

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7<sup>ème</sup>

## DEPARTEMENT du Rhône

### ENQUÊTE PUBLIQUE Unique

13 mars 2023 – 14 avril 2023

Portant sur les demandes :

- D'autorisation environnementale
- De déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire

Pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons-halle Tony Garnier Lyon 7<sup>ème</sup>

Pétitionnaire

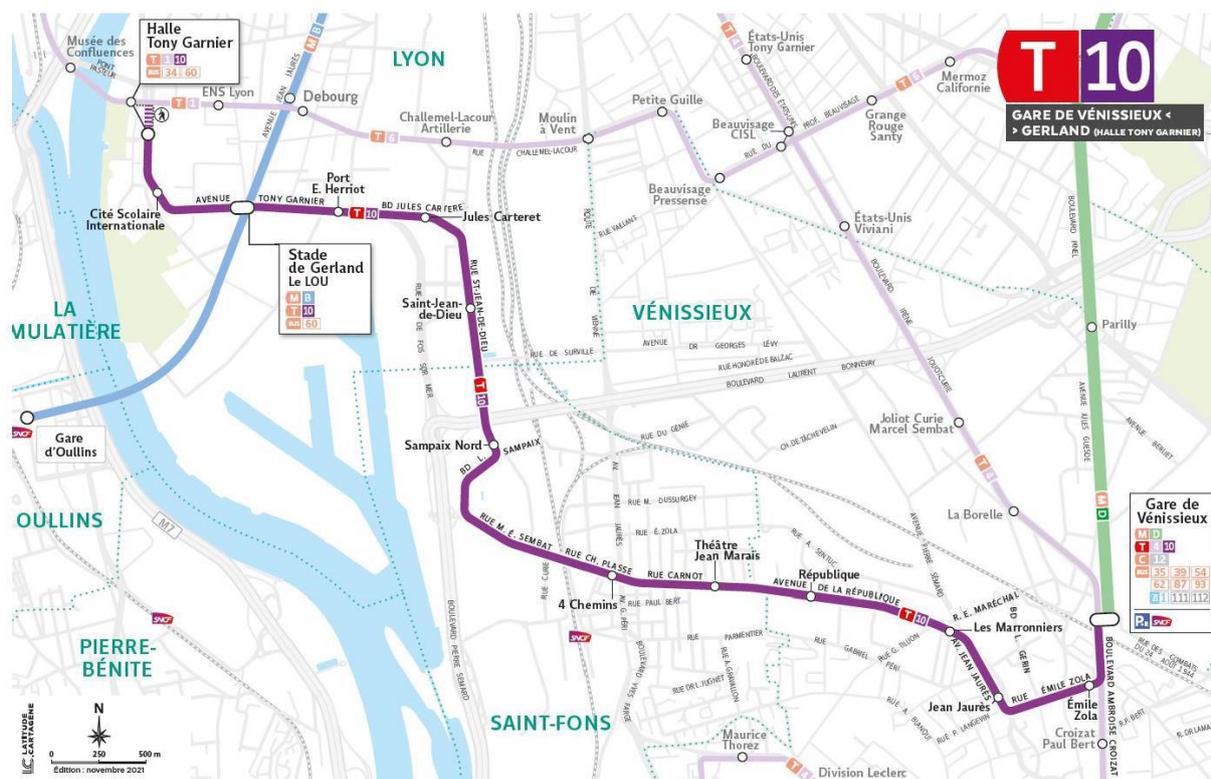
SYTRAL Mobilités

Autorité organisatrice

Préfecture du Rhône

## Demande de Déclaration d'Utilité Publique : Conclusions - Avis

Commissaire enquêteur Hervé REYMOND



Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E2300007/69 du 26 janvier 2023

