

Département du Rhône

ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

4 Septembre 2023 – 3 Octobre 2023

Portant sur les demandes :

- D'autorisation environnementale
- De déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU-H de la métropole de Lyon, avec enquête parcellaire conjointe.

Pour la réalisation de la ligne de tramway T 9,
reliant La Soie (commune de Vaulx en Velin)
à Charpennes (communes de Villeurbanne et Lyon 6ème)

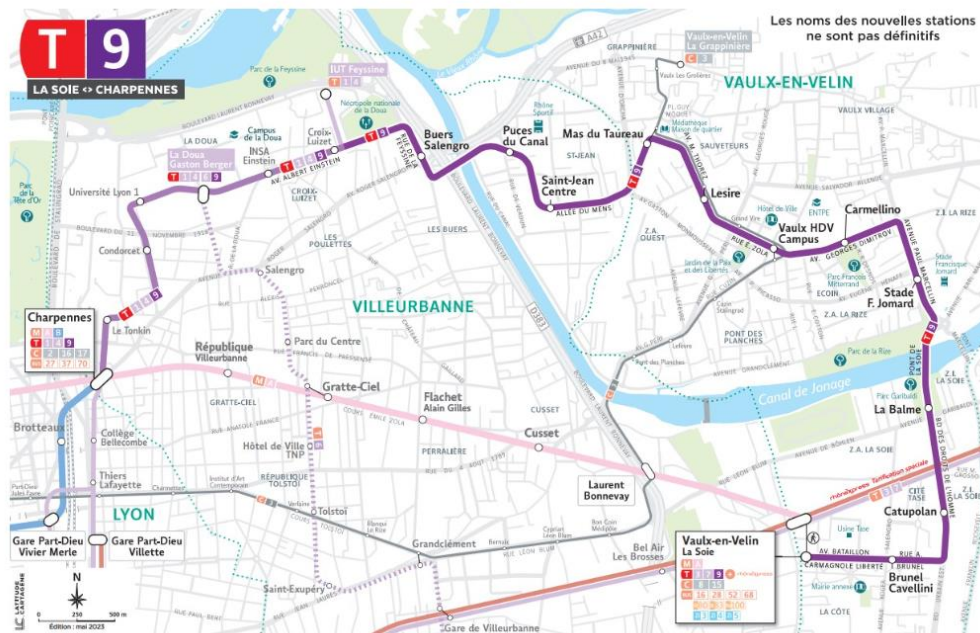
Pétitionnaire : SYTRAL Mobilités

Autorité organisatrice : Préfecture du Rhône

Arrêté préfectoral du 7 juillet 2023

Commissaire enquêteur : Pierre LAMY

Demande d'autorisation environnementale : Procès-verbal



Novembre 2023

Table des matières

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Pétitionnaire et Autorité Organisatrice | 7 |
| 2 | Contexte et Objet de l'enquête publique unique..... | 7 |
| 2.1 | Contexte..... | 7 |
| 2.2 | Enjeux et objectifs | 7 |
| 2.2.1 | Enjeux..... | 7 |
| 2.2.2 | Objectifs du projet T9..... | 8 |
| 3 | Cadre juridique et administratif..... | 9 |
| 3.1 | Code de l'Environnement | 9 |
| 3.2 | Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique | 10 |
| 3.3 | Code des Transports | 10 |
| 3.4 | Autre | 10 |
| 4 | Composition et contenu du dossier d'enquête publique | 10 |
| 5 | Présentation du projet | 11 |
| 5.1 | Données générales | 11 |
| 5.2 | Caractéristiques du projet..... | 12 |
| 5.2.1 | Le tracé..... | 12 |
| 5.2.2 | Circulation | 14 |
| 5.2.3 | Desserte | 15 |
| 5.2.4 | Stations..... | 15 |
| 5.2.5 | Autres composantes du projet | 15 |
| 5.2.6 | Travaux | 16 |
| 5.2.7 | Planning prévisionnel de réalisation | 16 |
| 6 | Compatibilité avec les documents de planification..... | 17 |
| 6.1 | Analyse de la compatibilité | 17 |
| 6.1.1 | SCOT : | 17 |
| 6.1.2 | PLU-H..... | 17 |
| 6.1.3 | PDU | 20 |
| 6.1.4 | SDAGE..... | 20 |
| 6.1.5 | PAGD | 20 |
| 6.1.6 | PGRE..... | 20 |

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

| | | |
|--------|---|----|
| 6.1.7 | PPRni (Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation)..... | 20 |
| 7 | Solutions de substitution étudiées..... | 20 |
| 7.1 | Choix du mode de transport | 21 |
| 7.2 | Définition du tracé | 21 |
| 7.3 | Définition progressive d'un tracé de référence | 21 |
| 7.4 | Choix des stations..... | 22 |
| 7.5 | Terminus rue Bellecombe | 22 |
| 7.6 | Les modes actifs | 23 |
| 7.7 | Insertion paysagère | 23 |
| 7.8 | Gestion des eaux | 24 |
| 7.8.1 | Assainissement | 24 |
| 7.8.2 | Arrosage | 24 |
| 7.8.3 | Rabattement de nappe | 24 |
| 7.9 | Sécurité | 24 |
| 8 | Bilan socio-économique et financier..... | 24 |
| 8.1 | Bilan socio-économique..... | 25 |
| 8.2 | Coûts du projet..... | 26 |
| 8.3 | Appréciation du commissaire enquêteur : -..... | 28 |
| 9 | - Evaluation environnementale..... | 28 |
| 9.1 | Principaux impacts du projet et mesures prévues | 28 |
| 9.2 | Appréciation du commissaire enquêteur : | 29 |
| 10 | Autorisation environnementale | 30 |
| 10.1 | Objet de la demande | 30 |
| 10.2 | Justification de la maîtrise foncière | 30 |
| 10.3 | Aspect réglementaire..... | 31 |
| 10.3.1 | Demande au titre de la loi sur l'eau | 31 |
| 10.3.2 | Cas spécifique de l'atteinte aux allées et alignements d'arbres | 31 |
| 10.4 | Evaluation environnementale – Mesures ERC..... | 32 |
| 10.5 | Appréciation du commissaire enquêteur : | 32 |
| 11 | Déclaration d'utilité publique (DUP) | 33 |
| 12 | Enquête parcellaire | 33 |
| 13 | Organisation et Déroulement de l'enquête | 33 |

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

| | | |
|--------|--|----|
| 13.1 | Rappel : Concertation préalable et continue | 34 |
| 13.1.1 | Concertation préalable (23 août au 23 octobre 2021)..... | 34 |
| 13.1.2 | Concertation continue (Janvier 2022 à Juin 2023)..... | 34 |
| 13.2 | Organisation de l'enquête..... | 35 |
| 13.2.1 | Désignation du commissaire enquêteur | 35 |
| 13.2.2 | Contact avec la Préfecture du Rhône | 35 |
| 13.2.3 | Contacts avec SYTRAL Mobilités | 35 |
| 13.2.4 | Contact avec les mairies..... | 36 |
| 13.2.5 | Publicité de l'enquête publique et information du public..... | 36 |
| 13.2.6 | Mise à disposition du public des documents d'enquête publique | 37 |
| 13.3 | Déroulement de l'enquête | 37 |
| 13.3.1 | Permanences | 37 |
| 13.3.2 | Dépôt des contributions du public..... | 38 |
| 13.3.3 | Contributions du public..... | 38 |
| 13.3.4 | Clôture de l'enquête..... | 39 |
| 14 | Délibérations / Avis | 39 |
| 14.1 | Avis de la MRAE..... | 40 |
| 14.2 | Avis de la MRAE sur la mise en compatibilité du PLU-H | 42 |
| 14.3 | Examen des disposition pour assurer la mise en compatibilité du PLU-H | 42 |
| 14.4 | Déclaration du guichet unique de l'eau | 42 |
| 14.5 | Demandes de compléments de l'avis de la commission locale de l'eau et du SAGE de l'est Lyonnais..... | 43 |
| 14.6 | Service archéologique..... | 45 |
| 14.7 | Délibérations | 45 |
| 14.8 | Appréciation du Commissaire Enquêteur | 45 |
| 15 | Organisation de l'Analyse des contributions et réponse du Sytral..... | 46 |
| 16 | Analyse des contributions et réponse du Sytral..... | 46 |
| 16.1 | Thème Eau :rubriques IOTA..... | 46 |
| 16.2 | Modification du PLU-H..... | 47 |
| 16.3 | Atteinte aux allées et alignements d'arbres | 47 |
| 16.4 | Contributions favorables..... | 47 |
| 16.5 | Observations globales..... | 48 |

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

| | | |
|---------|---|----|
| 16.6 | Terminus la Soie..... | 51 |
| 16.6.1 | Le tracé retenu..... | 52 |
| 16.7 | L'usine Nylon | 56 |
| 16.7.1 | Position de SYTRAL Mobilités | 59 |
| 16.7.2 | Position du commissaire enquêteur | 60 |
| 16.8 | Le prolongement de la rue Auguste Brunel | 60 |
| 16.8.1 | Observations du public..... | 60 |
| 16.8.2 | Position de SYTRAL Mobilités | 62 |
| 16.8.3 | Position du commissaire enquêteur | 62 |
| 16.9 | Rue de la Feysine et vers la Doua 242 251 | 62 |
| 16.9.1 | Observations du public..... | 62 |
| 16.9.2 | Position de SYTRAL Mobilité..... | 63 |
| 16.9.3 | Commentaire du Commissaire Enquêteur | 64 |
| 16.10 | Terminus Bellecombe traversée place Charles Hernu | 64 |
| 16.10.1 | Observations du public..... | 64 |
| 16.10.2 | Le déroulé de la concertation préalable et continue | 68 |
| 16.10.3 | Appréciation du commissaire Enquêteur | 80 |
| 16.11 | Le tronc commun T1 / T4 / T9 | 83 |
| 16.11.1 | Contribution du public | 83 |
| 16.11.2 | Position de SYTRAL Mobilité..... | 83 |
| 16.11.3 | Commentaire du commissaire Enquêteur..... | 84 |
| 16.11.4 | Commodités des lieux | 85 |
| 16.11.5 | Réorganisation des circulations et des stationnements, pistes cyclables | 85 |
| 16.12 | Contributions à visées des nuisances environnementales..... | 88 |
| 16.12.1 | Sécurité hygiène..... | 88 |
| 16.12.2 | Acoustique et vibrations..... | 88 |
| 16.12.3 | Position SYTRAL Mobilités | 89 |
| 16.12.4 | Impacts vibratoires..... | 89 |
| 16.12.5 | Appréciation du Commissaire Enquêteur..... | 92 |
| 16.13 | Autres aspects | 94 |
| 16.13.1 | Contributions concernant le processus d'information..... | 94 |
| 16.13.2 | Contributions concernant le montant de l'opération | 94 |

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 9 La Soie Charpennes
[Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur](#)

16.14 Principe d'un tramway T9 Part modale.....95

1 PETITIONNAIRE ET AUTORITE 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.

L'enquête publique a été conduite dans le cadre de l'arrêté préfectoral, de Madame la Préfète du Rhône, en date du 7 juillet 2023.

Maître d'ouvrage :

SYTRAL Mobilités

21 boulevard Vivier Merle - CS 63815 69487 Lyon cedex 03

2 CONTEXTE ET OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

2.1 CONTEXTE

Le projet T9 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. Il est ainsi inscrit au Plan des Déplacements Urbains 2017/2030 qui définit des axes forts en particulier dans son secteur Nord-Est, les axes de ce plan préfigurent la future ligne de tramway T9 à Vaulx-en-Velin.

Le projet T9 a ainsi été acté et inscrit au plan de mandat de SYTRAL Mobilités pour la période 2021-2026.

Dans la structuration du réseau de la métropole, il est retenu que le maillage du réseau de transports collectifs comprenne également l'amélioration des liaisons dans différents secteurs, en lien avec le Centre de l'agglomération.

2.2 ENJEUX ET OBJECTIFS

2.2.1 Enjeux

La ligne de tramway T9 répond à des besoins de mobilité clairement identifiés sur les communes de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne, auxquels SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage du projet, souhaite apporter une solution. Le projet se doit aussi d'accompagner, par une accessibilité renforcée, la transformation des quartiers inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain

(NPNRU) et des Quartiers Politiques de la Ville (QPV) : La Tase, La Balme, Le Mas du Taureau de la commune de Vaulx-en-Velin, les quartiers Saint-Jean et Les Buers Nord à Villeurbanne.

Le projet répond plus largement aux ambitions environnementales de la Métropole de Lyon, qui s'appuie de plus en plus sur ses transports en commun et engage des réflexions sur une résilience accrue aux changements climatiques. T9 répond donc à des enjeux de mobilité, à des enjeux de société et de cadre de vie ainsi qu'à des enjeux environnementaux.

- Enjeux de mobilité : Il s'agit d'améliorer les liaisons entre, d'une part, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne et, d'autre part, ces deux communes et le centre de la Métropole. Ces secteurs ne bénéficient en effet pas encore d'une ligne forte de transport en commun; T9 a été prévu en réponse à cette situation. En plus de desservir directement les territoires concernés, le projet se doit d'offrir des connexions avec d'autres axes de transports en commun ainsi qu'avec des aménagements modes doux pour renforcer les possibilités de déplacement et, ainsi, encourager les alternatives à la voiture individuelle en proposant une offre de transports en commun plus riche et plus performante.
- Enjeux de société et de cadre de vie : le canal de Jonage et le boulevard périphérique Laurent Bonnevey ont longtemps représenté des coupures urbaines. Il s'agit de transformer ces coupures en coutures avec T9 : la ligne traversera par deux fois le canal et passera (accompagnée de nouvelles liaisons modes doux) sous le périphérique. Cette ouverture fait écho aux ambitions d'amélioration sociale et économique visibles au travers des projets de renouvellement urbain en cours à La Soie, au sein du secteur de la Grande Île (Vaulx-en-Velin) ou encore dans le quartier Saint-Jean à Villeurbanne.
- Enjeux environnementaux : la Métropole de Lyon ambitionne de devenir plus verte, plus résiliente face au changement climatique et moins exposée aux pollutions. La mise en place puis l'extension d'une ZFE (Zone à Faibles Emissions) au cœur de l'agglomération, conduit à proposer une alternative à la voiture individuelle. Il s'agit également de renforcer la place de la nature en ville, de réduire les nuisances acoustiques et atmosphériques et de mettre en place des aménagements sobres et économes en ressources ; le projet T9 s'inscrit dans cette volonté.

2.2.2 Objectifs du projet T9

Les enjeux identifiés ont amené à la définition d'un ensemble d'objectifs centraux :

- Promouvoir un modèle de ville solidaire en desservant des quartiers inscrits au titre des Nouveaux Programmes Nationaux de Renouvellement Urbain (NPNRU), Saint-Jean à Villeurbanne et Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin, qui font l'objet de démarches d'opération de ZAC, ainsi que les quartiers prioritaires politique de la Ville (QPV) de La Balme, de La Tase, et Les Buers ;
- Participer au renouvellement des secteurs desservis, à leur développement à moyens et longs termes, améliorer le cadre de vie des habitants et embellir la ville ;
- Relier le quartier de Saint-Jean et plus largement le secteur de la Grande Île au reste de Villeurbanne par une ligne structurante par-delà la limite géographique du canal de Jonage et du boulevard périphérique Laurent Bonnevey ;
- Relier le Nord et le Sud de Vaulx-en-Velin, qui sont séparés par le canal de Jonage ;

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- Connecter le quartier Saint-Jean de Villeurbanne et le centre de Vaulx-en-Verin au centre de la Métropole
- Créer un lien inter-campus (campus ENTPE-ENSAL de Vaulx-en-Verin et La Doua à Villeurbanne) par une ligne structurante ;
- Agir sur l'environnement en réduisant la pollution atmosphérique et acoustique (le tramway fonctionnera à l'électricité, ses émissions de gaz polluants seront donc limitées et il participera aussi à la réduction du bruit lié à la circulation automobile) ;
- Concourir à la déconnexion des eaux de pluie du réseau d'assainissement de la Métropole.
- Limiter les Îlots de Chaleur Urbains (ICU) et créer des îlots de fraîcheur (mise en place d'ombrages et d'espaces verts notamment) ;
- Améliorer la fréquentation du réseau de transports collectifs, pour encourager le report modal et ainsi attirer de nouveaux usagers en leur offrant une offre de transport qualitative, fiable performante, compétitive sur le plan économique et respectueuse de l'environnement ;
- Offrir une connexion aux lignes de transports en commun structurantes comme le métro A, les tramways T3, T7 et Rhônexpress et plusieurs lignes de bus au Pôle d'échanges de La Soie, les métros A et B, les tramways T1, T4 et plusieurs lignes de bus au Pôle d'échanges de Charpennes ;
- Concourir au développement des modes doux (piétons et cycles) en proposant des aménagements sécurisés et confortables tout au long de l'itinéraire ;
- Concourir à la mise en œuvre des Voies Lyonnaises (réseau de voies vélos) là où elles se superposent au fuseau de T9 ou lorsqu'elles sont situées à proximité immédiate de celui-ci.

Ces objectifs sont une déclinaison à l'échelle de T9 des ambitions du plan « Destinations 2026 », le plan de mandat voté par SYTRAL Mobilités pour la période 2021-2026. Ce plan poursuit plus précisément trois objectifs :

- Répondre à l'urgence climatique ;
- Participer à la cohésion des territoires ;
- Et soutenir la relance économique locale.

3 CADRE JURIDIQUE ET ADMINISTRATIF

Cette enquête publique unique relative à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de déclaration d'utilité publique, s'inscrit dans le cadre juridique et administratif suivant :

3.1 CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Notamment ses articles :

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- L. 123-1 à L. 123-16 et R. 123-1 à R. 123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes
- L. 181-1 à 181-32 et R.181-1 à R. 181-57 relatifs au champ d'application de l'autorisation environnementale
- L.122-1 et suivants, R.122-1 et suivants relatifs à l'évaluation environnementale des projets de travaux
- L.181-10 1° et 2° et L.123-6 imposant, sauf dérogation demandée par le pétitionnaire, qu'il soit procédé par l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale à une enquête publique unique lorsqu'un projet est soumis à des procédures multiples (dont l'autorisation environnementale) nécessitant l'organisation de plusieurs enquêtes publiques

3.2 CODE DE L'EXPROPRIATION POUR CAUSE D'UTILITE PUBLIQUE

- 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
- Une enquête publique parcellaire est conjointe à la déclaration d'utilité publique.

3.3 CODE DES TRANSPORTS

- Articles L.1511-1 à L.1511-4 et R.1511-1 à R.1511-10 au titre d'opération soumise aux obligations réglementaires en termes d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport

3.4 AUTRE

- Le coût du projet étant supérieur à 83M€, le dossier est également soumis à une évaluation économique et sociale jointe au dossier d'enquête publique

4 COMPOSITION ET CONTENU DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Le dossier présenté sous format A 3 comprend 1895 pages (hors annexes) réparties dans les pièces suivantes :

Pièce A : Guide de lecture avec Aide au repérage et Abréviations et sigles

Pièce B : Dossier d'enquête publique unique

- B1 : Informations juridiques et administratives
- B2 : Pièces requises pour la Demande d'Utilité Publique

Pièce C : Évaluation environnementale

- C0 : Résumé non technique
- C1 : Préambule C2 : Description du projet

- C3 : État initial de l'environnement
- C4 : Description des impacts du projet et des mesures associées
- C5 : Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets existants ou approuvés
- C6 : Analyse spécifique aux infrastructures de transport
- C7 : Évaluation des incidences Natura 2000
- C8 : Auteurs et méthodes
- Annexes
 - Diagnostics et études techniques
 - Conventions entre Sytral Mobilités et ses partenaires
 - Précisions sur des sujets abordés de manière synthétique

Pièce D : Dossier d'autorisation environnementale

- D1 : Note de présentation non technique du projet
- D2 : Demande d'autorisation des installations, ouvrages, travaux et activités mentionnés au I de l'article L. 214-3 du code de l'environnement (impacts sur l'eau et les milieux aquatiques)
- D3 : Autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres

Pièce E : Évaluation socio-économique

Pièce F : Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Pièce G : Avis et mémoire en réponse

Dossier d'enquête parcellaire (format A4) du projet.

Observation du Commissaire Enquêteur

Le dossier comporte les pièces et éléments exigés au titre de cette procédure. Il est documenté, abondamment illustré et proportionné aux besoins de l'enquête publique. Quelques plans auraient gagné en lisibilité avec des échelles plus grandes, l'usage des documents numériques permet de s'affranchir de cette difficulté.

La présence de résumés permet de prendre connaissance du projet et de se reporter aux sujets désirés qui sont détaillés dans le corps du dossier ou dans les annexes.

Le volume global du dossier reste très important et nombre de contributions montrent une difficulté à trouver les réponses aux questions que le lecteur s'est posé.

5 PRESENTATION DU PROJET

5.1 DONNEES GENERALES

Le projet T9 consiste à créer une nouvelle ligne de tramway dans la Métropole de Lyon, entre Vaulx-en-Velin La Soie et Charpennes (Villeurbanne et Lyon). Cette ligne se composera de près de 9 km

d'infrastructure neuve et reprendra les infrastructures T1/T4 existantes à partir de l'avenue Albert Einstein (Villeurbanne).

Ce nouvel axe de transports en commun répond à des enjeux environnementaux, socio-économiques et d'aménagement du territoire au sein de la Métropole lyonnaise. T9 facilitera améliorera ainsi les connexions entre les communes et les quartiers qu'il dessert, tout en accompagnant le renouvellement urbain des secteurs traversés. Ce projet sera plus globalement un vecteur d'amélioration du cadre de vie grâce :

- À la création d'espace publics de qualité ;
- À la mise en place d'un corridor végétalisé ;
- Et à un report modal (de la voiture individuelle vers les transports en commun) encouragé ainsi qu'à son corollaire, la diminution des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier.

Les communes de Vaulx-en-Velin, de Villeurbanne, de Lyon 6e et la Métropole de Lyon sont partenaires du projet T9.

5.2 CARACTERISTIQUES DU PROJET

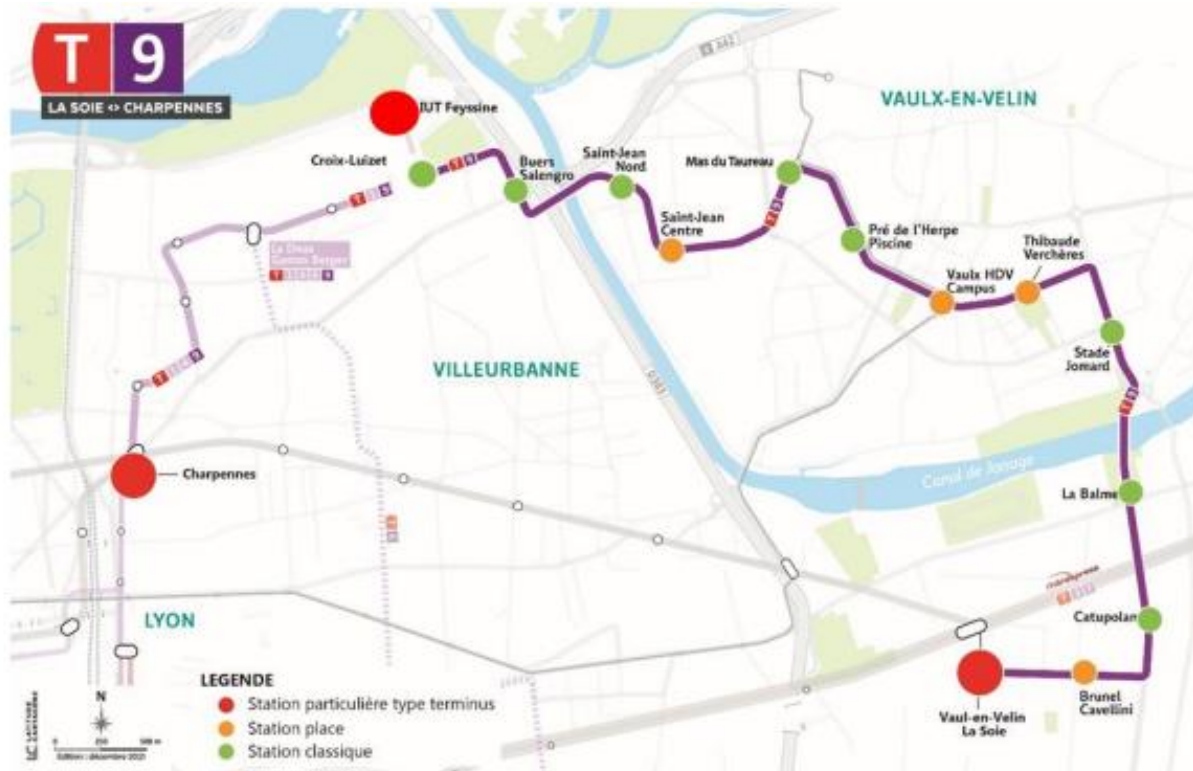
Le projet T9 relatif à cette enquête publique unique s'inscrit dans l'extension du réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise et des dernières mises en service de tramways. Afin d'organiser les transports en commun à l'échelle de la Métropole de Lyon, les différents documents de planification 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.

Le projet T9 consiste à créer une nouvelle ligne de tramway dans la Métropole de Lyon, entre Vaulx-en-Velin La Soie et Charpennes (Villeurbanne et Lyon). D'une longueur totale de 11,3 km, cette ligne se composera de près de 9 km d'infrastructure nouvelle et reprendra les infrastructures T1/T4 existantes à partir de l'avenue Albert Einstein (Villeurbanne). Les deux terminus de T9 seront reliés en 36 minutes et 12 nouvelles stations seront desservies, à une fréquence de 10 minutes à la mise en service de la ligne. 38 000 voyageurs par jour sont attendus à l'horizon 2030.

5.2.1 Le tracé

Le tracé retenu, d'une longueur totale de 11.3 km (dont 9 km d'infrastructure neuve), traverse Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et se termine à Lyon 6^{ème}.

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur



Il emprunte :

A Vaulx en Velin :

- La rue des Canuts et la rue de la Poudrette pour atteindre le terminus à partir du centre de remisage de Meyzieu.
- L'avenue Bataillon Carmagnole Liberté où se trouve le terminus
- La rue Auguste Brunel,
- Le boulevard des Droits de l'Homme (BUE)
- Le Pont de la Soie
- L'Avenue Paul Marcellin
- L'avenue Georges Dimitrov
- La rue Emile Zola
- L'avenue Maurice Thorez
- L'avenue d'Orcha
- L'avenue Gaston Monmousseau

A Villeurbanne :

- L'Allée du Mens
- La traversée des jardins familiaux, puis de la zone d'activité de Saint Jean
- La rue du Pont de Croix Luizet qu'il longe au sud
- Le Nouveau pont de Croix Luizet à construire franchissant le canal de Jonage

- Le passage sous le boulevard Laurent Bonnevey
- La rue de la Feysine
- L'avenue Albert Einstein où il rejoint les infrastructures des T1 et T4.

Le terminus est situé rue Bellecombe, rue partagée entre Villeurbanne et Lyon 6^{ème}, pour accéder à ce terminus, le T9 quitte les infrastructures des T1 et T4 pour traverser la place Charles Hernu et rejoindre la rue Bellecombe.

Les infrastructures importantes en termes de génie civil sont la traversée du canal de Jonage (pont de Croix Luizet) et le passage sous le boulevard Laurent Bonnevey qui conduit à modifier la circulation routière au niveau de la rive gauche du canal de Jonage.

5.2.2 Circulation

Le projet T9 s'inscrit dans une politique volontariste de l'ensemble des décideurs visant à reporter le trafic routier vers l'usage des transports en commun. Cette volonté ne peut être portée uniquement par SYTRAL Mobilités et doit être appliquée à une échelle plus globale : incitation au covoiturage, parking en périphérie pour usage des TC...

Les modifications du plan de circulation automobile portent à la fois sur :

- Les axes empruntés par le tramway
- Les rues adjacentes

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, nouveau pont de Croix Luizet).

La rue Brunel à Vaulx en Velin sera prolongée jusqu'au BUE

Sur une partie du tracé, la circulation automobile sera mise à sens unique. Au centre de Vaulx en Velin une zone piétonne a été définie, elle ne sera empruntée que par les transports en commun : T9 et bus C3.

La circulation automobile sera supprimée rue Bellecombe au niveau du terminus du T9.

Les reports de trafic sur les secteurs de La Soie et de Vaulx-en-Velin centre devraient rester mesurés et locaux.

