

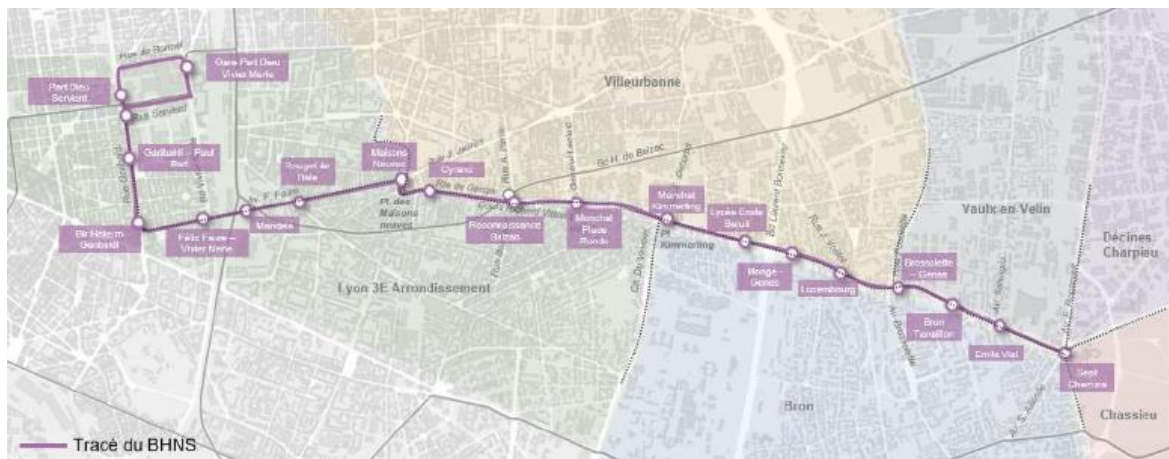
PREFECTURE DU RHÔNE
Porteur du projet
SYTRAL Mobilités
LYON

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE :

- à la déclaration d'utilité publique
- à l'enquête parcellaire ;

**pour le projet d'aménagement d'une ligne de Bus
à Haut Niveau de Service (BHNS) entre les
quartiers de la Part-Dieu et Sept-Chemins**

**Sur le territoire des communes de
LYON 3^{ème}, BRON, VAULX-EN-VELIN et VILLEURBANNE (69)**



RAPPORT D'ENQUETE

Référence TA : E23000142/69

**Date de l'enquête publique
du lundi 4 décembre 2023 au vendredi 12 janvier 2024**

*(les conclusions motivées de l'enquête de DUP
et le procès-verbal des opérations avec l'avis sur l'emprise des ouvrages projetés
de l'enquête parcellaire font l'objet de deux documents séparés
correspondant à chacune des deux enquêtes)*

Le 16 février 2024

**Ce rapport a été établi par Monsieur Gérard GIRIN
Commissaire Enquêteur**

SOMMAIRE

1.1. Autorité organisatrice – Maitre d’ouvrage - Siège de l’enquête	3
1.2. Le projet, son contexte et objectifs de l’enquête	3
1.2.1. <i>Enquête relative à la déclaration d’utilité publique (DUP)</i>	4
1.2.2. <i>Enquête parcellaire</i>	5
1.3. Cadre législatif et réglementaire et documents directeurs	5
1.3.1. <i>L’enquête publique de DUP associée à l’enquête parcellaire</i>	5
1.3.2. <i>L’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique</i>	5
1.3.3. <i>Autres documents réglementaires</i>	7
1.4. Composition du dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique (DUP)	7
1.5. Autres documents mis à l’enquête	8
II. ANALYSE DES PIÈCES DU DOSSIER DE DUP	9
2.1. Guide de lecture	9
2.2. Pièce A : Notice explicative du dossier d’enquête et présentation du projet	10
2.2.1. <i>Informations sur l’enquête</i>	10
2.2.2. <i>Plan de situation</i>	10
2.2.3. <i>Notice explicative du projet</i>	10
2.2.4. <i>Caractéristiques des ouvrages les plus importants</i>	12
2.2.5. <i>Appréciation sommaire des dépenses</i>	14
2.2.6. <i>Plan général des travaux</i>	14
2.2.7. <i>Bilan de la concertation</i>	15
2.3. Pièce B : Evaluation environnementale (étude d’impact)	15
2.3.1. <i>Pièce B.01 : Résumé non technique</i>	15
2.3.2. <i>Pièce B.02 : Description de l’état initial de l’environnement susceptible d’être affecté de manière notable par le projet et son évolution en cas de sa mise en œuvre</i>	17
2.3.3. <i>Pièce B.03 : Présentation du projet et variantes étudiées</i>	22
2.3.4. <i>Pièce B.04 : Description des incidences notables du projet et des mesures prévues (ERC)</i>	25
2.3.5. <i>Pièce B.05 : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000</i>	32
2.3.6. <i>Pièce B.06 : Eléments permettant d’apprécier la compatibilité du projet avec l’affectation des sols</i>	32
2.3.7. <i>Pièce B07 : Méthodes utilisées pour établir l’état initial et évaluer les incidences du projet</i>	33
2.3.8. <i>Pièce B08 : Noms et qualités des auteurs</i>	33
2.3.9. <i>Pièce B.09 : Compléments spécifiques aux infrastructures de transport</i>	34
2.3.10. <i>Pièce B.10 : Annexe 01 : Bilan des émissions des gaz à effet de serre (GES)</i>	35
2.3.11. <i>Pièce B.10 : Annexe 02 : Etude Air et Santé</i>	37
2.3.12. <i>Pièce B10. :Annexe 03 : LCE diagnostic faune flore 2021 - 2022</i>	42
2.4. Pièce C : Avis des autorités consultées	44
2.4.1. <i>Préambule</i>	44
2.4.2. <i>La concertation</i>	44
2.4.3. <i>L’avis du Domaine</i>	48
2.4.4. <i>La délibération de l’expropriant</i>	48
2.4.5. <i>Les avis des personnes consultées</i>	49
2.5. Pièce D : Evaluation socio-économique	52
III. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L’ENQUÊTE	53
3.1. Désignation du commissaire enquêteur	53

3.2. Préparation de l'enquête	53
3.2.1. <i>Contacts avec la préfecture du Rhône et SYTRAL Mobilités</i>	53
3.2.2. <i>Contacts et échanges avec les mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne</i>	55
3.2.3. <i>Visite du site du parcours du BHNS</i>	56
3.2.4. <i>Consultation de Services en lien avec le projet</i>	56
3.3. Déroulement de la procédure	58
3.3.1. <i>Arrêté d'ouverture d'enquête</i>	58
3.3.2. <i>Modalités d'information du public - publicité</i>	58
3.3.3. <i>Tenue des permanences</i>	62
3.3.4. <i>Rendez-vous avec des élus</i>	62
3.3.5. <i>Réunion publique – Prolongation de l'enquête – Suspension d'enquête</i>	65
3.3.6. <i>Incidents</i>	66
3.3.7. <i>Clôture de l'enquête</i>	66
IV. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC ET ANALYSES	68
4.1. Contributions recueillies et permanences	68
4.1.1. <i>Permanence du mercredi 6 décembre 2023 à la mairie de VAULX-EN-VELIN</i>	68
4.1.2. <i>Permanence du jeudi 14 décembre 2023 à la mairie de LYON 3^{ème}</i>	70
4.1.3. <i>Permanence du mardi 19 décembre 2023 à la mairie de BRON</i>	75
4.1.4. <i>Permanence du vendredi 12 janvier 2024 à la mairie de VILLEURBANNE</i>	82
4.2. Bilan comptable des contributions émises	86
4.3. Questions du commissaire enquêteur	98
V. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ET REPNSES DE SYTRAL MOBILITES	98
5.1. Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur	98
5.2. Tableaux récapitulatifs de la synthèse des observations avec les réponses de SYTRAL Mobilités et les commentaires du commissaire enquêteur	99
5.2.1. <i>Tableau récapitulatif des observations traitées par thèmes présentés dans mon PVS</i>	101
5.2.2. <i>Tableaux des réponses de SYTRAL Mobilités traitées par sujet avec les commentaires du commissaire enquêteur</i>	123
5.2.3. <i>Tableau récapitulatif des questions émises par les contributeurs avec les réponses apportées par Sytral Mobilités et les commentaires du commissaire enquêteur</i>	154
VI. DEMANDE DE REPORT DU DELAI DE REMISE DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS	244
VII. BILAN D'ENSEMBLE DU PROJET	244
ANNEXES	
PIECES JOINTES	

I. INTRODUCTION

1.1. Autorité organisatrice – Maitre d’ouvrage - Siège de l’enquête

La présente **enquête publique** regroupe les enquêtes suivantes :

- l’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique (DUP) en vue d’acquisition d’immeubles et pour la réalisation de travaux et d’ouvrages ;
- l’enquête parcellaire conduite en vue d’une expropriation d’utilité publique vis-à-vis des parcelles et immeubles à exproprier ;

relatives au projet d’aménagement d’une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre les quartiers de la Part-Dieu et les Sept Chemins sur les territoires des communes de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, communes de la Métropole lyonnaise.

Ces deux enquêtes sont conduites :

- simultanément compte tenu que l’expropriant (SYTRAL Mobilités,) est en mesure de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires ;
- au titre du code de l’environnement et **organisées par la préfète du Rhône** conformément d’une part à l’art. L 181-10 du code de l’environnement et d’autre part à l’arrêté préfectoral n° E 2023-471 signé du 13 novembre 2023 de la préfète autorité compétente pour ouvrir l’enquête (*voir une copie de l’arrêté en annexe 1*)

Autorité organisatrice

Préfecture du Rhône

Direction des Affaires Juridiques et de l’Administration Locale

Bureau de l’urbanisme et de l’utilité publique

18 rue de Bonnel

69419 LYON Cedex 03

Maitre d’ouvrage

SYTRAL Mobilités

21 boulevard Vivier-Merle

CS 63815 69487 LYON Cedex 03

Dans son art. 1 l’arrêté préfectoral fixe le **siège de l’enquête** à la mairie de Lyon 3^{ème}

Mairie

215 rue Duguesclin

69423 Lyon

1.2. Le projet, son contexte et objectifs de l’enquête

En tant qu’autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, SYTRAL Mobilités propose, avec ce projet de BHNS, une offre de transport efficace en termes de régularité et de temps de transport entre l’Est lyonnais et le centre de Lyon à la Part-Dieu.

Ce projet a pour but de contribuer au développement du territoire et d’offrir un cadre de vie agréable à ses résidents en s’adaptant aux évolutions des demandes de déplacements liées d’une part à un étalement urbain important consécutif à son fort développement et d’autre part à une tendance à évoluer vers une déconnexion entre les lieux d’emploi et l’habitat.

Du fait de sa conception il devrait permettre une métamorphose de l'espace urbain autour de son tracé et une transition sociale et écologique pour les secteurs desservis.

SYTRAL Mobilités sollicite de la préfète du Rhône la déclaration d'utilité publique pour la totalité de l'emprise du projet d'aménagement du BHNS situé sur le territoire des communes de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, avec, dans le cadre de l'enquête parcellaire conjointe portant sur la totalité du tracé, l'identification des propriétaires et des titulaires de droits réels concernés par l'expropriation ainsi que la détermination des parcelles correspondantes pour les aménagements et travaux envisagés.