## Table des matières

1. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice .....	4
2. Contexte et Objet de l'enquête publique unique .....	4
2.1. Contexte.....	4
2.2. Objet .....	4
3. Enjeux – Objectifs de l'enquête publique unique.....	5
3.1. Enjeux .....	5
3.2. Objectifs.....	5
<b>4. Compatibilité avec les documents de planification .....</b>	<b>6</b>
5. Caractéristiques du projet .....	6
6. Coûts d'investissements .....	7
7. Planning prévisionnel de réalisation.....	8
8. Objet de la DUP et Cadre juridique.....	8
8.1. Objet de la DUP .....	8
8.2. Cadre juridique .....	8
9. Déroulement de l'enquête.....	9
9.1. Mairies - Registres papier .....	9
9.2. Plateforme numérique - Registre dématérialisé .....	9
9.3. Contributions du public .....	9
9.4. Clôture de l'enquête.....	9
10. Conclusions.....	9
10.1. Qualité du Dossier.....	9
10.2. DUP et Jurisprudence.....	10
10.3. Analyse des conditions nécessaires à la déclaration d'utilité publique .....	10
10.3.1 Finalité d'intérêt général - Enjeux socio-économiques.....	10
10.3.2 Coûts du projet.....	10
10.3.3 Conditions d'Expropriation .....	11
10.3.4 Avantages du projet .....	11

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête  
parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint  
Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

10.3.5	Inconvénients du projet - Analyse des observations du public et des réponses aux questions du commissaire enquêteur.....	12
10.3.6	Plan de Prévention des Risques Technologiques Vallée de la Chimie .....	14
11.	Avis du commissaire enquêteur .....	15

---

## 1. Pétitionnaire et Autorité Organisatrice

---

### - Autorité Organisatrice

Préfecture du Rhône  
Direction départementale des territoires  
Service Eau et Nature - Unité eau  
165 rue Garibaldi – CS 33862  
69401 Lyon cedex 03

### - Maître d'ouvrage

SYTRAL Mobilités  
21 boulevard Vivier Merle - CS 63815  
69487 Lyon cedex 03

---

## 2. Contexte et Objet de l'enquête publique unique

---

### 2.1. Contexte

Le projet T10 relatif à cette enquête publique unique s'inscrit dans l'extension du réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise et des dernières mises en service de tramways.

Afin d'organiser les transports en commun à l'échelle de la Métropole de Lyon, les différents documents de planification du territoire encadrent les évolutions du réseau de transports et notamment son maillage par des lignes structurantes qui est ainsi inscrit au Plan des Déplacements Urbains 2017/2030 qui définit des axes forts dont la partie Sud de l'axe A8 et qui préfigure la future ligne de tramway T10.

### 2.2. Objet

L'enquête publique unique a pour objet :

- D'obtenir l'arrêté d'autorisation environnementale pour les travaux et les installations relatives à la future ligne de tramway T10
- De déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la nouvelle ligne de tramway T10.

**Cette demande déclaration d'utilité publique (DUP) est accompagnée d'une enquête parcellaire.**

### 3. Enjeux – Objectifs de l'enquête publique unique

#### 3.1. Enjeux

Trois enjeux principaux ont été identifiés pour cet axe A8 en plein développement économique et résidentiel :

- La diminution du trafic automobile
- L'amélioration de la desserte des pôles structurant de la Métropole ;
- L'amélioration de la desserte des quartiers de la politique de la ville.

La ligne T10 doit ainsi répondre à ces enjeux du territoire grâce à l'itinéraire et aux connexions réalisées avec les autres lignes du réseau existant (métro et tramway).

#### 3.2. Objectifs

Au regard des enjeux identifiés, plusieurs objectifs ont ainsi pu émerger pour cette ligne T10 :

- Accompagner le renouvellement urbain des territoires traversés grâce au désenclavement de Saint-Fons et en particulier des quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier (projet de Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain : NPNRU), actuellement en renouvellement urbain. La ligne accompagne également l'aménagement en cours du quartier de la Gare à Vénissieux, le secteur de la Vallée de la Chimie, les zones d'activités en développement sur le secteur de Gerland.

- Proposer une alternative crédible à la voiture individuelle en renforçant les transports en commun et permettre des connexions aux métros B et D, aux tramways T1 et T4 et aux gares SNCF (Vénissieux et Saint-Fons). La ligne se doublera d'itinéraires piétonniers et cyclables continus et sécurisés

- Relier lieux de vie et emplois en connectant les zones d'habitation aux bassins d'emplois situés à proximité (Vallée de la Chimie, Techsud, port Édouard Herriot, etc.) ou à des secteurs comptant de nombreux établissements d'enseignement et de formation (Gerland), ainsi que de grands équipements (Stade de Gerland, Palais des Sports de Gerland, Halle Tony Garnier).