En revanche, la porte de Croix-Luizet subit le report de circulation des véhicules particuliers et poids lourds du pont sous le périphérique. Malgré une diminution du trafic qui accède à cette porte, notamment depuis le périphérique sud et des reports vers l'échangeur 6a, les conditions de circulation à l'entrée de Villeurbanne par cette porte restent très compliquées. La mise en place d'un carrefour à feux en remplacement de l'actuel giratoire de Croix-Luizet associé à un dispositif anti-saturation de détection des véhicules permettra de maîtriser les longueurs de remontées de file et éviter leurs impacts potentiels sur le périphérique. Les modélisations dynamiques effectuées ont validé la nécessité et l'efficacité de ce dispositif. Par ailleurs, le réaménagement du carrefour Charles De Gaulle en

carrefour à feux doit permettre de limiter également les impacts sur les bus à Villeurbanne (rue du 8 mai 1945 et avenue Salengro notamment)

Le projet prévoit la suppression de 570 places de stationnement, 80 places sont prévues en restitution, soit une diminution nette de 490 places. La mise en service de T9 induira un report modal des VL vers les transports en commun et les modes doux, qui permettra à terme de réduire les besoins en stationnements.

5.2.3 Desserte

Les deux terminus de T9 seront reliés en 36 minutes et 12 nouvelles stations seront desservies, à une fréquence de 10 minutes à la mise en service de la ligne.

38 000 voyageurs par jour sont attendus à l'horizon 2030.

5.2.4 Stations

- Douze stations nouvelles seront aménagées afin de desservir au plus près les principaux équipements, les zones d'habitation et les zones d'emploi.

Les stations qui ponctueront la ligne T9 appartiennent à quatre catégories :

- Les « stations/place » qui sont situées au niveau des places ayant une forte interface avec l'espace public (station Brunel Cavellini, Thibaude-Verchères, Vaulx Hôtel de Ville Campus et Saint-Jean Centre) ;
- Les stations terminus (Vaulx-en-Velin La Soie, Croix-Luizet et Charpennes) qui sont associées à de fortes contraintes d'exploitation ;
- Les stations classiques c'est-à-dire ne présentant pas de contraintes particulières,
- Les stations communes avec d'autres lignes de trams de Croix Luizet à Bellecombe.

On notera qu'au terminus situé rue Bellecombe seule la descente des voyageurs sera effectuée. La montée des voyageurs se fera de l'autre côté de la place Charles Hernu à la station Charpennes commune avec T1 et T4.

T9 permettra de rejoindre :

- les lignes de métro A station Charpennes et la Soie et B station Charpennes
- le Tram Rhônexpress et T3 à La Soie,
- T6 à la Doua
- T1 et T4 par le tronçon commun.

Le réseau de bus sera adapté à la nouvelle ligne.

5.2.5 Autres composantes du projet

Le projet T9 intègre aussi :

- Un aménagement urbain en lien avec les secteurs traversés (aménagements de voiries et espaces publics)

SYTRAL Mobilités - Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique
avec enquête parcellaire conjointe
pour la réalisation de la ligne de tramway T9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- Un aménagement paysager impliquant une importante végétalisation de l'itinéraire avec la plantation d'environ un millier d'arbres et la préservation de la majorité des alignements d'arbres
- Des dispositifs de gestion des eaux pluviales privilégiant l'infiltration des eaux dans les emprises du projet, la réalisation de forages pour l'arrosage de la plateforme
- L'aménagement des différentes stations de la nouvelle ligne et la mise en œuvre du mobilier urbain
- Des aménagements cyclables et piétonniers le long de T9 sur l'intégralité de son linéaire.

Les deux terminus de T9 seront reliés en 36 minutes et 12 nouvelles stations seront desservies, à une fréquence de 10 minutes à la mise en service de la ligne. 38 000 voyageurs par jour sont attendus à l'horizon 2030.

5.2.6 Travaux

Le développement du projet urbain dans le cadre de la construction de la ligne de tramway T9 nécessite les interventions successives suivantes :

- Les travaux préparatoires
- Les travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires
- Les travaux d'ouvrages d'art
- Les travaux d'infrastructures intégrant : les travaux de plateforme et de voies ferrées, les travaux de voiries et d'espaces publics, les travaux d'équipements et de systèmes, les travaux d'espaces verts, les travaux de mobilier urbain
- Un aménagement paysager impliquant une importante végétalisation de l'itinéraire.
- 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 T9 sur l'intégralité de son linéaire.

5.2.7 Planning prévisionnel de réalisation

Le tableau présente les principaux jalons des travaux liés au projet T9

Tableau 4: Principaux jalons temporels des travaux liés au projet T9 Prévision 2022

| Étape | Dates de réalisation |
|---|----------------------|
| Travaux préparatoires et reconstitutions riveraines | A partir de mi -2023 |
| Travaux concessionnaires tiers | mi 2023 – T1 2024 |
| Travaux principaux (dont ouvrages d'art) | T4 2023 – T4 2025 |

Les travaux de réalisation des infrastructures neuves seront partagés entre plusieurs fronts ; trois sont prévus à l'heure actuelle. NB : un suivi du chantier, sur le plan de l'environnement, de la sécurité et des nuisances sera mis en place.

Des mesures seront de plus prises pour limiter la gêne occasionnée pour les riverains ou les usagers de la voirie. Les essais et marches à blanc de la ligne T9 seront effectués entre fin 2025 et début 2026 (mise en service prévue de la ligne).

6 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

6.1 ANALYSE DE LA COMPATIBILITE

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

6.1.1 SCOT :

Le projet T9 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.

Plus précisément le projet T9

- est compatible avec la structuration de l'armature urbaine autour du réseau de transports en commun d'agglomération ;
- T9 appuie le renforcement des polarités urbaines (Villeurbanne et Vaulx-en-Velin), lieux d'accueil privilégiés des équipements et services ;
- répond à l'intensification de l'urbanisation autour des gares du réseau express, Vaulx-en-Velin - La Soie par exemple ;
- T9 renforce la relation des territoires situés de part et d'autre du boulevard périphérique Laurent Bonneval ;
- T9 intègre le grand projet de ville à Vaulx-en-Velin ;
- prend en compte des sites économiques et des sites économiques mixtes ;
- T9 préserve et la valorise le parc de La Rize.

6.1.2 PLU-H

La réalisation du T9 nécessite une mise en compatibilité PLU-H, cette mise en compatibilité est intégrée au dossier unique.

Le PLU-H de la Métropole de Lyon a été approuvé par le conseil de Métropole lors de la séance du 13 mai 2019 et a depuis fait l'objet de deux modifications, de trois modifications simplifiées, de deux mises en compatibilité et de quatre mises à jour. La dernière procédure prise en compte date du 6 décembre 2021.

Servitudes

Le projet T9 respecte les servitudes grevant les terrains traversés :

Le projet T9 est concerné par des servitudes d'utilité publique en lien avec :

- La préservation des eaux et de leur qualité ; périmètre de protection rapprochée et éloignée des captages d'eau potable. T9 a été conçu de manière à être compatible avec cette servitude d'utilité publique (pas d'infiltration des eaux pluviales dans le PPRB, forages de prélèvement proscrits pour l'arrosage dans le PPRB, ...)

- Les risques naturels ;

T9 est compatible avec cette servitude d'utilité publique, il respecte les prescriptions du PPRNI

- La présence d'installations classées ou de sols pollués ;

T9 est compatible avec la servitude d'utilité publique lié à l'ICPE Eurométal à Villeurbanne ;

- La protection des monuments historiques ;

T9 est compatible avec cette servitude : il n'atteint pas directement les monuments concernés et les autorisations nécessaires seront demandées et obtenues avant le démarrage des travaux. Le projet fera par ailleurs l'objet d'un permis d'aménager. Des échanges avec l'ABF ont d'ores et déjà eu lieu dans le cadre du projet.

- La protection des installations sportives (Stade Firmin – Rhône Sportif) ;

Le projet T9 est compatible avec cette servitude dans la mesure où :

- Il n'affecte pas la totalité du terrain du stade Firmin – Rhône Sportif ;
- Les accès au stade seront toujours possibles ;
- Et les fonctionnalités sur lesquelles le projet a une incidence seront restituées.

- Les canalisations électriques ;

T9 est compatible avec la présence de canalisations électriques.

- Les canalisations de gaz ;

Le projet n'aura aucun impact sur les canalisations de gaz existantes en phase exploitation.

- Les voies ferrées ;

T9 est compatible avec la présence de cette servitude. Empruntant lui-même des voies similaires à celles déjà présentes, il tiendra compte des impératifs de sécurité nécessaires à la poursuite de leur bon fonctionnement.

- la circulation aéronautique.

9 ne constitue pas une gêne pour la circulation aérienne, il est donc compatible avec cette servitude d'utilité publique.

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

Eléments bâtis patrimoniaux

Le projet T9 respecte les éléments bâtis patrimoniaux :

- l'usine TASE (Vaulx-en-Velin) ;
- le bâtiment Géode du campus de la Doua, qui se situe sur un secteur de raccordement à une infrastructure en place.

Aucune modification de ces bâtiments n'est prévue dans le cadre du projet.

Périmètres d'intérêt patrimonial

Le projet T9 respecte les périmètres d'intérêt patrimonial (PIP). Il s'agit :

- PIP Dedieu Charmettes
- PIP de la grande cité Tase,
- PIP de la grande cité Tase,

Au niveau de ces secteurs l'intérêt patrimonial est préservé puisque les aménagements prévus dans ces trois secteurs se limitent à l'espace de la rue, n'impliquent pas de transformation majeure du réseau viaire et l'insertion prévue au sein des Grande et Petite cité TASE n'a pas d'incidence en termes de plan masse (reprise d'espaces viaires existants).

Le projet T9 est compatible avec les composantes de la trame verte et bleue rencontrées.

TUCCE

Le projet T9 recoupe le TUCCE (Terrains Urbains Cultivés et terrains non bâtis pour le maintien des Continuités Écologiques) de Villeurbanne Saint-Jean (Jardins familiaux)

Le TUCCE de Villeurbanne Saint Jean fait l'objet de la mise en compatibilité –

Il faut en effet assurer la compatibilité entre T9 et les Terrains Urbains Cultivés et terrains non bâtis pour le maintien des Continuités Écologiques (TUCCE) du quartier Saint-Jean.

La solution la moins lourde pour le PLU-H et la plus restrictive pour les opérations et aménagements a été sélectionnée, afin de ne pas engager des modifications au-delà du strict nécessaire et de ne pas remettre en cause les ambitions de la Métropole de Lyon en matière d'artificialisation des sols, de nature en ville et de continuités écologiques.

Il s'est agi de la suppression ponctuelle et partielle des éléments graphiques incompatibles : une bande de terrain a été retirée dans la partie ouest des jardins familiaux de Villeurbanne Saint Jean.

PADD

L'analyse du PADD amène à différents points de vigilance auxquels le projet répond :

- Les emprises de T9 traversent des espaces à vocation naturelle et d'un espace à vocation naturelle à aménager (Villeurbanne). Les incidences du projet sur ces espaces sont évaluées et

font l'objet de mesures d'évitement, de réduction ou en derniers recours de compensation adaptées, notamment dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet.

- Le projet T9 tient compte des liaisons naturelles existantes ou à créer et les favorise (maintien ou remplacement des arbres existants, bandes plantées le long du tracé, ...).
- T9 tient compte des caractéristiques patrimoniales des espaces patrimoniaux et veille à leur respect ;
- T9 tient compte des caractéristiques des sites ou secteurs remarquables et contribue à leur mise en valeur

6.1.3 PDU

La future ligne T9 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 ;

6.1.4 SDAGE

Le projet T9 est compatible avec les orientations fondamentales et les différentes dispositions du SDAGE Rhône Méditerranée ;

6.1.5 PAGD

Le projet T9 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 ;

6.1.6 PGRE

Le projet T9 est compatible avec les dispositions du Plan de Gestion de la Ressource en Eau (PGRE) de l'Est lyonnais et n'engendre pas de prélèvements de nature à remettre en cause la préservation de la nappe de l'Est lyonnais ;

6.1.7 PPRNi (Plan de Prévention des Risques Naturels d'inondation)

Le projet T9 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.

7 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ETUDIEES

Afin d'aboutir au projet présenté, plusieurs études ont été menées par SYTRAL Mobilités afin d'évaluer et comparer les différentes solutions possibles en réponse au besoin de développement du réseau.

7.1 CHOIX DU MODE DE TRANSPORT

L'option du BHNS n'a pas été retenue pour plusieurs raisons en lien avec l'attractivité et la capacité de report modal, le confort, l'aménagement urbain, l'environnement et l'interaction avec les lignes de transport en commun existantes. L'estimation prévisionnelle de fréquentation de la ligne à l'horizon 2030, estimée lors des études de faisabilité, était de 27 000 à 36 000 voyages par jour. Cette fréquentation correspond aux capacités du BHNS comme à celles du tramway.

D'autre part, bien que le BHNS présente des coûts d'investissement initiaux moindres, sa durée de vie est plus courte (de l'ordre de 15 ans pour le BHNS et de 30 ans pour le tramway). Malgré un coût initial plus important au regard des infrastructures à créer, SYTRAL Mobilités a ainsi choisi le mode tramway pour la ligne T9, qui offre également une occasion de compléter le maillage du réseau tramway (raccordements sur le T3/T7 à Vaulx-en-Velin La Soie et à T1/T4 à partir de la station Croix-Luizet).

7.2 DEFINITION DU TRACE

Le parcours de T9 a été défini de manière à faciliter les connexions entre les communes et entre leurs quartiers, notamment de part et d'autre du canal de Jonage, et également à accompagner les projets urbains en cours. Le parcours de T9 a ainsi été déterminé de manière à desservir les quartiers prioritaires suivants :

- Quartier Saint-Jean (Villeurbanne) ;
- Secteur de la Grande Île (Vaulx-en-Velin), qui comprend notamment la ZAC Mas du Taureau et la ZAC Hôtel de Ville ;
- Quartier des Buers Nord (Villeurbanne) ;
- Et les quartiers prioritaires de Vaulx-en-Velin Sud (La balme, La grande cité Tase).

Son parcours permet ainsi de traverser par deux fois le canal de Jonage et de rejoindre d'autres lignes structurantes du réseau TCL, existantes (métros A et B, lignes de bus majeures C3, C8, C15, C16, C17, lignes de tramway T1, T3, T4, T7, Rhônexpress) ou à venir (T6 Nord).

Ces principes généraux ont guidé le tracé de T9. Plusieurs variantes étaient cependant à même de correspondre à ces critères. Les comités de pilotage et la concertation préalable ont joué un rôle déterminant dans la sélection du tracé défini aujourd'hui.

7.3 DEFINITION PROGRESSIVE D'UN TRACE DE REFERENCE

Le parcours de T9 traverse cinq grands secteurs :

- La Soie / La Balme/ La Tase (communes de Vaulx-en-Velin et de Villeurbanne) ;
- Centre-ville et quartiers Est (Vaulx-en-Velin) ;

- Mas du Taureau (Vaulx-en-Velin) ;
- Saint-Jean (Villeurbanne) ;
- Les Buers / Croix-Luizet / La Doua (Villeurbanne) ;
- Et Charpennes (communes de Villeurbanne et de Lyon).

Jusqu'à cinq alternatives de tracé différentes ont été examinées pour chacun de ces secteurs. Ces tracés d'étude ont été examinés puis sélectionnés ou écartés lors des comités de pilotage du projet T9.

Un tracé de référence a ainsi progressivement vu le jour.

La pièce C2 du dossier présente l'évolution de la réflexion et les motivations des choix.

7.4 CHOIX DES STATIONS

SYTRAL Mobilités envisageait de placer douze à treize nouvelles stations sur le parcours de T9. Le nombre de stations et leur implantation ont été précisés par la concertation préalable, des études complémentaires et les échanges au sein des comités de pilotage de T9.

Les emplacements de huit stations ont été choisis en amont de la concertation préalable. Il restait donc à définir l'emplacement de quatre stations dans le cadre de la concertation. Les stations concernées étaient :

- Deux stations à positionner dans le secteur Centre-ville et quartiers Est de Vaulx-en-Velin, une au niveau de l'avenue Georges Dimitrov et une au niveau de la rue Emile Zola ;
- Une station à positionner avenue Maurice Thorez, dans le secteur Mas du Taureau (Vaulx-en-Velin) ;
- Une station à positionner au sein du secteur Saint-Jean (Villeurbanne). Le positionnement des stations déjà placées a globalement été confirmé lors de la concertation.

L'insertion paysagère des stations dans leur contexte est présentée.

7.5 TERMINUS RUE BELLECOMBE

Plusieurs scénarios ont été envisagés quant au placement du terminus Ouest de la ligne T9. La solution d'un terminus rue Bellecombe a finalement été retenue. Plusieurs autres options de placement du terminus Ouest dans le secteur Charpennes ont été envisagées, à savoir :

- Le cours Vitton ;
- La rue des Émeraudes ;
- Le cours Émile Zola ;
- La rue de Hanöï ;

- La rue de la Gaité ;
- La rue Gabriel Péri

Les besoins techniques ont dû être pris en compte. En effet, pour y répondre, il fallait dissocier le fonctionnement des lignes passantes (T1 et T4, qui font leur terminus ailleurs) de celui de la ligne terminus (T9), c'est-à-dire disposer de quais dissociés. Il fallait aussi disposer d'une zone de manœuvre pour effectuer le retournement et la régulation (horizon moyen terme, anticipation de l'évolution de l'offre) et disposer d'une zone pour le stationnement de secours d'une rame.

L'analyse multicritère a conduit au positionnement du terminus rue Bellecombe:

- la solution retenue est réalisable en termes d'espace disponible et en termes de contraintes d'exploitation, ce qui n'était pas ou moins le cas des autres options envisagées
- elle présente de plus de moindres impacts sur les circulations routières (dont les bus) et piétonnes que d'autres solutions envisagées.

7.6 LES MODES ACTIFS

Le projet T9 intègre la réalisation d'aménagements cyclables sur l'intégralité de son parcours. Ainsi, un itinéraire continu est prévu le long de la future ligne de tramway T9.

Le tracé de T9 est en interaction avec plusieurs pistes cyclables des Voies Lyonnaises (n°1, 4, 5, 9 et 10). Afin de participer au développement des Voies Lyonnaises et plus largement des continuités cyclables, le projet T9 a privilégié la mise en place de pistes bidirectionnelles, dans la mesure du possible, en accompagnement du tramway.

7.7 INSERTION PAYSAGERE

Les modalités d'insertions urbaines ont été analysées sur chaque séquence, les variantes discutées sont présentées dans le dossier pièce C2 et celles retenues font l'objet d'un chapitre spécifique.

L'aménagement paysager mis en place dans le cadre du projet T9 est défini de manière à :

- Réduire les îlots de chaleur sur le parcours en favorisant la climatisation naturelle et le confort thermique ;
- Permettre une gestion alternative des eaux pluviales en créant des réservoirs qui contribuent à limiter le ruissellement des eaux pluviales ;
- Améliorer le cadre de vie et la santé des citoyens ;
- Diminuer la pollution atmosphérique et améliorer la qualité de l'air.

Trois objectifs guident la végétalisation :

- offrir une végétalisation harmonieuse en s'appuyant sur le socle du patrimoine arboré existant.

- fournir des conditions idéales de plantation pour assurer un bon développement futur de ces végétaux.
- créer des espaces de plantations « autonomes », afin de limiter au maximum l'intervention des services de gestion.

7.8 GESTION DES EAUX

7.8.1 Assainissement

Les études hydrologiques ont défini le mode d'assainissement de chacun des tronçons (un tronçon représente un ensemble de caractéristiques spécifiques). Le principe est d'infiltrer dans la mesure du possible les eaux récoltées.

Dans le périmètre de protection des captages et en cas de volume excessif les eaux sont dirigées vers le réseau local d'assainissement ou rejetées au canal.

7.8.2 Arrosage

Le « zéro arrosage » est difficilement atteignable en pratique. La solution retenue est un prélèvement mixte :

- Prélèvements en nappe, cinq à six forages nécessaires ;
- Stations de prélèvements au canal de Jonage.

Le prélèvement au réseau d'eau potable reste une alternative pour des prélèvements temporaires (les deux premières années, le temps du développement des végétaux).

7.8.3 Rabattement de nappe

Les travaux de dévoiement de réseaux d'eau potable et d'assainissement vont entraîner des opérations de rabattement de nappe localisés et temporaires.

Les eaux d'exhaure seront rejetées au canal et/ou au réseau selon la proximité du cours d'eau.

7.9 SECURITE

Les questions de sécurité, notamment des modes doux (cyclistes et piétons) ont fait l'objet de réflexions approfondies lors des phases de concertation ainsi que dans la conception du projet.

Ainsi, la sécurité, la visibilité, l'accessibilité et le confort pour les modes doux ont été des critères de décision entre les différentes insertions des aménagement cycles et piétons étudiées.

Le positionnement des plantations vise également à ne pas entraver la sécurité des divers usagers.

8 BILAN SOCIO-ECONOMIQUE ET FINANCIER

8.1 BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

La pièce E du dossier d'enquête publique vise à évaluer l'intérêt de sa réalisation pour la collectivité et à éclairer le public sur le choix d'aménagement soumis à enquête. Il s'articule autour des volets suivants :

- Une analyse stratégique présentant :
 - L'état des lieux de la situation existante sous les angles démographique, économique et des dynamiques territoriales
 - L'offre et la demande de transport actuelle
 - Les perspectives d'évolution des périmètres d'étude avec la présentation des scénarios et option de référence
 - La description du projet
 - Une synthèse de l'analyse avec l'option de référence qui indique le scénario le plus probable en l'absence de réalisation du projet à l'horizon 2030. Dans le cas où le projet ne serait pas réalisé, le réseau de transport en commun existant serait adapté et réorganisé pour répondre aux enjeux du territoire.

Le projet de création d'une nouvelle ligne de tramway sur un territoire en évolution de la métropole du Grand Lyon permettra de répondre aux objectifs et aux attentes des habitants en matière d'offre de transport alternatif au transport individuel. Il désenclavera la commune de Vaulx-en-Velin et le secteur de St Jean à Villeurbanne en assurant une desserte attractive, efficace, disponible, fiable, confortable et cohérente avec celle du réseau de transport en commun et en créant des correspondances avec de multiples lignes du réseau.

Le projet conduit ainsi à une augmentation de l'usage des transports collectifs par l'amélioration apportée aux usagers captifs et non captifs sur leurs temps généralisés en transport collectif et sur la garantie de ces temps à toute heure de la journée et en toute saison.

De plus, l'augmentation de l'usage des transports en commun se fera en partie par transfert modal des usagers de la voiture particulière, ceci apportant également des bénéfices socioéconomiques sur le volet des coûts de transport sur réseau viaire comme sur le volet des externalités environnementales. Le projet apportera de nouvelles possibilités d'intermodalités à ces usagers, que ce soit par la restructuration des bus ou encore par les aménagements réalisés pour les cyclistes et piétons.

La création de la ligne T9 permettra ainsi une amélioration du cadre de vie des usagers et riverains grâce à la diminution de la circulation routière et de ses nuisances (pollution atmosphérique, effet de serre, bruit, insécurité routière). Le projet contribuera à une réduction des impacts des déplacements et les aménagements urbains accompagnant le projet contribuent à une nouvelle image des quartiers desservis.

Les indicateurs de rentabilité économique permettent de présenter le tableau suivant :

Décomposition du bilan socio-économique – Millions d'Euros

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

| | Valeur actualisée nette |
|---|-------------------------|
| Exploitation et entretien (TCU) | -105,2 |
| Sécurité | 1,3 |
| VP | 10,3 |
| TC | -8,9 |
| Exploitation VP + entretien voirie | 45,2 |
| Entretien de la voirie routière | 20,2 |
| Utilisation VP | 24,9 |
| Gains de temps totaux | 444,7 |
| Gains de temps | 384,2 |
| Gains de fiabilité TCU | 16,1 |
| Congestion routière | 44,4 |
| Environnement | 13,4 |
| Nuisances sonores | 0,7 |
| GES | 2,4 |
| Pollution atmosphérique | 10,3 |
| Total avantages | -105,2 |
| | |
| Investissements | -330,2 |
| Gros entretien & Renouvellement (yc COFP) | -43,8 |
| Total | 25,4 |

Les principaux avantages sont les gains de temps.

Le projet est rentable socio-économiquement en option centrale de projet, avec une VAN (Valeurs Actualisée Nette) de +25,4 millions d'euros, probablement sous-estimée car les gains de fiabilité n'ont pu être intégralement valorisés :

- Ils ne sont pris en compte que sur un périmètre partiel,
- les gains de fiabilité ne concernent que les usagers existants, alors que cette fiabilisation de l'offre de transports en commun urbains est un facteur supplémentaire d'attractivité, qui devrait se traduire par un report supplémentaire des usagers vers les transports collectifs urbains.

8.2 COUTS DU PROJET

En option de projet, l'investissement (hors matériel roulant) est estimé à 279,3 millions d'euros (aux conditions économiques de l'année 2020), répartis sur la période 2021-2027. Il est détaillé dans le tableau ci-dessous.

| Libellé | Euros20 HT |
|-----------------------------|--------------------|
| Etudes, MOA, MOE | 39 048 000 |
| Ouvrages déviations réseaux | 32 040 000 |
| Acquisitions foncières | 25 031 000 |
| Travaux | 183 227 000 |
| Total | 279 346 000 |

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

Matériel roulant Le tableau ci-dessous présente les coûts.

| | Kilomètres par an | Nombre de rames | Investissements en rames (euros CE 2020) |
|----|-------------------|-----------------|--|
| T9 | 1 038 044 | 12 | 11 000 000 |

Gros entretien et renouvellement

Le gros entretien et le renouvellement sont estimés à partir des durées de vie des composantes de l'investissement : à la fin de la durée de vie de chaque composante, l'investissement est reproduit à l'identique.

| Libellé | durée de vie (ans) |
|---|--------------------|
| Ouvrages d'art | 80 |
| Plate-forme | 50 |
| Stations et voie spécifique du site propre | 30 |
| Energie traction | 25 |
| Plates-formes, voiries, équipements urbains, signalisations | 20 |
| Courants faibles et PCC | 15 |

-Les investissements sont estimés à 279 M€ (€ 2022) sans prendre en compte le matériel roulant estimé à 11 M€. Ceci représente un montant de 31.7 M€/km.

A titre de comparaison différents coûts sont obtenus pour des tramways français récents :

| Ville | Ligne | Montant kilométrique |
|-----------|-----------------|----------------------|
| Lyon | T10 | 31.8 M€/km |
| Lyon | T6 | 31.9 M€/km |
| Grenoble | Grenoble | 22.7 M€/km |
| Bordeaux | Bordeaux | 34.3 M€/km |
| Tours | Tours | 22.5 M€/km |
| Nice T4 | T4 | 32.6 M€/km |
| Marseille | T3 prolongation | 50.8 M€/km |

Il apparaît une grande disparité des montants kilométriques de 22 à plus de 50 M€/km, ces différences peuvent s'expliquer par le coût du foncier, l'importance de l'incidence sur le bâti (démolition d'immeubles), l'importance des ouvrages d'art, ... mais surtout à 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.

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.

8.3 APPRECIATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR : -

L'évaluation socio-économique est bien complète. La comparaison avec des évaluations récentes d'autres réseaux montre la cohérence des résultats

9 - EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale reprend la description du projet, analyse l'état initial, précise les incidences (ou impacts) positives et négatives du projet sur l'environnement et sur la santé publique ; elle indique les mesures pour éviter-réduire et sinon compenser les impacts négatifs et les accompagner par des procédures comme celle du management environnemental

Cette évaluation environnementale est commune à la demande d'autorisation environnementale et à la demande de déclaration d'utilité publique - Les thèmes ressortant de l'analyse SYTRAL Mobilités comme ayant le plus d'incidences sur l'environnement et vis-à-vis de l'homme sont repris dans les tableaux ci-dessous.

9.1 PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET ET MESURES PREVUES

| Thèmes | Incidences | Mesures ERC et d'accompagnement |
|-----------------------------------|--|--|
| Changement climatique | Emission de GES Ilot de Chaleur | Incidences positives (diminution des émissions, plantations...) |
| | Sensibilité au changement climatique | Equipements haute performance pour ce risque d'incidence |
| Le Canal de Jonage | Rejet des eaux Piles du pont dans le canal, Travaux sur berges | Limitation des rejets Construction pour un moindre impact Adaptation des berges au courant |
| Eaux souterraines captages AEP | Prélèvement pollution | Réduction des prélèvements Maîtrise de la qualité des rejets |
| Inondation | Pas d'incidence jusqu'à Q200 | |
| Habitats naturels Enjeu modéré | Impact lié à l'aménagement et aux travaux de berges du canal | Scénario les moins impactant, replantations d'espèces adaptées |
| Faune et flore Enjeu modéré | Risque de destruction | Sélection des scénarios les moins impactant Optimisation du planning des travaux |

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

| | | |
|-------------------------------------|---|--|
| Patrimoine local | Evolution du paysage | Adaptation du tracé aux sensibilités reconnues Limitation spatiale de l'emprise sur les jardins familiaux |
| Disparité socio-économique | Impact positif | |
| Activités | Altération et /ou amélioration des accessibilités | Travail de l'accessibilité pendant les travaux Restauration des accès |
| Sols et Imperméabilisation des sols | Impact sur le TUCCE (Jardins familiaux) Sols artificialisés | Réduction des emprises mises en compatibilité du PLU-H Désartificialisation de sols |
| Risques technologique | Exposé aux risques ICPE et PPRT | Adaptation de la localisation des station |
| Axes routiers | Restructuration du réseau routier report mesuré sauf Croix Luizet Carrefour De Gaulle | Poursuite des études au niveau Croix Luizet Gestion des feux de carrefour |
| Réseau bus | Cohérence de desserte bus remise en cause Déplacement du terminus T4 | Restructuration du réseau de bus en cours d'études |
| Santé : pollution atmosphérique | Baisse des émissions polluante à moyen termes | Effet positif Végétalisation adaptée |
| Bruit | Baisse de niveau sonore global Quelques points d'impact sonore | Entretien de la voie et des roues Mises en place de graisseur de roues localisés |
| Vibration | Risque de gêne potentielle | Pose de dispositifs anti-vibratiles sur les secteurs sensibles |

9.2 APPRECIATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Les incidences apparaissent correctement évaluées des mesures adaptées sont proposées.