L'objectif de ces deux enquêtes conduites simultanément est bien d'obtenir les arrêtés préfectoraux correspondants d'une part à la déclaration d'utilité publique du projet et d'autre part de cessibilité des propriétés ou parties de propriété dont la cession est nécessaire à sa réalisation.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ce projet rentre bien dans les missions de SYTRAL Mobilités qui sont de :

- développer les transports en commun du Rhône ;
- financer les réseaux et inciter aux déplacements doux ;
- définir la politique d'aménagement des transports avec la gestion des réseaux.

1.2.1. Enquête relative à la déclaration d'utilité publique (DUP)

L'objet de l'enquête DUP est de s'assurer que l'expropriation envisagée nécessaire à la totalité des travaux d'aménagement sur l'ensemble de l'emprise du tracé du BHNS sur les 4 communes concernées par **ce tracé, répond bien à une utilité publique** préalablement et formellement constatée à son issue et donc que l'intérêt général l'emporte bien sur les intérêts particuliers.

Compte tenu de la nature et de l'importance des aménagements envisagés, **la réalisation du BHNS est susceptible d'affecter l'environnement** (au sens de l'art. L.123-2 du code de l'environnement), c'est pourquoi cette enquête est régie par le code de l'environnement.

Ce projet n'est pas soumis à étude d'impact systématique ni à la procédure d'examen au cas par cas au titre de la rubrique 6a « *Infrastructures routières : construction de routes classées dans le domaine public routier* », en revanche **il est soumis à évaluation environnementale systématique** par la rubrique 39b : « *Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha* » (la surface de l'emprise étant de 16 ha) ; ce qu'a confirmé l'autorité environnementale (MRAe) par courrier en date du 13 janvier 2023.

Comme prévu au V de l'art. L.122-1 du code de l'environnement, le dossier présentant le projet comprenant l'étude d'impact réalisée dans le cadre de cette demande de déclaration d'utilité publique a été soumis pour avis :

- **à l'autorité environnementale (MRAe)**, avis qui a été joint au dossier d'enquête avec la réponse apportée par SYTRAL Mobilités ;
- **aux collectivités territoriales** et à leurs groupements intéressés par le projet, à savoir les mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin, et Villeurbanne et la Métropole de Lyon ; seule la commune de Bron a répondu et son avis a également été joint au dossier d'enquête.

Par ailleurs les conditions de rejet des eaux pluviales du projet relèvent de la rubrique 2.1.5.0. au titre de la loi sur l'eau (régime de déclaration) Toutefois la déclaration correspondante n'est pas traitée dans le présent dossier et fera l'objet d'un dossier spécifique.

Enfin compte tenu que les travaux d'aménagement du BHNS nécessiteront des démolitions et des constructions nouvelles, les dossiers de demandes correspondants seront sollicités le moment venu conformément au code l'urbanisme. Ces travaux étant conformes au PLU-H en vigueur de la Métropole de Lyon il n'y a pas lieu d'envisager, dans le cadre de cette enquête, de mise en compatibilité de ce PLU-H.

Les critères examinés dans le cadre du dossier présenté pour vérifier que le présent projet d'aménagement du BHNS est d'intérêt public ou pas sont présentés au chapitre VII infra.

Ces critères prennent en compte non seulement **le but poursuivi et l'intérêt de l'opération** projetée, mais **aussi ses divers inconvénients** afin de vérifier s'il existe un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé. L'analyse bilancielle correspondante prend en compte plus particulièrement les critères relatifs :

- à l'environnement ;
- à l'aspect humain, l'emploi, la santé publique ;
- au coût financier (économique)

1.2.2. Enquête parcellaire

Commentaire du commissaire enquêteur

Les informations relatives à l'enquête parcellaire sont traitées dans le rapport distinct intitulé "*Procès-verbal des opérations et avis motivé sur l'emprise des ouvrages projetées*".

1.3. Cadre législatif et réglementaire et documents directeurs

Les principaux documents et les principales références réglementaires liés à cette enquête, sans être exhaustifs, sont présentés ci-après.

1.3.1. L'enquête publique de DUP associée à l'enquête parcellaire

La délibération du Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités du 25 mai 2023 sollicitant l'organisation d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et d'une enquête parcellaire sur le projet d'aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre les quartiers de la Part-Dieu et Sept-Chemins sur le territoire des communes de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.

L'ordonnance n°E23000142/69 du 26 octobre 2023 de la présidente du tribunal administratif de Lyon nommant M. G. Girin commissaire enquêteur pour la déclaration d'utilité publique, assortie d'une enquête parcellaire, du projet d'aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre les quartiers de la Part-Dieu et Sept-Chemins sur les territoires des communes de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.

L'arrêté de la préfète du Rhône n° E-2023-471 en date du 13 novembre 2023 prescrivant la présente enquête publique et définissant ses conditions d'ouverture et d'organisation.

1.3.2. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et plus particulièrement ses articles :

- L 1 relatif à l'expropriation ;
- L 110-1 relatif aux enquêtes préalables à une déclaration publique portant sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L 123-du code de l'environnement qui précise qu'elle est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre I^{er} de ce code et R 111-1 et 2, R 112-1, R 112-4 à 7 ;
- L 121-1 à 5 relatifs à l'utilité publique ;
- L 122-1 à L 122-2-1 relatifs aux opérations ayant une incidence sur l'environnement ;
- R 112-4 à R 112-24 relatifs aux enquêtes publiques relevant du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Le code de l'environnement et plus particulièrement ses articles :

- L 121-15 à 19 relatifs à la concertation préalable ;

- L 122-1 et suivants et R 122-1 et suivants relatifs à l'évaluation environnementale et aux études d'impact ;
- L 123-1 à L 123-18 et R 123-1 à R 123-27 qui définissent le déroulement de l'enquête publique (participation du public aux décisions ayant une incidence sur l'environnement) ;
- L 123-19 et R 123-13 relatifs à la participation du public par voie électronique.

Le code des transports et plus particulièrement :

- L 1511-1 à 6 et R 1511-1 à 16 relatifs à l'évaluation des projets d'infrastructures et de services de transport.

Le code de l'urbanisme et plus particulièrement :

- l'art. L 103-2 relatif à la concertation pour les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement.

Le code du patrimoine et plus particulièrement :

- les art. L 521-1 et suivants et L 314 à L 531-19 relatifs au patrimoine historique et naturel ;
- les art. L 523-1 et suivants relatifs à l'archéologie préventive ;
- l'art. L 642-6 relatif à l'avis de l'architecte des Bâtiments de France ;
- R 421-21 relatif à la création d'une voie modifiant celle existante.

L'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.

L'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

L'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le code de l'environnement.

Par ailleurs le projet doit également **être compatible** avec :

- le schéma de cohérence territoriale (**SCoT**) de l'agglomération lyonnaise approuvé le 16/12/2010 par délibération du syndicat mixte d'étude et de programmation de l'agglomération lyonnaise (SEPAL) ;
- le schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (**SRADDET**) qui intègre le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de Rhône-Alpes (SCRAE), le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) et le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), approuvé par arrêté préfectoral le 10 avril 2020 et dont le but est d'organiser la stratégie régionale pour l'avenir des territoires ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (**SDAGE**) Rhône-Méditerranée Corse 2016-2021 approuvé le 18 mars 2022 ;
- le plan local d'urbanisme et d'habitat (**PLU-H**) de la Métropole lyonnaise approuvé le 13 mai 2019.

Le projet doit également **prendre en compte** :

- le plan de déplacements urbains (**PDU**) de l'agglomération lyonnaise approuvé en 2017 qui planifie et définit la stratégie en matière de mobilité ;
- le plan de prévention des risques d'inondation (**PPRI**) du Grand Lyon approuvé le 2 mars 2009 pour Lyon et Villeurbanne et le 6 mars 2008 pour Vaulx-en-Velin ;

- le plan de prévention du bruit dans l'environnement (**PPBE**) dans le Rhône et la métropole lyonnaise approuvé par arrêté préfectoral du 9 juillet 2020 ;
- le plan de protection de l'atmosphère (**PPA**) de l'agglomération lyonnaise approuvé par arrêté préfectoral le 24 novembre 2022 ;
- le schéma d'aménagement et de gestion des eaux de l'Est lyonnais (**SAGE**) approuvé 24 juillet 2019, document de planification à l'échelle locale ;
- le plan régional de santé environnement (**PRSE**) approuvé en 2017 qui vise à répondre aux préoccupations et interrogations de la société sur les conséquences sanitaires, à court et moyen terme, de l'exposition à certaines pollutions de notre environnement.

1.3.3 Autres documents règlementaires

Parmi les documents règlementaires liés au présent dossier, (par ailleurs joints en annexes des dossiers d'enquête de DUP), il faut citer :

- l'avis de l'autorité environnementale (MRAe) du 12 septembre 2023 ;
- le mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités à l'avis de l'autorité environnementale, transmis le 31 octobre 2023 ;
- l'avis du Domaine émis le 24 octobre 2022 pour une estimation sommaire et globale du projet envisagé ;
- la réponse de la commune de Bron, en date du 11 septembre 2023, à la demande d'avis sollicitée par SYTRAL Mobilités. Cette ville étant la seule collectivité ayant transmis son avis dans le délai de 2 mois après la date de consultation.

On peut préciser que SYTRAL Mobilités a initié une concertation du Service Régional de l'Archéologie (DRAC) en janvier 2022, mais qu'aucun arrêté de diagnostic archéologique n'a été pris à la suite de cette saisine.

1.4. Composition du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)

Le dossier de DUP est constitué de six documents, se présentant en feuillets imprimés recto/verso et paginés sous format « paysage » A3, reliés indépendamment les uns des autres :

- 1) Guide de lecture de 14 pages ;
- 2) Pièce A ; notice explicative du dossier d'enquête et présentation du projet de 52 pages ;
- 3) Pièce B : Evaluation environnementale (étude d'impact) constituée des pièces :
 - ✓ B.01 : Résumé non technique de 34 pages ;
 - ✓ B.02 : Description de l'état initial de l'environnement susceptible d'être affecté de manière notable par le projet et de son évolution en cas de mise en œuvre du projet de 116 pages ;
 - ✓ B.03 : Présentation du projet et variantes étudiées de 38 pages ;
 - ✓ B.04 : Description des incidences notables du projet et des mesures prévues (ERC) de 104 pages ;
 - ✓ B.05 : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000 de 6 pages ;
 - ✓ B.06 : Eléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet de 18 pages ;
 - ✓ B.07 : Méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les incidences du projet de 18 pages ;
 - ✓ B.08 : Noms et qualités des auteurs de 2 pages ;
 - ✓ B.09 : Compléments spécifiques aux infrastructures de transport de 26 pages ;

- 4) B.10 : Annexes de l'étude d'impact de 2 pages présentant les 3 annexes suivantes ;
 - Annexe 01 : Bilan des émissions des gaz à effet de serre (GES) de 36 pages ;
 - Annexe 02 : Etude Air et Santé de 88 pages ;
 - Annexe 03 : Ligne Centre-Est Diagnostic Faune-Flore 2021-2022 de 48 pages ;
- 5) Pièce C : Avis des autorités consultées de 66 pages ;
- 6) Pièce D : Evaluation socio-économique de 18 pages.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ces documents correspondent à ceux prévus pour ce type d'enquête :

- d'une part aux art. L 122-1, et R 123-8 du code de l'environnement et plus particulièrement :
 - ✓ la description du projet ;
 - ✓ l'évaluation environnementale, compte tenu que le projet relève de la rubrique 39b : « *Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha* » (16 ha);
 - ✓ l'évaluation des incidences notables sur les sites NATURA 2000 ;
 - ✓ les avis des autorités consultées, avec la réponse apportée aux observations de la MRAe.