- Renforcer l'attractivité des territoires en modifiant le paysage des villes et quartiers traversés grâce à leur végétalisation et ainsi améliorer le cadre de vie des habitants.

## 4. Compatibilité avec les documents de planification

L'analyse de la compatibilité du projet avec les documents de planification a ainsi permis de montrer que :

- DTA : la nouvelle offre de transport proposée par T10 est compatible avec les objectifs inscrits dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise
- SCOT : le projet T10 décline une partie des principes de développement du réseau de transport en commun inscrit au Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération lyonnaise et est à ce titre compatible avec celui-ci
- PLU-H : le projet T10 est compatible avec les différents documents du PLU-H
- PDU : la future ligne T10 répond aux objectifs du Plan de Déplacements Urbains 2017-2030 (PDU) de l'Agglomération Lyonnaise par la création d'une liaison de rocade permettant un maillage du réseau structurant de transports en communs ;
- SDAGE : le projet T10 est compatible avec les orientations fondamentales et les différentes dispositions du SDAGE Rhône Méditerranée
- PAGD : le projet T10 est compatible avec le Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) du SAGE de l'Est lyonnais ainsi qu'avec le règlement en vigueur
- PGRE : le projet T10 est compatible avec les dispositions du Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) de l'est lyonnais et n'engendre pas des prélèvements de nature à remettre en cause la préservation de la nappe de l'Est lyonnais
- PPRNi (Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation) : le projet T10 a recherché au maximum à limiter les incidences sur les risques inondations). Ainsi il apparaît comme compatible avec les dispositions du Plan De Gestion Des Risques Inondations ainsi qu'avec le règlement du PPRNi du Rhône et de la Saône.

## 5. Caractéristiques du projet

- Le tracé retenu, d'une longueur totale de 7,9 km (dont 7,6 km de tracé commercial), traverse Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7ème en empruntant :

 A Vénissieux

Le boulevard Ambroise Croizat

La rue Émile Zola

L'avenue Jean Jaurès

L'avenue de la République

 A Saint-Fons

La rue Carnot

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

La rue Charles Plasse  
La rue Marcel Etienne Sembat  
Le boulevard Lucien Sampaix  
✚ A Lyon 7ème  
La rue Saint-Jean-de-Dieu  
Le boulevard Jules Carteret  
L'avenue Tony Garnier.

- Les infrastructures nouvelles s'insèrent principalement sur la voirie routière existante et ponctuellement sur des parcelles en dehors de la voirie publique (passage sous le boulevard Laurent Bonnevey notamment)
- Sur l'essentiel du tracé, la circulation automobile sera mise à sens unique.
- Quatorze stations seront aménagées afin de desservir au plus près les principaux équipements et zones d'habitation et emploi.
- Un centre de remisage des rames de tramway sera aménagé sur Saint-Fons afin d'accueillir des rames de tramway du réseau TCL et permettre leur maintenance courante.

Le projet T10 intègre aussi :

- Un aménagement paysager impliquant une importante végétalisation de l'itinéraire (environ 70% du linéaire) avec la plantation de 1800 arbres environ et la préservation des alignements d'arbres
- Des dispositifs de gestion des eaux pluviales privilégiant l'infiltration des eaux dans les emprises du projet
- Des aménagements cyclables et piétonniers le long de T10 sur l'intégralité de son linéaire

## 6. Coûts d'investissements

Études (conception, investigations techniques préalables, pilotage travaux)	37
Travaux (système de transport, aménagements urbains)	193
Centre de remisage <sup>(1)</sup>	32
Acquisitions foncières	25
Matériel roulant	8
<b>TOTAL</b>	<b>295 Millions Euros (valeur 2020)</b>

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

## 7. Planning prévisionnel de réalisation

### LES GRANDES ÉTAPES DU PROJET T10



## 8. Objet de la DUP et Cadre juridique

### 8.1. Objet de la DUP

La déclaration d'utilité publique est l'acte administratif qui confère au maître d'ouvrage le droit de recourir au transfert forcé de la propriété d'un bien immobilier pour réaliser le projet. L'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique du projet tramway T10 sera signé par le Préfet du Rhône.