Il reste des points pour lesquelles des études à mener :

Etude complémentaires :

- gestion des eaux de précipitation
- palettes des espèces utilisées en végétalisation
- étude des sols en cours

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- Circulation vers le pont de Croix Luizet, Etudes pour limiter les travaux sur talus rue de la Rize
- Restructuration du réseau de bus.

Il vient que ces études sont justifiées et nécessaires pour affiner le projet .

Il convient que leurs résultats ne remettent pas en cause les aspects présentés dans le dossier soumis à l'enquête publique. Le cas échéant une nouvelle enquête devra être conduite.

- Les incidences « Ressources en eau – Ecoulements superficiels – Pollution des eaux superficielles et infiltration des eaux pluviales – Pollution des eaux souterraines » ainsi que le thème « Arbres et Alignements d'arbres sont analysées au chapitre 10 « Autorisation environnementale »

- Les incidences « Circulation – Stationnement », « Acoustique » et « Vibratoire » sont prises en compte dans mon rapport au niveau de l'analyse des contributions du public chapitre 16 « Analyse contributions : Procès-verbal de synthèse/Mémoire en réponse

- On notera les incidences positives du projet avec l'amélioration : * du cadre de vie avec notamment un environnement urbain apaisé * de l'accessibilité des secteurs traversés * de l'attractivité des territoires, * de la sécurité et des circulations douces * de la qualité de l'air * de la désimperméabilisation des sols.

Cette analyse globale ne tient pas compte des points particuliers par exemple dégradation locale de l'ambiance sonore qui reste en deçà des seuils mais peut être ressenti négativement par les habitants.

10 AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

10.1 OBJET DE LA DEMANDE

Le projet T9 prévoit :

- L'infiltration d'une partie des eaux pluviales actuellement directement rejetées dans le réseau d'assainissement
- Le prélèvement d'eau nécessaire à l'arrosage des plateformes végétalisées du tramway
- La réalisation d'aménagements dans le Canal de Jonage

10.2 JUSTIFICATION DE LA MAITRISE FONCIERE

Dans le cadre du projet T9, les aménagements réalisés prennent majoritairement place sur le domaine public routier des communes traversées (Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Lyon 6°). Toutefois, l'insertion de cette nouvelle infrastructure de tramway nécessite l'acquisition de terrains privés. A ce titre, afin d'obtenir la maîtrise foncière de l'ensemble des emprises du projet, une procédure de Déclaration d'Utilité Publique, intégrée au présent dossier d'enquête publique unique, permet en cas de non-aboutissement des négociations amiables, de recourir à une procédure d'expropriation et d'assurer ainsi la maîtrise foncière sur l'ensemble des emprises du projet T9.

10.3 ASPECT REGLEMENTAIRE

10.3.1 Demande au titre de la loi sur l'eau

Le projet est concerné par les articles L.214-1 à L.214-6 et R.214-1 à R.214-60 relatifs aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à la nomenclature au titre « Eau et milieux aquatiques et marins » respectivement pour les rubriques suivantes :

10.3.1.1 Rubriques relevant d'une autorisation :

1.2.1.0. Arrosage de la plateforme. Débit compris entre 1 et 9 m³ /h. Rabattement en phase travaux (nappe alluviale)

3.1.1.0. Deux appuis intermédiaires sont créés dans le lit mineur du canal, dans le cadre de la construction du nouveau pont. De plus, des batardeaux seront nécessaires en phase de travaux. En phase chantier, le projet génère en crue une très légère augmentation des niveaux d'eau, inférieure à 5cm. En phase d'exploitation, la ligne d'eau reste équivalente à l'état actuel en situation de crue.

3.1.2.0. Il est attendu des impacts bathymétriques sur plus de 100 m au sein du canal de Jonage (secteur de Croix Luizet).

3.2.1.0. 2 650 m³ de sédiments prélevés pour la création de l'ouvrage d'art de Croix Luizet

3.2.2.0. Le projet sera à l'origine de (calcul pour la crue exceptionnelle du PPRI):

- 60 m² de remblais dans l'espace interdigie ;
- Environ 1,7 ha de remblais à l'arrière du système d'endiguement.

Volume qui sera précisé en phase projet détaillé.

10.3.1.2 Rubriques relevant d'une déclaration :

1.1.1.0. Forages pou arrosage de la plateforme,

1.3.1.0. Arrosage de la plateforme

2.1.5.0. Rejet d'eau pluviale

2.2.1.0. Rejet d'eau de rabattement de nappe, (phase chantier)

3.1.3.0. L'ouvrage de Croix Luizet réduit la luminosité du canal sur 35 m

3.1.4.0. Travaux sur les berges du canal de Jonage (sur 180m)

10.3.2 Cas spécifique de l'atteinte aux allées et alignements d'arbres

L'article 194 de la loi « 3DS » vient modifier l'article L. 350-3 du Code de l'environnement en intégrant une autorisation nécessaire pour les coupes et abattages d'arbres d'alignement dans le cadre de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

Cette demande d'autorisation comprend les mesures d'évitement envisagées et des mesures de compensation des atteintes portées aux allées et aux alignements d'arbres. Conformément à l'article L.181-2 du Code de l'Environnement, l'autorisation environnementale tient lieu d'autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres prévues à l'article L.350-3 du Code de l'Environnement.

10.4 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE – MESURES ERC

Thème arbres et alignements d'arbres – aménagements paysagers

- Limitation au maximum des coupes et abattages d'arbres existants : Seuls les arbres ne pouvant être strictement évités dans le cadre de l'insertion de la future ligne de tramway feront l'objet d'abattages
- Conservation et protection des arbres existants : le maintien des arbres existants est une priorité dans la réalisation des aménagements. Pour leur pérennité et leur épanouissement, une procédure de protection du houppier, du tronc et des racines est prévue dans le cadre du chantier
- Amélioration des conditions d'insertion des arbres existants : Dans le cadre du projet, les pieds d'arbres seront agrandis et plantés
- Renforcement de la strate arborée par de nouvelles plantations : la strate arborée est une des composantes importantes du projet paysager. Ainsi, le projet prévoit de nouvelles plantations dans les emprises du projet.

La palette sera diversifiée et adaptée au contexte local (choix en fonction du port, de la floraison, des couleurs suivant les saisons, de la résistance et de l'adaptabilité aux changements climatiques, des besoins limités en eau).

Aménagements paysagers

La démarche adoptée consiste à mettre en place une végétalisation (alignements d'arbres, arbres tiges et arbres cépées, strate basse) homogène le long du tracé de T9. Elle s'appuie sur des éléments existants et sur de nouvelles plantations en bordure du tramway voire sur la plateforme elle-même ; 43% de la longueur de plateforme nouvelle sera végétalisée. Des conditions idéales de plantation sont ciblées afin d'assurer une bonne reprise et un bon développement futur des végétaux mis en place. La création d'espaces de plantations « autonomes » est par ailleurs recherchée afin de restreindre les besoins d'entretien futurs.

Ces plantations contribuent en parallèle à une démarche de renouvellement du patrimoine arboré en mauvais état, qui passe notamment par une réflexion sur les conditions d'amélioration de la qualité du sol (quand les conditions le permettent) plutôt qu'un abattage systématique des arbres en mauvais état.

10.5 APPRECIATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

- Les rubriques concernées par l'autorisation environnementale, la préservation et la qualité des eaux superficielles, souterraines ainsi que l'abattage d'arbres et d'alignements d'arbres, sont mises en regard de mesures ERC.

11 DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (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. SYTRAL Mobilités avance les raisons suivantes l'amenant à cette déclaration d'utilité publique :

- Opportunité et compatibilité avec les documents de planification comme au chapitre 6.1 ci-dessus

Autres éléments déjà pris en considération :

- La présentation du projet avec ses enjeux et ses objectifs (Chapitre 5) :
 - ✓ Accompagner la mutation urbaine et les projets urbains
 - ✓ Une alternative crédible à la voiture individuelle
 - ✓ Faciliter la recherche d'emploi
 - ✓ Un outil d'attractivité territorial

- La réalisation d'une étude de solutions de substitution (Chapitre 7)
- Le bilan socio-économique (Chapitre 8)
- Les coûts du projet (Chapitre 9)
- L'évaluation environnementale (Chapitre 10)

Appréciation du commissaire enquêteur :

- Le chapitre contient toutes les informations nécessaires à son analyse en s'appuyant également sur les données de l'évaluation environnementale –

12 ENQUETE PARCELLAIRE

Ce dossier d'enquête fait l'objet d'un Procès-verbal séparé de ce rapport qui est uniquement consacré à l'évaluation environnementale, à la demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique.

13 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

13.1 RAPPEL : CONCERTATION PREALABLE ET CONTINUE

Deux phases de concertation préalables puis continues ont été mises en place par SYTRAL Mobilités.

L'objet de ses concertations a été de présenter le projet, puis de le faire évoluer au fur et à mesure de l'avancement des études et en fonction des avis recueillis.

Il reste qu'à l'issue de la concertation tous les avis ne peuvent pas être retenus.

Certaines propositions sont acceptées d'autres sont rejetées en fonction d'une analyses multicritères des différentes options.

La pondération des critères est jugée en fonction de la globalité du projet et non seulement à partir de points de vue localisés, ce qui peut amener à la frustration des participant à cette concertation.

13.1.1 Concertation préalable (23 août au 23 octobre 2021)

Le SYTRAL a publié un dossier public sur les enseignements de la concertation qui permet de synthétiser les contributions sur les différents sujets et thématiques du projet.

Ce dossier constitue la synthèse des 1447 avis et questions adressés au SYTRAL et à ses partenaires pendant la concertation, que ce soit en rencontre publique, par mail, par courrier ou sur les registres situés dans les lieux réglementaires de la concertation.

Il présente en conclusion les enseignements de la concertation, les réponses du SYTRAL aux recommandations des garants ainsi que les engagements du SYTRAL pour la suite du projet. Cette concertation préalable a confirmé l'opportunité du projet. Sur la base des contributions et des études techniques, SYTRAL Mobilités a pris des premières décisions sur le projet.

13.1.2 Concertation continue (Janvier 2022 à Juin 2023)

Cette phase de concertation s'inscrit dans la continuité des réflexions engagées lors de la concertation préalable et vise à préciser le projet.

Cette concertation a concerné 1636 personnes. Durant cette phase le site internet T9-Sytral.fra reçu 22 154 visites.

Le SYTRAL met en avant trois grands sujets plus particulièrement nourris par cette phase d'échange avec le public :

- L'insertion du T9 affinée,
- Des précisions sur :
 - La conservation de l'Usine Nylon,
 - Le sujet du bruit et des vibrations,
- Une intermodalité clarifiée : interconnexion et accès aux stations T9,
- Modalité de communication lors de la phase travaux esquissée.

13.2 ORGANISATION DE L'ENQUETE

13.2.1 Désignation du commissaire enquêteur

Dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation de réalisation du **Tram T9** déposé par **SYTRAL Mobilités**, le **Tribunal Administratif de Lyon**, dans sa décision N° E23000079/69 du 16 juin 2023, a désigné Monsieur **Hervé REYMOND** comme Commissaire Enquêteur et Monsieur **Pierre LAMY** comme Commissaire Enquêteur suppléant.

Monsieur Hervé REYMOND s'étant trouvé indisponible, il a été remplacé par son suppléant Monsieur **Pierre LAMY**. Le remplacement s'étant fait au cours de la phase de préparation de l'enquête, la transition a pu se faire sans difficulté.

13.2.2 Contact avec la Préfecture du Rhône

Madame Hilarion, préfecture du Rhône Direction départementale des territoires Service Eau et Nature - Unité eau, m'a remis un exemplaire du dossier d'enquête publique le 28 février 2023 en

Les dates de l'enquête publique et des permanences ont été mises au point avec la préfecture, les 3 mairies et Monsieur Hervé Reymond. J'ai accepté de me substituer à Monsieur Reymond et à respecter les engagements qu'il avait pris.

SYTRAL Mobilités dans ses locaux m'a remis un exemplaire du dossier d'enquête publique ; j'ai paraphé les exemplaires de ce dossier destinés aux mairies de Lyon 6, Villeurbanne et Vaulx en Velin.

A la lecture du document, j'ai été amené à faire des remarques sur des défauts de tirage qui ont pu être corrigé dans les exemplaires avant de les mettre à disposition des mairies pour l'enquête.

Les registres d'enquête publique ont été signés pour ouvrir l'enquête par une personne de chaque mairie habilitée à signer ces documents. J'ai été destinataire d'une copie de l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique.

13.2.3 Contacts avec SYTRAL Mobilités

• Lors de la réunion de signature des dossiers d'enquête en présence de Madame Hilarion (préfecture), de monsieur Chalumeau (chef de projet T9) et de personnes de SYTRAL Mobilités en charge du foncier, des relations avec les riverains et de l'assistant de SYTRAL Mobilités à la maîtrise d'ouvrage, un point a été fait sur :

- L'organisation de SYTRAL Mobilités
- Le contexte et les enjeux du projet T9
- Les données techniques du projet
- La concertation préalable et continue
- L'état des publications des annonces légales d'ouverture de l'enquête publique et sur les affichages. Mes premières interrogations sur le projet

- Lors de la reconnaissance du tracé du projet qui s'est déroulée le xxx 2023 avec monsieur Chalumeau et 2 responsables de SYTRAL Mobilités connaissant particulièrement les problématiques rencontrées sur le terrain avec les riverains notamment. Le parcours de l'ensemble du tracé du T9 s'est effectué à bicyclette, le 04/08/2023 de 13h30 à 17h30 durée, permettant de visualiser et de préciser les secteurs les plus contraints
- Lors de la remise de mon procès-verbal de synthèse le 11 octobre 2023

13.2.4 Contact avec les mairies

Je n'ai eu aucun contact avec des élus de Villeurbanne.

L'adjoint au Maire de Lyon 6° m'a expliqué les difficultés locales liées au terminus de Charpennes.

Madame le Maire de Vaulx en Velin m'a présenté sa ville et la dynamique qu'elle veut lui insuffler.

J'ai rencontré à l'occasion de mes permanences les techniciens de ces mairies en charge du suivi administratif de l'enquête.

13.2.5 Publicité de l'enquête publique et information du public

Publications légales

- Publications d'annonce de l'enquête :

Les 2 publications doivent paraître au moins 15 jours avant l'ouverture de l'enquête le 13 mars 2023 soit avant le 27 février 2023. Les publications sont passées le 18 août 2023 dans « Le Progrès » et le 19 août 2023 dans « Tout Lyon » respectant ce délai.

- Publications de début d'enquête :

Les 2 publications sont parues le 8 septembre 2023 dans « Le Progrès » et le 9 septembre 2023 dans « Tout Lyon » respectant le délai de 8 jours après le début de l'enquête.

Affichage légal

- Un avis au public annonçant l'ouverture de l'enquête a été affiché dans les délais impartis au niveau des 3 communes dans les différents panneaux prévus à cet effet
- Ils ont également été mis en place sur le tracé du T9

Ces affichages ont fait l'objet de constats d'huissiers en date du 18/08/2023, comme pour les sites internet dédiés T9 qui relayaient cet affichage.

Plateforme dématérialisée

Pour une meilleure information, SYTRAL Mobilités a mis à disposition du public une plateforme numérique ouverte 24h/24 pendant toute la durée de l'enquête. Le dossier d'enquête, l'arrêté préfectoral d'ouverture et l'avis d'enquête étaient consultables sur cette plateforme.

Préfecture du Rhône

L'avis d'enquête était consultable sur le site internet de la préfecture du Rhône.

Affichage

Des affiches annonçant l'enquête publique, de format A3 sur fond jaune ont été placées tout au long du tracé du futur tram T9.

13.2.6 Mise à disposition du public des documents d'enquête publique

Mairies- Registre 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.

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 1372 visiteurs qui se sont rendus sur cette plateforme.

Cette plateforme numérique contenait tous les documents réglementaires liés à la procédure et l'ensemble des éléments du dossier mis à l'enquête.

SYTRAL Mobilités

Des informations pouvaient être obtenues auprès des personnes en charge du projet T9. Le dossier pouvait être consulté auprès de STRAL Mobilités.

13.3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE

13.3.1 Permanences

Le commissaire enquêteur a tenu 2 permanences par commune soit 6 permanences. Celles-ci se sont bien déroulées.

Il n'y a eu aucun problème d'organisation pour les 6 permanences tenue respectivement en mairies de Vaulx-en-Velin siège de l'enquête publique, de Villeurbanne et de Lyon 6 ème.

Ces permanences ont pu être conduite sans refuser de personnes ; à cette fin la dernière permanence a été prolongée de 30 minutes.

Vaulx-en-Velin : les deux permanences ont permis d'échanger avec respectivement 7 et 12 personnes.

Villeurbanne : un seul visiteur s'est présenté à la première permanence, les informations fournies l'on rassuré, il n'a pas déposé de contribution. La seconde permanence a conduit à rencontrer 4 groupes de personnes représentant des intérêts communs à chaque groupe. Deux mémoires m'ont été remis, ils concernent les résidences Colbert et Sully situées rue de la Feysine.

Lyon : les deux permanences ont permis d'échanger avec respectivement 7 et 13 personnes dont un collectif de la rue Bellecombe. Le collectif a remis un mémoire au commissaire enquêteur, ce mémoire a été annexé au registre une copie a été conservé par le commissaire. Ce même mémoire a été versé au registre numérique par le collectif.

La dernière permanence a été prolongée de 30 minutes pour recevoir les dernières personnes.

Certaines personnes ont inscrit leurs contributions sur le registre tandis que d'autres ont dit préférer s'exprimer sur le registre numérique.

On notera qu'une certaine animosité a été constatée chez certaines personnes, mais les rédactions sont restées dans le domaine de l'acceptable. Je n'ai pas eu à modérer les propos des contributeurs.

Remarque une personne déficiente visuelle s'est présentée en permanence. Elle a remercié la présence d'un dossier numérique et la possibilité d'une lecture à voix haute par ordinateur. L'appréciation des plans reste complexe. Cette personne m'a donné son sentiment puis quelques jours plus tard, a déposé une contribution sur le registre numérique.

13.3.2 Dépôt des contributions du public

En mairies

Le public a pu consulter le dossier et déposer ses contributions dans chacune des mairies aux heures d'ouvertures de celles-ci.

Plateforme dématérialisée et courriel

Elle permettait de déposer en continu pendant toute la durée de l'enquête les contributions sur un registre dématérialisé accessible sur le site internet dédié à l'enquête. Ce sont 1372 visiteurs qui se sont rendus sur cette plateforme.

Courrier postal :

1 courrier a été adressé au nom du commissaire enquêteur à la mairie de Vaulx-en-Velin

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 1372 visiteurs qui se sont rendus sur cette plateforme et ont effectué 965 téléchargements et visualisé 1131 documents.

13.3.3 Contributions du public

Sur les 378 contributions qui ont été reçues, 22 ont été retirées du décompte : 9 doublons , 13 contributions hors sujet ou non exploitable. **357 contributions** sont donc prises en compte pour l'ensemble de l'enquête publique unique, ce sont 6 contributions qui l'ont été pour l'enquête parcellaire et la DUP et donc 351 pour les aspects environnementaux.

Il est apparu que le public est venu aux permanences pour se renseigner et a préféré porter ses contributions sur la plateforme numérique.

Les contributions peuvent rassembler plusieurs thématiques près de **700 thématiques unitaires** sont recensées.

Pétitions

3 pétitions ont été déposées sur les registres – Elles sont comptées pour une contribution chacune. Elles représentent en fait l'expression d'un total de 565 personnes.

13.3.4 Clôture de l'enquête

L'enquête publique a été close le 3 octobre à 16h 45. dans les 3 mairies et sur la plateforme numérique. Il n'y a pas eu de contribution hors délais

L'enquête s'est déroulée du 4 septembre 8 h45 au 3 octobre à 16h 45. Mon procès-verbal de synthèse a été remis à Sytral Mobilités le 11 octobre 2023, lors d'une réunion au sein de l'Hôtel de la Métropole, en présence de Madame VESSILLIER 2ème Vice-présidente de la Métropole de Lyon, déléguée à : l'Urbanisme et renouvellement urbain, cadre de vie, l'Action foncière, le Services aux communes en matière d'instruction des autorisations du droit des sols et le Patrimoine bâti.

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 20 octobre 2023. Le délai de réception de ce document a donc été respecté.

- Les délais légaux d'information et d'affichage ont été respectés.
- Les moyens nécessaires à l'information, à la communication et à l'expression du public ont été mis en place avec notamment une plateforme dématérialisée.
- Les 6 permanences se sont tenues conformément aux dates et heures fixées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture de l'enquête.
- J'ai pu vérifier à chacune de mes permanences que le dossier était complet.

14 DELIBERATIONS / AVIS

14.1 AVIS DE LA MRAE

Le projet de création de la ligne de tramway T9 s'inscrit dans le plan de déplacement urbain 2017-2030 et dans le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération lyonnaise. Il a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale pour cadrage préalable n°[2021-ARA-AP-1201](#).

Les principaux enjeux environnementaux sont, pour l'Autorité environnementale :

- les émissions de gaz à effet de serre, notamment par le transport routier, et la vulnérabilité au changement climatique (îlots de chaleur en particulier) ;
- les risques d'inondation, notamment avec la présence de digues de protection contre les crues le long du canal de Jonage ;
- la santé humaine via notamment la qualité de l'air, le bruit, les vibrations et aussi la présence de sols pollués ;
- la ressource en eau et en particulier la qualité des eaux souterraines, notamment celles destinées à la consommation humaine, et la gestion des eaux pluviales.

L'étude d'impact est de bonne facture. Toutefois, l'Autorité environnementale recommande :

- d'intégrer à l'étude d'impact tous les aménagements constitutifs du projet ;
- de mettre à jour l'étude d'impact avec les dernières données présentées par le maître d'ouvrage de janvier à mars 2023 ;
- de finaliser les études sur les scénarios de reconstruction de la digue le long du canal de Jonage, et en tirer les éventuelles conséquences pour l'évaluation de l'ensemble des impacts du projet ;
- de contrôler et suivre de façon stricte les purges des zones de pollutions concentrées ; s'assurer de la capacité des dispositifs d'infiltration de type noues vis-à-vis de la capacité naturelle des sols à la dégradation des pollutions ; adopter un suivi des ouvrages d'infiltration situés dans les périmètres de protection des captages d'eau potable de Crépieux-Charmy, de manière à éviter toute pollution vers la nappe ;
- de localiser les points de prélèvements dans la nappe au regard des diverses prescriptions réglementaires ;
- d'évaluer la compatibilité sanitaire des sols destinés aux jardins familiaux et le risque de pollution ; analyser l'urbanisation induite du tramway, et évaluer les consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, dont les déplacements évités ;
- de prévoir des dispositifs collectifs d'atténuation des nuisances sonores sur les tronçons de voie existante de la rue Rolland et du secteur de l'école élémentaire Lakanal, ainsi que la pose de voie anti-vibratile pour un tronçon de la voie nouvelle sur le secteur Saint-Jean, à Villeurbanne ;
- de finaliser les études sur la restructuration de l'ensemble des lignes de transport en commun concernées ;

De présenter un résumé plus court de l'étude d'impact.

SITRAL Mobilités précise :

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

Le dépôt de bus de la Poudrette sera maintenu en place c'est la position la plus efficace.

Dans le cadre des aménagements du secteur St Jen des projet de restitution de jardins familiaux

Les vestiaires du stade Jomard seront restitués avec les mêmes fonctionnalités que celles affectées par le projet ;

Rue Salengro, la sécurisation des déplacements piétons et cyclistes et requalification de cette entrée de ville. Les flux routiers sont déjà fortement contraints, ces contraintes devraient pousser les usagers au report modal.

Mise à jour de l'étude d'impact : cela a été fait dans le courrier en réponse à la DREAL.

Demande de l'état des lieux « sols pollués » des futurs jardins familiaux, l'étude sera conduite sur les lieux de réalisation des futurs jardins familiaux.

Risque inondation : le bilan remblai déblai a été revu.

Stabilité des berges : Le dimensionnement a été fait selon 2 techniques, SITRAL Mobilités a retenu les profils les plus péjorant.

Une étude géotechnique est conduite sur les rampes modes actifs.

Bathymétrie en amont du pont : Celle-ci sera vérifiée avant d'engager les travaux.

La faisabilité des travaux de stabilisation de la digue est étudiée avec la Direction du Cycle de l'Eau Plusieurs solutions techniques apparaissent viables.

Une nouvelle EDD sera conduite sur la base des hypothèses retenue

Impact sonore

La MRAE demande que des protections sonores soient mises en place sur la rue Rolland, sur l'école élémentaire Lakanal, et des voies antivibratiles secteur St Jean. Pour SITRAL Mobilités aucune obligation réglementaire ne s'applique dans les conditions obtenues par les mesures faites et les simulations acoustiques faites.

Gestion de la ressource en eau

Localisation des prélèvements connaissance des paramètres de la nappe au niveau des forages SITRAL Mobilités remet en cause les besoins de prélèvements par une optimisation des choix des plantations, les investigations continuent sur ce point.

Demande de contrôle des purges des zones de pollution : les procédures sont prévues.

Demande de s'assurer de la capacité des dispositifs d'infiltration vis à vis de la capacité naturelle des sols à dégrader les pollutions. SITRAL Mobilités propose une méthode qui permet de répondre aux demandes de la DREAL.

Suivi de la qualité des eaux dans les périmètres de protection de captages. Le risque est très faible du fait qu'il ne s'agit que de l'emprises de pistes cyclables. Néanmoins un protocole est proposé.

Demande d'une proportion de plantation autochtones plus importantes. SITRAL Mobilités a travaillé la palette végétale en fonction des contraintes liées à l'équipement.

Evolution de la circulation routière porte de Croix Luizet. SITRAL Mobilités a poursuivi les études et redimensionné son projet.

Restructuration du réseau de bus SITRAL Mobilités indique que cette restructuration sera réalisée.

La MRAE demande d'analyser l'urbanisation induite par la mise en place du tram.

SITRAL Mobilités : L'analyse des dynamiques d'urbanisation sur ces communes, déjà urbanisées, et des orientations données par les documents-cadres en matière d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat de la Métropole de Lyon en particulier) montre cependant que les développements à venir devraient prendre la forme d'une densification et d'un renouvellement plus que d'un étalement ou de créations ex-nihilo. Par la concertation avec les élus le tracé T9 est en phase avec les politiques des villes de Vaulx en Velin et Villeurbanne.

Consommation énergétique : Les calculs présentés évaluent les besoins en énergie et les économies d'énergie du fait du T9, il faut toutefois noter que l'évolution des moteurs thermiques puis leur interdiction rend les comparaisons complexes.

14.2 AVIS DE LA MRAE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU-H

La MREA décide que la mise en compatibilité du PLU-H n'est pas soumise à évaluation environnementale.

14.3 EXAMEN DES DISPOSITION POUR ASSURER LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU-H

Il s'agit ainsi d'assurer la compatibilité entre le projet de la ligne de tramway T9 et les terrains urbains cultivés et terrains non bâtis pour le maintien des continuités écologiques (TUCCE) du quartier Saint-Jean, qui figurent en partie dans le cadre de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du quartier Saint-Jean, en cours de suppression dans le cadre de la modification n° 3 du PLU-H.

Bien que le tracé associé à l'emprise la plus limitée sur les jardins ait été retenu, la ligne de tramway T9 n'interceptant ainsi qu'une bande de jardins, un impact négatif demeurera sur les parcelles concernées puisqu'elles ne pourront pas être restituées.

Une procédure de mise en compatibilité du PLU-H s'avère nécessaire dans le cadre de ce projet. Il convient toutefois de préciser que les incompatibilités constatées ne concernent qu'un secteur géographiquement réduit, car la présence de TUCCE n'empêche la réalisation d'infrastructures de transports terrestres qu'au sein des terrains identifiés en tant que tels.

