Métropole et des collectivités territoriales en tant qu'acteurs dans la conduite du projet sur ce type de réflexion ce qui peut laisser penser que le projet est fait en accord avec eux alors que certains riverains se plaignent de ne pas obtenir de réponse aux questions posées, notamment à celles posées par les comités de quartier.

C Dossier d'enquête

C1 Aspect circulation

Le dossier présenté à l'enquête est limité , à ce sujet, à des indications résumées dans la notice explicative (Pièce C, pages 82 à 85). Les dispositions projetées ne sont pas justifiées par des études précises en particulier par comparaison entre différentes solutions.

Le dossier (Pièce F4 , pages 165 à 168) analyse les impacts sur la circulation en trois grandes zones en précisant les baisses et hausses de trafic attendues sans , cependant, faire de commentaires sur l'acceptabilité (ou l'inacceptabilité) des variations de trafic sur les voiries concernées. Aucune mesure de compensation des impacts résiduels n'est prévue.

C2 Stationnement

Le dossier présenté à l'enquête se limite à un bilan places actuelles/ places restituées (Pièce C page 85) dans l'emprise du projet. Cette présentation conduit à un résultat implacable : 85 % des places actuellement disponibles sont supprimées (686 supprimées sur un total disponible de 794). Le dossier manque peut être de nuance sur ce point car la zone à considérer ne se limite pas à la stricte emprise du projet. A noter qu'il apparaît, dans la note N°8 de bas de page du chapitre présentation du projet contenu dans l'avis détaillé de la MRAE que l'offre de stationnement VL , sur un corridor de 250 m de part et d'autre du tracé projeté, s'élève à 5 395 places.

Le dossier (Pièce F4 , pages 169 et 170) analyse les impacts sur le stationnement et propose essentiellement une mesure de réduction très lapidaire pour la copropriété des Charpennes. Aucune mesure de compensation des impacts résiduels n'est prévue.

D Observations

La proportion importante d'observations sur ce thème porte, dans une large majorité, sur le quartier route de Genas/ boulevard Pinel (en préconisant fréquemment une solution de retour au dossier de concertation qui présentait une circulation à double sens rue du Vinatier) , et sur la résidence des Charpennes (qui se dit très pénalisée par la suppression des stationnements côté Est de la résidence). Dans une moindre mesure sont l'objet de contributions significatives : l'avenue Roger Salengro et le secteur Spréafico.

Question N°1 : étant considéré comme acquis le fait de devoir développer les études complémentaires appropriées en relation avec les compétences territoriales , est-ce que SYTRAL MOBILITÉS peut :

expliquer de façon détaillée le choix relatif à la rue du Vinatier et, le cas échéant préciser s'il est judicieux de revenir à une rue du Vinatier à double sens comme proposé en phase de concertation,

dès à présent proposer des solutions concrètes sur les quelles il s'engage pour répondre aux observations du public en matière de circulation et de stationnement, notamment au sujet du quartier de Montchat et de la résidence les Charpennes ?

Sont à considérer particulièrement pour répondre à cette question les observations N° 8, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 35, 38, 39, 41, 44, 45 du registre électronique, 1 V, 2 V, 5 V, 6 V, 7 V et 1 B des registres papiers

Question N° 2 relative au thème 2 : bruits

Sous l'appellation « bruits », ce thème recouvre à la fois les bruits et les vibrations. C'est un thème très sensible, est concrètement d'une approche difficile car à la fois très technique et éminemment subjectif pour ceux qui les subissent.

Le dossier expose soigneusement les impacts acoustiques (bruit ambiant, bruit particulier et bruit résiduel) et les impacts vibratoires (une émission de bruit occasionne deux phénomènes : un bruit aérien qui crée un bruit direct particulier et une propagation des ondes vibratoires qui engendre un bruit solidien). 228 pages A4 y sont consacrées, ce qui rebute le lecteur, même si les conclusions sont exposées de façon synthétique.

L'avis de la MRAE aborde de façon approfondie les différents aspects et le Mémoire en Réponse du Maître d'Ouvrage est lui aussi complet sur ce sujet.