J'ai eu confirmation par la préfecture du Rhône qu'en plus de la MRAe et de la ville de Bron qui ont répondu, le dossier d'enquête avait été envoyé également aux 3 autres mairies (Lyon 3^{ème}, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) ainsi qu'à la Métropole lyonnaise, mais qu'elles n'avaient pas répondu ;

- d'autre part aux art. R 112-4 et 5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et plus particulièrement :
 - ✓ la notice explicative ;
 - ✓ le plan de situation ;
 - ✓ le plan général des travaux ;
 - ✓ le périmètre délimitant les immeubles à exproprier ;
 - ✓ l'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser.

1.5. Autres documents mis à l'enquête

Dans chacune des quatre mairies concernées étaient joints au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique celui de l'enquête parcellaire (que j'ai traité dans un document séparé intitulé "*Procès-verbal des opérations et avis motivé sur l'emprise des ouvrages projetés*") et également:

- un bordereau listant l'ensemble des pièces ci-dessus constituant les dossiers d'enquête mis à disposition du public ;
- un document d'information complémentaire sur le projet et l'enquête publique préparé par SYTRAL Mobilités (8 feuillets recto/verso paginés et reliés) disponible également en nombreux exemplaires ;
- une synthèse de la concertation continue qui s'est déroulée de mai 2022 jusqu'en début décembre 2023 (15 feuillets recto/verso paginés et reliés) ;
- l'arrêté préfectoral n° E 2023-471 du 13 novembre 2023 d'ouverture de la présente enquête publique (3 feuillets recto/verso paginés et agrafés) ;

- l'avis d'ouverture de l'enquête¹ ;
- deux registres " papier " de 8 feuillets pour celui de la parcellaire et 19 feuillets pour celui de la DUP, déjà cotés et paraphés¹ respectivement par les maires respectifs pour celui de l'enquête parcellaire et moi-même commissaire enquêteur pour celui de l'enquête de DUP, avant la date d'ouverture, destinés à recevoir respectivement les observations émises :
 - ✓ plus particulièrement par les personnes concernées par les biens à exproprier, pour celles relatives à l'enquête parcellaire ;
 - ✓ par tout public, pour celles relatives à la déclaration d'utilité publique du projet.

A noter que les observations pouvaient également être transmises respectivement par courrier postal à l'intention du commissaire enquêteur dans chacune des 4 mairies, par courriel à l'adresse bhns-partdieu-septchemins@mail.registre-numerique.fr et encore sur le registre dématérialisé accessible à l'adresse bhns-partdieu-septchemins@mail.registre-numerique.fr.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les deux documents ajoutés aux différentes pièces règlementaires des deux dossiers sont les bienvenus :

- celui d'information complémentaire permet en quelques pages non seulement de s'informer sur le contenu des deux dossiers et la justification et l'intérêt du projet mais également sur l'objectif de ces enquêtes et les possibilités d'y participer ;
- la synthèse de la concertation continue qui montre le travail effectué par SYTRAL Mobilités pour approfondir le projet en lien avec les riverains et les élus des collectivités concernées et partenaires du projet.

II. ANALYSE DES PIÈCES DU DOSSIER DE DUP

2.1. Guide de lecture

Le guide lecture présenté dans ce premier chapitre peut être assimilé à un sommaire interactif détaillé du dossier dont l'objectif est de permettre au lecteur de trouver plus facilement les informations qu'il recherche.

D'une part il rappelle l'identification et le contenu de chacune des pièces principales (A, B, B.01 à B.10, ANNEXES 01-02-03, C et D), d'autre part il présente 2 tableaux, avec :

- dans le 1^{er} : la liste des principaux sujets abordés dans le dossier (sous la qualification « *si vous cherchez* ») et en référence la pièce du dossier où il est traité (sous la qualification « *vous trouverez ici* ») ainsi que la réglementation concernée ;
- dans le 2^{ème} intitulé « *Guide de complétude du dossier DUP et de l'évaluation environnementale (Etude d'impact)* » : les articles de la réglementation visés en regard avec les exigences règlementaires et les pièces du dossier correspondantes.

Il donne également la liste des principales abréviations employées.

Commentaire du commissaire enquêteur

Compte tenu de l'importance du nombre d'une part de pages du dossier (688) et d'autre part de sujets différents traités, ce guide de lecture facilite grandement l'accès aux informations recherchées.

¹ A noter que lors de ma permanence du 6 décembre le registre *papier* de l'enquête parcellaire de Vaulx-en-Velin n'était pas paraphé par Mme la maire. Mme D. Guiriaboie, responsable de l'accueil, m'a informé le lendemain 7 décembre que Mme la maire l'avait fait.

De même lors de ma permanence du 14 décembre à la mairie de Lyon 3^{ème} ; le secrétariat m'a informé dans les jours qui ont suivi que les paraphes avaient été mis.

2.2. Pièce A : Notice explicative du dossier d'enquête et présentation du projet

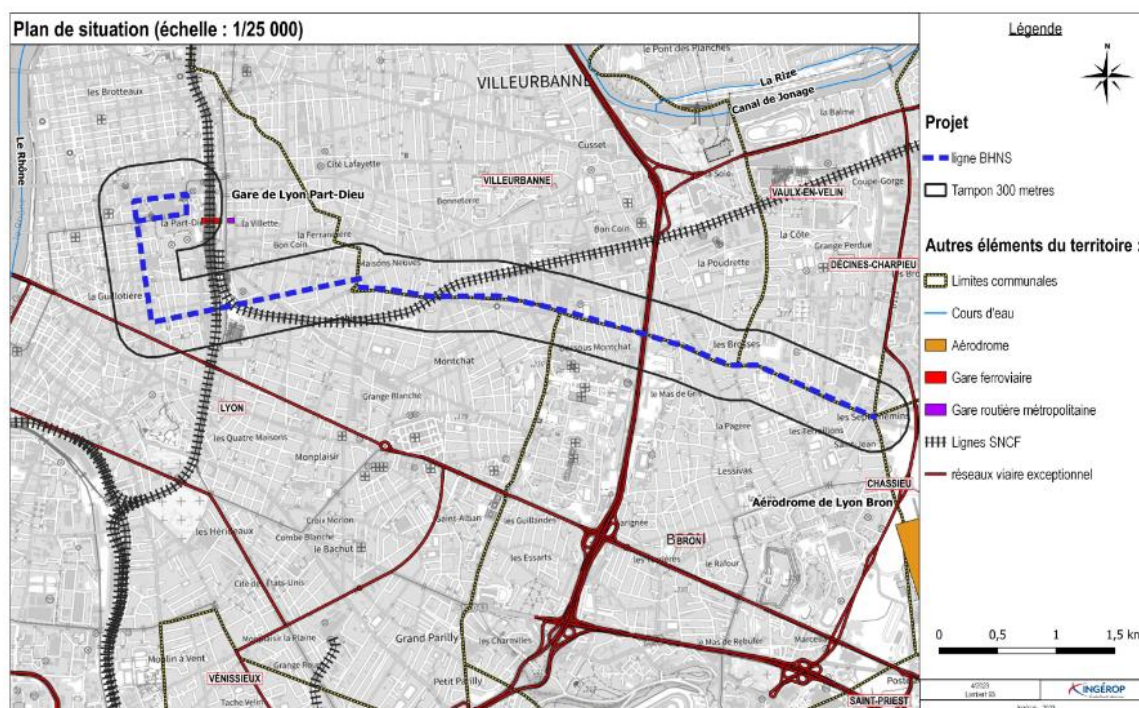
2.2.1. Informations sur l'enquête

Ce chapitre présente successivement l'objet de l'enquête qui porte :

- sur la demande de DUP ;
- sur la fourniture de l'évaluation environnementale du projet.

Il explique son insertion dans la procédure administrative depuis les études préalables jusqu'à la mise en service, accompagnée des informations juridiques afférentes, notamment celles relatives à l'enquête publique.

2.2.2. Plan de situation



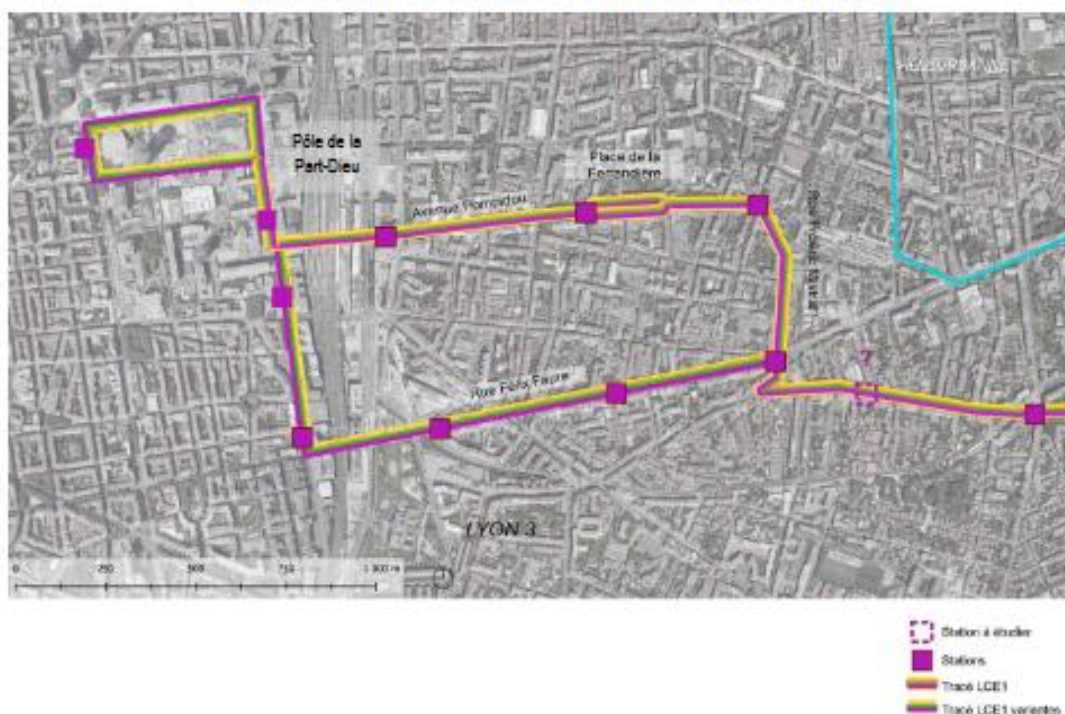
2.2.3. Notice explicative du projet

Des informations sont indiquées concernant plus particulièrement :