La présente mise en compatibilité du PLU-H portée par la métropole de Lyon se traduit par les suppressions ponctuelles et partielles des éléments graphiques incompatibles.

14.4 DECLARATION DU GUICHET UNIQUE DE L'EAU

Après examen du dossier complété, j'ai l'honneur de vous informer que je déclare ce dossier complet et régulier à compter du 26 mai 2023, conformément aux dispositions de l'article R.181-16 du Code de l'environnement. En conséquence, la procédure d'instruction va donc se poursuivre, avec la saisine à venir du président du tribunal administratif en vue de la désignation du commissaire enquêteur, en application de l'article R.181-35 du Code de l'environnement.

14.5 DEMANDES DE COMPLEMENTS DE L'AVIS DE LA COMMISSION LOCALE DE L'EAU ET DU SAGE DE L'EST LYONNAIS

Dérogation à la doctrine eau pluviale du SAGE

SYTRAL Mobilités s'engage sur les contreparties suivantes :

- Poursuivre, mener et intégrer des études complémentaires, afin de vérifier et assurer les capacités d'infiltration dans les secteurs où elle sera envisagée ;
- L'analyse sur les sites et sols pollués a mis en évidence des zones de pollutions concentrées qui devront être purgées. Un contrôle et un suivi strict de ces dépollutions sont réalisés, afin d'assurer l'absence d'impact lors de l'infiltration des eaux pluviales ;
- Adopter des règles d'entretien et de surveillance approfondies sur les ouvrages ayant fait l'objet de dérogations et situés dans le périmètre de la DUP de Crépieux-Charmy, de manière à anticiper et éviter toute éventuelle pollution vers la nappe. (allée du Mens - secteur Saint-Jean) ; les impluviums sont uniquement constitués de pistes cyclables et de trottoirs. Un suivi sera réalisé, néanmoins. Il est explicité dans la réponse.

Les résultats seront comparés aux valeurs témoins. Si nécessaire, un plan d'action sera mis en œuvre. Si les valeurs sont conformes aux valeurs témoins, alors il est envisagé un carottage tous les 10 ans.

Compléments de réponse pour donner suite au courrier transmis par le SAGE le 7 mars 2023 : Les ouvrages faisant l'objet d'une demande de dérogation à la doctrine du SAGE (et notamment des secteurs Émile Zola / Thorez et Saint-Jean) sont identifiés comme points sensibles dans le listing qui sera établi par la Direction du Cycle de l'Eau, à la suite de sa période d'observation de 2 ans (voir tableau ci-dessous).

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

| | Période de surveillance | Récurrance | Contrôle | Compte-rendu |
|--|--|--|---|---|
| Période d'observation <u>(2 ans après la prise en exploitation des ouvrages) permettant de définir la surveillance courante qui sera mise en œuvre par la suite.</u> | Temps sec | À l'année N0 dans les 3 mois suivant la prise en exploitation (ou l'incident) et à l'année N+1 | Contrôle visuel des regards et des drains par caméras Repérage des points critiques | <u>Bilan et identification des points sensibles</u> <u>Définition des fréquences de surveillance</u> |
| | Temps de pluie (pluies significatives) | 2 pluies significatives | Surveillance de surface | |
| Suivi courant <u>Après les deux ans de période d'observation</u> | Temps sec | <u>Selon points sensibles identifiés¹</u> <u>La fréquence d'intervention sera définie à l'issue de la période d'observation et pourra être d'une fois tous les 6 mois, une fois par an ou une fois tous les deux.</u> | Contrôle des bouches d'engouffrement avec décantation raccordés en amont des ouvrages, et des chambres de décantation localisées en amont ou au sein des ouvrages Curage si besoin | Compte-rendu des observations majeures. |
| Suivi approfondi | Temps sec | Selon points critiques identifiés Fréquence définie à l'issue de la période d'observation et pourra être d'une fois tous les 2 ans, 5 ans ou 10 ans ou si un dysfonctionnement est suspecté lors d'une visite de surveillance courante. | Contrôle visuel des drains par caméra | Compte-rendu des observations majeures |

Conformité au règlement du SAGE

T9 passe par le périmètre de protection rapproché B des captages de Crépieux-Charmy dans le secteur Saint-Jean Nord et au niveau de la rampe du nouvel ouvrage de franchissement de Croix-Luizet (OA2) placée en rive gauche du canal de Jonage. Pour rappel, les aménagements prévus à ces emplacements du projet consistent à :

- Mettre en place des voies de tramway et des aménagements modes doux (cycles et piétons) ainsi qu'une station à Saint-Jean Nord ;
- Créer une rampe modes doux se connectant à la Via Rhôna en rive gauche du canal de Jonage.

En ce qui concerne le développement de l'urbanisation dans ces secteurs, en lien avec le projet T9, Dans ces zones, les constructions nouvelles sont :

- Interdites (zone N1) ;
- Ou bien limitées à des usages restreints voire à des polygones d'implantation précis (zone UPp). Les extraits du règlement du PLU-H montrent que les zones N1 et UPp du PLUH de la Métropole de Lyon n'encouragent pas les constructions nouvelles, en particulier à usage d'habitation.

L'espace considéré comme un secteur de « renforcement des polarités urbaines, lieu d'accueil privilégié des équipements et des services » à Vaulx-en-Velin est en dehors T9 ne devrait pas, au vu

des aménagements prévus, introduire un changement dans cette dynamique, puisque seuls les voies tramway et des aménagements modes doux sont prévus dans les secteurs concernés. Ces aménagements encourageront les circulations intra-quartier à infra-quartiers entre des pôles existants plus que la mise en place de nouveaux flux et de nouveaux pôles associés dans le périmètre de protection rapproché B ou à proximité de ce dernier.

Gestion quantitative de la ressource en eau

SITRAL Mobilités présente les mesures de limitation des besoins en eau par le choix des végétaux à planter.

Les impacts sur les eaux souterraines ont été décrits dans l'étude d'impact.

14.6 SERVICE ARCHEOLOGIQUE

Le projet ne donne pas lieu à des prescriptions d'archéologie.

Analyse des contributions du Public : Procès-verbal de synthèse/Mémoire en réponse

14.7 DELIBERATIONS

Ville de Vaulx en Velin, délibération favorable du 21 septembre 2023.

Ville de Lyon, délibération favorable du 3 octobre 2023.

Arrondissement de Lyon 6°, délibération favorable du 12 septembre 2023.

Ville de Villeurbanne : non transmission de délibération.

14.8 APPRECIATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le Commissaire Enquêteur ne peut que regretter que les observations apportées en réponse n'aient pu être intégrées au corps du dossier ce qui aurait rendu les informations plus accessibles.

Un certain nombre d'études restent à conduire en particulier au niveau de la traversée du canal à Croix-Luizet, et des aménagements de circulation qui en découlent.

Commissaire Enquêteur demandent que les résultats de ces études soient soumis aux services compétents tant au niveau de la loi sur l'eau, qu'au niveau des aménagements routiers pour autant que les études montrent un delta significatif avec les éléments décrits dans le dossier.

En ce qui concerne les terres potentiellement polluées, il est essentiel qu'un diagnostic précis soit fait d'une part sur les lieux où des cultures seront faites (jardins familiaux) et au niveau des espaces verts à disposition du public, et surtout au niveau des opérations situées au niveau des périmètres de protection des captages AEP.

Dans les périmètres de protection des captages, secteur à fort enjeu, les relations du projet avec les eaux souterraines sont encore à affiner.

PLU-H, la modification demandée apparaît raisonnable au regard des avantages rendus par T9 et des espaces verts recréés. Il conviendra de s'assurer de la sécurisation des voies dans la traversé des jardins familiaux.

15 ORGANISATION DE L'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET REPONSE DU SYTRAL

L'analyse des contributions reçues par le commissaire permet de retenir des thèmes localisés et des thèmes environnementaux plus généraux. :

Les thèmes localisés sont les suivants :

- Positionnement du terminus de la Soie rue Bataillon Carmagnole Liberté - Tracé au niveau de l'usine Nylon - Passage rue Brunel
- Passage rue de la Feyssine
- Passage du T9 sur les voies des T1 et T4.
- Traversée de la place Charles Hernu - Positionnement du terminus rue Bellecombe
- Réorganisation des circulations et des stationnements, les pistes cyclables

Les questionnements à visée environnementales concernent :

- Le bruit
- Les vibrations.

Dans le chapitre suivant la position du SYTRAL MOBILITÉS est notée sud fond mauve.

16 ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET REPONSE DU SYTRAL

16.1 THEME EAU :RUBRIQUES IOTA

On notera que le travail présenté par SYTRAL Mobilités est très détaillé et volumineux. L'abord pour un public non averti reste complexe.

Il n'y a eu qu'une contribution sur ce thème, elle se présente sous forme d'un questionnaire général sur le devenir de la nappe d'eau souterraine, auquel le dossier répond de façon détaillée.

16.2 MODIFICATION DU PLU-H

La modification du PLU-H n'a pas suscité de contribution, on peut estimer qu'il s'agit d'un point technique qui concerne un secteur très localisé.

Les échanges faits avec les usagers et les gestionnaires des jardins Familiaux de St Jean ont très probablement porté leurs fruits.

16.3 ATTEINTE AUX ALLEES ET ALIGNEMENTS D'ARBRES

Les questionnements sur l'atteinte aux arbres présents dans les emprises du projet ne distinguent pas les atteintes aux alignements d'arbres et aux autres arbres.

Les quelques questionnements sur l'atteinte à des arbres trouvent rapidement une réponse :

Les abattages retenus par SYTRAL Mobilités sont justifiés par des contraintes techniques ou des choix par rapport à un ensemble de contraintes.

On note que le projet permet un gain conséquent en termes de boisement sur l'ensemble du tracé.

On note également que diverses contributions s'appuient sur des versions antérieures du projet. Des mesures d'évitement mises en place au cours de la phase de concertation ont réduit l'atteinte aux alignements (rue Belle combe par exemple).

16.4 CONTRIBUTIONS FAVORABLES

Les avis favorables sans réserve au projet sont au nombre de 133, ils émanent quasi exclusivement d'habitants de Vaulx-en-Velin. Les arguments reposent sur les points suivants :

- Le gain en matière de desserte des différents quartiers de Vaulx en Velin, et de ceux-ci à la ville de Lyon : accès à la ville, gain de temps, accès au centre commercial de la Part-Dieu, accès facilité aux emplois et aux lieux d'enseignement, désenclavement -6-19-34-35-36-42-43-44-46-47-48-49-50-52-60-63-65-66-67-68-70-71-72-73-75-76-79-92-96-97-100-103-110-111-120-122-124-126-127-130-132-134-135-136-137-139-140-141-142-143-144-147-155-158-159-160-162-163-167-168-169-170-171-172-173-174-175-176-182-185-191.-198-200-201-239-243-246-248-250-252-253-254-270-273-276-292-302-303-304-306-318-340-341-342-352-360-361-362-364-366-367-369-370-371-372-376-377-378.
- 29 contributions insistent sur l'intérêt d'aller jusqu'à Charpennes ou tout au moins de bénéficier d'une bonne connexion avec les autres transports en communs. 40-91-93-95-98-99-102-103-104-105-106-107-108-112-113-115-119-128-131-138-144-146-149-186-194-234-235-314-332
- L'offre de substitution à la voiture individuelle qui permet de respecter les ZFE sans avoir à acquérir un véhicule neuf (341 p. ex).

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- Un commerçant -153- pense que le tram va apporter plus de visibilité à son commerce situé à VAULX-EN-VELIN.
- L'accompagnement du tram par une piste cyclable est un plus -148-
- La contribution 305 insiste sur l'intérêt de conserver l'usine Nylon en l'état.
- Avis favorable sur la traversée piétons/vélo du canal de Jonage (Croix-Luizet et abords) 211

Certains souhaitent que le terminus soit placé à la Part-Dieu 197.

16.5 OBSERVATIONS GLOBALES

- Des observations soulignent le fait que le projet T9 ne respecte pas les termes du PDU qui préconisait une liaison en direction de la porte des Alpes via les 7 chemins. 129
- Etude insuffisante de l'impact sur la circulation des autres véhicules -187-204-- et des piétons - 187- Plus particulièrement la modification du terminus T4 apparaît évoqué mais pas analysé -220-
- Un défaut d'argumentation vis-à-vis des alternatives est relevé -300-
- Différents contributeurs demandent l'arrêt des travaux engagés dans la mesure où l'autorisation du projet n'est pas accordée à ce jour 279
- Demande de prise en compte des déficients visuels et moteurs. Ce tramway circulant sur une voie totalement nouvelle, il est important de l'aménager en tenant compte des difficultés que rencontrent les personnes handicapées afin qu'elles nous puissent l'emprunter sans risque. En effet des aménagements tels que les feux de circulations sonores, des BEV, des tapis traversants et des bandes de guidages sont très importants pour nous permettre de circuler sans risque ni stress. -221-
- Sécurisation des intersections piétons/vélos/auto/tram
- Equilibre des flux auto/tram, que se passe t'il en cas de panne, accident, émeute...-20, besoin d'évacuation suite incendie, catastrophe naturelle...CE
- Crainte sur le devenir des lignes de bus actuelles -83-179-202-217-218-221-225-272-274-312-315-357- Les lignes de bus existantes ont l'intérêt d'une desserte vers les hôpitaux et les centres commerciaux et sont particulièrement pratiques pour les déficients moteurs ou visuels -221- Une association -177- demande à SYTRAL Mobilités de travailler à une proposition de plan des futurs lignes de bus qui seront retenues, et que ces propositions soient intégrées à une nouvelle enquête publique.
- Nous demandons que l'enquête publique tienne compte des futures lignes de bus qui traversent la commune. En effet, il est clairement indiqué que les bus seront réduits à l'arrivée du T9. C'est problématique pour les quartiers oubliés : Village 320-322-, Petit Pont, Grappinière, Chesnier. Les trajets actuels en bus sont plus rapides qu'ils ne le seront avec le T9 dans 70% des cas ! -230- Craintes sur l'évolution de la station L. Bonnevey.
- Le contributeur -181- demande un arrêt du bus 28 à Catupolan

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- Crainte sur les possibilités de circulations diverses : transports en camions, cars scolaires, pompiers, ambulances ou engins de chantier de construction, camions de déménagement, de livraison- 315 -congestion du trafic amplifiée -121-
- Le temps de trajet est critiqué : sinueux, manque d'efficacité, les temps de parcours ne sont pas améliorés-178-202-315-365, -224-225-227-230-241-255 258-265-346-271-324-325
- La fréquence annoncée est insuffisante -61-62-363
- Demande de prolongation du T9 sur Lyon6° -80-
- On notera la contribution réservée 334 produite par un géographe anthropologue.

Des contributions opposées sur la desserte de Vaulx en Velin sud ou l'ensemble de la commune.

- Aucune utilité pour les habitants de VAULX-EN-VELIN sud 226-313
- Beaucoup d'impacts pour les Vaudais : une circulation qui sera réduite sur le Pont de la Soie et reportée sur des voies mal adaptées -30-31-32-, des zones qui deviendront piétonnes entre la rue Emile Zola 28 et la rue du Lycée, 328 places de stationnement seront supprimées, la rue Brunel s'ouvrira sur le Boulevard des Droits de l'Homme, s'opposant aux demandes des riverains, La place Cavelini sera réduite, la rue Dimitrov passera en sens unique, pertes des stationnements 293-313-, et enfin les bus seront réduits.230

Demande une reprise du tracé à VV 223-224-225-230-310

- - Pourquoi faire arriver le T9 à Carmagnole alors que les lignes T3 et le T7 circulent pas très loin ? Plutôt faire une connexion avec ces 2 lignes.
- - Le Village de Vaulx-en-Velin n'est pas desservi par le projet du T9-3 -225-230-241-255—258-265-272-277-365- alors que des permis de construire sont délivrés à outrance, par conséquent, pourquoi ne pas faire passer le T9 avenue S. Allende ce qui permettrait de desservir les campus, le centre-ville, le cimetière de l'Egalité, et quelques habitants côté Village.
- Autre analyse : 230
- De nombreux quartiers ne verront pas le T9 : le Village-3-, le Petit Pont -217-224-, la Grappinière -255-, Genas-Chesnier -247-.
- Quelle utilité que le tramway monte devant la médiathèque alors qu'en allant tout droit de St-Jean, il passe rue Jean Lesire, au mas du taureau !
- Il devrait continuer tout droit, avenue Allende pour se rapprocher du village. Cette solution, sans contrainte (rue large) n'apportera pas les nuisances au quartier Thibaude, Vernay-Verchères.
- Il ne doit pas tourner dans l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté, mais se finir au niveau des grandes cités
- Certains contributeurs demandent que le T9 desserve Bellevue, or après questionnement de la mairie de Vaulx en Velin aucun quartier ne porte ce nom. -74-82-
- Propositions :
- T9 pourrait emprunter l'avenue Allende plutôt que Dimitrov 312
- Tracé direct St Jean centre-ville 177 – 312

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- Entre Carmellino et le terminus, quel sera le nombre d'habitants transportés ? Il y a beaucoup plus de monde à transporter côté Village et Grappinière que dans ce secteur.
- Le tramway doit aller directement route de Genas et non à la Soie pour se connecter au centre commercial et au Bus ultra rapide qui vont être faits dans l'année BHNS puis au campus de Bron-84-. L'idéal c'est un tracé direct à Bonnevey depuis le village en passant par le Mas et le Centre-Ville. -225-

Demande une reprise du tracé à Villeurbanne

Villeurbanne devient invivable ! les transports en commun sont suffisants sans en rajouter ! je suis une pro-vélo mais estime que la voiture a aussi sa place. La réduction des rues augmente les pollutions sonores et chimiques... Tout ce que vous combattez !??? 231

Un contributeur propose un itinéraire plus court « donc » plus efficace : rue Salengro direction le Tonkin évitant le campus de la Doua desservi par le T6 -301-

Critique stations VV :

- Ajout stations : Grand Vire – Vaulx Thibaude- Marius Grosso.-10, proche du centre des impôts 5-Courteline 363
- Déplacer station piscine VAULX-EN-VELIN vers arrêt C3 -28
- Une entreprise qui emploie 300 personnes demandent la mise en place d'une station avenue Monmousseau – 161-

Critique stations Villeurbanne St Jean. -249-

SEUL un Arrêt est prévu sur ce quartier classé prioritaire dans le cadre de la Politique de la Ville. Il s'agit de l'arrêt Saint-Jean Centre. La majorité de ces administrés sont des personnes en difficultés sur le plan sociales et autre.

La population est vieillissante notamment sur le quartier de logement sociaux d'Est Métropole Habitat mais pas que, certains locataires sont là depuis plus de 40 voire 50 ans. Ce qui découragerait plus d'une personne malade ou âgée à marcher plus de 15 voire 20 minutes pour prendre le Tram et chargée avec un panier de course.

Observations secondaires par rapport à l'objet de l'enquête

- Serait-il possible de trouver un système de validation du titre de transport, qui évite d'avoir à badger à chaque montée, quand on a un abonnement hebdomadaire, mensuel ou autre car les bornes sont très difficiles d'accès quand les rames sont bondées ! -129-
- Serait-il possible de prévoir dans tous les tramways des rames spéciales pour les cyclistes et/ou trottinettes électriques en cas de fortes pluies, notamment avec un accès aussi aux heures de pointes. -129-
- Quelque chose va-t-il être fait pour que le tissu des sièges du tram soient hygiéniques et ne se salissent pas rapidement ? Je prends le tram régulièrement et c'est vraiment un problème surtout lorsque l'on voyage avec des enfants !! 238.
- Demande de bornes vélo'V -85-101-

- Demande de prise en compte de commerçants impactés -101-
- Recommandations pour pistes cyclables -123-

16.6 TERMINUS LA SOIE

Il est critiqué pour : sa position : Il faut également une arrivée à la Soie pôle multimodal et une connexion directe avec T3 et métro A sans avoir à marcher sinon cela n'a aucun intérêt.

- Le terminus n'est pas à La Soie vers le métro mais à la Cité Tase. -240--mal placé -8-9-12-16-27-39-45-53-255-298-315-
- Sa position écartée du centre commercial la Soie -27-241-272-
- Sa position écartée des autres lignes de transports en commun en particulier du T3, étalement du pôle intermodal de la Soie. 69-225-258-261-300-310-
- Association Lyon Métro transport public 69 Cette configuration est une triple faute :
 - Technico-économique : le rallongement du tracé aura nécessairement un impact sur le cout total du projet
 - Opérationnelle : L'éclatement du pôle d'échange La Soie entre diverses stations et son éloignement du centre commercial n'est pas de nature à maximiser l'utilisation des TC
 - Politique : Le Sytral et son Exécutif actuel aurait pu s'enorgueillir d'avoir corrigé une erreur manifeste et largement reconnue de leurs prédécesseurs... au lieu de cela ils ne font que l'accentuer ... *Errare Humanum est...*

Nous demandons à ce que ce tracé et ce terminus soient revus pour permettre une desserte du Carré de Soie et une véritable correspondance avec le métro, les tramways et les bus de ce Pôle d'échanges multimodal.

- Le peu de lisibilité de la station la Soie actuelle et sa dangerosité avec la rencontre de différents modes de transport (piétons cycles, automobiles, bus...)
- Une personne déficiente visuelle insiste : Il est très important d'apporter une vigilance particulière au terminus. En effet, la Soie est un lieu pas sécurisé pour les déficients visuels et les personnes ayant un handicap moteur mais l'arrêt à la Cité Tase complique encore les choses pour nous. En effet, nous devons rejoindre La Soie pour prendre le métro ou un bus cela va être très compliqué sans repère. Il est donc très important de réfléchir comment sécuriser le cheminement de la Cité Tase à La Soie et d'amener des repères. Il serait également pertinent qu'un bus au moins permettent la correspondance entre ces 2 lieux peu accessibles et peu sécurisés. Des feux de circulations sonores pour traverser en toute sécurité, des BEV pour bien repérer les passages piétons et des bandes de guidages pour qu'on suive le bon chemin semble essentiels et indispensables. -221-224
- Pourquoi le T9 peut utiliser la ligne du T1 et T4 sur le terminus à Charpennes et il ne pourrait pas emprunter une portion d'à peine 1.1km pour rejoindre le terminal la Soie avec le T3 et T7 ? les arguments de SYTRAL Mobilités sont peu convaincants à ce sujet. Sachant que cela permettrait de faire plus facilement et rapidement la liaison avec les

autres axes de transports en commun. Cela serait plus économique également et vous pourrez ainsi préserver la tranquillité du quartier de la petite cité Tase. 311

- Le quartier Tase est déjà desservi par des bus qui permettent d'être au pôle multimodal en moins de 10 min. Pourquoi vouloir traverser ce patrimoine architectural et le dénaturer ?
 - Proposition : Pourquoi ne pas installer un quai T9 le long de ce raccordement, avenue des Canuts, entre la rue de la Poudrette et le quai du T3 ? 207-310
 - Pourquoi faire arriver le T9 à Carmagnole alors que les lignes T3 et le T7 circulent pas très loin ? Plutôt faire une connexion avec ces 2 lignes. -223-263-
 - Pourquoi ne pas donner accès au centre commercial de la Soie 347.
 - Passer par l'avenue Roger Salengro et créer une à deux voies supplémentaires en parallèle de T3 pour pouvoir accueillir le surplus de trafic et permettre une interconnexion depuis Meyzieu même si cela doit entraîner des modifications de l'unité Métro. 240
 - Passer le trajet par l'Avenue de Bohlen et la rue de la poudrette afin de faire arriver le tramway au plus près du pôle d'échange en créant l'arrêt du T9 sur le parvis près des immeubles récemment construits car à la vue du plan des voies disposition des voies, les rames T9 devront croiser les trafic T3 pour accéder à la ligne (cf. PJ T9_Vaulx). Certes elle ne présente pas la possibilité d'interconnexion directe depuis Meyzieu mais permet d'avoir un arrêt au plus proche du pôle d'échange actuel.240
 - Proposition de diriger le T9 vers les 7 Chemins et le futur BHNS 53-58-177-277-273-et rapidement jusqu'au pôle universitaire de Bron - Le PDU en vigueur prévoyait la liaison avec les 7 Chemins par le BUE, le projet T9 peut-il déroger à ce PDU ? 129
 - **Pétition contre le terminus en plein lotissement**

La contribution 193 fait état d'une pétition qui s'oppose au projet, en particulier pour un terminus à la Soie, en plein lotissement. 64 signataires

Le contexte du terminus projeté ne correspond pas à la définition d'un lotissement, le contributeur questionné demande la protection des habitants de la petite cité de la Tase vis-à-vis des nuisances du tram. Qu'est-ce que les signataires ont compris ? Néanmoins, les nuisances de bruit et de circulation du tram rue Bataillon Carmagnole sont portées par d'autres contributeurs. CE

SYTRAL Mobilité répond

16.6.1 Le tracé retenu

Le choix de tracé par l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté et la rue Auguste Brunel a été acté au cours des études de faisabilité du projet T9 par le Comité de pilotage (COPI). Ce choix fait suite à l'étude de plusieurs tracés dans le secteur La Soie / La Tase / La Balme :

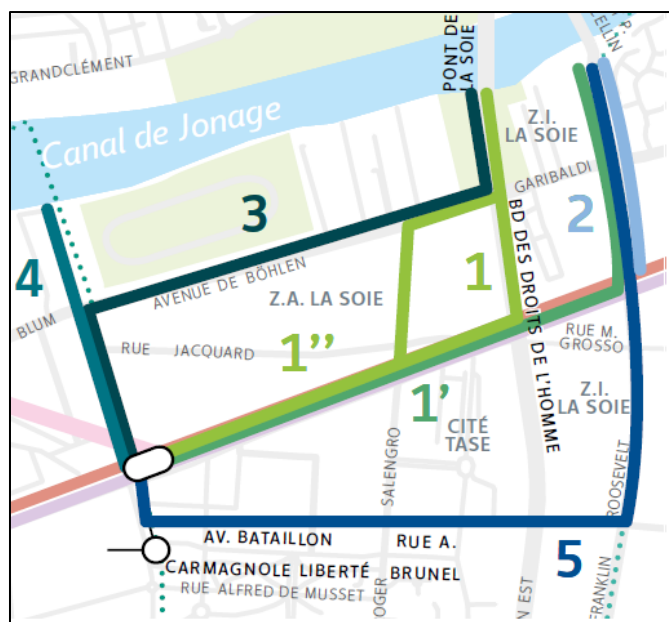


Figure 1 : Tracés écartés sur le secteur La Soie / La Balme / La Tase

Le tracé retenu pour le projet T9 dans ce secteur :

- permet la desserte par le tramway du quartier La Soie (cités TASE),
- est compatible avec une extension éventuelle de T9 vers le Sud,
- permet un raccordement technique à T3 (accès au centre de maintenance de Meyzieu),
- permet une fréquence de T9 pouvant descendre jusqu'à 4 minutes,
- permet le maintien du fonctionnement du Pôle d'échange multimodal La Soie, et en particulier le maintien des fréquences actuelles des lignes T3, Rhônexpress, T7, et dessertes événementielles pour le Groupama stadium
- est accompagné d'un apaisement de la circulation sur la partie Ouest de l'avenue des Canuts (entre la rue de la Poudrette et rue du Rail) et sur l'avenue Bataillon Carmagnole (mise à sens unique).

16.6.1.1 Tracé écarté par l'avenue de Bohlen

Le tableau ci-dessous reprend la synthèse de l'analyse multicritères produite au cours des études de faisabilité (fin 2020) concernant la comparaison entre le tracé Bataillon Carmagnole Liberté / Auguste Brunel et le tracé Poudrette / Bohlen (tracé 3 de la Figure 1 : Tracés écartés sur le secteur La Soie / La Balme / La Tase / La Balme).

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

| | Bataillon Carmagnole Liberté - Brunel | Poudrette Bohlen |
|------------------------------------|---|--|
| Desserte et usages | Nouvelle offre TC structurante au sud du secteur Mission carré de Soie | Desserte directe du centre commercial mais station reste éloignée Fréquentation plus limitée |
| Performance TC | Temps de parcours : 4'42" pour 24,4 km/h avec 3 stations Distance Métro – T9 : ~ 250 m | 4'30" pour 20.8 km/h avec 2 stations Distance Métro – T9 : ~ 80 m |
| Evolution du réseau tramway | Préservation d'une extension sud | Extension sud contrainte qui présenterait un fort impact sur le carrefour Poudrette/Canuts |
| Impact circulation | Opportunité d'aménagement d'un axe sur Carmagnole (en sens unique) | Forte réduction de capacité sur Bohlen (organisation à 2x1 voie et voies supplémentaire en carrefour) Mais risque avec réduction viaire sur la route de Genas bar le BHNS Part-Dieu – 7 Chemins |
| Impact réseaux | Réseaux structurants sous BCL | Nombreux réseaux structurants sur Poudrette |
| Impact foncier | 3 parcelles non maîtrisées mais présentant des ER | Acquisitions sur Bohlen et sur Poudrette |

La fréquentation plus faible du scénario Poudrette / Bohlen et les forts impacts sur l'évolutivité de la ligne vers le Sud (envisagée dans le Plan de Déplacement Urbains approuvé en 2017), mais également sur la circulation automobile sur un axe structurant de cette partie de l'agglomération, sur les réseaux souterrains structurants et sur le foncier ont conduit à l'écarter au profit du tracé Bataillon Carmagnole Liberté / Auguste Brunel qui offre une opportunité de desserte du quartier La Tase.