### 8.2. Cadre juridique

- La DUP est soumise au Code de l'Expropriation : articles L. 121-1 et suivants et R. 121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières par procédure d'expropriation si besoin
- SYTRAL Mobilités ayant été en mesure de déterminer précisément les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et l'établissement de l'identité des propriétaires, exploitants et ayants-droits, l'enquête parcellaire est faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique conformément à l'article R.131-14.

---

## 9. Déroulement de l'enquête

---

L'enquête s'est déroulée du lundi 13 mars à 9h00 au vendredi 14 avril à 16h00.

Les 6 permanences se sont tenues en mairies de Saint-Fons siège de l'enquête publique (2), de Lyon 7<sup>ème</sup> (2) et de Vénissieux (2).

### 9.1. Mairies - Registres papier

Le dossier d'enquête publique a été mis à disposition du public en version papier aux heures d'ouverture des 3 mairies pendant toute la durée de l'enquête avec un registre spécifique « enquête parcellaire » dans chaque mairie pour recevoir les contributions.

### 9.2. Plateforme numérique - Registre dématérialisé

SYTRAL Mobilités a également mis à disposition du public une plateforme numérique contenant l'ensemble des éléments du dossier de l'enquête parcellaire.

Ce sont 696 visiteurs qui se sont rendus sur cette plateforme.

### 9.3. Contributions du public

Sur les 31 contributions prises en compte pour l'ensemble de l'enquête publique unique, ce sont 16 contributions qui l'ont été pour la DUP et l'enquête parcellaire réparties ainsi :

-  Registres papier : 6 contributions
-  Plateforme numérique : 10 contributions

### 9.4. Clôture de l'enquête

- L'enquête publique a été close le 14 avril à 16h00 dans les 3 mairies et sur la plateforme numérique.

- Mon procès-verbal de synthèse a été remis le 21 avril 2023. Le délai de remise de 8 jours après la fin de l'enquête du procès-verbal de synthèse a été respecté.

- Le mémoire en réponse m'a été transmis par SYTRAL Mobilités le 5 mai 2023. Le délai de réception de ce document a donc été respecté.

---

## 10. Conclusions

---

### 10.1. Qualité du Dossier

Le dossier comporte les pièces ou éléments exigés au titre de cette procédure.

Il est documenté et proportionné au dossier d'enquête publique.

## 10.2. DUP et Jurisprudence

La jurisprudence en matière de DUP convient qu'une opération nécessitant des expropriations ne pourra être déclarée d'utilité publique que si les conditions suivantes sont réunies :

- ✚ Elle répond à une finalité d'intérêt général
- ✚ Les atteintes à la propriété privée, le coût financier, les inconvénients d'ordre social ou économique ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente
- ✚ L'expropriant n'est 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
- ✚ Les avantages l'emportent sur les inconvénients

## 10.3. Analyse des conditions nécessaires à la déclaration d'utilité publique

### 10.3.1 Finalité d'intérêt général - Enjeux socio-économiques

Le projet T10 :

- Est compatible avec les documents de planification concernant le projet et notamment avec les orientations définies dans le cadre du PDU 2017 -2030
- Ne porte aucune atteinte au patrimoine
- S'inscrit dans l'extension du réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise et des dernières mises en service de tramways
- Améliore la desserte des pôles structurant de la Métropole et celle des quartiers de la politique de la ville et permet de reconnecter les territoires qui sont coupés par des infrastructures importantes (périphérique Laurent Bonneval, voies ferrées)
- Relie lieux de vie et emplois en connectant les zones d'habitation aux bassins d'emplois situés à proximité
- Participe à la diminution des gaz à effets de serre, des émissions de particules et des nuisances sonores par la diminution du trafic automobile.
- Contribue par cette diminution de la circulation à une amélioration de la santé de la population
- Renforce l'attractivité des territoires en modifiant le paysage des villes et des quartiers traversés
- Accompagne le renouvellement urbain des territoires traversés
- Propose une alternative crédible à la voiture individuelle.

**Cette opération présente une finalité d'intérêt général et des enjeux socio-économiques.**

### 10.3.2 Coûts du projet

- L'estimation des investissements est passée de février 2020 à juin 2021 de 230M€ HT à 295M€ HT.