- le demandeur :SYTRAL Mobilités ;
- les objectifs poursuivis par le projet en regard avec :
 - ✓ la périurbanisation : contexte urbain en fort développement avec un étalement important ;
 - ✓ l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération : ZAC, gare, projet urbain ;
 - ✓ le dysfonctionnement du réseau routier lié à l'engorgement du trafic nécessitant de pouvoir disposer d'une alternative à la voiture individuelle ;
 - ✓ la prise en compte de la zone à faible émission (ZFE) et son développement ;
 - ✓ les offres de transport en commun : maillage dense et offre multimodale, constat de dysfonctionnement notamment dans l'Est lyonnais ;
 - ✓ la nécessité de fournir une offre de transport efficace en termes de régularité et de temps de transport depuis le centre de Lyon en direction de l'Est lyonnais ;

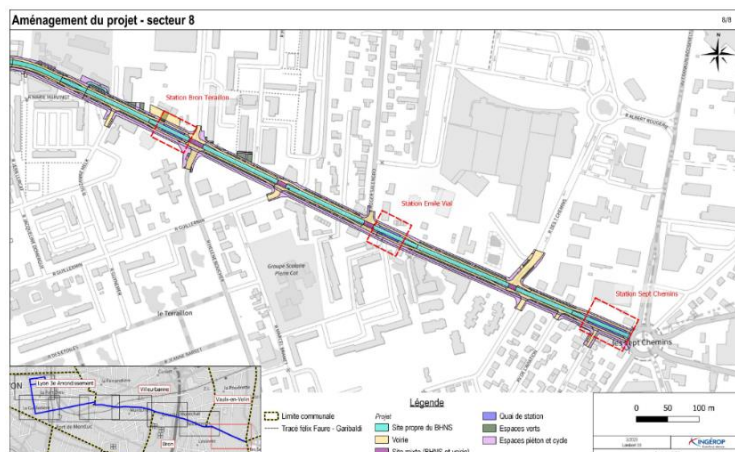
- l'intérêt général du projet qui se justifie par :
 - ✓ l'analyse de l'évolution du territoire : prise en compte de la situation actuelle, des attentes de la population et des objectifs des documents de planification ;
 - ✓ la croissance démographique et l'étalement urbain ;
 - ✓ le choix des transports en commun pour accompagner le développement du territoire et contribuer à relever les défis démographiques, de changement climatique et le coût énergétique ;
- la prise en compte d'une part des objectifs du SRADDET et d'autre part du SCoT de l'agglomération lyonnaise qui intègrent une obligation de développer une offre de transport collectif dans l'Est lyonnais ;
- la description des principales solutions examinées et raisons pour lesquelles le projet a été retenu à partir :
 - ✓ des choix initiaux du tracé du BHNS issus de l'étude de faisabilité, avec l'analyse multicritères des deux principales variantes envisagées (passage par l'avenue Pompidou et l'avenue Félix Faure) ayant orienté le choix du passage par l'avenue F. Faure ;

Figure 2 : Variantes de tracé de LCE 1 entre la Part-Dieu et Sept Chemins



- ✓ des différentes variantes d'aménagement avec leurs analyses comparatives et les choix des solutions retenues dans chacun des secteurs concernés : boulevard Balzac/avenue Mistral – stations place de la Ronde et Renaissance ;
- la présentation générale du projet avec :
 - ✓ sa description sommaire, ce qu'est un BHNS et sa connexion au réseau des Transports en Commun Lyonnais (TCL), ses caractéristiques, sa raison d'être, ce qu'il va apporter aux habitants y compris en matière d'environnement, confort, sécurité pour les mobilités douces, cadre de vie... ;
 - ✓ les différents aménagements prévus pour chacun des 8 secteurs constituant la totalité du parcours de Lyon Part-Dieu au Sept-Chemins (site propre du BHNS, voirie, site mixte BHNS et voirie, quai de station, espaces verts et espaces piétons et cycles) ;

Exemple pour le secteur 8 de la station Bron Terrailon aux Sept-Chemins



2.2.4. Caractéristiques des ouvrages les plus importants

Les caractéristiques physiques et opérationnelles du projet font l'objet d'une description détaillée, pour :

- les plateformes : 2 voies de 3,25 m chacune de large pouvant être réduite à 3,15 m, avec un revêtement clair ;
- les voiries : 3 à 3,25 m de large entre bordures, en enrobé en couleur claires sur certaines parties ;
- l'insertion par séquence suivant les secteurs : route à simple ou double sens, conditions d'implantation de la plateforme, des quais, des arbres, des poteaux des lignes aériennes de contact (LAC), tronçons communs avec le tramway, stationnements, marquages au sol, arbres abattus et conservés ;

Figure 13 : Insertion du BHNS sur la route de Genas Est



Exemple de profil d'insertion

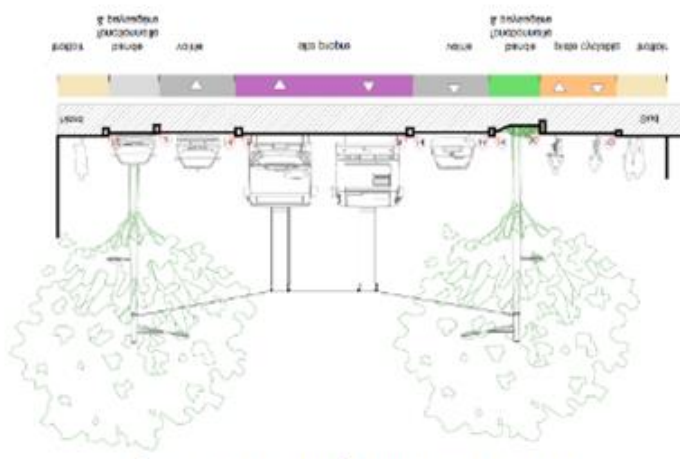


Figure 14 : Profil d'insertion type secteur route de Genas Est

- les stations au nombre de 19, aménagées selon les mêmes principes que celles des tramways (mobilier, abris, assises, garde-corps, végétation, totems ...) ;
- les pistes cyclables : 3 m de large réduite à 2,5 m ponctuellement, aménagements spécifiques adaptés ;
- les trottoirs : largeur de 2 m pouvant être réduite ponctuellement jusqu'à 1,4 m, matériaux de couleurs claires ;
- le mobilier urbain et les émergences (candélabres, poteaux de la ligne (LAC), mâts de signalisation tricolore), caractéristiques d'implantation, uniformes en termes de couleur (gris foncé) ;
- les bandes fonctionnelles et paysagères : prise en compte des zones repérées à enjeux, possibilité d'accueillir des arceaux à vélos et stationnements, caractéristiques de la trame végétale en termes d'implantation, de choix des plants (strates hautes et basses), d'infiltration des eaux pluviales (fossés de plantations avec tranchées drainantes) ;
- l'évaluation du bilan des arbres abattus (76) et plantés (543) ;
- les lignes (LAC) raccordées à des sous-stations nécessaires à l'alimentation du Bus dans les tronçons où il ne fonctionne pas en autonomie avec ses batteries (ancrage en façade) ;

Figure 22 : Linéaire de Ligne Aérienne de Contact (LAC)



- l'offre de service et le maillage avec le réseau des transports en commun : définition des fréquences de passages suivant les heures, (entre 7 et 10 mn), le temps de parcours (30 mn), amplitude horaire 4h 30 à 0h 30), connexion à 2 lignes de métro (B et D), à 4 lignes de tramway (T1, T3, T4 et T6), à 8 lignes de Bus (C1, C2, C3, C6, C7, C9, C13 et C25)

Par ailleurs la totalité du tracé permet l'intégration d'aménagements cyclables ainsi que des aménagements spécifiques et sécurisés pour les piétons.

- les incidences sur les bâtis et démolitions (au nombre de 26), notamment dans la partie Est, sont indiquées d'une part avec les adresses (n° des rues et communes) et reportées sur 4 planches légendées pour l'ensemble du linéaire.

Les types et quantités de résidus et d'émissions attendus correspondent :

- aux eaux pluviales qui seront gérées selon deux modes distincts :
 - ✓ système de noues et de tranchées drainantes pour la section des Sept-Chemins au carrefour Maisons Neuves où de nombreux espaces verts seront créés ;
 - ✓ arbres de pluie et des tranchées Stockholm entre Maisons Neuves et la rue Garibaldi où les arbres existants seront conservés ;

- à la demande et à l'utilisation de l'énergie qui nécessite d'une part l'implantation de lignes de contact et de sous-stations électriques et d'autre part la création d'un réseau basse tension (systèmes d'éclairage, affichages, distributeurs de billets ...)

Des descriptions particulières concernant :

- la démarche de management environnemental depuis la conception et poursuivie durant toute la phase des travaux (engagement contractuel et suivi environnemental des entreprises, diminution des consommations d'eau, d'énergie et gaz à effet de serre) ;
- les modalités d'organisation du chantier en suivant des tranches fonctionnelles depuis les acquisitions foncières jusqu'aux tests, essais, formation des conducteurs, marche à blanc, avec :
 - ✓ une durée prévisionnelle de travaux de 2,5 ans de 2024 à 2026 ;
 - ✓ le déploiement de moyens d'information adaptés pour garantir la sécurité à tous (usagers de la route, entreprises) ;
 - ✓ un suivi des mesures environnementales par une personne qualifiée missionnée comme Coordinateur environnement ;
- le planning de réalisation du projet qui présente les principales échéances depuis la concertation publique ouverte à l'automne 2021 jusqu'à la mise en service prévue en 2026.

2.2.5. *Appréciation sommaire des dépenses*

Le montant total des travaux, études et acquisition foncière comprises, est estimé par le Domaine à 164,7 M€ (valeur décembre 2022)

Les partenaires de financement sont :

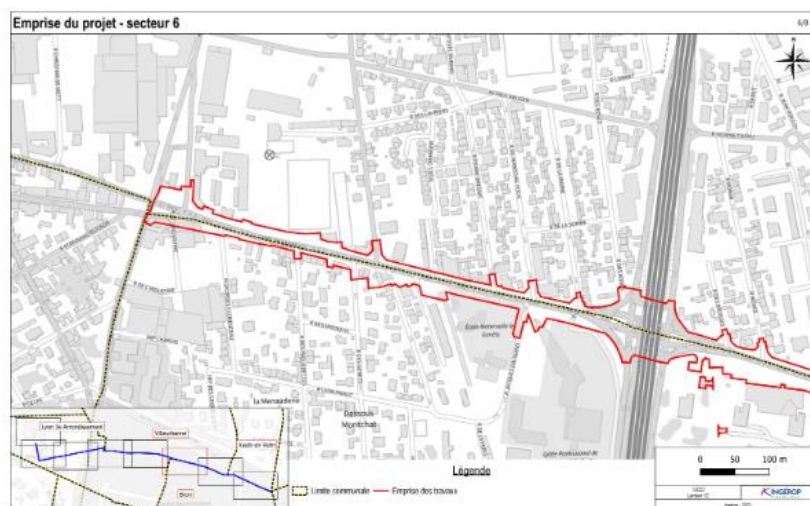
- la Métropole Grand Lyon ;
- les villes de Lyon, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ;
- le ministère de la transition écologique ;
- l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France)

2.2.6. *Plan général des travaux*

Le plan général des travaux fourni permet de bien faire apparaître les limites de l'emprise soumise à l'enquête publique avec les limites des communes.