Le public est évidemment intervenu avant tout de manière subjective, avec la perception personnelle (et évidemment respectable) que chacun est en droit d'avoir , à la fois pendant les travaux et en phase d'exploitation.

Le Commissaire Enquêteur constate quelques défauts (ou absences?) de lecture du dossier qui conduisent à des appréciations erronées et donc à des demandes non fondées. Il constate également, à la faveur de la lecture de l'observation N° 46 du registre électronique une erreur du dossier décelée par l'auteur de cette contribution.

A noter que la résidence Les Charpennes (cf observation 5 V des registres papiers) semble avoir des exigences particulières fortes en matière de traitement acoustique des façades allant, par exemple, jusqu'à des triples vitrages.

SYTRAL MOBILITÉS s'est engagé à des études complémentaires pour définir les corrections acoustiques à apporter, soit en renforçant la captation de bruit émis par le tramway à la source, soit en apportant des corrections acoustiques sur les façades notamment sur les ouvertures en façades (mais ces dernières ont l'inconvénient de ne fonctionner que lorsque les fenêtres sont fermées, ce qui en réduit l'efficacité concrète). Le dossier ne présente cependant ni la forme selon laquelle les riverains pourront « négocier » les solutions proposées après études, ni l'engagement de mettre en œuvre cet arsenal de mesures (dont on ignore si elles sont intégrées dans le chiffrage ne serait-ce que de façon approximative, par une provision).

Sur ce thème, (mises à part les observations N° 46 du registre électronique et 5 V des registres papiers), compte tenu du fait que de nombreuses études restent à faire, la question ne peut être que générale.

Question N°2 : Est-ce que SYTRAL MOBILITÉS peut :

d'ores et déjà, et dans quelles zones précises, s'engager à renforcer le traitement des bruits émis à la source,

s'engager, au delà des études complémentaires, à améliorer les niveaux d'affaiblissement acoustique déjà prévus au dossier soit en diminuant les émissions, soit en apportant des mesures compensatoires par traitement des façades établies en concertation avec les riverains concernés ?

Sont à considérer particulièrement pour répondre à cette question les observations : 1, 9,12, 13, 14, 20, 24, 25, 28, 46, 49, 49, 51 du registre électronique, 2 V, 4 V, 5V, 7 V des registres papiers.

Question N° 3 relative au thème 1 : aménagements

Ce thème est plus « diffus ». Il regroupe des propositions diverses d'aménagement du projet souhaités par des riverains. Certaines observations suggèrent d'éloigner les rails de leurs façades, d'autres suggèrent des aménagements plus ou moins de détails qui resteront à négocier avec les riverains (clôture, bancs, signalisation, aménagements particuliers d'accès ...) ou à mettre au point avec les services de voirie métropolitains (feux tricolores, ralentisseur...).

Le cas de l'observation N° 37 du registre électronique, au sujet de suggestions d'aménagements de l'avenue Roger Salengro, mérite une attention particulière.

Un autre cas important est celui de la résidence Les Charpennes qui s'estime très pénalisée par la suppression des parkings côté Est de celle-ci et qui pose des questions d'accès à l'immeuble sur son côté Est dans le futur (observation N° 49 du registre électronique, N° 5 V des registres papiers).

La résidence Le Canter suggère à plusieurs reprises (observation N° 23, 28, 34 jointe à 23, 36 également jointe à 23, 39, du registre électronique) qu'au lieu de procéder à une acquisition de terrain qui restreindrait de manière significative l'espace vert dont elle dispose et donc son usage collectif, il soit procéder à un échange de terrain après un déclassement de l'espace public. Le même auteur de trois contributions fait des contre propositions en vue de schéma de voirie différents dans le quartier, d'aménagements de trottoirs et d'accès pompiers...

Les résidents proches de la station Hôtel de Ville / Théâtre National Populaire (observation N° 4 V des registres papiers) suggèrent des aménagements de cette zone partagée, notamment en vue d'une plus grande sécurité.

Question N° 3 : Quelle est la position de SYTRAL MOBILITÉS vis à vis de ces demandes (à traiter au cas par cas pour les quatre derniers alinéas ci-dessus) ?