Les principales évolutions des coûts sont dues aux évolutions du périmètre du projet et aux évolutions des coûts travaux depuis les études de faisabilité, compte tenu d'un contexte d'insertion urbaine contraint (déviations de réseaux, gestion des eaux pluviales, acquisitions foncières et restitutions riveraines, très forte végétalisation, coûts des travaux du centre de remisage).

Il convient toutefois de rapprocher ces coûts d'autres opérations.

En rapprochant les périmètres, les localisations les contextes et les caractéristiques du projet de 5 opérations pour obtenir des données comparables, on obtient les résultats suivants : les coûts d'investissement prévus pour le projet de ligne de tramway T10 (31,8 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) sont inférieurs aux coûts constatés pour la deuxième phase du tramway de l'agglomération bordelaise (34,3 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre), équivalents à ceux du prolongement de la ligne T6 à Lyon (31,9 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) et supérieurs à ceux de Grenoble (22,7 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre) et de Tours (22,5 M€<sub>07/2022</sub> par kilomètre).

A Grenoble et à Tours les coûts constatés pour les dépenses consacrées aux déviations des réseaux n'intègrent pas les dépenses à la charge des concessionnaires, à la différence des coûts prévus à Lyon

- Quant au coût du kilomètre parcouru de 6,84 € HT, il provient des éléments produits annuellement par le délégataire de SYTRAL Mobilités. Il est donc basé sur les dépenses réellement effectuées pour la maintenance et l'exploitation du réseau lyonnais.

Les coûts d'investissements sont dans la fourchette nationale et les coûts d'exploitation sont les coûts réels du réseau lyonnais.

**Les coûts globaux de l'opération ne sont donc pas excessifs au regard de l'intérêt qu'elle présente.**

### 10.3.3 Conditions d'Expropriation

- Le périmètre d'expropriation retenu est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération et l'expropriant utilise tous ses biens se trouvant dans son patrimoine le long du tracé retenu  
**Le périmètre d'expropriation retenu est nécessaire pour réaliser l'opération.**

### 10.3.4 Avantages du projet

Le projet T10 :

- A un impact positif sur la biodiversité du fait de l'augmentation de la végétalisation des espaces publics traversés
- Améliore l'offre dédiée aux modes doux induisant un report modal des véhicules légers vers les modes doux par une meilleure offre de transport accompagnée d'itinéraires piétonniers et cyclables continus et sécurisés

- Améliore le cadre de vie des habitants en embellissant le paysage urbain avec l'utilisation de mobilier urbain de qualité, la requalification et le réaménagement urbain de façade à façade sur la totalité du trajet, les plantations et la végétalisation des voies
- Contribue par la désimperméabilisation d'une grande partie des voies à recharger les nappes phréatiques et à diminuer les effluents qui parviennent aux stations de traitement des eaux
- Il n'entraîne aucune évolution négative des risques technologiques et naturels voire les améliore (PPRT de la Chimie, risques inondations).

### 10.3.5 Inconvénients du projet - Analyse des observations du public et des réponses aux questions du commissaire enquêteur

Sur les registres papier comme sur la plateforme numérique, les observations parcellaires et les observations sur la DUP sont imbriquées et donc indissociables.

L'analyse a donc été la même pour ces 2 types d'observations dans mon procès-verbal parcellaire et dans mon rapport d'enquête pour la partie DUP.

Les observations initiales concernaient 12 « sites ». Sur ces 12 sites, j'ai retenu à partir des réponses apportées par SYTRAL Mobilités, les observations et les analyses concernant les 4 sites suivants :

- + Commerce 2 avenue de la République Vénissieux
- + 23 rue Saint-Jean-de-Dieu Lyon 7 : Genoway (parcelles CH526)
- + Rue Saint-Jean-de-Dieu Lyon 7 : SDC le Korner (parcelle CH515)
- + 14 rue André Sentuc Vénissieux / Parc Sentuc République

Sont également prises en compte ci-après les réponses aux questions du commissaire enquêteur.

#### Commerce 2 Avenue de la République Vénissieux

Pour respecter les enjeux du projet T10, la solution du type « site banalisé » (cohabitation du tram, des véhicules et des pistes cyclables) demandée par le contributeur doit rester une exception réservée à des secteurs où les expropriations pourraient entraîner du fait d'un linéaire important de nombreuses destructions de bâtis.