Il est décliné en 8 plans représentant respectivement chacun des 8 secteurs du tracé depuis La Part-Dieu jusqu'aux Sept-Chemins.

Planche présentant le plan des travaux pour le secteur 6 à l'intersection des communes de Lyon 3^{ème}, Bron et Villeurbanne



2.2.7 Bilan de la concertation

Le bilan complet de la concertation, qui s'est déroulée du 11 octobre au 19 novembre 2021, est détaillé dans la pièce C ; ce chapitre en présente une synthèse qui rappelle qu'elle a porté plus particulièrement sur :

- l'opportunité du projet et le choix du tracé parmi différentes variantes ;
- les choix des stations ;
- les différentes études à mener consécutives aux propositions soumises ;
- les dispositifs d'accompagnement des riverains et commerçants pendant les études mais également la phase travaux ;
- la mise en place d'une concertation continue dans la continuité de la concertation préalable jusqu'à l'enquête publique.

Commentaire du commissaire enquêteur

L'objet de l'enquête et la façon dont elle s'insère dans la procédure administrative sont bien décrits dans les informations juridiques et administratives présentées.

Le plan de situation fourni permet de visualiser de façon claire la ligne du BHNS sur tout son parcours ainsi que les différents éléments du territoire dans son environnement et plus particulièrement de part et d'autre dans la zone tampon des 300 m.

La notice explicative est détaillée avec de nombreuses illustrations pour présenter le projet de BHNS avec les raisons pour lesquelles il a été retenu, la justification de son intérêt général avec les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et l'estimation financière des dépenses pour le réaliser.

Le plan général des travaux, présenté sur 8 planches successives, fait apparaître bien distinctement les limites de l'emprise des travaux sur tout le parcours de la ligne et les limites des communes impactées. Il est à mon avis à une échelle suffisamment grande pour s'assurer que la réalisation du projet nécessite l'inclusion des terrains listés dans l'enquête parcellaire et sur les 10 planches des plans parcellaires.

Les éléments précisés dans cette synthèse du bilan de la concertation préalable (détaillée par ailleurs dans la pièce C) font ressortir la prise en compte d'observations reçues dans les choix retenus, le fait qu'elle se soit prolongée de façon continue jusqu'à l'enquête publique montre l'attention portée par le maître d'ouvrage, SYTRAL Mobilités, aux préoccupations des personnes du public plus particulièrement concernées ou intéressées par ce projet de ligne. Toutefois, comme on le verra plus loin, un certain nombre d'observations du public et des élus de la ville de Bron émises dans le cadre de la présente enquête, notamment par des commerçants impactés et des riverains, indiquent que leurs avis et propositions de modifications n'ont pas été entendus.

A noter que SYTRAL Mobilités m'a confirmé que le fait que la ville de Vaulx-en-Velin ne soit pas citée dans les partenaires de financement du projet au §V *Appréciation sommaire des dépenses* de la pièce A était un oubli, et donc qu'elle en faisait bien partie au même titre que Lyon, Bron et Villeurbanne.

2.3. Pièce B : Evaluation environnementale (étude d'impact)

2.3.1. Pièce B.01 : Résumé non technique

Dans un premier chapitre, ce résumé illustré par des cartes, photographies et plans légendés :

- positionne le tracé du BHNS dans son environnement sur un plan de situation délimitant clairement sa zone « tampon » de 300 m et les limites des communes qu'il traverse ;
- rappelle qui est SYTRAL Mobilités et quelles sont ses missions.

Dans son 2^{ème} chapitre :

- il précise les objectifs du projet ;
- il donne les raisons pour lesquelles le projet a été retenu par rapport aux principales solutions de substitution examinées ;
- il présente les variantes d'insertion d'aménagements et l'analyse comparative à partir des différents critères proposés, avec les choix de la solution retenue en fonction des secteurs et les justifications correspondantes ;
- il fait une description sommaire du projet avec les aménagements prévus et les différents éléments qui le composent (plateformes, quais, voies, pistes cyclables, trottoirs, bandes fonctionnelles et paysagères, îlots et refuges, stationnements PMR, aires de livraison, mobiliers urbains, poteaux et lignes électriques ...) ;
- il indique les spécificités et caractéristiques de la ligne de BHNS, ce qu'elle va apporter aux habitats et ses connexions au réseau TCL ;
- il indique qu'il permettra une requalification de façade à façade (forte végétalisation, confort et sécurité pour les mobilités douces, désimperméabilisations, amélioration du cadre de vie le long du parcours) ;
- il présente sur des cartes distinctes les aménagements proposés sur l'ensemble du tracé en le découpant en 8 secteurs en faisant bien apparaître, à partir du site propre du BHNS, et en les différenciant :
 - ✓ la voirie ;
 - ✓ les sites mixtes (voiries et BHNS) ;
 - ✓ les quais et stations ;
 - ✓ les espaces verts ;
 - ✓ les espaces piétons et cycles.

Dans son 3^{ème} chapitre le résumé concerne l'état initial de l'environnement qu'il présente à l'aide de tableaux :

- prenant en compte la description des milieux physiques, du milieu naturel, de l'environnement humain, avec pour chacun d'eux les types d'enjeux à prendre en considération et en les qualifiant (de nul à fort) ;
- dont l'un récapitule la synthèse des enjeux d'environnement vis-vis les différentes thématiques ci-dessus.

Le 4^{ème} chapitre présente :

- à l'aide de tableaux la synthèse des impacts en les quantifiant avec le niveau des enjeux en regard, ainsi que les mesures et la synthèse des incidences sur :
 - ✓ la réalisation des travaux ;
 - ✓ la ressource en eau ;
 - ✓ le milieu naturel, avec les mesures d'évitement et de réduction sur les habitats, les oiseaux, les insectes, les mammifères et les chiroptères ;
 - ✓ les risques majeurs ;
 - ✓ l'environnement humain ;
 - ✓ le paysage et le patrimoine ;
- la synthèse de la lutte sur les nuisances ;
- les effets sur le climat et la vulnérabilité au changement climatique ;

- l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connexes ;
- les compléments spécifiques aux infrastructures de transport.

Le 5^{ème} chapitre, qui concerne l'évaluation des incidences sur les sites NATURA 2000, précise qu'il n'y a pas de tels sites à proximité.

Le 6^{ème} chapitre présente les 4 documents avec lesquels le projet doit être compatible : le Schéma directeur, d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Méditerranée-Corse, le SRADDET de la région Auvergne Rhône-Alpes (AURA), le SCoT de l'agglomération lyonnaise et le plan Local d'Urbanisme et d'Habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon.

Le 7^{ème} chapitre concerne les méthodes utilisées et la description des difficultés éventuelles rencontrées.

Commentaire du commissaire enquêteur

Le résumé tel que présenté répond bien à son objectif de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans le dossier relatives :

- au projet lui-même, l'intérêt qu'il présente avec ses aménagements et les raisons pour lesquelles il a été retenu ;
- à l'étude d'impact dont il rappelle et résume plus particulièrement l'ensemble des thématiques traitées notamment celles relatives à l'environnement, d'une façon bien compréhensible par le public sans rentrer dans les détails techniques, depuis l'analyse de son état initial, l'identification des impacts évalués par rapport aux niveaux des enjeux et les mesures associées pour prévenir, réduire, supprimer les conséquences dommageables du projet sur l'environnement. Les résultats sont récapitulés dans des tableaux de synthèse.

2.3.2. Pièce B.02 : Description de l'état initial de l'environnement susceptible d'être affecté de manière notable par le projet et son évolution en cas de sa mise en œuvre

Localisation

Cet état initial de l'environnement a été établi à partir de différentes échelles d'études, par ailleurs délimitées sur des cartes, qui comprennent l'agglomération lyonnaise, la Métropole de Lyon (Grand Lyon avec ses 59 communes), la zone d'étude restreinte et enfin la zone d'étude qui concerne une bande de 300 m de part et d'autre du tracé envisagé.

Milieu physique

L'étude du milieu physique a concerné le relief avec la topographie, le climat, la géologie, l'hydrogéologie (avec la masse d'eau souterraine, sa qualité, les captages d'eau potable) ; la zone d'étude n'intersectant aucun périmètre de protection d'alimentation d'eau potable.

Elle a pris en compte :

- les documents de planification des eaux : le SDAGE Rhône Méditerranée, le SAGE de l'Est Lyonnais, le contrat de milieu Saône, corridor alluvial et territoires associés ;
- l'hydrologie avec son réseau hydrographique ;
- les risques naturels : inondation, ruissellements, cavités, mouvements de terrain et retrait gonflement des argiles, sismiques ;

le projet est concerné par un périmètre de production prioritaire au niveau de la commune de Bron où la route de Genas constitue un axe d'écoulement artificiel à son croisement avec la RD 383 dans le quartier de Les Brosses. Par ailleurs son exposition au risque de retrait-gonflement des argiles est considéré comme faible.

- les zones humides : aucune dans le secteur, la plus proche est à plus d'un km.

Une carte légendée en couleur délimite les secteurs concernés par des risques naturels.

La synthèse du milieu physique fait ressortir des enjeux de niveaux :

- nuls en regard du relief, de la topographie, du climat et des cavités ;
- faibles vis-à-vis des risques naturels liés aux mouvements de terrain et sismiques et des zones humides ;
- moyens vis-à-vis de l'hydrologie, et des risques d'inondation ;
- forts en regard de la géologie et de l'hydrogéologie.

Milieu naturel

L'étude du milieu naturel a pris en considération :

- les sites Natura 2000, l'arrêté préfectoral de biotope, les périmètres d'inventaire du milieu naturel : Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) et Espaces Naturels Sensibles (ENS) ;
la zone d'étude n'intersecte aucun de ces espaces.
- le plan de sauvegarde de l'œdicnème criard : la zone d'étude concerne les territoires de reproduction de l'espèce dans deux secteurs à l'Est du projet, mais pas le tracé ;
- les mesures de compensation environnementale ; plusieurs repérées dans la zone d'étude mais toutes sont en dehors du tracé ;
- les continuités écologiques : aucun corridor écologique ou réservoir de biodiversité n'est présent dans cette zone du tracé ;
des cartes légendées et en couleurs délimitent les espaces, secteurs et zonages de protection de milieu naturel, ceux concernés par la biodiversité, les trames vertes et bleues ;
- les résultats des inventaires faune, flore et habitats effectués sur 4 séquences dans le fuseau d'étude du tracé qui ont permis de caractériser leurs enjeux écologiques respectifs. Les résultats pour chacun des secteurs sont récapitulés dans des tableaux pour chacun des oiseaux identifiés avec les niveaux d'enjeu réglementaire et local à dire d'expert ;
des cartes en couleurs et légendées délimitent les différentes séquences et localisent les secteurs à enjeux, à potentialité de gîte à chiroptères des arbres, des oiseaux, de l'avifaune patrimoniale hivernante et des arbres à cavités.