16.6.1.2 Tracé via l'infrastructure de T3 / Rhônexpress

Accueillir la ligne T9 sur l'infrastructure empruntée actuellement par T3 / T7 / Rhônexpress et la desserte du Groupama Stadium (navettes directes Part-Dieu <> Stade et La Soie <> Stade lors des matchs et événements) n'est pas envisageable. L'ajout d'une ligne complémentaire avec une fréquence à 10 minutes à mise en service pouvant descendre à 7 voire 4 minutes n'est pas possible vis-à-vis de l'exploitation complexe existante de cette infrastructure et de la station tramway Vaulx-en-Velin-La Soie. De plus, le raccordement de la ligne T9 à la ligne T3 / Rhônexpress au droit du BUE est techniquement très difficile avec un impact foncier très conséquent pour insérer les voies de raccordement. C'est pour ces raisons que ce tracé a été écarté dès les études de faisabilité.

16.6.1.3 Correspondance T9 / T3 au droit du BUE

L'infrastructure de la ligne T3 / T7 / Rhônexpress passe sous le Boulevard urbain Est (BUE ou Boulevard des droits de l'Homme) dans une trémie longue d'environ 400 m. Il n'est pas possible d'implanter une station sur la ligne T3 dans cette trémie (pente trop importante, largeur insuffisante, etc.). La position d'une station sur T3 au plus proche de T9 se situerait au mieux à l'extrémité de la trémie côté Ouest, soit à plus de 250 m de la ligne T9. Des acquisitions foncières seraient de plus nécessaires. De plus, une station T9 en correspondance avec T3 au niveau du BUE ne répond pas à l'un des objectifs du projet qui est d'offrir une connexion directe au métro A à La Soie. Pour ces raisons, l'ajout d'une station sur la ligne T3 au droit du BUE pour assurer une correspondance avec la ligne T9 n'a pas été retenu.

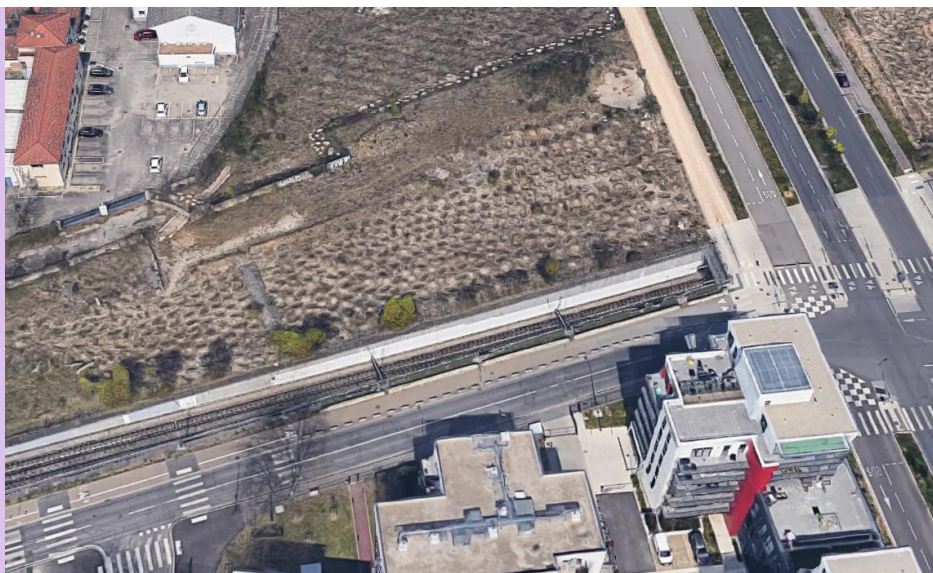


Figure 2 : passage de la ligne T3 sous le BUE via une trémie

16.6.1.4 La position du terminus de T9

Le terminus projeté de T9 avenue Bataillon Carmagnole Liberté se situe à environ 250 à 270 mètres du pôle d'échange multimodal de La Soie. Un accès direct via l'allée de l'Ourdissoir est possible et sera jalonné lors de la mise en service de T9. Une modification des traversées piétonnes sur l'avenue des Canuts permettra d'améliorer la lisibilité de ce cheminement piéton. Le temps de trajet à pied pour les personnes valides est d'environ 3 à 5 minutes soit un temps équivalent à d'autres correspondances du réseau. En complément, des solutions de guidage des personnes en situation de handicap sont à l'étude. Les études de modélisation multimodales permettant d'évaluer la fréquentation du tramway T9 ont montré que cette correspondance ne nuisait pas à l'attractivité de la ligne T9.

L'implantation du terminus sur la rue de la Poudrette n'est pas envisageable pour les raisons suivantes :

- elle nécessiterait une modification du profil de voirie de la rue de la Poudrette et l'abattage d'au moins un des alignements d'arbres,
- elle aurait un impact fort sur la circulation automobile rue de la Poudrette en raison du passage des tramways T9 au carrefour Poudrette / Bataillon Carmagnole Liberté et de la modification du profil de voirie (potentielle réduction à une seule voie de circulation) de la rue,
- elle nécessiterait enfin une modification plus importante du dépôt bus de La Soie : déplacement de l'accès Nord pour insérer la station dont la longueur est d'environ 50 mètres et impact foncier plus important que ce que prévoit le projet. Le dépôt bus de La Soie constitue le plus important centre de remisage et de maintenance bus du réseau TCL, accueille des bus roulant au bioGNV (seul dépôt du réseau jusqu'en 2028) et des trolleybus et est une installation classée protection de l'environnement (ICPE). La réduction du nombre de places de stationnement bus et des capacités de recharge GNV de ce site stratégique du réseau ne peut pas être envisagée.

Enfin, une implantation de la station terminus sur la rue de la Poudrette ne raccourcirait la distance de trajet jusqu'au pôle d'échange multimodal de La Soie que d'une trentaine de mètres environ et nécessiterait deux traversées de voirie automobile (rue de la Poudrette et l'avenue des Canuts).

16.6.2 Position du commissaire enquêteur

La réponse de SYTRAL Mobilité apparaît complète et détaillée, les arguments sont recevables, il montre que les alternatives ne présentent pas de solutions meilleures. Le commissaire enquêteur retient que le choix du positionnement du terminus est justifié.

16.7 L'USINE NYLON

Une opposition au maintien de l'usine Nylon s'est manifesté sous forme de contributions et de pétitions.

Cette usine contrarie la perspective d'ensemble de l'avenue et les vues sur l'usine Tase réhabilitée. Elle se présente sous forme d'un bâtiment, sans intérêt d'un point de vue architectural et paysager, l'ABF n'a pas souhaité qu'une protection soit appliqué sur l'usine Nylon.

Elle contraint à un déport des voies du tram avec des conséquences en termes de vitesse d'exploitation, de sécurité pour les usagers cyclistes et piétons, usure accélérée, bruit augmenté 319...

L'usine TASE représente un intérêt patrimonial que les contributeurs voudraient voir mieux mis en valeur -189-en particulier par le respect d'une perspective d'ensemble. Le contournement de l'usine Nylon rompt cette perspective, elle créera également des sources de bruit et une certaine dangerosité. L'intérêt de l'usine Nylon et sa conservation sont critiqués délabrement des étages, une certaine dangerosité est mise en avant phénomène Urbex-156-189-281-. Il est proposé de supprimer l'usine Nylon pour un tracé rectiligne. Voir le mémoire de l'association « Vive la Tase » -33-269-283-293-294-348 (bien argumentée)-349 et celui du collectif pour une valorisation audacieusement fidèle 339

La contribution 339 fait état d'un PIP périmètre d'intérêt patrimonial

Contribution -222- : évitement de l'usine Nylon

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

Ce tracé me semble curieux, et l'évitement de ce vieux Bâtiment génère de lourds problèmes :

- La traversée du tramway en diagonale au carrefour Salengro, bloquera la circulation sur l'ensemble des quatre voies, à chaque passage de tramway, dans un sens ou dans l'autre. En général, à un carrefour, les voies traversent une voirie laissant la voie libre sur l'autre voirie parallèle au tramway.
- Les voies en diagonale du carrefour Salengro rendent périlleuse, sur toutes les voies, la traversée en vélo.
- La traversée de la rue Carmagnole en biais devant la façade de l'usine rend périlleuse le passage en vélo.
- La voie du tram fait donc 2 virages rapprochés, ce qui doit générer un surcrot à la réalisation, et générera des surcots d'exploitation notamment avec une usure prématurée des voies et des roues des rames.
- Les enfants du primaire habitant les grandes Cité TASE, au Nord de la place Cavellini, qui vont à l'école Croizat au Sud, devront traverser à chaque fois le carrefour Salengro.
- Ce bâtiment, ancien atelier non fini, inesthétique et –non reconnu d'intérêt patrimonial gêne la vue et mise en valeur de la façade usine.
-

En conclusion,

- Ce « bâtiment d'une usine Nylon » n'a aucun intérêt architectural, et ne doit pas gêner le passage du tramway.
- La volonté de le conserver n'est soutenue que par quelques personnes de la municipalité, sans concertation avec l'association locale Vaulx Carré de Soie de préservation du patrimoine dont je suis cofondateur, et sans prise en compte des avis lors de la concertation avec les habitants.
- Il gêne la vue de la façade de l'usine et nuit à sa mise en valeur.

Repris par d'autres : 271-275-280-321-323-326-327- 331-334-336-337-374-375- il est même proposé de démonter l'usine Nylon et de la remonter en respectant l'alignement -338—

La contribution 325 (EELV) sur la base d'arguments analogues demande de conserver le stationnement en zone bleue devant Nylon, stationnement essentiel à la très grande majorité de la clientèle de la « Boule en Soie », restaurant ouvrier historique du quartier. Bien plus qu'un bâtiment, La Boule en Soie est un patrimoine immatériel, un patrimoine humain, patrimoine que nous voulons vivant !

Pour toutes ces raisons, nous demandons soit d'enlever soit de faire reculer le bâtiment Nylon de 8 mètres et ainsi retrouver l'alignement historique de l'avenue qui permettra une insertion qualitative du tramway.

Le maintien de l'usine Nylon contribue à modifier la circulation auto par l'avenue Salengro et augmenter la dangerosité à proximité des écoles.

Demande de garantir que les jardins adjacents soient protégés et préservés (travailler en étroite collaboration avec les conseils de quartier) 310

✓ **Pétition « les amoureux du patrimoine de la Tase » 77**

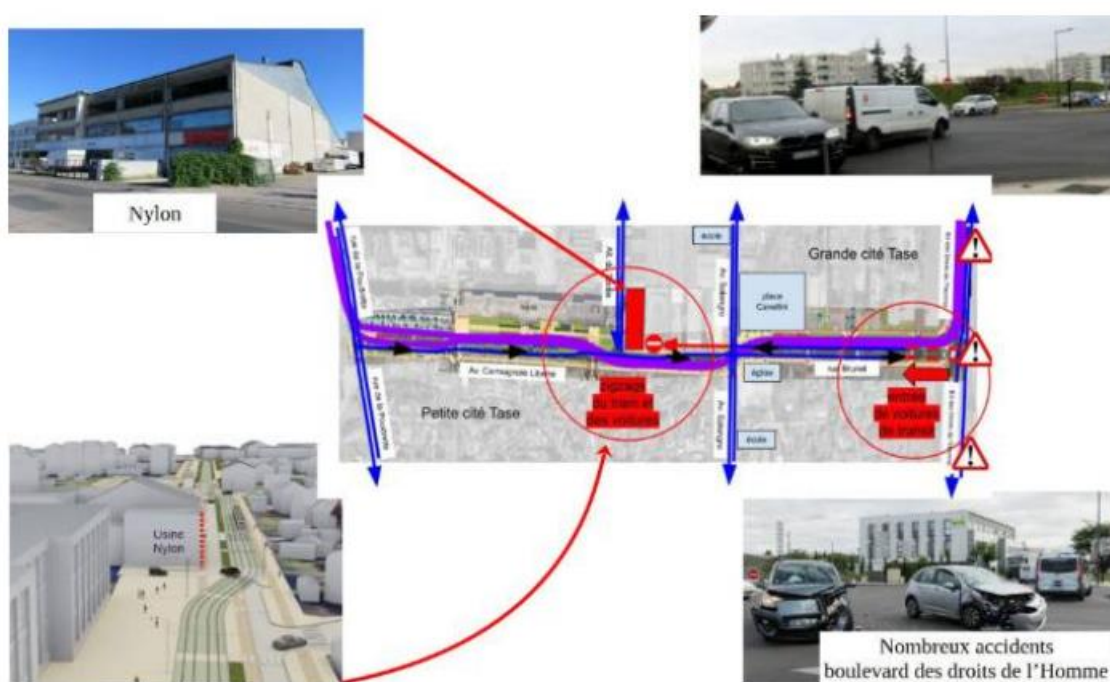
Cette pétition a recueilli 71 signatures-

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

✓ **Collectif citoyen pour la tranquillité, l'esthétique et la sécurité à Vaulx-en-Velin** Pétition des habitants de la Tase -345 -

Cette pétition a recueilli 425 signatures-

- Contre un branchement du quartier sur le Boulevard Urbain Est (non au trafic automobile de transit dans le quartier)
- Pour enlever le débord de l'usine Nylon (libérer la vue sur la façade de l'usine Tase)
- Pour l'esthétique, la tranquillité, la sécurité du secteur Brunel-Cavallini-Salengro



1) Concernant le branchement routier de la rue Brunel sur le boulevard des droits de l'homme (Boulevard Urbain Est)

Depuis plusieurs années, les habitants de Vaulx Sud sont opposés aux projets de branchements supplémentaires du quartier sur le boulevard des droits de l'homme.

En plus de l'avenue des Canuts, l'entrée en voiture dans le quartier est déjà possible par la rue Alexandre Dumas. C'est raisonnable et suffisant.

Tous les logements du quartier disposent déjà d'un accès voiture. Une route supplémentaire, ce serait donc du trafic en plus venu de l'extérieur. Le trafic de transit ne doit pas traverser la Tase mais faire le tour par les boulevards dédiés !

Le boulevard des droits de l'Homme est un axe très circulant, bruyant et dangereux (nombreux accidents). Nous ne voulons donc pas amener ce trafic dans notre quartier, résidentiel et tranquille, où les piétons sont nombreux. Protégeons les anciens et les enfants !

À l'heure du dérèglement climatique, l'arrivée du tramway doit permettre à un maximum de gens de prendre les transports en commun. Construire des voiries automobiles supplémentaires est une idée d'un autre temps !

2) Le bâtiment Nylon déborde de 8 mètres sur l'avenue Carmagnole

À cause de ce rétrécissement, le tramway devrait faire un zigzag pour passer devant le bâtiment Nylon, et les voitures couper 2 fois les rails du tramway !

Ce zigzag, c'est plus de bruit et des risques supplémentaires d'accident. C'est dangereux et c'est contraire à la vocation du tramway, qui est d'être un mode doux !

L'espace réduit devant le bâtiment Nylon imposerait aussi un sens unique sur l'avenue Carmagnole.

Si la rue Brunel est branchée sur le boulevard des droits de l'homme, les voitures arrivant depuis le boulevard pour rejoindre Villeurbanne seraient bloquées par le bâtiment Nylon. Ces voitures extérieures au quartier seraient donc obligées de tourner dans l'avenue Salengro, qui est le lieu des commerces de proximité ainsi que des écoles primaires et maternelles (Cartailhac et Croizat). Priorité à la sécurité des piétons !

En plus, le bâtiment Nylon est en très mauvais état et empêche la valorisation esthétique et patrimoniale du quartier : Nylon bloque la vue sur la grande façade de l'Usine Tase et empêche d'avoir une belle promenade le long de l'avenue Carmagnole.

NOTRE SOLUTION

Nous voulons que le tramway respecte au maximum la tranquillité et la sécurité du quartier. Pour cela, nous disons :

- que **la rue Brunel doit rester comme elle est**
=> pas de trafic de transit depuis le boulevard des droits de l'homme
- que **le débord du bâtiment Nylon doit être enlevé** (retirer 8 mètres)
=> le double-sens actuel est conservé
=> aucun croisement tram / voitures sur l'avenue Carmagnole
=> la vue sur la façade classée de l'Usine Tase est retrouvée

Pétition signée par 425 personnes : 340 personnes papier 85 internet (mercredi 4/10 – 9 h).

16.7.1 Position de SYTRAL Mobilités

L'usine Nylon fait partie du patrimoine industriel de la ville de Vaulx-en-Velin. La conservation de l'usine répond au souhait exprimé par la ville de préserver son patrimoine industriel au même titre que l'usine TASE et l'usine KAESER dont un pan de façade a été préservé, comme témoignage de l'histoire du quartier. La conservation de l'usine Nylon, qui s'inscrit ainsi dans la continuité de la démarche patrimoniale engagée par la Ville depuis une quinzaine d'années, a été actée en Comité de pilotage du projet T9 dès les études d'Avant-projet.

La démolition de l'usine Nylon nécessiterait l'acquisition et la démolition du bâtiment historique de l'usine situé le long de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté. Le coût total de cette opération est estimé à environ 3 millions d'euros. En complément, les acquisitions des parcelles situées à l'Est de

l'usine (entre l'usine et l'avenue Salengro) seraient plus importantes et donc plus coûteuses que ce que prévoit le projet retenu. Elles nécessiteraient des démolitions supplémentaires, non chiffrées à ce stade.

Enfin, la demande exprimée par certaines contributions de démolir l'usine Nylon et modifier l'insertion de la ligne T9 entraînerait une reprise des études de conception (insertion urbaine et de l'infrastructure de transport, implantation des réseaux souterrains), de nouveaux échanges avec les propriétaires des parcelles voisines (indemnisation et accompagnement à la relocalisation), de nouveaux échanges avec l'Architecte des Bâtiments de France (permis d'aménager) et la déconstruction de l'usine Nylon. Cela entraînerait un décalage de 12 à 18 mois du démarrage des travaux sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté et remettrait en cause la date de mise en service de T9 prévue début 2026 avec un report en 2027.

Le décalage de l'opération de 12 à 18 mois comprend les reprises des études de conception, l'accompagnement en matière d'information auprès des riverains, la procédure d'acquisition du tènement et des surfaces complémentaires des tènements voisins, la procédure de relogement, la dépollution, la démolition et les délais de procédures administratives.

16.7.2 Position du commissaire enquêteur

La réponse de SYTRAL Mobilité apparaît complète, on note que le bâtiment n'est pas protégé au titre du patrimoine architectural, mais le patrimoine industriel de la commune est mis en avant.

Les arguments concernant un report de délai et des études complémentaires ne sont pas recevables. A l'instar des autres alternatives étudiées, SYTRAL Mobilité aurait pu analyser en amont les travaux nécessaires et les conséquences sur le projet de la destruction de l'usine Nylon.

En revanche les arguments en matière de coût de l'opération sont recevables. Un accroissement des coûts de l'opération de plus de 3M€ ne peut être considéré comme insignifiant.

16.8 LE PROLONGEMENT DE LA RUE AUGUSTE BRUNEL

16.8.1 Observations du public

Les contributions craignent que l'aménagement remette en cause le calme actuel de ce secteur, et en particulier du fait de la circulation automobile.

Inutile de prolonger la rue Brunel (pour les voitures) entre la rue Romain Roland et le BUE tranquillité de quartier, dangerosité pour les enfants, les personnes âgées...208-258-346-275-280-293-294-310-312-319-321-323-325-326-329-327-331-334-336-365-374

Demande d'aménager la place Cavallini : 321

- **L'intersection avec le T3**

Parmi les objectifs de la mise en place de la ligne T9 se trouve la correspondance avec la ligne T3, or les correspondances mises en place ne sont pas directes du fait de l'éloignement des stations. Il est demandé d'organiser une station avec transfert direct -129-177-365 ou placer le terminus au niveau d'une vraie connexion T3/T9 -281-312- Il faut réaliser une connexion avec le T3 au niveau du

croisement BUE- avenue Marius Grosso les arguments de SYTRAL Mobilités contre cette implantation ne sont pas recevables (287). -225- Nous demandons qu'un arrêt de connexion soit ajouté sur le Boulevard des droits de l'homme pour se connecter au T3. La station va être créée, mais ne serait qu'une station technique. Il faut faire cet arrêt dès le début. L'intersection avec l'avenue Marius Grosso est problématique 13-236-265-274-277--

- **Le pont de la Soie**

Il est demandé de conserver la vue pour les modes doux, vue sur le canal et la ville de Lyon -151-307
La circulation pont de la Soie Avenue de Boehlen va être compliquée 255-258

Revoir le rond-point Marcellin organiser 2 x 1 voie 307

- **Le passage au centre de Vaulx-en-Velin : voie piétonne et secteurs commerçant-24-258-.**

Les contributeurs -221- reviennent sur la transformation de l'avenue Dimitrov. Actuellement, elle a 2 voies voitures et va avoir 2 voies de tramway, 1 voie vélo et 1 voie voiture. Cela va faire une grande distance à traverser, j'attire donc votre attention sur le fait que le bâtiment du chemin Tony Garnier est fréquenté par beaucoup de personnes mal marchantes car il y a un cabinet de kinés, déficientes visuelles car il y a un ophtalmologue spécialiste des maladies de la vue dues au diabète et des poussettes, vu qu'il y a un pédiatre. Il est donc important de faciliter et sécuriser à ce niveau la traversée de l'avenue Dimitrov avec des BEV (bande d'éveil de vigilance), un tapis traversant qui permet aux déficients visuels de traverser bien droit et qui rend la traversée plus aisée aux mal marchants. Vu la longueur à traverser, un feu de signalisation sonore rendrait cette traversée plus sécurisée. Les accès automobiles et stationnements aux lieux de santé doivent être intégralement rétablis.

La voie voitures en sens unique sera du côté du commissariat, ce qui ne semble pas logique. En effet, du côté du commissariat aucun bâtiment n'a sa sortie de voitures directement sur l'avenue Dimitrov alors que du côté opposé, chemin Tony Garnier par exemple, tous les bâtiments ont leurs sortie parking ou garage en sous-sol directement sur l'avenue Dimitrov ce qui signifie que nous devons systématiquement traverser les voies vélos et tramway chaque fois que nous partons ou rentrons ce qui pour moi augmente les risques d'accrochages. De plus, vous allez empiéter sur notre terrain mais apparemment rien n'est prévu pour notre sortie de garage en sous-sol, la montée est déjà bien inclinée si vous ne prévoyez rien, je ne vois pas comment on pourra continuer à entrer et sortir du garage en sous-sol. -221- à voir sur l'ensemble de la rue Dimitrov CE

Des commerçants s'inquiètent de leur devenir, les difficultés de circulations automobiles vont restreindre leur clientèle aux seuls riverains proches 24, et probablement conduire à fermer les commerces en période de chantier, ces pertes de chiffre d'affaires seront-elles indemnisées ? 64-363

Une association -177- demande de revoir le tracé : Avenue Allende plutôt que Dimitrov dans VAULX-EN-VELIN :

16.8.2 Position de SYTRAL Mobilités

Le dossier d'enquête publique présente une voirie automobile à 2x1 voie pour le prolongement de la rue Auguste Brunel entre le carrefour avec la rue Romain Rolland et le Boulevard des Droits de l'Homme. Cette configuration est le scénario le plus péjorant en matière d'impact sur l'environnement (impact air/santé et bruit de la circulation automobile induite par ce prolongement de voirie).

Depuis le dépôt du dossier d'enquête, pour répondre notamment à des craintes déjà exprimées de voir le trafic automobile augmenter en cas de prolongement de la rue Auguste Brunel, le Comité de pilotage du projet T9, sur la base d'une étude de mobilités sur le quartier, a retenu la réalisation de ce prolongement à sens unique avec une prédisposition technique pour un passage à 2x1 voie.

Dans le cadre du projet T9, ce prolongement sera ainsi réalisé à sens unique et le sens Est > Ouest (entrant dans le quartier et opposé au sens de circulation sur l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté) a été retenu afin d'éviter de créer un potentiel axe de transit Ouest > Est dans le quartier.

En complément, le sens de circulation retenu contribue au développement des activités économiques sur le secteur Catupolan en lien avec le projet de développement urbain du Carré de Soie, permet de désenclaver le quartier des Grandes Cités TASE et facilite les opérations de sécurisation de ce quartier. Enfin, la partie sud de cette nouvelle voie sera végétalisée.

16.8.3 Position du commissaire enquêteur

La réponse de SYTRAL Mobilité apparaît complète. La modification qui consiste à mettre en place une voie à sens unique permet de répondre aux contributions en préservant l'intervention des services de sécurité et les développements futurs envisagés par la commune.

Le Commissaire Enquêteur retient favorablement la réponse de SYTRAL Mobilités. Je précise que la mise en place d'une station est demandée celle prévue à Catupolan est acceptable.

16.9 RUE DE LA FEYSSINE ET VERS LA DOUA 242 251

16.9.1 Observations du public

Une piste cyclable seraient créés sur l'avenue Albert Einstein longeant le tramway, or il y en a déjà une : cela va nous poser des problèmes en plus, car si une piste cyclable est créée cela rajoutera un feu en plus comme cela a été confirmé sachant que pour les automobilistes qui viennent sur l'avenue Albert Einstein venant du cimetière des anciens combattants nous serons sur quatre feux avec celui des cyclistes, et cela supprime la voie pour ceux qui se rendent au campus créant de la circulation en amont de l'avenue Albert Einstein alors que la métropole veut lutter contre, cela est contreproductif de supprimer une voie pour l'accorder aux cyclistes sachant qu'il existe déjà une piste cyclable et qu'il y a déjà de la circulation en heure de pointes, il serait judicieux de laisser cette voie et non de la supprimer sachant que depuis que l'entrée du campus au niveau du poste de sécurité a été déplacée, nous mettons plus de temps pour aller au campus ou bien même aller en direction du parc de la Tête d'or.

Les places de stationnements le long de l'avenue Einstein en venant du cimetière des anciens combattants seront supprimés pour laisser place à cette fameuse piste cyclable, c'est également

dommage de supprimer ces places de stationnement sachant que quand nous n'avons plus de places dans le campus, nous sortons nous garer dans les rues autour, il y a également des platanes sur cette 2^e ligne le long des places sachant qu'un platane met 20, voir 30 ans à pousser, je trouve cela très dommage de les supprimer pour une piste cyclable, c'est contreproductif avec les engagements de la métropole qui veut lutter contre le réchauffement climatique, mais supprime des places de stationnements pour placer une voie cyclable.

A contrario il est demandé de mettre l'avenue en sens unique et le tram sur la chaussée libérée pour préserver les arbres 328.

Plusieurs observations des habitants de la rue de la Feysine concernent la DUP et l'environnement des habitations.

16.9.2 Position de SYTRAL Mobilité

Au cours de la concertation préalable qui s'est déroulée d'août à octobre 2021, le tracé de T9 dans le quartier Buers / Salengro a largement été débattu puisqu'il faisait l'objet d'une proposition de variante de tracé (rue de la Feysine <> Avenue Albert Einstein ou rue Roger Salengro <> rue du Luizet). Les modalités de concertation de la concertation ont été validées par la CNDP en amont de la concertation. La concertation préalable s'est réalisée sous l'égide de **deux garants** qui ont produit leur bilan en novembre 2021. Dans ce bilan, ils ont confirmé que les droits à l'information et à la participation ont été respectés et étaient effectifs. Le choix de retenir le tracé par la rue de la Feysine est explicité dans le bilan de la concertation rendu public en décembre 2021 et ne repose pas que sur le coût de ce scénario.

Une fois le choix du tracé acté, la concertation continue a permis de partager avec les riverains les propositions d'insertion dans la rue de la Feysine, comme cela a pu être fait sur les autres secteurs ou rues du projet.

Face aux inquiétudes exprimées par les riverains de la rue de la Feysine lors de la balade urbaine du 19 mars 2022, une réunion spécifique à la rue de la Feysine a été organisée le 3 mai 2022. La communication s'est faite via des affiches en pied d'immeuble et par mail (via la régie). Plusieurs scénarios d'insertion du tramway, de la piste cyclable, des espaces végétalisés et du trottoir dans la rue ont été présentés aux riverains qui ont pu faire part de leurs remarques, interrogations et propositions d'amélioration.