Question N° 4 relative au thème 8 : tracé

Ce thème est abordé à plusieurs reprises pour suggérer des variantes de tracé.

Une observation suggère, contre toute attente, un tracé plus rectiligne, très différent de celui proposé (observation N°5 du registre électronique).

Une contribution suggère une variante minimale de tracé dans la zone Spréafico (observation N°29 du registre électronique).

Une demande qui a été formulée à plusieurs reprises est d'éviter la route de Genas en empruntant la rue Paul Kruger (observations N° 1, 13, 24, 25, 42 du registre électronique). Cette suggestion semble partiellement fondée sur une appréciation erronée. La route de Genas est qualifiée d'étroite (ce qui est vrai en l'état en certains points sur la zone Est de celle-ci), mais de fait, les acquisitions projetées, donneront à celle-ci une largeur de 20 m qui semble suffisante pour accueillir le tramway.

Certaines observations mettent en avant, dans cette même zone, un cumul T6 N plus BHNS (projet à plus long terme) dont on comprend à la lecture approfondie du dossier qu'il circulerait dans l'emprise réservée au tramway.

Question N° 4.1 : Quelle est la position de SYTRAL MOBILITÉS sur la proposition faite de ne pas emprunter la route de Genas ? SYTRAL MOBILITÉS peut-il confirmer que le BHNS pourrait effectivement utiliser la plateforme du tramway (schéma) ?

Une demande (observation N° 37 du registre électronique) est formulée pour une adaptation de tracé avenue Roger Salengro. Cette suggestion résulte d'échanges avec SYTRAL MOBILITÉS jusqu'à une date qui n'a pas permis d'éventuellement tenir compte de cette demande dans le dossier d'enquête.

Question N° 4.2 : Quelle est la position définitive de SYTRAL MOBILITÉS sur cette demande particulière, en tenant compte notamment de la réunion en date du 10/06/2022 ?

Une demande formulée par une association (observation N° 43 du registre électronique) émet une suggestion de variante significative : au lieu d'emprunter la rue Billon, le tramway pourrait emprunter la rue Colin, parallèle, plus à l'Ouest.

A première lecture certains points d'argumentation sont pertinents. Ne pas emprunter la rue Billon (considérée initialement comme une variante défavorable) peut sembler intéressant. Ce serait éviter : les voies entrelacées (c'est une première!), des aménagements délicats pour conserver les accès des riverains (en phase travaux et en exploitation), des aménagements (non précisés et non chiffrés à ce jour) relatifs aux impacts acoustiques et vibratoires, de faire l'acquisition d'une partie de

la copropriété Les Charpennes (outre une opposition manifeste, l'aménagement proposé suscite des critiques pertinentes et engendrera des coûts d'aménagements des façades pour les protections acoustiques), de perturber le côté verdoyant et calme de l'esplanade Geneviève De Gaulle Anthonioz, et, ce qui est manifestement à considérer, d'emprunter l'avenue Roger Salengro (il n'y aurait plus qu'un carrefour avec celle-ci alors que l'aménagement d'une partie de l'avenue s'avère délicat et est sujet à débat).

par contre , à part quelques éléments trop peu précis du dossier de concertation, le dossier présenté ne permet pas d'analyser les avantages et inconvénients du tracé qui emprunterait la rue Francis de Préssensé et la rue Colin.

Question N° 4.3 : Quelle est, sur la base d'une analyse multicritères détaillée de ces deux tracés à fournir, la position SYTRAL MOBILITÉS sur cette suggestion ?

Question N° 5 relative au thème 5: montant de l'investissement

Le public s'est interrogé à plusieurs reprises sur ce sujet fondamental.