La synthèse du milieu naturel fait ressortir des enjeux de niveaux :

- faibles vis-à-vis du périmètre de protection du milieu naturel, de la continuité écologique, des mammifères terrestres ;
- moyens vis-à-vis d'autres périmètres de protection :
 - ✓ plan de sauvegarde de l'œdicnème criard, sans aire de reproduction inventoriée ;
 - ✓ 3 secteurs de compensation environnementale ;
 - ✓ création de nouvelles voies et d'un parc d'activités et travaux à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ;
 - ✓ des oiseaux : 46 espèces contactées dont 17 nicheuses ;
 - ✓ de la flore : 21 arbres à enjeux ;
- forts vis-à-vis des chiroptères : 9 espèces inventoriées.

Milieu humain

L'étude sur le milieu humain a pris en considération :

- **le diagnostic socio-économique**, avec la population, son évolution depuis 2013, sa répartition par commune, les zones d'activités, les équipements publics majeurs, l'emploi, la densité et nombre d'emplois par quartier en 2015 ;

- **les documents d'urbanisme :**

- ✓ le SCoT de l'agglomération lyonnaise dont le PADD et le DOG ont parmi leurs objectifs de développer le réseau de transport en commun et d'optimiser l'exploitation du réseau de voirie pour accroître la place pour la marche et le vélo dans les déplacements de proximité ;
- ✓ le PLU-H de la Métropole Lyonnaise, avec :
 - son zonage réglementaire pour chacun des secteurs impactés par l'emprise de la ligne BHNS (représenté sur 4 cartes légendées en couleurs) ;
 - la liste des emplacements réservés dont 13 sont présents dans la zone d'étude ;
 - les espaces boisés classés (EBC) et alignements d'arbres, dont un nombre assez important sont présents dans la zone d'étude, avec les indications relatives à leur protection ;
 - les périmètres d'intérêt patrimonial (PIP), dont 16 sont recensés dans la zone d'étude, avec les indications pour leur préservation et mise en valeur ;
 - les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), dont un dans Lyon 3^{ème}, quatre à Bron, deux à Villeurbanne et deux à Vaulx-en-Velin dans la zone d'étude (délimitées sur une carte en couleurs légendée) ;
 - le PADD avec ses orientations spécifiques pour chacune des 4 communes ;
 - les servitudes d'utilité publique dont plusieurs impactent la zone d'étude (quatre à Lyon 3^{ème}, trois à Villeurbanne, à Bron et à Vaulx-en-Velin), représentées sur des cartes extraites du PLU-H ;
- ✓ le schéma d'assainissement et la gestion des eaux pluviales pour lesquelles les eaux de ruissellement sont collectées dans les réseaux unitaires et traitées au niveau des stations d'épuration des eaux usées ;

- **l'occupation des sols :** zone totalement incluse dans l'agglomération urbaine avec peu d'espaces verts (urbanisation dense et continue dans la partie Ouest à Lyon et Villeurbanne et tissu urbain discontinu alternant avec des zones industrielles et commerciales à l'Est sur la route de Genas) ;

- **les risques industriels majeurs relatifs :**

- ✓ aux risques technologiques liés à la présence de l'usine « ELVYA Chaufferie Lafayette » située à l'intérieur de la zone d'étude mais seul le périmètre de prévention concerne le tracé du BHNS ;
- ✓ au transport des matières dangereuses : le site est concerné pour ce type de transport sur les routes ;
- ✓ aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont vingt-quatre concernent la zone d'étude, mais aucune Seveso ; la plupart sont dans Lyon 3^{ème}, deux à Villeurbanne et une à Bron ;
- ✓ aux sites et sols pollués avec treize sites identifiés dans la zone d'étude et recensés dans la base de données BASOL qui appellent à une action des pouvoirs publics ; ils sont listés et localisés sur une carte légendée en couleurs ;

- **l'accessibilité du site :**

- ✓ par la desserte routière conséquente plus particulièrement au niveau de :
 - la rue de Bonnel, boulevard Vivier-Merle et rue Servient à Lyon 3^{ème} ;
 - rue Garibaldi à Lyon 3^{ème} ;
 - avenue Frédéric Mistral à Villeurbanne ;

- route de Genas à Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Bron, qui est la voie structurante entre La Part-Dieu et les communes de l'Est Lyonnais ;
avec identification des carrefours à enjeux forts et présentation des différentes voies sur des cartes en couleurs et légendées sur la totalité du parcours du tracé ;
- ✓ avec présentation des offres de stationnement, gratuits, payants ou encore à durée réglementée suivant les secteurs, et avec des places offertes sur la plupart des voiries ; plus de 5 000 places réparties dans six parkings couverts payants. Les parcs de stationnement privés, publics, parking relais, aires de covoiturage et les poches de stationnement sont localisés sur une carte en couleurs et légendée ;
- ✓ par les transports collectifs, qui montrent que d'une part la desserte du site est multiple (gare SNCF, métro B, quatre lignes de Tramways, Rhône-Express, plus d'une vingtaine de lignes de bus) et que d'autre part actuellement il n'existe pas de liaison directe attractive entre la Part-Dieu et les Sept-Chemins, hormis avec la ligne 25 avec une fréquence limitée ; deux cartes permettent de visualiser la localisation des différents moyens de desserte du site d'étude ;
- ✓ par les réseaux cyclables denses près de la Part-Dieu et avec un potentiel de développement des modes actifs au niveau de la route de Genas. A noter d'une part les « Voies Lyonnaises » composées de douze lignes en cours de développement dont trois sont en relation avec le projet (les 10, 11 et 13) et d'autre part vélos et trottinettes en libre-service ;
- ✓ en lien avec le plan de déplacement urbain (PDU), document de planification qui définit la stratégie en matière de mobilité ;
- **les autres projets urbains** qui concernent :
 - ✓ les transports en commun évoqués dans le plan de mandat « Destination 2026 » tels que le prolongement de la ligne de tramway T6 entre les Hôpitaux Est et La Doua, la construction de la ligne T9 entre Vaulx-en-Velin La Soie et Charpenne, la ligne T10 entre la gare de Vénissieux et le secteur de Gerland, la ligne de bus de l'Est Lyonnais entre Vaulx-en-Velin La Soie et Genas, aéroport de Lyon Saint Exupéry ;
 - ✓ des projets d'aménagements urbains divers notamment la requalification du quartier de Lyon Part-Dieu, la ZAC Grandclément, un ensemble immobilier aux Genêts, la ZAC des Terrasses, un programme immobilier à Terrailon-Chénier, plusieurs opérations de natures différentes au Carré de Soie et transformation du centre commercial les Sept-Chemins à Vaulx-en-Velin ;
- **l'acoustique** en lien avec :
 - ✓ les infrastructures routières, le site d'étude étant entièrement localisé dans des secteurs affectés par le bruit routier ; un tableau et une carte précisent le classement sonore des différentes voies au droit du projet ;
 - ✓ l'aéroport de Lyon-Bron qui inclut la zone d'étude dans les périmètres C et D du plan d'exposition aux bruits au niveau des Sept-Chemins (périmètres où sont définies des dispositions particulières vis-à-vis de l'urbanisme) ;
 - ✓ le plan de prévention des bruits dans l'environnement de l'Etat (PPBEE) dans le Rhône et la Métropole à prendre en compte pour les équipements dans la zone d'étude ; des valeurs limites acoustiques caractérisant un point noir (PNB) potentiel sont fixées, notamment pour les routes et/ou lignes à grande vitesse ;
 - ✓ l'ambiance sonore existante appréciée grâce aux mesures in situ effectuées en 2022 sur douze points de mesures (localisés sur une carte) pendant 24 heures et dont les résultats présentés dans un tableau font ressortir que les niveaux sonores calculés sont globalement inférieurs à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit, ce qui informe d'une ambiance sonore préexistante modérée (sauf pour certains bâtiments très proches de l'avenue F. Faure et de la route de Genas qui sont en ambiance modérée ou modérée de nuit) ;

- **la qualité de l'air :**

- ✓ vis-à-vis de laquelle un certain nombre d'objectifs sont fixés par rapport à la pollution atmosphérique avec des seuils d'alerte et d'information et des valeurs limites en regard des normes de l'OMS. Elles concernent plus particulièrement :
 - le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), le monoxyde de carbone (CO) ;
 - les poussières : PM_{2,5} et PM₁₀ ;
 - l'ozone ;
 - le benzène et le benzo(a)pyrène ;
 - les métaux lourds : arsenic, cadmium, et nickel ;
- ✓ en regard :
 - des objectifs fixés dans le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise dans le but de ramener les concentrations en polluant à des niveaux inférieurs aux valeurs limites (en termes de concentration, d'émission, d'exposition à la population et d'amélioration des connaissances) ;
 - du Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) Rhône-Alpes et du PCAET, tous deux intégrés au SRADDET, qui pour le premier fixe la stratégie permettant d'atteindre une diminution de quatre fois inférieure des gaz à effet de serre d'ici 2050 (le secteur des transport étant particulièrement concerné) et pour le deuxième est une démarche de planification stratégique et opérationnelle s'appliquant à tous les secteurs d'activité avec trois objectifs et vingt-trois actions pour les atteindre ;
- ✓ avec la présentation d'une synthèse des valeurs de la qualité de l'air mesurées entre 2015 et 2021 au niveau des deux stations de mesure d'ATMO Rhône-Alpes (Villeurbanne Place Grandclément et Lyon centre) qui montre qu'en moyenne annuelle les seuils réglementaires n'ont pas été dépassés depuis 2015 (pour les NO₂, CO₂, O₃, PM_{2,5} et PM₁₀) ;

- **la pollution lumineuse** qui est très présente sur l'ensemble de la zone d'étude située en plein centre urbain (en zone blanche sur la carte d'Equivalent luminosité au Zénith) ;

- **le tissu urbain** qui est très dense et très diversifié avec :

- ✓ de l'habitat collectif et des zones pavillonnaires ;
- ✓ des équipements de santé, d'enseignement et sportifs ;
- ✓ de grands équipements : gare Part-Dieu, parc Eurexpo, aéroport de Bron ;

- **le paysage** ; il est caractérisé par des zones de reliefs et des plaines qui font partie de l'unité paysagère urbaine dénommée « Agglomération Lyonnaise et Viennoise » d'une valeur patrimoniale importante.

Du côté de l'Est lyonnais la diversité des paysages urbains va de paysages protéiformes et hétérogènes à Vaulx-en-Velin et Bron, à des paysages urbains beaucoup plus structurés à Villeurbanne et Lyon 3^{ème}.