Cette réunion a permis à SYTRAL Mobilités et au maître d'œuvre d'affiner les études et de proposer un nouveau scénario intégrant :

- le déplacement de la station Buers-Salengro d'environ 25 mètres vers le Nord pour qu'elle ne soit plus devant le Colbert,
- le maintien de tous les accès existants du Colbert (avec la mutualisation de l'accès aux commerces avec l'accès des habitants),
- le déplacement du trottoir devant les copropriétés pour éloigner le tramway (gain de 2,7 à 2,9 m au droit des copropriétés),
- la restitution des places de parking du Colbert dans l'enceinte de la résidence.

Sur les points suivants, SYTRAL Mobilités n'a pas pu répondre aux demandes des copropriétaires :

- la piste cyclable dans la rue de la Feyssine est conservée afin de répondre à l'obligation réglementaire (Loi LAURE puis LOM). De plus, cette piste cyclable, qui accueillera les Voies lyonnaises n°1, 5 et 9, permettra de relier le campus de La Doua au quartier Saint-Jean et à la Grande-île de Vaulx-en-Velin en empruntant le nouvel ouvrage de franchissement du canal de Jonage créé par T9 et sans carrefour tramway / vélo entre le campus et l'avenue Gaston Monmousseau à Vaulx-en-Velin. L'utilisation de la piste cyclable existante à entre les copropriétés Cobert / Sully et le périphérique ne permet pas de répondre à l'exigence réglementaire et d'offrir un itinéraire cyclable lisible, direct et sécurisé entre le campus de La Doua et les quartiers Buers-Salengro ou Saint Jean,
- une bande plantée a été conservée entre la piste cyclable et la voie tramway. Cette bande cyclable s'implante dans le prolongement du quai de station et participe à la végétalisation de la rue en complément de la plateforme du tramway qui sera végétalisée sauf au droit des entrées charretières,
- le double sens de circulation automobile dans la rue a été maintenu.

L'aménagement de la rue a donc été revu à la suite des échanges de la concertation continue. Le scénario proposé est donc un compromis entre les demandes des riverains, les contraintes techniques et les objectifs du projet de requalification de l'espace public (cf. § **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** et **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** plus haut).

Enfin, avenue Albert Einstein, les alignements de platanes sont conservés par le projet. Seuls 7 arbres d'un des deux alignements seront abattus à proximité de la station Croix-Luizet pour réaliser la connexion de T9 à la ligne existante T1.

16.9.3 Commentaire du Commissaire Enquêteur

La prise en compte des intérêts des riverains de la rue de la Feyssine apparaît substantielle. Des points de détail restent à régler, des négociations restent nécessaires.

16.10 TERMINUS BELLECOMBE TRAVERSEE PLACE CHARLES HERNU

16.10.1 Observations du public

Les riverains de la rue Bellecombe souligne le calme relatif de la rue et redoutent les nuisances liées au tram et aux effets induits : bruit, vibration, circulations des personnes, difficultés de circulations des piétons et cycles, perte des terrasses des restaurants. Plusieurs contributions remettent en cause les phases préalables de concertation.

Il apparaît que la place Charles Hernu est actuellement un nœud intermodal important du réseau de circulation

Les points critiqués sont :

- Il n'a pas été tenu compte de la dimension historique et de la valorisation du patrimoine du quartier Charpennes, - porte d'entrée de ville voulu par Ch. Hernu, de la vie du quartier de l'impact environnemental et humain **289**

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- Dégradation de la qualité de vie p.ex. 209-81
- Le terminus rue Bellecombe n'apporte pas de fonctionnalité pour les voyageurs et crée des contraintes pour les résidents, ça serait mieux cours Zola -199-243-
- La saturation de la place en termes de circulations de tous types, de toutes mobilités et l'impact sur la circulation place Charles Hernu que le tramway va traverser de part en part (dangerosité avec les multiples modes de transport qui vont se croiser, notamment pour les piétons), problématique de l'organisation des flux sur la place -2-11-22-26-51-69-78-83--87-89-90-118-125-180-183-190-195-196-199-203-210-228-229-232-233-256-260-262-266-267-268-278-286-290-295-309-333-354-355-356-357-358
- L'importance de la circulation piétons entre les différents axes de circulation et les moyens de transport et les nuisances sonores nocturnes place des Charpennes puis rue Bellecombe (stagneront des voyageurs au terminus, d'où bruit, incivilités, dégradations etc.).2-199-204-216-237-247-264-267-268-285-289-295-354-359-
- LA TRAVERSEE DU COURS EMILE ZOLA ET LA TRAVERSEE DE LA RUE DES EMERAUDES AU NIVEAU DE LA PLACE CHARLES HERNU VONT ENGENDRER UNE GENE SIGNIFICATIVE DU TRAFIC ROUTIER / VELO / PIETONS ...
- Le niveau sonore important de la circulation des trams T1 et T4 accru par le T9, crissement dans les virages, sonnettes, avertisseur.23-26-51-58-87-188-190-196-203-216-228-232-237-256-278-285-289-295-299-309-354-
- L'ajout d'une ligne de tram va accroître le nombre de personnes sur la place et le bruit généré--.286 cette place est déjà bien desservie par les transports en commun inutile d'en rajouter-23-288-289-290-291-299
- 114 : la note de synthèse du bureau d'études ARTELIA en pièce jointe de la contribution 114 a été adressée par SYTRAL MOBILITÉS aux entreprises pour l'attribution des marchés publics.

Au §10.3 de cette note de synthèse, il est indiqué :

- « L'exploitation du terminus Bellecombe nécessite 3 positions. La question de la mise en œuvre ou non d'un quai de reprise est liée à une réalité difficilement objectivable mais perceptible et anticipable. En effet, nous savons que :
- La zone Charpennes est complexe au niveau de la circulation et de la traversée ;
- Le taux d'occupation des quais sur Charpennes est très élevé,
- L'hypothèse de réduction du temps de prise en charge, que nous avons intégré, pourrait ne pas s'avérer adapté,
- Les rames arrivent avec un taux d'irrégularité extrêmement important,
- Les actions par exemple sur la SLT vont tout au plus limiter l'impact de l'arrivée d'une nouvelle ligne (T9) et seront potentiellement insuffisantes pour contenir la densification des circulations. »

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

Dans ce contexte et compte tenu de l'augmentation des cadences envisagées (de 10 min à 7 min pour le T9), comment SYTRAL MOBILITÉS peut-il justifier la fiabilité des lignes sur cette section commune ?

En conclusion : le choix de mettre un terminus sur la rue Bellecombe est un non-sens, le terminus doit se situer avant la section commune T1/T4.

- La réorganisation des circulations sur la place devrait être l'occasion d'organiser et de rendre lisibles les pistes cyclables -150-307 changer les candélabres dangereux pour les cyclistes 307
- Certains contributeurs qui fréquentent les lieux, constatent nombres d'incivilités, voire d'actes de délinquance (« point de deal »), un défaut de sécurité et d'hygiène. Ils estiment que l'arrivée d'un tram supplémentaire va entraîner l'aggravation de cette situation qui n'est, dès à présent, pas maîtrisée par les services publics ni les forces de l'ordre, malgré les signalements. -2-18-117-164-165-180-183-184-190-195-196-199-237-247-286-289-290-295-309-354-359-379
- Les contributeurs estiment que le report des circulations automobiles, camionnettes, poids lourds dans les rues en périphérie de la place Hernu et de la première partie de la rue Bellecombe, va rendre la situation insupportable pour les riverains. 2-117-118- L'impact sur la circulation des véhicules est qualifiée de faible alors que le croisement des deux axes principaux Zola-Vitton et Emeraudes-G Peri par trois lignes de tram est loin d'être un faible impact-219-286-299---circulation depuis Stalingrad 262. L'accroissement de l'impact peut être considéré comme modéré voire faible, mais l'impact actuel des lignes T1 et T4 étant déjà fort, l'impact ressenti est fort. Ils craignent une forte problématique de desserte de l'hôpital des Charpennes nécessitant des accès en urgence, l'impact sur les poids lourds de livraison des magasins/restaurants au début de la rue Bellecombe, l'accentuation du bouchon et de l'engorgement rue des Émeraudes. -196-199-233-278-Ces éléments n'ont pas été correctement étudiés ni évalués -204-
- Les habitants de la rue Bellecombe représentent un contingent qui s'est fortement mobilisé contre le projet en s'organisant en un collectif ou de manière individuelle, Ils craignent l'augmentation du bruit (bruit de circulation d'avertisseur, d'entretien des voies...) -90-154- 157-164-165-180-183- la propagation des nuisances de la place Charles Hernu à cette rue fortement résidentielle avec des restaurants équipés de terrasses sur trottoir. -164-165-180-
- Certains s'inquiètent des possibilités d'intervention des services de secours (pompiers) lorsque les trams seront en station (grande échelle par exemple) en tenant compte que certains immeubles présentent des encorbellements importants 278, de la faisabilité des livraisons des déménagements rue Bellecombe-90-295-333-335-355--

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- La fréquence des interventions d'entretien sur le chauffage urbain constatée fait craindre une entrave aux futures interventions sur les réseaux souterrains une incompatibilité tram(s) réseaux souterrains 51- 286- 335
 - Impact lourd sur les commerces -21-90-118 299- Un restaurateur anticipe une perte d'exploitation avec la perte de sa terrasse et à la période de travaux de mise en place du tram
 - Le projet va priver les restaurateurs de la majeure partie des terrasses et donc impactera de manière négative leurs chiffres d'affaires et pourrait les mettre en difficulté financière, ce qui n'est pas souhaitable pour la vie de quartier -199- ou encore Suppression des terrasses des restaurants autres que MacDonald – 195-196-204- déperissement du quartier-245-256-333-
 - Perte de valeur des biens immobiliers -183-247-278-
 - Réduction drastique des possibilités de stationner aux abords -90-183-299-pertes de stationnements PMR 286
 - Certains regrettent la disparition des arbres de la rue Bellecombe, -190- 196-247-257- or le projet s'intéresse à la seule première partie de la rue dépourvue de tout arbre actuellement.
 - La contribution 199 précise les éléments à prendre en compte au niveau de la place et du terminus : la suppression de l'arrière gare, (ii) une modification des cheminements cycles entre la rue Bellecombe et la place Charles Hernu, (iii) la suppression du mobilier de station sur les quais, (iv) la modification du tracé voie ferrée, (v) la prise en compte de la trappe d'accès au métro.
 - Pas de possibilité de prolongation future de la ligne de tram -27-86-
 - La mairie de Lyon 6 apparaît opposée dans son avis du 15 mars 2022 annexe contribution 260.
- Propositions :
- De nombreux contributeurs demandent à ce que le terminus soit relocaliser à la Doua. L'arrêt du T9 à la Doua associé à un bon cadencement des lignes n'impactera que très peu les voyageurs rapporté aux contraintes sur le site Charpennes -87-90-.229-ou de Croix Luizet 262 ou à la cité internationale 355
 - D'autres proposent de le relocaliser à la Part-Dieu (proximité T1) -11-39-45-88-152-328
 - Un arrêt rue H Roland serait préférable pour éviter de traverser la place des Charpennes 219
 - D'autres encore proposent d'utiliser le tiroir cours Vitton -69-154-199-257-343 amorce d'un Est-Ouest jusqu'à Vaise et au-delà
 - Le terminus à la station Gaston Berger serait plus judicieux 219
 - Substituer le terminus T9 à celui du T4 actuel -220-
 - Prendre le virage prévu à Gaston Berger pour la T6 et de faire une déviation du trajet T6 pour rejoindre ensuite le métro République-Villeurbanne. Cela aurait l'avantage de créer

une autre interconnexion avec le métro A améliorant l'offre de connexion vers la Doua et permettant aussi ultérieurement de prolonger le tracé vers le Sud. -240-

- Pourquoi ne pas rabouter p T9 et T3 ça évite un terminus ou 2- 78

16.10.2 Le déroulé de la concertation préalable et continue

16.10.2.1 En concertation préalable

La concertation préalable et réglementaire du tramway T9 s'est déroulée du 23 août au 23 octobre 2021. Cette concertation s'est déroulée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui avait nommé deux garants, dont Madame Dejour qui a par la suite été nommée garante de la concertation continue du T9.

La concertation du projet T9 a permis des rencontres à destination du grand public en présentiel et à distance, afin de permettre au plus grand nombre de participer. Des dépliants annonçant la concertation ont été distribués à plus de 36 000 exemplaires sur l'ensemble secteurs concernés par T9.

Une réunion d'ouverture de la concertation, couvrant l'ensemble du linéaire, a été proposée en visio-conférence le mercredi 1^{er} septembre.

Le secteur Charpennes – Bellecombe a été traité spécifiquement dans le cadre de deux évènements :

- un stand-mobile sur la place Charles Hernu, le 27 septembre 2021 entre 12h et 14h,
- un atelier de travail en visio conférence, le 14 octobre 2021 entre 19h et 21h.

Enfin, la réunion publique de la concertation préalable de T9 sur Villeurbanne, tenue le 23 septembre de 19h à 21h au CCVA, a permis d'aborder tous les secteurs de la ville concernés par l'arrivée de T9, y compris la rue Bellecombe Des riverains de cette rue ont à cette occasion, posé des questions sur la localisation et le fonctionnement de ce terminus.

En complément de ce dispositif, la concertation préalable de T9 a – comme toutes les concertations réglementaires – bénéficié d'un lieu dédié à la Mairie du 6^e arrondissement de Lyon, 58 rue de Sèze, sur toute la durée de la concertation. Ce lieu de la concertation T9 a donné lieu à une exposition sur le projet et offrait l'opportunité de consulter le dossier de concertation du projet et de participer via le registre de concertation ou les questionnaires mis à disposition en Mairie du 6^e arrondissement de Lyon. Le certificat d'affichage attestant ces éléments a été signé par la Mairie le 26 juillet 2021.

Enfin, le site Internet du projet (www.t9-sytral.fr) permettait de se tenir informé tout au long de cette procédure réglementaire. Les éléments liés au terminus de T9 sur la rue Bellecombe et ses conséquences sont toujours consultables sur la plateforme participative du projet dans l'onglet « Archive : concertation préalable », à l'adresse suivante : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/t9/f/125/>

16.10.2.2 En concertation continue

De nombreuses rencontres ont été organisées au cours de la concertation continue dans le secteur Charpennes et plus particulièrement dans la rue Bellecombe.

Un stand-mobile sur l'espace public rue Bellecombe, le 28 janvier 2022

Cet événement a réuni une soixantaine de participants pour échanger sur les solutions d'insertion du terminus dans le secteur Charpennes. Les riverains de la rue Bellecombe ont exprimé leurs vives inquiétudes à l'égard de l'arrivée de T9 dans leur rue. C'est la raison pour laquelle le sujet a été abordé spécifiquement lors de la réunion publique de restitution de la concertation préalable qui s'est tenue en ligne le 1^{er} février 2022.

La réunion publique de restitution de la concertation préalable, le 1^{er} février 2022

Cette réunion a réuni plus de 110 participants en visioconférence. L'objectif était de présenter les décisions prises à l'issue de la concertation préalable, en particulier le tracé et les positions de stations, et de préciser les sujets de travail identifiés pour la phase de concertation continue. La méthode d'association du public a également été présentée. Les participants ont pu s'exprimer tout au long de la rencontre. Le sujet de l'insertion du terminus dans le secteur Charpennes a été largement abordé au cours de la réunion.

Une réunion publique sur le secteur Charpennes, le 7 mars 2022

Cette rencontre a été coorganisée avec la Mairie du 6^e arrondissement de Lyon suite aux inquiétudes exprimées par les riverains du secteur Charpennes lors du stand-mobile du 28 janvier et à la réunion publique de restitution de la concertation préalable du 1^{er} février 2022. Les objectifs de cette réunion publique étaient de :

- rappeler les raisons ayant conduit à proposer le terminus de T9 à Charpennes,
- expliquer les raisons techniques pour lesquelles le terminus de Charpennes s'insère dans la rue Bellecombe,
- mettre en avant les éléments du projet qui ont évolué à la suite des prises en compte des avis émis lors du stand du 28 janvier et de la réunion publique du 1^{er} février, et permettre aux riverains d'échanger avec SYTRAL Mobilités.

Un atelier élus dédié au secteur du terminus Charpennes-Bellecombe le 25 mars 2022

Cet atelier a réuni les élus de la mairie du 6^e arrondissement de Lyon, de la mairie centrale de Lyon, de la mairie de Villeurbanne, de la Métropole de Lyon et de SYTRAL Mobilités. Il a permis d'aborder l'implantation du terminus de T9 dans le secteur Charpennes/Bellecombe, l'exploitation du terminus et enfin l'insertion de T9 dans la rue Bellecombe. Deux scénarios d'insertion du terminus de T9 ont été présentés aux élus, dont un avec trois sous-variantes. C'est sur cette base qu'une concertation plus large auprès des riverains et de leurs représentants sur le secteur a ensuite eu lieu.

Au regard des vives inquiétudes exprimées notamment par l'intermédiaire d'une pétition en ligne signé par 563 personnes, SYTRAL Mobilités a fait le choix de conduire des rencontres avec les acteurs du secteur pour échanger sur les scénarios d'insertion approfondis suite aux premières rencontres de concertation continue sur le secteur.

Cinq rencontres avec les commerçants, restaurateurs et copropriétés de la rue Bellecombe, mai-juin 2022

Cinq réunions ont été organisées avec les commerçants, les restaurateurs, les conseils de quartier, les comités d'intérêts locaux (CIL/UCIL de Lyon 6^e), et les habitants d'une copropriété de la rue Bellecombe. L'objectif de ces rencontres était d'échanger autour des scénarios d'insertion de T9 revus à la suite des

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

premières réunions avec les riverains, et des conditions de leur acceptabilité par les riverains et commerçants : le 5 avril, une réunion s'est tenue avec des représentants du CIL, de l'UCIL et du Conseil de quartier Gratte-Ciel-Dedieu-Charmettes. Les 2 et 5 mai, deux réunions ont réuni les commerçants, restaurateurs, le CIL et un riverain du 9 rue Bellecombe. Le 9 mai, 17 habitants des 4-6-8 rue Bellecombe étaient au Collège Bellecombe pour une rencontre dédiée. Le 8 juin, le CIL et la Mairie du 6^e arrondissement ont été reçus par les équipes de SYTRAL Mobilités avec le maître d'œuvre de T9. Une réunion supplémentaire a été proposée à la copropriété du 27-29-31 de la rue Bellecombe, qui n'a pas souhaité rencontrer l'équipe technique de SYTRAL Mobilités.

Un questionnaire d'expression sur les scénarios d'insertion, juin 2022

À la suite de ces rencontres, SYTRAL Mobilités a proposé de soumettre les deux scénarios pour l'insertion du terminus de T9 rue Bellecombe à l'avis et aux contributions des riverains (commerçants et habitants). Afin de recueillir les avis du plus grand nombre, SYTRAL Mobilités a proposé une consultation publique entre le 13 et le 22 juin, sur sa plateforme participative : t9-sytral.fr. Des flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres, des affiches apposées en pied d'immeuble et des courriels envoyés aux acteurs déjà rencontrés pour annoncer le lancement de ce questionnaire. Quarante-cinq personnes ont répondu et ont pu s'exprimer dans ce contexte.

Le 21 juillet, SYTRAL Mobilités a publié sur la plateforme t9-sytral.fr les résultats du questionnaire et sa décision de poursuivre l'étude du scénario 1, qui implique l'implantation du terminus de T9 rue Bellecombe à Villeurbanne, entre la place Charles Hernu et la rue Curtelin/Dedieu, sans arrière-gare sur la partie de la rue Bellecombe située sur Lyon.

95 répondants au questionnaire

Une majorité habite rue Bellecombe :
49 à Lyon
11 à Villeurbanne

Les rues perpendiculaires Broquin et Dedieu sont également représentées :
15 répondants habitent rue Broquin
8 répondants habitent rue Dedieu

Les 4 questions du questionnaire :

- Où habitez-vous ?
- Quel scénario vous semble le plus acceptable ?
- Pour quelles raisons précises ?
- Avez-vous des suggestions pour faciliter l'intégration du scénario d'aménagement qui vous semble le plus adapté pour le secteur ?
- Avez-vous d'autres remarques ?

Dispositif d'information des habitants

- Boitage d'un flyers dans les boites aux lettres du secteur
- Affichage en pieds d'immeuble
- Envoi d'un mail aux acteurs relais et aux abonnés de la plateforme participative



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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

L'insertion du terminus rue Bellecombe – résultats du questionnaire

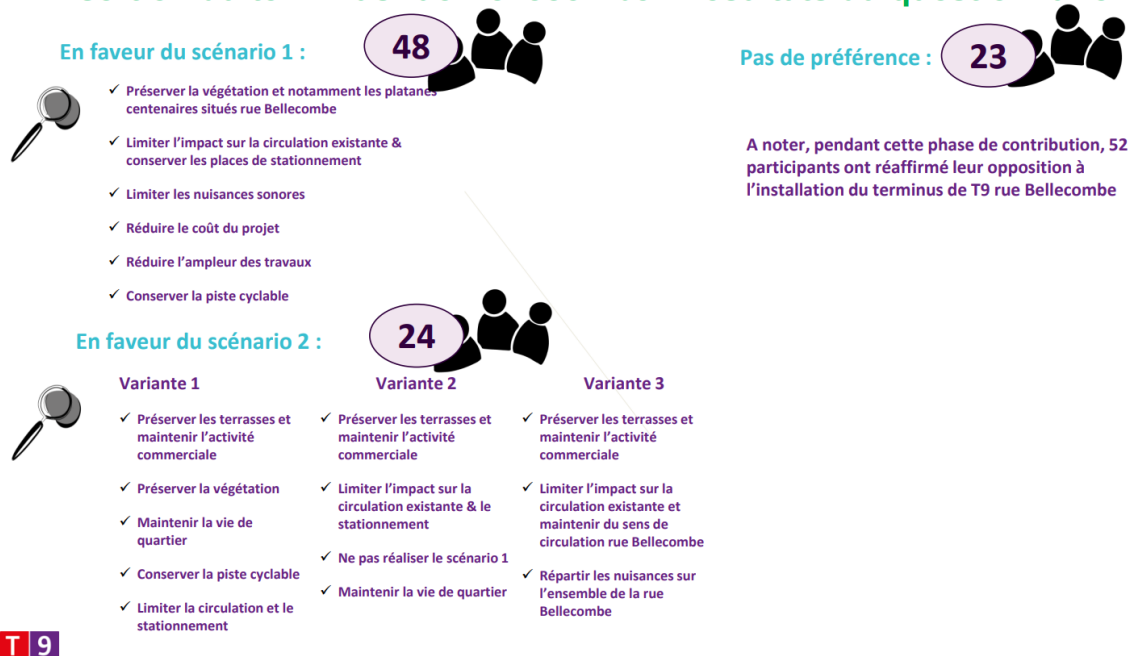


Figure 3 : extrait de la synthèse des résultats du questionnaire sur l'insertion du terminus rue Bellecombe

Un porte-à-porte des commerçants à l'automne 2022

Accompagnée du service développement économique de la Ville de Villeurbanne et de la maîtrise d'œuvre de T9, la chargée de relations riverains a rencontré l'ensemble des restaurateurs de la rue Bellecombe à Villeurbanne afin de leur présenter l'insertion retenue pour la rue. Un seul restaurateur n'a pas répondu favorablement à la proposition de rencontre. L'ensemble de ces rencontres a permis d'affiner l'insertion dans la rue Bellecombe pour trouver le meilleur compromis entre les attentes des habitants et les besoins techniques d'exploitation d'une ligne de tramway : pas d'arrière-gare au-delà des rues Curtelin/Dedieu, départ des voyageurs à la T1/T4 à l'arrêt Charpennes rue Henri Rolland pour éviter l'attente de voyageurs dans la rue Bellecombe, pas d'abri station pour éviter les stagnations des personnes descendant du tramway, mise en place de caméras de vidéoprotection, pas d'abattage d'arbres.

Une réunion de restitution de la concertation continue, le 22 février 2023

Cette réunion s'est tenue à Lyon 6^e arrondissement (collège Bellecombe), et 85 personnes ont participé. Les échanges ont surtout concerné le devenir des terrasses et le fonctionnement des commerces rue Bellecombe, les circulations et stationnement voiture, les flux piétons et cycles dans le secteur de Charpennes et les modalités de l'enquête publique à venir.

Foire aux questions (FAQ)

Une FAQ a été mise à disposition sur la plateforme participative du projet afin que le grand public puisse prendre connaissance de l'ensemble des justifications techniques des choix opérés par SYTRAL Mobilités.

L'ensemble de ces échanges, couplés aux études de conception, ont permis d'affiner le projet, son insertion dans la rue Bellecombe et de la faire évoluer pour répondre aux attentes des commerçants, limiter les impacts du terminus sur le cadre de vie des habitants et les potentielles nuisances.

16.10.2.3 Le choix du terminus à Charpennes

16.10.2.3.1 Le choix de ne pas implanter le terminus à La Doua

Des contributions ont proposé que la ligne T9 effectue son terminus au niveau du campus de La Doua et que les usagers de la ligne T9 fassent une correspondance avec les lignes T1 et T4 existantes (ou encore la future ligne T6 prolongée à La Doua - Gaston Berger) pour rejoindre le cœur de la Métropole ou les lignes de métro A et B.

La pièce C2 du dossier d'enquête publique (cf. pièce C2 - § 2.4) présente les objectifs du projet et notamment :

- **promouvoir un modèle de ville solidaire en desservant des quartiers inscrits au titre des Nouveaux Programmes Nationaux de Renouvellement Urbain (NPNRU)**, Saint-Jean à Villeurbanne et Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin, qui font l'objet d'opération de ZAC, ainsi que les quartiers prioritaires politique de la Ville (QPV) de La Balme, de La Tase, et Les Buers,
- **connecter le quartier Saint-Jean et le centre de Vaulx-en-Velin au centre de la Métropole,**
- **connecter les modes lourds comme le métro A, les tramway T3, T7 et Rhônexpress, et plusieurs lignes de bus au Pôle d'échanges de La Soie, les métros A et B, les tramways T1, T4 et plusieurs lignes de bus au Pôle d'échanges de Charpennes.**

Un terminus de T9 à La Doua ne permet pas de répondre à ces objectifs alors que la connexion à Charpennes, en offrant l'opportunité de se connecter directement aux métros A et B, permet un gain de temps de l'ordre de 5 à 10 minutes en heure de pointe aux usagers de Villeurbanne Saint-Jean sur leur temps de parcours à destination de Charpennes. T9 permettra également un gain de temps de plusieurs minutes aux habitants du Mas du Taureau vers le centre de la Métropole et offrira un moyen de transport fiable et régulier vers le métro A et le métro B.

Un terminus à La Doua ferait perdre du temps aux usagers ce qui réduirait l'attractivité de la ligne. Les études de modélisation multimodale ont montré qu'un terminus du T9 à La Doua ferait perdre près de 10 000 voyageurs par jour à la ligne (sur un total estimé de 38 000).

Le choix du terminus de T9 à Charpennes répond à la volonté de SYTRAL Mobilités et de ses partenaires, notamment les villes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, d'offrir une desserte efficace et directe des quartiers NPNRU vers le cœur de la Métropole et les métros A et B.

En complément, SYTRAL Mobilités confirme que le choix de ne pas implanter le terminus de T9 à La Doua n'est en aucun cas dû à un refus des représentants du campus. Pour mémoire, le campus de La Doua accueillera en 2026 trois terminus (T1, T4 et T6), quatre zones de manœuvre (terminus de ligne ou services provisoires de lignes), un centre de remisage et verra passer 4 lignes de tramway.

Enfin, la concertation préalable du T9 a permis de recueillir une majorité d'expressions en faveur d'un prolongement au-delà de La Doua pour ne pas pénaliser les habitants des quartiers de Saint-Jean et

du Mas du Taureau par un changement de mode transport, et une perte de temps associée sur leur itinéraire.