A la lecture du dossier, il apparaît que le montant de l'investissement a été successivement chiffré :

par délibération du Conseil Syndical de SYTRAL MOBILITÉS en date du 14/06/2021, à 140 000 000 €, hors taxes, valeur Déc 2020, sans décomposition du montant ; ce montant est confirmé en page 47 de la pièce C du dossier de DUP, avec un commentaire relatif au tracé vert (non retenu) : environ 7,5 M€ HT supplémentaires (dévoiements et linéaire de travaux supérieurs),

par délibération du Conseil Syndical de SYTRAL MOBILITÉS en date du 10/12/2021, à 186 200 000 €, hors taxes, valeur Déc 2020, décomposé comme suit selon cette délibération et selon la pièce E du dossier de DUP :

# Études, MOA, MOE	18 000 000
# Acquisitions foncières et libération d'emprise (dont une provision pour ACI : 15 000 000)	40 000 000
# Déviations de réseaux	15 000 000
# Travaux	100 000 000
# Matériel roulant	13 200 000

TOTAL	186 200 000
-------	-------------

En six mois le montant de l'investissement a augmenté de 33 %, sans explication, puisqu'au titre de la comparaison des variantes tracé vert /tracé rouge, a été retenu le tracé rouge, le plus économique, pour un montant de 140 000 000 €.

De fait, il semblerait, à partir des éléments fournis dans l'avis de la MRAE (voir page 5/27 de la pièce H2 du dossier Étude d'Impact) que les acquisitions foncières aient été omises dans la première estimation, (reste cependant à savoir pourquoi que la MRAE cite une estimation de 146 000 000 et non de 140 000 000 €). Cette version semble cependant être contredite par la délibération du Conseil Syndical qui explicite que le montant de 140 000 000 € est un budget global.

Le Commissaire Enquêteur ne peut que s'étonner de ce traitement particulièrement léger des acquisitions foncières dont nul ne peut ignorer qu'elles représentent régulièrement une partie significative du montant de l'investissement sur ce type de projet (ici plus de 20 %).

Le sujet s'obscurcit davantage à la lecture de la dernière délibération du Conseil Syndical de SYTRAL MOBILITES qui explique :

« Par ailleurs, dans le cadre des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du projet T6 Nord, il est prévu plus particulièrement que la Métropole de Lyon procède à l'acquisition de celles qui sont notamment concernées par le projet sur le site industriel ACI, situé à Villeurbanne. »

Et, plus loin :

« En application des stipulations de la convention susvisée, la Métropole de Lyon s'engage à procéder au remboursement, au profit du SYTRAL de l'ensemble des coûts inhérents à cette acquisition, soit un montant prévisionnel de 15 millions euros HT (hors coûts de démolition/ dépollution) »

Les attendus de la délibération n'aident en aucune manière à mieux comprendre puisqu'ils introduisent immédiatement une question complémentaire : pourquoi avoir provisionné une somme de 15 M€ pour le site ACI alors que celle-ci sera remboursée par la Métropole ?

Je rappelle en outre qu'une des raisons du choix du tracé rouge est son moindre coût qui, de toute évidence, n'intègre pas les acquisitions foncières pour le secteur ACI notamment. Si, a contrario, on intègre le coût du rachat des terrains ACI la conclusion s'inverse puisqu'il a été mis en relief que ce critère est important. Cela paraît d'autant plus critiquable qu'il s'agit de toute façon d'argent public (SYTRAL MOBILITÉS ou La Métropole de Lyon). Le public s'en fait l'écho à plusieurs reprises.

En conclusion sur ce point particulier, alors que certaines observations soulèvent, très légitimement, une difficulté majeure, le Commissaire Enquêteur ne peut que penser que l'aspect montant de l'investissement, qui est une dépense d'argent public, n'a pas reçu, dans le dossier présenté l'attention qu'il mérite (manque important de précision et de clarté). Une conséquence dommageable du manque de précision est la mauvaise prise en compte du coût du projet dans l'analyse multi-critères.

Question N° 5 : est-ce que SYTRAL MOBILITÉS peut justifier, de façon précise et argumentée, l'évolution et la valeur finale du montant de l'investissement quitte, bien entendu, à rectifier celle qui apparaît dans le dossier d'enquête?

Sont à considérer tout particulièrement pour répondre à cette question les observations N°3, 24, 28, 42 ,46, 49 du registre électronique 5 V, 9 V des registres papiers.

Question N° 6 relative au thème 6 : plantations

Ce thème est abordé de façon diffuse dans les contributions, notamment en terme d'arrachage d'arbres adultes existants et de lutte contre les îlots de chaleur.