Du côté Ouest autour de la Part-Dieu jusqu'à Maisons Neuves, le paysage est caractérisé par un patrimoine végétal important (alignement d'arbres)

- **le patrimoine vis-à-vis :**

- ✓ des monuments historiques pour lesquels la zone d'étude intercepte six d'entre eux, ce qui implique de consulter les Architectes des Bâtiments de France (ABF) lors de constructions ou d'interventions sur des bâtiments ;

- ✓ de la thématique archéologique dont la zone de protection intersecte la zone d'étude ;
- **la synthèse des enjeux du milieu humain** qui fait ressortir des enjeux de niveaux :
 - ✓ faibles vis-à-vis du diagnostic socio-économique, de l'occupation des sols, des sites et sols pollués, de l'accessibilité du site, de la pollution lumineuse et du tissu urbain et des paysages ;
 - ✓ moyens vis-à-vis de l'emploi, des documents d'urbanisme, des risques technologiques, de l'acoustique, de l'air et du patrimoine historique et archéologique ;
 - ✓ forts pour trois projets urbains liés au prolongement de la ligne de tramway T6, à la création de la ligne T9 et à la ligne de bus de l'Est Lyonnais entre Vaulx-en-Velin La Soie et Genas, aéroport de Lyon Saint Exupéry.

Synthèse des enjeux des différents milieux

La compilation des informations recueillies concernant l'état initial de l'environnement est récapitulée dans une synthèse présentée dans un tableau précisant pour chacune des thématiques des différents milieux la caractérisation de l'enjeu correspondant, à savoir :

- nul pour six des thématiques ;
- faible pour vingt-deux ;
- moyen pour neuf ;
- fort pour quatre : la géologie, l'hydrogéologie, le risque industriel majeur, trois projets urbains liés à lignes de tramway et de bus ;
- très fort pour aucune.

Commentaire du commissaire enquêteur

La description de l'état initial concerne bien les différentes thématiques à prendre en compte dans chacun des milieux à étudier (physique, naturel et environnement humain), de façon à pouvoir caractériser et hiérarchiser les niveaux des enjeux correspondants liés à la zone d'étude.

La synthèse des résultats montre que si aucun des enjeux environnementaux n'est reconnu comme très fort et que six sont nuls, quatre sont qualifiés de fort, neuf de moyen et vingt-deux de faible ; ce qui nécessitera une attention particulière par rapport aux incidences du projet sur les thématiques avec enjeux.

2.3.3. Pièce B.03 : Présentation du projet et variantes étudiées

Plan de situation

Le plan de situation fourni, à l'échelle 1/25 000^{ème} et en couleurs, localise le tracé du projet de BHNS sur toute sa longueur avec une légende permettant de bien faire apparaître plus particulièrement au niveau de son emprise ;

- les limites des communes concernées et celles limitrophes ;
- la zone tampon environnante sur une bande de 300 m de part et d'autre de la voie ;
- la gare ferroviaire de la Part-Dieu et les lignes SNCF qui croisent la voie en 3 points ;
- le réseau viaire exceptionnel (le boulevard périphérique) qui croise la voie en 1 point.

Variantes étudiées et choix retenus

Après un rappel sur le contexte du projet (périurbanisation, attractivité et rayonnement de l'agglomération, dysfonctionnement du réseau routier, développement de la zone à faible émission et l'offre des transports en commun) et son objectif (proposer une offre de transport en commun efficace en termes de régularité et temps de transport entre l'Est lyonnais et le centre de Lyon), sont présentées les principales variantes étudiées et les raisons pour lesquelles le projet a été retenu.

L'étude de faisabilité a pris en compte l'analyse multicritères des deux variantes étudiées pour l'itinéraire de la ligne, avec passage :

- soit par l'avenue G. Pompidou ;
- soit par l'avenue F. Faure ;

dont il est ressorti que, bien que moins favorable, le passage par l'avenue F. Faure a été retenu afin de restreindre les axes de transit entre l'Est et l'Ouest des voies ferrées pour les véhicules légers.

Plusieurs variantes d'aménagement ont également été étudiées avec comparaison des avantages et inconvénients pour chacune, notamment pour l'insertion :

- secteur boulevard Balzac - avenue Mistral : deux variantes, la 2^{ème} avec les cycles sur la plateforme BHNS et deux alignements d'arbres, avec insertion de places pour personnes à mobilité réduite, a été retenue ;
- place Ronde : trois variantes, la 1^{ère} station avec quais décalés a été retenue.

Présentation du projet

Une description sommaire du projet livre des informations générales sur :

- le tracé de Lyon Part-Dieu aux Sept-Chemins, 8,5 km en 25 mn, pour 23 700 voyageurs par jour ;
- les aménagements à prévoir (élargissements ponctuels de voies, aménagement de la plateforme, 19 stations, pistes cyclables, trottoirs, stationnement pour PMR, bandes paysagères, mobilier urbain, lignes électriques aériennes) ;
- sa connexion à 13 autres lignes des TCL ;
- sa raison d'être et l'intérêt qu'il présente pour les usagers et l'environnement.

Les différents aménagements :

- d'une part sont représentés sur 8 cartes légendées et en couleurs représentant chacune un tronçon des 8, 5 km de la ligne découpée en huit secteurs ;
- d'autre part font l'objet d'une description détaillée de leurs caractéristiques physiques accompagnée de schémas explicatifs, photos-montage, coupes, illustrations, par secteur, plus particulièrement pour :
 - ✓ la plateforme : deux voies en site propre, largeur, revêtement ;
 - ✓ les voiries : largeurs suivant les voies (3 m ou 3,25 m) et l'emplacement, revêtement ;
 - ✓ l'insertion paysagère : étudiée pour chacune des séquences, route de Genas Est et Ouest, avenue F. Faure, et adaptée en fonction de la situation ;
 - ✓ les stations : aménagées selon le même principe que celles du tramway du réseau TCL, avec les spécificités pour la composition du mobilier ;
 - ✓ les pistes cyclables : largeur suivant les emplacements (3 m ou 2,5 m) et aménagements dédiés ;
 - ✓ les trottoirs : largeurs suivant les emplacements (2 m ou 1,4 m), matériaux utilisés ;
 - ✓ le mobilier urbain et émergences : éclairage public, signalisation tricolore ;
 - ✓ les bandes fonctionnelles paysagères : aménagées avec l'objectif de relier les pôles de biodiversité et de faire du tracé du BHNS un couloir écologique important ; types de structures végétales projetées, choix des plantations, fosse de plantation, stratégie végétale (strates hautes et basses) ; bilan des arbres abattus (76) et plantés (543) ;

- ✓ les lignes aériennes de contact raccordées à des sous-stations : prise en compte de la nouvelle génération de matériel roulant de technologie IMC (alimentation par lignes aériennes et autonomie sur batterie) ; lignes soit en ancrage en façade soit en montages transversaux ;
- ✓ les connexions avec le réseau TCL existant : métros B et D, tramway T1-T3-T4-T6, bus C1-C2-C3-C6-C7-C9-C13-C25 et les lignes cyclables 2, 10, 11, 13 et 5.

Bien que le projet vise à minimiser, dans la mesure du possible, les impacts sur le foncier et les bâtiments, les contraintes d'insertion du projet nécessitent l'acquisition de terrains et bâtiments, plus particulièrement dans la partie Est du tracé où la largeur du profil type du projet est de 24 m.

Les vingt-six impacts sur les bâtis, tous le long de la route de Genas, sont répartis sur les quatre communes de la façon suivante :

- treize à Bron (entre les n°266 et 348 de la route) ;
- six à Vaulx-en-Velin (entre les n° 9 et 75 de la route) ;
- cinq à Villeurbanne (entre les n°27 et 293 de la route) ;
- deux à Lyon 3^{ème} (n°4 et 8 de la route)

Chacun des bâtiment impactés est localisé et repéré sur l'une des quatre cartes « Impact foncier » en couleurs et légendées du secteur concerné de la ligne BHNS.

Les types et quantités de résidus et émissions attendues en termes de d'eaux pluviales, de déchets et de mouvements de terre ont été examinés.

Les eaux pluviales seront gérées en fonction des profil d'insertion urbaine. Au stade actuelle des études il est envisagé :

- un système de noues et tranchées drainantes ; méthode retenue pour la section des Sept-Chemins au Carrefour Maisons Neuves ;
- le principe des arbres de pluie et des tranchées de Stockholm ; méthode retenue pour la section Mason Neuve et rue Garibaldi.

Les choix définitifs seront précisés dans le cadre de la procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau qui suivra.

En ce qui concerne les terrassements et mouvements de terre, les estimations indicatives données sont de :

- 161 500 m³ pour les déblais (très probablement surestimés) ;
- 53 800 m³ pour les apports de matériaux.

Les déchets générés par la réalisation du projet seront traités conformément à la réglementation. Bien que leur volume ne soit pas établi à ce jour, la quantité provenant des démolitions des bâtis serait de l'ordre de 6 943 m³ soit 5 561 t.

Deux sous-stations comportant chacune un transformateur d'une puissance respective de 160 KVA pour celui de la Poudrette et 63 KVA pour celui de Kimmerling, seront mises en place pour l'alimentation des réseaux basse tension nécessaires à l'alimentation des divers équipements.

Cette présentation du projet se termine par des descriptions particulières relatives :

- à la prise en compte de l'environnement à partir d'une démarche de management environnemental reposant sur la conception (engagée dès les études), l'engagement des entreprises (via la passation des marchés) et le chantier ;
- aux modalités d'organisation du chantier avec des informations d'une part sur les différentes phases de travaux (depuis l'acquisition foncière jusqu'aux tests essais et marche à blanc), leur durée et d'autre part des usagers ;

- aux modalités de contrôle et de suivi des mesures environnementales avec un coordinateur environnement missionné au sein de la maîtrise d'œuvre.

Commentaire du commissaire enquêteur

Comme précisé au § 7 de l'art R 122-5 du code de l'environnement, ont été décrites les solutions de substitution raisonnables, en termes de tracé et d'aménagements, qui ont été examinées par le maître d'ouvrage y compris dans le cadre de la concertation, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques. Ont été données des indications sur les principales raisons des choix effectués, à partir d'analyses multicritères présentées sous forme de tableaux, notamment vis-à-vis de leurs conséquences sur la circulation et de leur insertion dans l'environnement.

La présentation du projet avec les choix retenus a fait l'objet de descriptions détaillées associées à des schémas illustrés, photos-montages, coupes et profils d'insertion permettant de bien visualiser le projet et ses aménagements.

On peut noter avec satisfaction que, parmi les variantes étudiées, celles retenues permettent de conserver les alignements d'arbres existants.

Indépendamment des questions liées à l'intérêt de ce projet d'offre de transport en commun efficace en termes de régularité et de temps, on relève une attention particulière portée pour rendre plus harmonieux le partage de l'espace public entre les différents usagers grâce aux nouvelles alternatives à la voiture individuelle proposées (modes doux de déplacement), permettant de réduire les nuisances consécutives au trafic routier plus particulièrement sur cette axe.

Toutefois on peut craindre que les reports de circulation dans les voies environnantes du tracé liées notamment à la mise en sens unique d'un tronçon de l'av. F. Faure, augmentent les nuisances (sonores), la pollution de l'air et les risques d'engorgement et embouteillages dans ces rues.

2.3.4. Pièce B.04 : Description des incidences notables du projet et des mesures prévues (ERC)

Préambule

L'objectif poursuivi est d'évaluer l'impact du projet sur l'environnement en regard des thèmes abordés dans l'état initial, aussi bien en phase travaux qu'exploitation, dans le but de définir les mesures pour éviter, réduire ou compenser (ERC) ses effets négatifs en prenant en considération sa nature et ses caractéristiques.