16.10.2.3.2 Le prolongement de la ligne T9 jusqu'à Part-Dieu

Certaines contributions proposent un prolongement de la ligne T9 jusqu'au quartier de la Part-Dieu. Ce scénario a fait l'objet d'études en amont des études d'Avant-projet (études d'opportunité et de faisabilité). Les principales raisons qui ont conduit à écarter ce prolongement jusqu'à la Part-Dieu sont :

- **ce prolongement aurait créé un tronç commun à T1, T4 et T9 trop long (plus de 4 km et 10 stations)** qui dégraderait la fiabilité et la régularité de ces lignes,
- **le carrefour Thiers-Lafayette** qui accueille déjà trois lignes fortes existantes T1, T4, C3 **est déjà saturé**. Il voit passer une rame de tramway ou un bus C3 en moyenne toutes les 2 minutes dans chaque sens en plus de la circulation automobile. Ce carrefour n'est donc plus capable d'accepter une nouvelle ligne forte sans supprimer les circulations automobiles,
- ce prolongement aurait nécessité la création d'un terminus pour T9 dans le secteur Part-Dieu en plein réaménagement, avec de nombreux terminus existants (T3, Rhônexpress, nombreuses lignes fortes de bus) et projetés de nouvelles lignes fortes de transports en commun (BHNS Part-Dieu <> Sept chemins, future ligne Centre Ouest, BHNS Lyon <> Trévoux). **Cet ajout de terminus n'est pas compatible avec les développements prévus de transports en commun, le développement engagé des modes actifs et la restructuration en cours de l'espace public.**

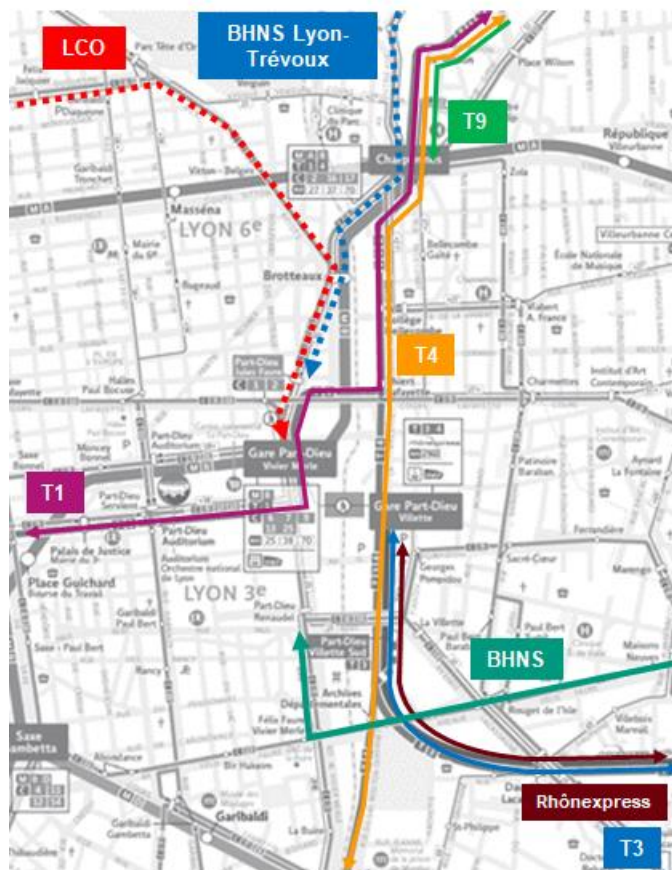


Figure 4 : tramways et BHNS existants ou en projet dans le secteur Part-Dieu

16.10.2.3.3 L'insertion du terminus dans le secteur Charpennes

Un terminus pour la ligne T9 doit avoir les caractéristiques suivantes pour permettre une exploitation fiable et efficace de la ligne T9 et du tronc commun T1 / T4 / T9 :

- dissocier le fonctionnement des lignes passantes (T1, T4) de la ligne en terminus (T9) pour garantir l'exploitabilité sur le tronc commun. Cela nécessite d'implanter le terminus de T9 en dehors du tronc commun, de la même façon que le terminus de T4 est déplacé de La Doua - Gaston Berger à IUT Feysine pour qu'il ne soit plus situé sur le futur tronc commun T1 / T4 / T9,
- pouvoir assurer l'évolutivité des offres tramways (T1, T4, T9),
- disposer de quais dédiés à T9 pour la dépose des voyageurs,
- disposer d'une zone de manœuvre pour effectuer le retournement et la régulation,
- disposer d'une zone pour effectuer le stationnement de secours.

16.10.2.3.4 La réutilisation des infrastructures existantes place Charles Hernu

Un tiroir de retournement (aussi appelé « virgule ») existe le long du cours Vitton à Charpennes. Cette zone de stockage est actuellement utilisée par les lignes T1 et T4 en moyenne une fois par mois pour

stocker une rame en panne afin de limiter les impacts d'une panne de rame sur l'exploitation du réseau.

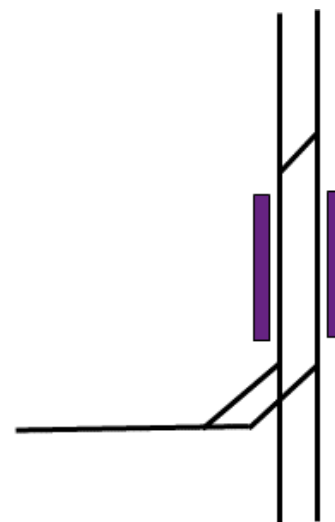


Figure 5 : Tiroir de retournement existant cours Vitton et schéma d'exploitation actuel de la station Charpennes

Cette zone pourrait éventuellement être utilisée pour réaliser le retournement des rames T9 à son lancement, quand la fréquence sera d'un tramway toutes les 10 minutes et tant que les fréquences des lignes T1 et T4 seront identiques à la situation actuelle. Cette configuration supprimerait la fonction actuelle de stockage et ne laisserait donc pas de marge de manœuvre en cas d'exploitation dégradée des lignes (incident sur la ligne entraînant des irrégularités dans les circulations des rames T1, T4 et T9) ou d'augmentation future des fréquences des lignes T1 et T4. **L'utilisation de cette virgule pour le retournement des rames T9 ne permet donc pas de garantir la fiabilité des lignes T1, T4 et T9 et fragiliserait ainsi significativement l'exploitation des lignes en cas de rame en panne et donc l'exploitation de tout le réseau de tramway lyonnais.**

Ensuite, dès que la fréquence de T9 sera inférieure à 10 minutes ou que les fréquences de T1 ou T4 seront renforcées, cette solution n'est plus envisageable car le temps de retournement dans la zone de manœuvre (changement de cabine du conducteur, temps de régulation et roulage depuis et vers les quais) étant proche de 7 minutes, cela ne laisserait plus suffisamment de marge de manœuvre dans l'exploitation de la ligne T9, et induirait également de très forts impacts sur l'exploitation des lignes T1 et T4.

Parce que le tiroir de retournement ne permet pas une exploitation fiable du futur tronçon commun T1 / T4 / T9 et qu'il ne permet aucune évolutivité de l'exploitation des lignes, sa réutilisation pour assurer le terminus de T9 a été écartée.

16.10.2.3.5 Les implantations étudiées dans le secteur

De nombreux scénarios d'implantation du terminus de T9 ont été étudiés dans le secteur de Charpennes au cours des études de faisabilité. Des vérifications ont été réalisées au cours des études d'Avant-projet afin de confirmer les infaisabilités ou les impacts sur les infrastructures existantes identifiés en phase faisabilité. Les rues suivantes ont fait l'objet d'études de scénarios d'implantation répondant aux besoins du terminus T9 :

SYTRAL Mobilités - Demande d'autorisation environnementale et de déclaration d'utilité publique
avec enquête parcellaire conjointe
pour la réalisation de la ligne de tramway T9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- cours Vitton : la création de quais T9 dédiés n'y est pas possible faute de place suffisante, l'impact sur la circulation automobile et les bus serait par ailleurs très fort et l'exploitation de T1 et T4 serait également impactée,
- cours Emile Zola : les voies de T9 qui seraient installées au Nord du cours Emile Zola seraient en interface forte avec les flux piétons, il y aurait un impact sur l'ascenseur du métro, sur une entrée riveraine et l'espace ne permet pas la création de quais dédiés T9,
- rue des Emeraudes : la rue est d'une longueur insuffisante pour insérer l'ensemble des besoins et l'impact sur la circulation serait fort,
- d'autres scénarios ont été étudiés, dans les rues de la Gaîté, Gabriel Péri et d'Hanoï, voies dans lesquelles il n'est pas possible d'insérer un tramway (manque de place, virage impossible, longueur insuffisante, etc.).

Dans la rue Bellecombe, les études de faisabilité puis d'Avant-projet ont montré que l'espace permet d'installer un quai dédié à T9 pour la dépose, ainsi qu'une voie de retournement. L'impact sur la circulation est plus limité que sur les autres rues. En revanche, quelques arbres sont impactés par la voie de retournement en arrière-gare.



Figure 6 : rues du secteur Charpennes étudiées pour l'implantation du terminus de T9

16.10.2.4 L'insertion du terminus rue Bellecombe

16.10.2.4.1 Les scénarios étudiés et mis à la concertation

L'ensemble des scénarios étudiés pour l'insertion du terminus dans la rue Bellecombe, les avantages et les difficultés de ces scénarios sont présentés dans la pièce C2 du dossier d'enquête publique (pièce C2 - § 4.5.16). Ce sont ainsi 8 scénarios qui ont été étudiés en Avant-projet.

Sur la base de ces études et en lien avec les premiers échanges de la concertation continue, SYTRAL Mobilités a présenté deux familles de scénario au cours de la concertation continue :

- scénario 1 : scénario sans arrière-gare (implantation du terminus avec deux quais entre la place Charles Hernu et les rues Curtelin et Dedieu)
- scénario 2 : scénario avec arrière-gare (voie unique de retournement implantée entre la rue Curtelin et la rue Jean Broquin)

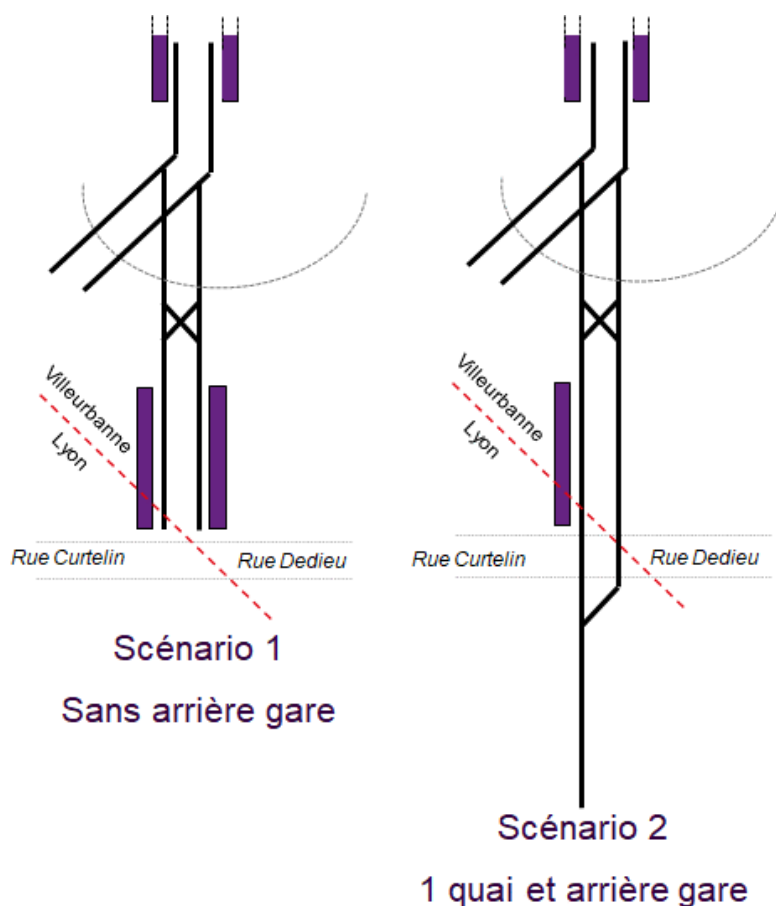


Figure 7 : schéma des scénarios d'insertion dans la rue Bellecombe présentés à la concertation

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

Le scénario 2 présentait 3 sous-variantes d'insertion qui se différenciaient par l'impact sur les arbres, ainsi que les modalités de circulation automobile et d'accès à un des parkings privatifs entre les rues Curtelin / Dedieu et la rue Jean Broquin. Ces 3 sous-variantes correspondent aux options 4, 5 et 7 présentées dans la pièce C2 du dossier d'enquête (pièce C2 - § 4.5.16). Les coupes, les avantages ou difficultés sont présentés dans le dossier d'enquête publique. Les plans de ces 3 sous-variantes présentés lors de la concertation continue sont repris ci-dessous.

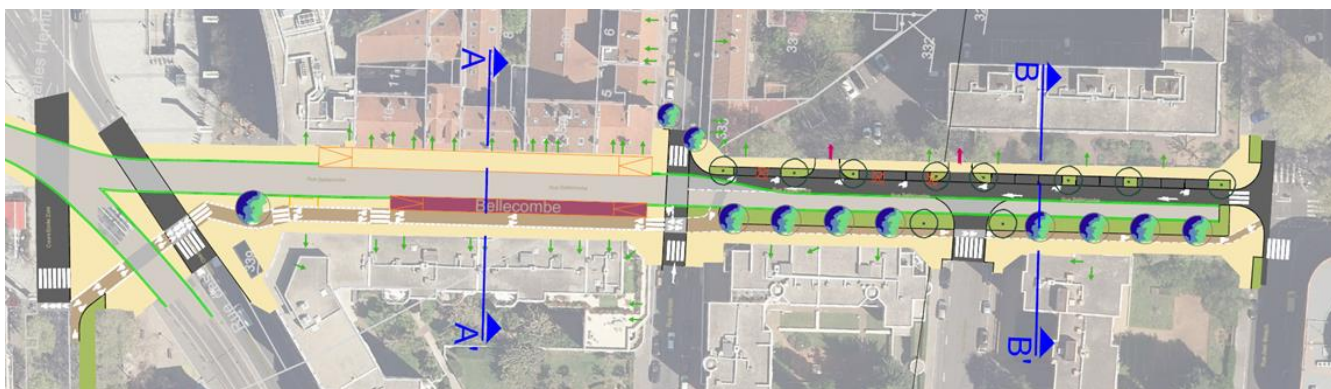


Figure 8 : option 4 - maintien de l'accès au parking du 27-29-31 rue Bellecombe

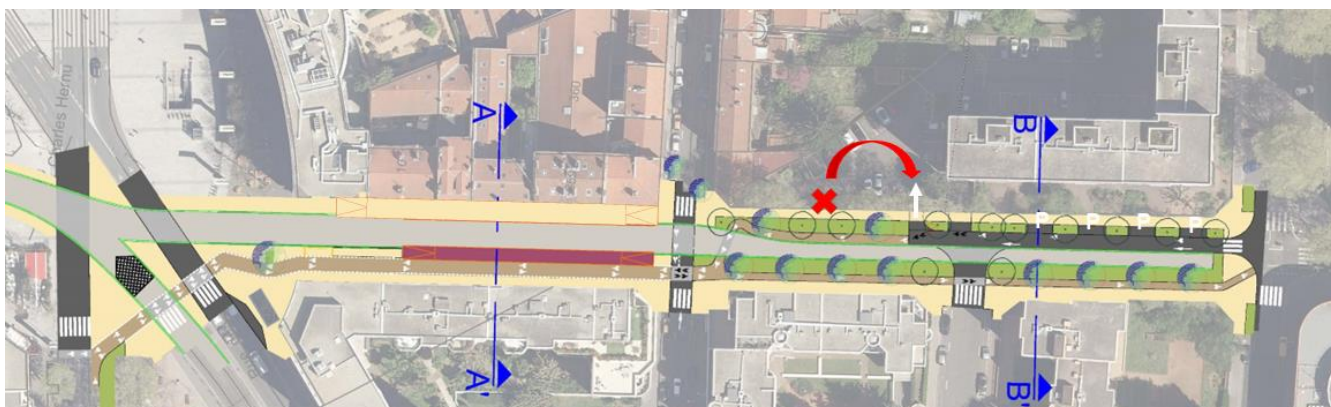


Figure 9 : option 5 - déplacement de l'accès au parking du 27-29-31 rue Bellecombe



Figure 10 : option 7 - Maintien du sens de circulation rue Curtelin > rue Jean Broquin

Le questionnaire d'expression proposé en juin 2022 par SYTRAL Mobilités portait sur ces deux scénarios 1 et 2 présentés ci-dessus.

16.10.2.4.2 Le projet retenu

Les études de conception et les échanges qui ont eu lieu avec les riverains au cours de la concertation préalable et continue ont conduit le Comité de pilotage du projet T9 à choisir de retenir le scénario n°1, soit l'implantation du terminus sans arrière-gare entre la place Charles Hernu et les rues Curtelin / Dedieu. En détail, ce scénario et les évolutions apportées jusqu'à la finalisation du dossier d'enquête publique permet de :

- limiter l'emprise du terminus sur la rue Bellecombe,
- maintenir l'ensemble des arbres existants,
- limiter les nuisances en n'implantant pas d'abris de station, en réservant les quais de la rue Bellecombe à la dépose des voyageurs aussi longtemps que l'exploitation le permet, et en implantant des caméras de vidéosurveillance au droit de la station,
- maintenir un axe cyclable Nord-Sud sur la rue Bellecombe,
- maintenir des terrasses en pied des façades des immeubles. Ce point a pu être validé techniquement en septembre 2023 à la suite de la finalisation des études de conception et d'un dernier échange avec le SDMIS. Les modalités et les autorisations d'installation des terrasses relèvent de la compétence de la ville de Villeurbanne qui se rapprochera, avec SYTRAL Mobilités, des restaurateurs en amont du démarrage des travaux.

Concernant les accès pompiers (SDMIS), le profil retenu permet bien le passage des pompiers et la défense incendie des immeubles. Le nivellement a été travaillé en parallèle de la concertation continue pour permettre aux véhicules du SDMIS de s'installer pour assurer la défense incendie des bâtiments de chaque côté de la rue. Ainsi, le SDMIS dispose d'une largeur de 5,5 mètres côté Est de la rue et d'environ 6,8 mètres côté Ouest. L'insertion retenue et les modalités d'exploitation du terminus tramway a été validée

Concernant le coût du terminus de T9 rue Bellecombe, aménager le terminus du T9 dans un autre secteur (ex : La Doua) plutôt qu'à Charpennes nécessiterait la création d'un terminus dans un secteur emprunté par d'autres lignes : T1 et T4. Pour les mêmes raisons que dans le secteur Charpennes, l'implantation du terminus de T9 nécessiterait des installations dédiées à T9 pour ne pas dégrader la fiabilité des 3 lignes : débranchement de la ligne T1 / T4, quais dédiés, locaux techniques et d'exploitation, zone de manœuvre (retournement) et stockage.

La création du terminus du T9 ailleurs que rue Bellecombe n'entraînerait donc pas d'économie sur le budget global du projet. Les infrastructures de tramway existantes entre La Doua et Charpennes ne font pas l'objet d'investissements complémentaires dans le cadre du projet T9.

Enfin, certaines contributions indiquent que le terminus de T9 rue Bellecombe serait le seul terminus de tramway en centre-ville urbain dense. Le réseau de tramway lyonnais accueille déjà des terminus dans le cœur de la Métropole. A titre d'exemple :

- les terminus de T3 à Part-Dieu Vilette ou de T5 à Grange Blanche afin d'assurer une correspondance avec d'autres modes lourds (tramway, métro, gare SNCF)

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- le terminus de T1 et T6 à Debourg pour assurer la correspondance avec le métro B et qui se situe à proximité d'immeubles d'habitation.

Dans d'autres agglomérations, le terminus Castellane du tram T3 à Marseille ou le terminus Porte de Choisy de T9 à Paris sont également implantés en milieu urbain dense.



Figure 11 : exemples de terminus de tramway en milieu urbain dense (T1/T6 Debourg, T3 Castellane et T9 Porte de Choisy)

L'implantation du terminus à Charpennes répond, comme indiqué plus haut, au besoin d'offrir une connexion directe et fiable au cœur de la Métropole et aux métros A et B. L'insertion de ce terminus dans la rue Bellecombe répond à des contraintes techniques liées à la construction et à l'exploitation du réseau de tramway. L'aménagement proposé découle d'études approfondies qui ont pris en compte, dans la limite de la faisabilité technique, les expressions de la concertation continue concernant le cadre de vie.

16.10.3 Appréciation du commissaire Enquêteur

Concertation préalable et continue,

Les efforts de SYTRAL Mobilité pour trouver une solution en coconstruisant avec les intéressés est manifeste. On peut regretter que la pandémie des années 2020/2021 ait perturbé l'organisation de la concertation. La substitution des visio conférences aux réunions en présentiel reste certainement moins efficace.

On notera que la présence un stand-mobile sur la place Charles Hernu, s'est limité à 2 h, le 27 septembre 2021 entre 12h et 14h.

Mais les éléments fournis montrent l'importance des efforts pour une concertation importante.

Cette concertation n'a pas permis de résoudre l'ensemble des problèmes dans le secteur de Charpennes ni de faire émerger une solution plus satisfaisante.

Choix du terminus à Charpennes

Ce choix vise à répondre aux objectifs repris ci-dessus. On se pose alors la question : est-ce que Charpennes est au centre de la métropole ?

La connexion métro A à la Soie n'est-elle pas suffisante ? En effet elle donne accès à la Presqu'île de la Mairie centrale jusqu'à Perrache.

La définition de l'objectif de créer une ligne la Soie/Charpennes ayant été actée, la latitude pour permettre de dégager une solution consensuelle s'est trouvée trop contrainte.

Rejet d'un terminus à la Doua

Il est vrai que le campus de la Doua n'a pas comme vocation d'être un lieu de transit des populations. Le tram doit y être vu comme un moyen d'accéder aux lieux d'étude. L'apaisement dont bénéficie ce lieu ne doit pas être remis en cause outre mesure.

D'un autre côté les espaces verts et les esplanades sont attirantes pour placer des infrastructures.

La perte de 10 000 voyageurs signifie donc que 10 000 personnes ne viendraient pas encombrer la place Charles Hernu...

Rejet d'un terminus à la Part-Dieu

L'impossibilité de placer un terminus à Part-Dieu stigmatise le manque d'anticipation puisque des travaux d'aménagement ont lieu, ils auraient pu intégrer le terminus T9. On notera que la prolongation de la trémie qui donne accès au parking souterrains de la gare SNCF en direction du Nord pourrait permettre de résoudre au moins en partie la saturation du carrefour Tiers-Lafayette.

Un positionnement du terminus rue Rambaud aurait pu être analysé et présenté des espaces existent entre les voies ferrées et les immeubles. Ce positionnement est moins attractif vis-à-vis des usagers mais permet de faire un retournement dans de meilleures conditions.



Secteur de la rue Rambaud (sur extrait Géoportail.)

Insertion du terminus dans le secteur Charpennes

Les contributions stigmatisent le fait que l'apaisement prôné par la métropole pour réduire les flux de véhicules, devrait également être appliqué aux secteurs piétonniers, lorsque les flux de personnes sont importants comme on le voit dans différents secteurs et place Charles Hernu en particulier, les soucis d'hygiène et de sécurité deviennent préoccupants. L'usage de l'espace public, les terrasses de restaurant perdent alors leur attrait.

SYTRAL Mobilité a analysé les différentes solutions et montre que la faisabilité technique n'est pas assurée. On retiendra néanmoins que l'utilisation du Tiroir Vitton, peut convenir tant que le trafic reste au niveau initial, sans montée en puissance de la fréquentation et donc de la fréquence des tramways.

Insertion du terminus dans la rue Bellecombe

Les réflexions de SYTRAL Mobilité et la concertation ont amené à retenir une organisation sans arrière-gare. Ceci permet de limiter l'impact à la seule partie Nord de la rue Bellecombe sans franchir l'axe Curtelin/Dedieu et de conserver les alignements d'arbres de la rue Bellecombe.

On note que le report de la station de départ en amont de la place permet d'éviter le stationnement des usagers piétons et des abris habituels, elle permet de conserver au moins en partie les terrasses des restaurants et le maintien des pistes cyclables.

16.11 LE TRONC COMMUN T1 / T4 / T9

16.11.1 Contribution du public

Ce secteur est peu étudié dans le dossier dans la mesure où les voies existent, il s'agit du trajet des T1 et T4.

A quoi sert d'avoir trois rames circulant l'une derrière l'autre sur plus de 2 km entre Gaston Berger et Charpennes, alors qu'il y en a déjà deux ?? 219-229-245-256-

L'accès aux garages des riverains est déjà compliqué dans ce secteur, qu'en sera-t-il avec un troisième tram ? 353

La circulation de trois lignes, T1 T4 et T9 dans les petites rues du quartier du Tonkin, revient à augmenter de 50% la circulation actuelle : quid du croisement avec un axe très circulé comme le cours A Philip, qui se trouvera interrompu toutes les minutes ? On voit déjà souvent deux rames ensemble dans la rue H Rolland, en attente, avec le T9 ce sera pire. Quant au bruit dans ces rues pour les riverains, cela revient à l'augmenter de 50% évidemment. Je suis riverain à l'angle A Philip et H Rolland ! et notre sortie de garage sur la rue H Rolland sera plus difficile entre trois passages de rames. -219- Illustration par photos 316

Les riverains, constatent des « embouteillages de tramway » sur la ligne T1 et T4 de façon journalière ! Et ainsi des retards se répercutant sur toutes les lignes, cette situation sera accrue avec l'arrivée du T9. -15-83-180-195-344-333-

Quelle est la capacité du gestionnaire à gérer la fréquence des différentes rames ? il est constaté dès à présent des difficultés dans le respect des rythmes affichés pour les 2 lignes de tram actuelles.

Sur la base d'une circulation d'un tram toutes les 10 minutes dans chaque sens nous obtenons pour 3 lignes de tram, une fréquence de 18 passages par heure dans chaque sens et donc au total 36 passages (aller et retour) sous les fenêtres des riverains ce qui correspond à un passage toute les 1 minutes 40 s - 133-164-165-166- D'autres calculs (fréquence un tram T9 toutes les 7 minutes) indiquent un tram par minute 187

Les contributeurs interrogent sur :

- L'incidence sur la circulation, automobile, piétons... fort engorgement des circulations entravant les capacités à se déplacer que ce soit pour les piétons (à proximité des stations ou pour le cheminement d'une station à celle de la correspondance, les véhicules divers et même les trams, entravant le cheminement des riverains.
- Perte de valeur des biens immobiliers -133-

16.11.2 Position de SYTRAL Mobilité

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

Certaines contributions s'interrogent sur la viabilité du futur tronçon commun T1 / T4 / T9 entre la station Croix-Luizet et la place Charles Hernu. Le fonctionnement de ce futur tronçon commun a été étudié dès les études de faisabilité et le fonctionnement d'autres tronçons communs de tramways sur d'autres réseaux ont été analysés. Il existe des tronçons communs à 3 lignes et/ou avec des fréquences élevées sur d'autres réseaux en France. On peut notamment citer les réseaux de Strasbourg, Montpellier ou Grenoble. Enfin, il peut être noté que sur le réseau lyonnais, les lignes T3, T7, Rhônexpress et les navettes de desserte du Grand Stade (qui effectuent des trajets sans arrêts depuis Part-Dieu, La Soie et Meyzieu) partagent la même infrastructure qui est implantée en partie en milieu urbain dense.

Les caractéristiques du tronçon commun prévu entre le campus de La Doua et Charpennes sont les suivantes :

- 2,9 km,
- 7 stations,
- 13 carrefours traversés, 4 zones de manœuvres.

Le projet T9 a été conçu pour assurer l'exploitabilité de ce tronçon commun, ce qui a notamment conduit SYTRAL Mobilités à décider de :

- déplacer le terminus de T4 de La Doua Gaston Berger à IUT Feyssine pour qu'il ne soit plus implanté dans le tronçon commun T1 / T4 / T9,
- implanter le terminus de T9 en dehors du tronçon commun dans la rue Bellecombe à Charpennes.

Les études et modélisations de fonctionnement du tronçon commun ont été menées avec les fréquences suivantes :

- T1 à 4' (alors que la fréquence actuelle est de 5')
- T4 à 5' (alors que la fréquence actuelle est de 7')
- T9 à 10' puis 7'

Avec une fréquence à 10 minutes, T9 représente seulement 13% des circulations sur le tronçon commun. C'est pourquoi son insertion dans le tronçon commun ne pose pas de difficulté à cette fréquence.

Avec une fréquence de T9 à 7 minutes le tronçon commun est toujours exploitable. Un agencement des cadences sera à prévoir pour préserver la régularité des lignes de l'ensemble du réseau. Exemple : viser le respect strict de la régularité du T4 qui est une ligne longue avec plusieurs tronçons communs (T3 / Rhônexpress et T10) et prévoir des intervalles moyens de passage du T1 (exemple : 4' à 5') et T9 (exemple : 6' à 8'). Les fréquences étant relativement élevées, une petite variation dans l'intervalle de temps de passage reste acceptable pour l'utilisateur.

Enfin, concernant l'impact de ce tronçon commun et des fréquences de tramway sur la circulation automobile, la baisse prévue de la circulation automobile, notamment en lien avec les projets de transports en commun mais également liée aux projets de voirie portés par la Métropole (ex : mise à sens unique prévue du cours André Philip avec l'arrivée de la voie lyonnaise n°4), permet de relativiser l'impact de l'augmentation de la fréquence des tramways sur la circulation automobile.

16.11.3 Commentaire du commissaire Enquêteur

La réduction de la circulation rue A Philip va conduire à reporter le trafic maintenu sur les axes voisins et donc en partie ceux tributaires du passage des tramways.