**Dans l'état actuel des choses, la demande faite par le contributeur concernant un linéaire très réduit, il convient de maintenir l'expropriation.**

Un projet immobilier de mutation du quartier est en cours dans lequel pourraient s'inscrire les parcelles concernées par cette expropriation.

Il existe donc une voie de négociation en plus de celle de SYTRAL Mobilités.

#### 23 Rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 société Genoway (parcelle CH526)

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

Sur la base de nouvelles données, SYTRAL Mobilités est disposée à collaborer avec Genoway sur une étude portant sur l'impact des vibrations dans le fonctionnement du Laboratoire afin d'affiner ses besoins et ses contraintes.

En complément, je propose que lors de la prochaine rencontre prévue entre SYTRAL Mobilités et Genoway, un point précis des besoins fonciers de SYTRAL Mobilités au droit de Genoway soit fait à nouveau sur la précision du tracé et les aménagements (pistes cyclables, végétalisation).

**Les négociations amiables sont en cours avec en perspective une nouvelle analyse des besoins fonciers de SYTRAL Mobilités et une étude technique sur les contraintes du Laboratoire vis-à-vis des vibrations.**

### Rue Saint-Jean de Dieu Lyon 7 SDC le Korner (parcelle CH515)

SYTRAL Mobilités prévoit dans le projet la restitution des fonctionnalités une nouvelle rencontre avec les propriétaires afin de déterminer les aménagements à réaliser pour maintenir l'usage actuel du site et notamment son accès qu'elle souhaite conserver. SYTRAL Mobilités indique au préalable que si les négociations amiables pour obtenir un accord sur la parcelle voisine nécessaire à la modification d'accès devaient échouer, la restitution de l'accès existant sur la rue Saint de Dieu pourrait être étudié et retenu.

**Je déduis de cette position que si cet accord est obtenu mais que la SDC Le Korner préfère la situation existante, de la même manière la restitution de l'accès actuel doit pouvoir être étudiée et retenue.**

### 14 rue André Sentuc Vénissieux / Parc Sentuc République

**La desserte projetée via le prolongement de l'impasse des Rosiers est la mieux à même de répondre aux enjeux du projet T10.**

Elle présente en effet les avantages suivants :

- Un prolongement court et sans démolition de bâtis
- Une voie rectiligne facilitant la fluidité de la circulation
- Un désenclavement du Parc de la République et Sentuc avec notamment pour le 14 rue Sentuc l'opportunité d'une nouvelle organisation des flux de véhicules
- Un impact faible de la circulation en provenance de l'avenue de la République sur la zone d'activité République/Sentuc et sur la rue Sentuc
- Un éloignement du tissu pavillonnaire de la Petite Cité Clémenceau.

Mais pour être fonctionnelle, cette desserte nécessite la mise en œuvre d'une nouvelle organisation sur le périmètre Parc Sentuc-République qui devrait s'appuyer notamment sur un recensement et un diagnostic des capacités actuelles de stationnement sur l'ensemble de ce périmètre pour aboutir à des propositions devant satisfaire les différents besoins de stationnements, d'utilisation de l'espace par les entreprises concernées.

## SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

Cette analyse pourrait être initiée par SYTRAL Mobilités sur la base des premières réflexions engagées lors des concertations de juillet et août 2022.

**La mise en place d'une nouvelle organisation des flux de véhicules sur le périmètre du parc République/Sentuc pourrait permettre d'optimiser le fonctionnement actuel de ce secteur.**

### Réponses aux questions du commissaire enquêteur

Je reviens ici sur la remarque faite à plusieurs reprises sur les aménagements : pistes cyclables et végétalisation considérés par les expropriés comme une des causes principales de nombreuses expropriations.

SYTRAL Mobilités rappelle qu'il a été recherché au cours des études de conception du projet une limitation des acquisitions foncières ce qui a déjà conduit à optimiser la largeur de certains aménagements dans les sections de rue les plus contraintes.