Le dossier traite ce sujet avec soin : en page 86 de la pièce C est fourni un état différentiel des suppressions et plantations et une indication de la végétalisation des voies. Cependant une contribution fait observer que les arbres adultes détruits sont bien plus protecteurs que les jeunes arbres.

Question N° 6 : est-ce que SYTRAL MOBILITÉS peut justifier, de façon plus précise que la compensation proposée est suffisante, voire s'engager à l'améliorer notamment en veillant à planter des espèces adaptées aux fortes chaleurs ?

Sont à considérer tout particulièrement pour répondre à cette question les observations N° 1, 3, 28, 40 du registre électronique, 7 V des registres papiers.

Question N° 7 relative au thème 9: travaux

La gêne causée par les travaux est évidente pour tout le monde . Des contributions l'aborde alors que le dossier affirme que celle-ci n'est pas de nature à imposer une mesure compensatoire car les impacts de la phase chantier sont réversibles.

Une observation fait des propositions relatives à la communication en phase chantier (N° 7 du registre électronique).

Question N°7 : quels exemples concrets (à partir de ses expériences sur la réalisation des lignes précédentes), SYTRAL MOBILITÉS peut-il fournir à ce sujet et quels engagements peut-il prendre à défaut de mesure compensatoire ?

Est particulièrement à considérer pour répondre à cette question l'observation N° 46 du registre électronique et ainsi que l'observation N° 20 du même registre, les observations 2 V, 10 V des registres papiers.

Question N° 8 relative au thème 8 ; faune et flore

Ce thème est essentiellement abordé par la résidence Le Canter (observation N° 28, 39 notamment du registre électronique) qui s'affirme être privilégié en matière de faune. Les résidents regrettent la gêne causée par le projet ainsi que la disparition éventuelle de certaines espèces, notamment des oiseaux et hérissons présents à cet endroit.

Le dossier confirme , dans la pièce F 3 , la présence de faune dans ce secteur, dont le hérisson d'Europe, espèce protégée. La pièce F 4 de l'étude d'impact explicite les mesures prises.

Question N°8 : SYTRAL MOBILITÉS peut il confirmer à ce sujet que les dispositions évoquées dans le dossier seront mises en œuvre ?

Question N° 9 relative au thème 7: stations

Une seule observation (N° 4 V des registres papiers) interroge quant à la position de la station Hôtel de Ville / Théâtre National Populaire et aux aménagements relatifs à celle-ci. Il est notamment reproché par les riverains que celle-ci soit susceptible de provoquer des nuisances , notamment la nuit, à la sortie des représentations théâtrales (aggravées par le fait que la station ne soit pas couverte et que par temps de pluie les usagers auront tendance à se concentrer près de leurs entrées). La proposition faite par les riverains de la rue Paul Verlaine consiste à déplacer la station de quelques dizaines de mètres, vers le Nord, au droit de la poste où aucune gêne ne semblerait devoir être causée aux riverains immédiats.

Question N° 9: Quelle est la position de SYTRAL MOBILITÉS sur cette demande de déplacement de la station Hôtel de Ville / Théâtre National Populaire ?

5 Conclusion du Procès Verbal de Synthèse

Le projet proposé pour la ligne de tramway T6 N suscite des questions issues à la fois des observations déposées par le public pendant la période d'enquête et de la réflexion menée par le Commissaire Enquêteur.

L'avis final du Commissaire Enquêteur reste à construire en tenant compte des arguments que SYTRAL MOBILITÉS développera dans son mémoire en réponse.

Le Commissaire Enquêteur sollicite donc ici SYTRAL MOBILITÉS pour l'établissement de son mémoire en réponse.

Il souhaite que ce document aborde l'ensemble des questions soulevées, en apportant des arguments précis et concrets, qui ne soient pas des affirmations ou des paraphrases des documents du dossier.

Le Commissaire Enquêteur en remercie par avance SYRAL MOBILITÉS (envoi par mail et original par courrier recommandé avec AR).

Accusé de réception du présent Procès Verbal de Synthèse par SYTRAL MOBILITÉS :

Lyon le 23 Août 2022

Gaston Martin Commissaire Enquêteur