Les éléments présentés ne permettent pas d'emporter l'adhésion complète lorsque l'on regarde l'ensemble des données qui induisent un passage de tram toute les 2 minutes dans chaque sens, toute les minutes en cumulant les deux sens. Des riverains n'ont d'autres alternative que de circuler en automobile sur la voie du tram lorsqu'ils sortent ou rentrent chez eux.

16.11.4 Commodités des lieux

16.11.5 Réorganisation des circulations et des stationnements, pistes cyclables

La bretelle de periph 6, le long du canal, pour rejoindre Croix Luizet, risque de création de bouchons monstres, si on combine la circulation venant de Vaux + le periph. Les bouchons sont déjà assez fréquents comme cela. Pourquoi ne pas fermer la bretelle 6 et faire passer tout le monde par la sortie 6a, qui est loin d'être saturée (et qui n'est pas l'option par défaut pour rejoindre Lyon de Google). 211

Demande que le T9 desserve bien la station Croix Luizet 328, demande que l'arrêt de Croix Luizet soit placé sur le pont 351.

Le trafic routier va être fortement impacté 284

Lors de la concertation un tracé n°5 avait été proposé, il était bien moins impactant 351

Penser à une signalétique efficace pendant les travaux -à destination des cycles dans ce secteur 307

Le commissaire enquêteur

- demande d'inclure une réflexion sur l'accessibilité pour les artisans des différents lieux impactés par le T9, (avec stationnement d'un véhicule)
- demande de préserver (ou de ne pas entraver) des axes d'évacuation des populations en cas de catastrophe naturelle ou industrielle.

16.11.5.1 Postions de SYTRAL Mobilité

16.11.5.1.1 La réorganisation des circulations automobiles

Les impacts du projet sur la circulation automobile sont présentés dans la pièce C4 - § 4.5.1 du dossier d'enquête publique. Le plan de circulation projeté y est présenté ainsi que les impacts sur le niveau de trafic et le taux d'occupation sur les différentes rues.

Les études de modélisation de trafic montrent ainsi une légère baisse de la saturation, des reports de trafic limités dans le quartier de La Soie suite à la mise à sens unique de l'avenue Bataillon Carmagnole et une diminution de la circulation automobile dans le centre-ville de Vaulx-en-Velin (la circulation actuelle dans le sens Est>Ouest ne se reporte pas complètement sur les autres axes du centre-ville). Ces résultats s'expliquent notamment par le report modal vers les transports en commun et les modes actifs permis par le projet T9.

Dans le secteur de Croix-Luizet / Buers Salengro, la transformation des giratoires existants en carrefours à feux, associée à un dispositif anti-saturation de détection des véhicules doit permettre de maîtriser les longueurs de remontées de file et éviter leurs impacts potentiels sur le périphérique. Les modélisations dynamiques effectuées sur les carrefours de ce secteur ont validé la nécessité et l'efficacité de ce dispositif. Par ailleurs, le réaménagement du carrefour Charles De Gaulle en carrefour à feux doit permettre de limiter également les impacts sur les bus à Villeurbanne (rue du 8 mai 1945 et avenue Salengro notamment). En complément, le projet d'apaisement de l'avenue Roger Salengro porté par la Métropole de Lyon va mettre en œuvre un couloir bus dans le sens Ouest > Est pour faciliter la circulation des bus sortant du centre de Villeurbanne (accès au pont du Roulet et à la rue du 8 mai 1945).

16.11.5.1.2 La réorganisation du réseau de bus (RRS)

La restructuration du réseau de bus (RRS) qui accompagnera la mise en service du tramway T9 n'est pas encore arrêtée. La mise en service prévue de la ligne T9, du prolongement de la ligne T6, du BHNS Part-Dieu – Sept Chemins et de la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) début 2026 a conduit SYTRAL Mobilités à mener une étude de réorganisation du réseau de bus à une échelle plus importante que le simple corridor T9 : elle a été réalisée sur un quadrant Nord-Est de l'agglomération couvrant les communes de Bron, Lyon 3^{ème} et 6^{ème}, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.

Les enjeux de cette future restructuration du réseau sont notamment de :

- Ajuster l'offre aux besoins de déplacements actuels et futurs en assurant une desserte équitable du territoire,
- Améliorer la simplicité ainsi que la lisibilité des itinéraires et des horaires,
- Développer l'attractivité des transports en commun pour favoriser le report modal en améliorant les temps de parcours, la régularité et les correspondances entre bus et modes lourds (métros, tramway et aussi BHNS),
- Optimiser la desserte en tenant compte des contraintes d'exploitation et de voirie, notamment les modifications des plans de circulation induits par les projets de transport en commun et les projets de voirie mais également la capacité des pôles d'échanges multimodaux (PEM).

Plusieurs scénarios de RRS ont été étudiés en 2022 et début 2023. A ce jour, des orientations un scénario privilégié se dégagent. Les échanges doivent encore se poursuivre avec les communes du quadrant concerné par l'étude pour affiner la desserte des quartiers et la position des arrêts.

Les principales orientations à date sont :

- la réorganisation des lignes C17, C26 et 69 en accompagnement de T6 et T9 avec pour objectif :
 - d'assurer des liaisons transversales au sein de Villeurbanne en rabattement sur Métro A et D ;
 - de maintenir les principales origines / destinations existantes de ces lignes et de créer de nouvelles liaisons directes :
- la diamétralisation des lignes C8 et 7 pour multiplier les destinations accessibles sans correspondance pour les quartiers de la Grande-île desservis par ces lignes ;

Le scénario définitif de la RRS n'est pas encore validé. Un temps de partage avec le grand public sera programmé lorsque les orientations auront été validées avec les communes.

La RRS conduira à modifier l'offre de bus dans le respect des enjeux présentés plus haut et à réduire le nombre de kilomètres commerciaux offerts (notamment en supprimant des futurs doublons tramway / bus sur certains tronçons), réduction qui sera largement compensée par l'offre de kilomètres commerciaux des nouvelles lignes de tramway et BHNS. Le quadrant Nord-Est de l'agglomération cité plus haut bénéficiera ainsi d'une offre de transport en commun renforcée.

16.11.5.1.3 L'accessibilité aux activités économiques

L'accessibilité de l'ensemble des terrains d'activités économiques (commerces, artisans, TPE, etc.) a été prise en compte durant les études, et en particulier les études de reconstitutions riveraines (reconstitutions des accès, clôtures, parking et autres fonctionnalités chez les riverains dont le terrain fait l'objet d'une acquisition pour la réalisation du projet T9). L'ensemble des activités économiques conserveront un accès à leurs terrains.

En ce qui concerne l'accessibilité des commerces, la piétonnisation de la rue Emile Zola à Vaulx-en-Velin et celle de la rue Bellecombe vont impacter les livraisons et accès aux commerces. La piétonnisation de ces tronçons de rue ne permettra plus le stationnement de camions de livraison au droit des commerces (actuellement sur une seule aire de livraison en bout de séquence ou en stationnement double file rue Emile Zola, et sur une aire de livraison dans la rue Bellecombe). La piétonnisation sera accompagnée par la création de places de livraison sur les rues transversales (place existante rue du Lycée et deux nouvelles places rue Condorcet de chaque côté de la plateforme) et par la restitution de places de livraison à proximité de la rue Bellecombe (rues Curtelin et Dedieu et possibilité d'accéder à la contre-allée située sur la place Charles Hernu devant le McDonald's).

16.11.5.1.4 Accès aux véhicules de secours

Le SDMIS a été rencontré à plusieurs reprises au cours des études de conception du projet. L'ensemble des plans d'aménagement de l'espace public et des infrastructures du tramway a été partagé avec eux pour vérifier que la défense incendie des bâtiments et la circulation des véhicules de secours soient possibles dans le respect des contraintes d'accessibilité des véhicules de secours. A date, au regard des échanges que SYTRAL Mobilités a eu avec le SDMIS, l'ensemble des aménagements répondent à ses exigences (y compris l'aménagement de la rue Bellecombe) et les échanges vont se poursuivre jusqu'au démarrage des travaux.

16.11.5.1.5 Aménagements cyclables

Le projet s'accompagne de la création d'aménagements cyclables sur l'ensemble des axes requalifiés. A part sur la rue de la Poudrette (profil de voirie existant non modifié par le projet) et la première partie de l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté (double sens cyclable entre la rue de la Poudrette et la rue du Rail), le projet T9 prévoit la création de pistes bidirectionnelles séparées de la circulation automobile pour offrir des itinéraires sécurisés aux usagers du vélo. Les aménagements cyclables créés sont raccordés aux aménagements cyclables existants ou projetés des rues débouchant sur le tracé de T9. Un travail a également été mené pour limiter les conflits vélo / tramway.

Au droit du PEM de La Soie, le long de l'avenue des Canuts, les aménagement cycles et piétons seront modifiés dans le cadre du projet pour améliorer la lisibilité des cheminements piétons et de la piste cyclable afin de sécuriser les circulations piétonnes.

16.11.5.2 Commentaire du Commissaire Enquêteur

Après la réponse de SYTRAL Mobilité des questions restent en suspens comme la réorganisation des circulations en périphérie de la place des Charpennes et l'incidence de l'accroissement de la fréquence des trams sur le trafic des axes recoupés entre la Doua et Charpennes.

J'ai bien noté que le passage d'un tram chaque minute reste l'objectif.

La restructuration du réseau de bus reste à finaliser avec les communes et les usagers. L'intérêt de SYTRAL Mobilité est bien d'offrir un bon rabattement des voyageurs vers le tram et les autres lignes fortes du secteur.

La réponse de SYTRAL Mobilité aborde les points soulevés lors de l'enquête à l'exception de :

- La demande d'un arrêt à proximité de l'intersection du T9 avec la rue Monmousseau, Cette demande apparaît légitime, elle permettrait de desservir dans de bonnes conditions la ZI Ouest de Vaulx-en-Velin. Le personnel des activités du secteur est nombreux et doit être pris en considération.

16.12 CONTRIBUTIONS A VISEES DES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES

16.12.1 Sécurité hygiène

Des contributeurs -180-184- constatent aujourd'hui une situation d'hygiène et de sécurité dégradée au niveau de la place Charpennes, ils craignent l'extension de cette situation vers la rue Bellecombe.

Les difficultés de circulation actuelles des véhicules et des trams, va être accentuée avec T9 ce qui conduira à une perte d'efficacité des secours lors des situations d'urgence en particulier sur la rue Bellecombe – 180-

16.12.2 Acoustique et vibrations

✓ **Les vibrations**

Les vibrations déjà ressenties vont être augmentées. -195-203-

Entre La Doua et Charpennes : accroissement des vibrations aériennes et solidiennes déjà pénibles : le projet ne devrait-il pas prévoir le remplacement des structures actuelles par des structures moins génératrices de bruit et de vibrations ?

✓ **Le bruit**

Bruit du tram de façon générale 271 et des trams sur la place Hernu. Le niveau sonore est déjà pénible supérieur à 65 dB en Leq et supérieur à 84 dB en pointe qu'en sera-t-il avec un tram de plus en tenant compte des effets induits

Rue Bellecombe les niveaux sonores ne peuvent qu'augmenter -184-195-213-203-- et en particulier lors de la phase travaux188-

Certains contributeurs interrogent sur la validité des résultats de l'analyse acoustique : 282- demande de mesures place Ch. Hernu 41-83-87-289- 333

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 9 La Soie Charpennes
Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur

- Non prise en compte de l'arrêté du 29 septembre 2022 *or il apparait que l'application de cet arrêté ne peut être exigé pour un dossier déposé le 19 septembre 2022* ; Néanmoins, on peut regretter que le rapport du CETU sur l'insuffisance de la réglementation en vigueur n'ait pas amener le pétitionnaire à approfondir le sujet dans un secteur difficile. Il est demandé d'apporter une réponse précise.
- Absence de mention du document CERTU : bibliographie sur l'émission acoustique des tramways 2009
- Non prise en compte les bruits de grincements sur les rails en courbes
- Non prise en compte des bruits d'avertisseurs
- Non prise en compte des bruits de circulation des piétons,
- En attendant un report des transports automobile sur le transport tram, les agacements énervements des conducteurs se traduira par un usage immodéré de l'avertisseur sonore aggravant la pénibilité de la situation des riverains.
- Qu'en sera-t-il des bruits générés par les travaux de maintenance et d'entretien ?

Les difficultés de circulation actuelles des véhicules et des trams, va être accentuée avec T9 ce qui conduira à un usage accru des avertisseurs sonores et donc un accroissement du niveau sonore lors de la traversé de la place Ch. Hernu -180-

On peut s'interroger sur l'absence de mesure fine et de simulation rue Bellecombe.

✓ **La biodiversité**

Une contribution -188- concerne l'impact sur l'écologie et la biodiversité estime une prise en compte insuffisante.

Une contribution 328 relève l'omission de la présence du Faucon crécerelle à Croix Luizet

Pourquoi supprimer des arbres pour en replanter -202-

Les moyens seront-ils donnés pour respecter une distance entre aménagement et aux arbres de 1.5 m ? 335.

✓ **le cumul des impacts**

La contribution 282 considère que le cumul des impacts n'est pas correctement évalué. Impact sonore et vibratoire des différents trams t9 bus, bruit de circulation...

16.12.3 Position SYTRAL Mobilités

16.12.4 Impacts vibratoires

Les dispositifs anti-vibratile mis en place sont présentés dans la pièce C4 du dossier d'enquête publique (pièce C4, § 4.6.3) et l'étude complète était annexée au dossier d'enquête publique. L'étude prévisionnelle des vibrations engendrées par le tramway T9 a permis de définir les préconisations de

pose de matériels anti-vibratiles le long du tracé. L'atténuation vibratoire est proposée en fonction de la distance des bâtiments à la voie ferrée du tramway. De plus, celle-ci s'appuie sur des modélisations réalisées sur un logiciel spécialisé pour ce type de problématique vibratoire. Ainsi, alors que la réalisation du tramway T9 présente des impacts bruts négatifs sur certains tronçons de rue, la mise en place des différents dispositifs anti-vibratiles tels que présentés pages 142 à 153 de la pièce C4 permettent de rendre les impacts résiduels négligeables.

Les dispositifs anti-vibratiles qui seront mis en œuvre dans le cadre du projet T9 ont été éprouvés sur d'autres projets de tramway. En complément, il est bien prévu des mesures vibratoires à l'issue des travaux de façon à vérifier la bonne efficacité des dispositifs mis en œuvre vis-à-vis des atténuations attendues (cf. les mesures de suivi prévues qui sont présentées dans le § 9.1.3 de la pièce C4).

16.12.4.1 Impacts acoustiques

Les impacts acoustiques du projet T9 ont été abordés au travers de quelques contributions à l'enquête publique.

16.12.4.2 Respect de la réglementation

Le dossier d'enquête publique et l'étude sur le volet acoustique ont été réalisés dans le strict respect de la réglementation applicable au projet T9. La réglementation fournit un cadre au maître d'ouvrage pour la réalisation des études qui permettent ensuite de définir les obligations qui lui incombent. En complément, une analyse des effets indirects (non réglementaires) a été menée afin d'évaluer les impacts du projet sur les riverains concernés par le tracé et les riverains des routes voisines.

Concernant la prise en compte des indicateurs de l'arrêté du 29 septembre 2022 pour le terminus cité dans une contribution (n° 41), ces indicateurs ne sont pas appropriés au bruit du terminus. Ils fixent les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire durant une période d'observation de 3 ans. L'objectif est alors de quantifier la pertinence technique et fonctionnelle des différents indicateurs de bruit événementiel. **Aucun seuil réglementaire se rapporte à ces indicateurs.** Ces indicateurs permettent de quantifier le bruit au passage d'un train (ou d'un tramway ici). Ils sont adaptés aux trains en circulation et non pas aux trains à l'arrêt au niveau des gares (ou dans notre cas d'un tramway à son terminus).

La problématique du bruit des gares est plus une problématique relative à la réglementation bruit de voisinage que bruit des infrastructures de transport. En effet, les sources de bruit ne sont pas tant liées à la circulation des tramways (circulation par ailleurs prise en compte dans l'étude selon une vitesse moyenne) mais plus à l'activité autour du terminus (annonces sonores si prévues, bruit des tramways à l'arrêt – portes, fréquentation – bruit des usagers).

16.12.4.3 Impact acoustique le long des voies de tramway existantes

Une contribution évoque le bruit déjà existant au droit des voies du T1 et du T4. Des mesures de bruit de jour et de nuit sont produites dans cette contribution.

Sans nier la gêne que peut ressentir le riverain, notamment lorsque ses fenêtres sont ouvertes, il est à noter que :

- Les nuisances sonores actuelles sont imputables aux lignes de tramway existantes ;

- Ces niveaux peuvent être comparés aux critères acoustiques de définition des points noirs du bruit, seuls critères permettant de définir si des actions sont à mettre en œuvre ou non de réduction du bruit (indépendamment de tout projet). Actuellement, les niveaux mesurés sont bien en dessous de ces critères qui sont pour une ligne de tramway ou pour le cumul route + Fer de 73 dB(A) de jour et 68 dB(A) de nuit.
- Concernant l'impact du projet, c'est l'objet de l'étude, qui a regardé l'augmentation des niveaux sonores prévus du fait de l'augmentation du trafic des tramways sur ce secteur avec la mise en service de la ligne T9. Sur ce secteur (le bâtiment du riverain concerné mais également l'ensemble des bâtiments de la rue Henri Rolland entre la rue d'Hanoï et le cours André Philip), l'augmentation prévue du bruit avec la ligne T9 reste inférieure à 2 dB(A) de jour et de nuit. L'infrastructure n'est pas considérée comme une transformation significative et il n'y a pas de vérifications à faire concernant un dépassement des seuils réglementaires. Par ailleurs, même avec l'augmentation des circulations, les niveaux sonores resteront inférieurs à ceux définissant un point noir du bruit.

Ainsi, SYTRAL Mobilités n'a pas d'obligations réglementaires vis-à-vis de ce secteur.

16.12.4.4 Méthodologie de l'étude

Une contribution interroge la méthodologie retenue pour la réalisation de l'étude acoustique et sur la situation de référence retenue.

L'étude acoustique se base sur les données de l'étude trafic, celle-ci étant une des hypothèses majeures de la modélisation. La modélisation à l'état initial permet de caractériser l'ambiance sonore du secteur selon les critères d'ambiance modérée ou non afin de déterminer les seuils réglementaires. Cette modélisation de l'état initial se base sur l'année 2021 et les modélisations des situations de référence (c'est-à-dire sans la mise en service du T9) à l'horizon de la mise en service (2026) et à +20 ans (2046) comme le prévoit la réglementation. Les données trafic sont issues du modèle de déplacement multimodal de l'aire Métropolitaine Lyonnaise Modely. L'étude de trafic a été réalisée sur la base de ce modèle et selon les horizons déjà sous le modèle soit 2015, 2030 et 2040 mais **les données trafics n'ont pas été utilisées telles quelles, et des projections ou des rétroprojections ont été faites pour projeter les horizons nécessaires à l'étude.**

L'analyse porte ensuite sur les horizons 2026 et 2046 et compare pour chaque horizon, un scénario de référence tenant compte des évolutions du secteur et des différents projets mais sans la ligne T9 et un scénario projet avec ces mêmes évolutions mais la ligne T9 en circulation. **Les horizons futurs tiennent bien compte des évolutions dans le périmètre du projet et les différents projets urbains ou d'infrastructures** (projets viaires codés dans le modèle multimodal dont les projets de transports en commun, de voirie ou encore les ZAC du Mas du Taureau et ZAC Saint-Jean). Ainsi, les différents projets connus et influençant les niveaux de trafics et les circulations sont bien intégrés dans l'étude de circulation et donc dans les trafics utilisés dans la modélisation acoustique. Les évolutions connues sont donc bien intégrées dans l'étude de circulation et dans l'étude acoustique.

L'ensemble des hypothèses de calcul prises pour la modélisation est détaillé dans l'étude en annexe. L'étude présente les niveaux en façade de l'ensemble des habitations riveraines de la future ligne de tramway pour les différents scénarios étudiés.

Ainsi, contrairement à l'affirmation selon laquelle l'étude se limite à l'état actuel (contribution n°41), l'étude prévoit bien une analyse des effets aux horizons futurs (avec et sans projet) et a bien porté sur

les volets réglementaires. Elle montre qu'il n'y a pas de secteurs où l'ambiance sonore sera significativement dégradée (augmentation de plus de 2 dB(A)) ou de secteurs faisant l'objet de dépassements de seuils réglementaires sur le linéaire de l'infrastructure. Ainsi il n'y a pas d'obligation de la part du maître d'ouvrage à mettre en œuvre des dispositifs de protection acoustique.

Enfin, l'étude présente également les effets indirects du projet liés au report de trafic, approche qui va au-delà de ce que demande la réglementation d'un projet de tramway en termes d'acoustiques.

16.12.4.5 Phase chantier

La contribution n°41 indique qu'aucune étude acoustique prévisionnelle n'a été réalisée relativement à la problématique des nuisances acoustiques en phase chantier et que l'impact global étant jugé NEGATIF (Pièce C4, §5.9.2, page 188/289), la réalisation d'études acoustiques de détail visant à identifier les secteurs à enjeux relativement aux problématiques de bruit de chantier est donc souhaitée afin que des réelles dispositions soient prises pour garantir l'absence de nuisances pour les riverains.

Premièrement, l'impact négatif évoqué correspond à l'impact brut du projet. Un certain nombre de mesures d'évitement, de réduction et de suivi sont prévues et décrites dans l'étude d'impact (Pièce C4, §5.9.2, page 188/289). Ces mesures sont intégrées aux cahiers des charges des futures entreprises de travaux (exigences quant aux horaires de travail et sur la mise en place de mesures de réduction des bruits, afin notamment de protéger les ouvriers et les riverains des bruits de chantier). Enfin, l'avertisseur de recul type "cri du lynx" est désormais couramment adopté par les entreprises de travaux. Ainsi, l'impact résiduel est jugé très faible, et non pas négatif.

Au stade de l'étude d'impact aucune étude acoustique prévisionnelle n'a effectivement été réalisée mais s'agissant d'une infrastructure de transport, préalablement au démarrage du chantier, le maître d'ouvrage fournit au préfet et aux maires des communes sur le territoire desquelles sont prévus les travaux et les installations de chantier les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. (Article R.571-50 du Code de l'Environnement).

16.12.5 Appréciation du Commissaire Enquêteur

SYTRAL Mobilité indique que les nuisances actuelles sont dues aux tram T1 et T4, celles-ci sont néanmoins ressenties par les populations. Le traitement de ces nuisances témoignerait de la capacité de l'exploitant à traiter les nuisances sonores.

SYTRAL Mobilité démontre la prise en compte des éléments de réglementation qui s'appliquent aux transports par Tramway.

Il vient que les contributions vont au-delà de la réglementation et demandent la prise en compte de l'ensemble de la sphère sonore à laquelle ils vont être soumis : cumul bruit du tram + bruit de voisinage (avertisseur sonore, annonce vocales...), ce que la réglementation n'aborde pas malgré une gêne provoquée manifeste.

On peut néanmoins retenir que SYTRAL Mobilités se doit d'intégrer les aspects « coût » dans les engagements qui sont pris, tant pour les études que pour les protections, puisque directement ou indirectement les finances publiques sont sollicitées.

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 9 La Soie Charpennes
[Demande d'autorisation environnementale – Procès-Verbal du commissaire enquêteur](#)

16.13 AUTRES ASPECTS

16.13.1 Contributions concernant le processus d'information

Diverses contributions 26-81-83-86-87-89-125 -180-196- 204-205-215-228--256-260- 266- 267-278-285-354--critiquent la consultation tardive et insuffisante des riverains de la rue Bellecombe et de Lyon6, voire à travers des documents très orientés ainsi que l'absence d'alternative. L'action de la garante est également fortement critiquée (validation du projet malgré les oppositions), manque d'indépendance avec le conseil communautaire 215-216-

L'absence de prises en compte des avis des riverains de la rue Bellecombe concernés 333

La contribution 199 parle de déni démocratique pour Lyon 6 et de manque de transparence,

Aux quelques réunions d'information (et non de concertation) il a été entendu que le directeur du campus de la Doua refusait que ce terminus du T9 soit effectué à la Doua sans aucune raison apparente : avec autant d'espace cela n'aurait pourtant aucun impact sur les infrastructures routières ou autre terrasse de restaurants

16.13.2 Contributions concernant le montant de l'opération

Plusieurs contributions critiquent le projet pour son coût 333et plus particulièrement sur les parties du trajet critiquées, 8-15-193-199-202-232-256-295-354-355-356-358-

Certaines contributions estiment que d'autres solutions seraient moins onéreuses :

- Terminus à la Doua, 196-268-
- Bus grande capacité plutôt que tram, bus au bioGNV

UN PROJET INSATISFAISANT ET TRES ONEREUX : Le projet de terminus rue Bellecombe n'est absolument pas réaliste : engoncée dans une rue étroite, il obère toute possibilité de prolongement ultérieur ; alors qu'un tiroir de retournement à l'ouest, direction "naturelle" d'un prolongement ultérieur, existe déjà à Charpennes. 199

C'est également une FAUTE POLITIQUE ET TECHNICO-ECONOMIQUE de ne pas réutiliser l'existant et d'investir plusieurs millions dans un nouveau terminus qui sera sans doute détruit un jour pour permettre de prolonger la ligne. En somme une triple dépense (entre le tiroir actuel, le tiroir proposé et le prolongement probable de la ligne dans 10 ou 20 ans) 199

- Je profite de cette enquête publique pour dire que je suis effarée de voir sur la ligne C8, entre certaines stations, que 8 personnes sur 10 ne compostent pas à la montée. Avez-vous prévu un système de contrôle sérieux ? Vu le coût de ce T9 il faudra que tout le monde mette la main au portefeuille, les augmentations annuelles de SYTRAL Mobilités sont trop importantes car se sont toujours les mêmes qui paient pour les tricheurs. -223-

16.14 PRINCIPE D'UN TRAMWAY T9 PART MODALE

La quasi-totalité des contributions reconnaît la pertinence du projet T9 permettant de desservir le secteur prévu. Une contribution évoque la mise en place d'un BHNS en lieu et place du tramway, les arguments de SYTRAL Mobilité sont présentés dans le dossier.

Quelques contributions qualifient le projet d'inutile sans apporter d'argumentation.

L'argumentation des contributions favorables émanent des populations de Vaulx-en-Velin et mettent en avant le besoin d'accéder aux lignes fortes de la métropole pour se rendre sur des lieux d'études ou d'emploi. De nombreux contributeurs voient dans cette ligne une compensation à la mise en place de la ZFE au centre de la métropole.

SYTRAL Mobilité présente une argumentation en termes de part modale qui est apparue peu claire, voire susceptible de remettre en cause le projet lui-même.

SYTRAL Mobilité précise

Le projet T9 permet de faire augmenter d'un point la part modale des transports en commun sur les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne. Ainsi les transports en commun sur ces 2 communes assureront à l'horizon 2030 21,2% des déplacements. 55% des usagers reportés vers les transports en commun grâce au projet T9 proviennent de la voiture individuelle.

2030 Projet – Vaulx / Villeurbanne

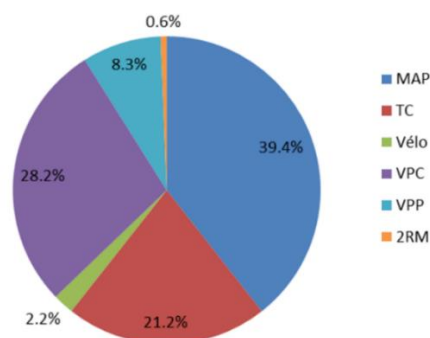


Figure 12 : Parts modales sur les communes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne à l'horizon 2030 avec le projet T9

Ce gain d'un point de part modale peut paraître faible mais il est en réalité conséquent. A titre d'exemple, la dernière enquête ménage-déplacement réalisée en 2015 à l'échelle de la Métropole avait montré que la part modale des transports en commun a augmenté de 6 points entre 2006 et 2015 sur Lyon-Villeurbanne mais seulement de 2 points sur les autres communes de la Métropole sur la même période. Le PDU actuellement en vigueur vise une augmentation de la part modale des transports en commun de 3 points entre 2015 et 2030. Un projet comme T9, dont la zone d'influence ne recouvre qu'une petite partie des villes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, permet à lui seul de gagner 1 point de part modal pour les transports en commun sur ces deux communes.

Pour mémoire, l'agglomération lyonnaise accueillait en 2015 4,5 millions de déplacements quotidiens.

En conclusion

Le présent document permet d'établir un avis sur le projet T9.

Les observations du public permettent de reconnaître un avis favorable de nombreux vaudois, tandis que les riverains du tracé depuis la Doua et spécifiquement autour des Charpennes s'inquiètent des conséquences de l'arrivée de T9

Fait à Lyon, le 3 Novembre 2023

Le Commissaire enquêteur Pierre LAMY