**Je considère pour ma part que pour certains cas particuliers et ponctuels, il est possible de redéfinir cette continuité d'aménagements pour maintenir ou faciliter localement un accès, un stationnement, une activité sans risquer de remettre en cause les objectifs du projet.**

- On notera l'importance des échanges amiables en cours avec la volonté de SYTRAL Mobilité d'étudier les propositions pour aboutir à une solution satisfaisant les différentes parties.
- Sur les 12 sites ayant fait l'objet de contributions du public, j'ai retenu 4 sites dont 3 sites pour lesquels des possibilités de négociations positives existent.
- Il ressort de l'analyse des observations des sites que les avantages de ce projet l'emportent sur les inconvénients.

### 10.3.6 Plan de Prévention des Risques Technologiques Vallée de la Chimie

- Le projet T10 au sens large (tramway, aménagements cyclables, réorganisation du réseau de bus) a fait l'objet d'une analyse spécifique sur la vulnérabilité des usagers aux risques technologiques conduisant à conclure à une amélioration de l'exposition aux risques des usagers. Cette analyse répond aux recommandations de l'Autorité environnementale.

Le projet prévoit la réalisation d'un aménagement cyclable complémentaire aux cyclistes souhaitant relier le quartier de Gerland et Saint Fons en évitant le secteur du PPRT.

- En complément de la procédure d'enquête publique unique, un Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) sur les risques technologiques est en cours d'instruction en vue d'obtenir également un arrêté préfectoral autorisant les travaux de réalisation du tramway.

Le DPS est un dossier produit au titre de la réglementation de la Sécurité des Transports Publics Guidés (Décret n° 2017-440 du 30 mars 2017).

A ce titre, le dossier prendra aussi en compte l'ensemble des éléments présentés dans le dossier d'enquête publique unique. Le DPS est en cours de finalisation. La procédure dure 5 mois.

Rapport d'enquête publique  
Hervé REYMOND

Décision du Tribunal Administratif de Lyon  
N° E23000007/69 du 26 janvier 2023

---

## 11. Avis du commissaire enquêteur

---

### Considérant :

- La conformité de l'enquête publique unique avec l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique du 17 février 2023,
- Que la procédure légale en matière de publicité et d'information du public a été respectée,
- Que le dossier d'enquête publique mis à la disposition du public comporte les pièces et les éléments exigés par la réglementation,
- Que l'enquête publique s'est déroulée de façon satisfaisante,

### Tenant compte :

- Des éléments du chapitre « 10 Conclusions » ci-dessus,
- De la présence d'une finalité d'intérêt général et d'enjeux socio-économiques,
- Des coûts de l'opération non excessifs au regard de l'intérêt qu'elle présente et comparables à des opérations existantes,
- De la nécessité de retenir le périmètre d'expropriation défini dans le dossier pour réaliser l'opération,
- Des avantages du projet plus importants que ses inconvénients,

Le commissaire enquêteur faisant suite à la demande présentée par SYTRAL Mobilités  
Donne un

### **AVIS FAVORABLE**

**A la demande de déclaration d'utilité publique en vue de réaliser le projet de tramway T10 Vénissieux- Saint-Fons – Lyon 7ème**

### **Avec la réserve suivante :**

**Consolider le choix de la desserte projetée pour relier l'avenue de la République à la rue Sentuc via le prolongement de l'impasse des Rosiers par une étude initiée par SYTRAL Mobilités (cf. page 13 ci-dessus : 14 rue André Sentuc Vénissieux/Parc Sentuc République).**

### **Par ailleurs, j'émet les 2 recommandations suivantes :**

- Pour certains cas particuliers et ponctuels, sur la base d'une analyse plus approfondie des besoins fonciers, étudier la possibilité de redéfinir la continuité des aménagements paysagers, des pistes cyclables... pour maintenir ou faciliter localement un accès, un stationnement, une activité (exemples : cas Genoway et Le Korner rue Saint-Jean-de-Dieu...).

SYTRAL Mobilités

Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique avec enquête parcellaire conjointe pour la réalisation de la ligne de tramway T 10 gare de Vénissieux-Saint Fons- halle Tony Garnier Lyon 7ème

- Attendre la fin de la procédure sur les risques technologiques (Dossier Préliminaire de Sécurité) en cours d'instruction et devant déboucher sur un arrêté préfectoral autorisant les travaux de réalisation du tramway dans le cadre notamment du PPRT Vallée de la Chimie.

Fait à Lyon, le 11 mai 2023

Le Commissaire enquêteur  
Hervé REYMOND