Cette doctrine ERC s'inscrit dans une démarche de développement durable en intégrant les trois dimensions « Environnementale, Sociale et Economique ».

Huit cartes, qui prennent en compte la totalité du périmètre du projet découpé en huit secteurs, délimitent les surfaces impactées sur sa zone d'influence.

Réalisation des travaux

Les incidences de l'organisation du chantier montrent qu'en phase travaux les niveaux d'enjeux sont :

- forts vis-à-vis du fonctionnement du chantier et plus particulièrement :
 - ✓ des bases travaux (4 ou 5) et des emprises temporaires dont les impacts bruts moyens seront :
 - limités par les mesures d'évitement (ME1) afin d'éviter les secteurs sensibles pour l'implantation des bases ;
 - atténués par les mesures de réduction (MR1) pour assurer la remise en état à l'issue des travaux ;
 - ✓ des déchets de chantier (inertes, non dangereux et dangereux) dont les impacts bruts moyens seront limités par la mesure d'évitement (ME2) pour gérer les déchets ; un Schéma d'Organisation et de Suivi de l'Elimination des Déchets (SOSED) sera mis en place ;

- ✓ de la circulation dont les impacts bruts moyens seront atténués par la mesure de réduction (MR2) pour la gérer (maintien des accès aux immeubles, commerces et activités dans la mesure du possible) ; travaux effectués en concertation avec le gestionnaire des voies ;
- ✓ de la sécurité du chantier dont les impacts bruts forts ont été limités par des mesures d'évitement (ME3) pour gérer et coordonner la sécurité du chantier ; suivi du chantier par un coordonnateur Sécurité et Protection de la Sécurité (SPS) et réalisation d'un plan de secours et d'un plan d'intervention interne en cas d'accident ;
- moyens vis-à-vis de la gestion des matériaux par rapport à la production des déblais/remblais, à l'instabilité, aux stockages et aux déplacements des matériaux, dont les impacts bruts moyens seront limités par la mesure d'évitement (ME4) afin de garantir la stabilité des aménagements ;
- moyens vis-à-vis des servitudes d'utilité publiques et des réseaux électriques, eau potable, de communication (rétablissements, déplacements, protection) qui sont à l'origine de contraintes techniques particulières et dont les impacts bruts forts seront limités par la mesure d'évitement (ME6) afin de procéder au rétablissement des réseaux interceptés.

On note que tous les effets attendus sont temporaires.

Compte tenu qu'il n'y a pas d'impact résiduel, hormis pour les bases de travaux, les emprises temporaires et la circulation où ils sont faibles, aucune mesure de compensation n'a été prévue.

Protection de la ressource en eaux

Les incidences du projet sur la ressource en eau montrent que les niveaux d'enjeux par rapport :

- eaux souterraines et superficielles en exploitation sont :
 - ✓ forts vis-à-vis :
 - de la qualité des eaux : pollution chronique, saisonnière et accidentelle et dont les impacts bruts sont moyens mais atténués par deux mesures de réduction :
 - (MR4) par des dispositifs de gestion des eaux pluviales en phase définitive ;
 - (MR5) par un usage raisonné des sels de déverglçage et l'interdiction de produits phytosanitaires ;
 - des conditions d'écoulement qui vont entraîner l'amélioration de la situation existante eu égard à l'infiltration des eaux pluviales et à la diminution des surfaces imperméabilisées dont les impacts bruts sont positifs tout en étant accompagnés de mesures de réduction (MR4) par des dispositifs de gestion des eaux pluviales en phase définitive ;
 - ✓ nuls vis-à-vis de la continuité des écoulements superficiels ;
 - ✓ moyens vis-à-vis des ruissellements : pas de restriction particulière imposée ;
- aux eaux souterraines et superficielles en travaux sont :
 - ✓ moyens :
 - vis-à-vis de la gestion des ruissellements eu égard à la sécurité, aux entraînements de matériaux et pollutions accidentelles dont les impacts bruts moyens seront atténués par la mesure de réduction (MR6) pour gérer le risque d'inondation ;
 - vis-à-vis de la qualité des eaux eu égard aux matières en suspension, pollutions potentielles (huiles, carburants) dont les impacts bruts moyens seront :

- limités par les mesures d'évitement (ME7) de prévention et lutte contre les pollutions accidentelles ;
 - atténués par les mesures de réduction (MR7) par la mise en place d'un assainissement provisoire ;
 - nuls vis-vis des captages d'eau potable et de la préservation des zones humides.
- On note que les effets attendus vis-à-vis des eaux souterraines et superficielles :
- en exploitation seront tous permanents ;
 - en travaux seront tous temporaires.

Compte tenu qu'il n'y a pas d'impact résiduel aucune mesure de compensation n'est à prévoir.

Préservation du milieu naturel

Les incidences du projet sur le milieu naturel montrent :

- qu'en phase de réalisation des travaux l'impact brut sur les habitats observés en zone immédiate est considéré de négligeable à faible, voire nul, hormis vis-à-vis de la faune où il peut être considéré comme faible à modéré (risque de destruction accidentelle par écrasement ou source de perturbations) ;
- qu'en phase d'exploitation l'impact brut :
 - ✓ sur les oiseaux est considéré comme faible malgré les soixante-seize arbres abattus ;
 - ✓ sur les chiroptères est également considéré comme faible au regard de l'évitement des arbres à enjeux identifiés ;
 - ✓ sur l'altération des déplacements de la faune est considéré comme positif à faible compte tenu de la création d'une part d'un « couloir écologique » avec la connexion de l'esplanade Nelson Mandela, le Parc Bazin et la place Kimmerling et d'autre part d'une continuité végétale dense avec l'important programme de plantations ;
- un impact brut fort vis-à-vis du risque de dissémination de la flore exotique envahissante (plantes invasives) à la suite de la dégradation des milieux, ce qui nécessite la mise en place de mesures spécifiques.

La description de chacune des mesures d'évitement et de réduction est également détaillée dans ce chapitre avec des illustrations et en précisant notamment les cibles visées, leurs localisations et leurs coûts.

Compte tenu de la mise en œuvre d'une série de mesures d'évitement (quatre) et de réduction (quatorze) vis-à-vis des habitats, des oiseaux, des insectes, des mammifères et des chiroptères, aucun impact résiduel n'étant constaté il n'y a pas de mesure compensatoire d'envisagée.

A noter qu'à l'inverse le projet crée des continuités écologiques et augmente la potentialité des gîtes.

Protection vis-à-vis des risques majeurs

Les incidences du projet sur les risques majeurs montrent que les niveaux d'enjeux sont moyens par rapport :

- aux risques naturels vis-à-vis :
 - ✓ des inondations avec des risques d'interception de ruissellement dont les impacts bruts sont faibles, mais une mesure de réduction (MR6) a été prise pour gérer ce risque en phase travaux ;
 - ✓ des séismes avec des risques de dégradation des aménagements dont les impacts bruts sont moyens et atténués par la mesure de réduction (MR16) pour que soient respectées les règles de constructions parasismiques ;

- aux risques industriels avec un impact nul compte tenu qu'il n'y en a pas, puisqu'il n'y a pas d'aménagement dans le périmètre de la chaufferie Lafayette.

Compte tenu de la mise en œuvre des deux mesures de réduction aucun impact résiduel n'étant constaté il n'y a pas de mesure compensatoire d'envisagée.

Environnement humain

Les incidences du projet sur l'environnement humain montrent que les niveaux d'enjeux sont tous forts par rapport :

- aux bâtis et au foncier avec des effets d'emprise sur des constructions et des parcelles de terrain dont les impacts bruts sont forts mais atténués par la mesure de réduction (MR17) pour diminuer les emprises foncières ; toutes n'ayant pas pu être éliminées, les impacts résiduels étant considérés comme moyens, des mesures de compensation ont été prévues respectivement (MC1) pour indemniser les propriétaires expropriés et (MC2) pour restituer des emprises ;
- aux activités et équipements avec des effets d'emprise sur des activités (restaurants, magasins, pharmacie, boulangerie) dont les impacts bruts sont forts mais atténués par la mesure de réduction (MR17) pour diminuer les emprises foncières correspondantes ; toutes n'ayant pas pu être éliminées, les impacts résiduels étant considérés comme moyens, des mesures de compensation ont été prévues (MC1) pour indemniser les propriétaires expropriés ;
- à la socio-économie avec des incidences sur le territoire du projet (cadre de vie, transports, le développement économique et la démographie) entraînant des impacts positifs ;
- aux déplacements et infrastructures vis-à-vis ;
 - ✓ des infrastructures avec des incidences positives sur les conditions de déplacement et la sécurité et donc des impacts bruts et résiduels positifs ;
 - ✓ de l'attractivité et des gains de temps avec des incidences :
 - globalement positives eu égard aux conditions de desserte, d'accessibilité, d'attractivité et de gain de temps pour les usagers avec des impacts résiduels très faibles à nuls ;
 - mais aussi un phénomène de remontées de files engendrées sur l'échangeur Bonnevey d'où des impacts bruts moyens ;
 - ✓ des modes alternatifs de déplacement qui auront des incidences positives participant au développement du réseau cyclable du Grand Lyon et donc également des impacts bruts et résiduels positifs ;
 - ✓ des offres de transport en commun qui entraineront une évolution de la fréquentation du BHNS (23 700 passagers/j dès 2030) par rapport à la ligne 25 d'où des impacts bruts positifs ; la mise en place d'une mesure de réduction (MR19) est prévue pour restructurer le réseau de surface, laissant un impact résiduel positif ;
 - ✓ des offres de stationnement avec la suppression de 601 places dont les impacts bruts sont moyens et atténués par la mesure de réduction (MR20) pour restituer à minima des places pour les PMR et les livraisons entraînant des impacts résiduels estimés comme faibles.

Cette suppression de places est conforme aux orientations de l'agglomération sur la réduction de la part modale de la voiture, toutefois elle entrainera des reports de stationnement sur les rues adjacentes, une situation de contrainte et des perturbations des habitudes riveraines.

Lutte contre les nuisances

Les incidences relatives aux nuisances générées par le projet montrent que les niveaux d'enjeux sont :

- moyens vis-à-vis des nuisances sonores en phase :
 - ✓ travaux avec des gênes temporaires pour les riverains les plus proches dont les impacts bruts sont moyens et atténués par la mesure de réduction (MR21) pour faire de la prévention et lutter contre le bruit ;
 - ✓ exploitation avec une incidence sonore inférieure à 2dB(A) d'où des impacts bruts faibles ne nécessitant aucune protection particulière ;
- forts vis-à-vis des émissions polluantes en phase :
 - ✓ travaux avec des gênes temporaires (poussières, gaz d'échappement) pour les usagers et les animaux dont les impacts bruts moyens seront atténués par la mesure de réduction (MR22) de prévention contre les émissions polluantes et les envols de poussières ;
 - ✓ exploitation avec des incidences globales positives sur la qualité de l'air d'où des impacts bruts et résiduels positifs ;
- forts vis-à-vis de la prévention de la santé humaine en phase :
 - ✓ travaux avec des effets temporaires sur la santé (salissures, poussières, pollution potentielle des eaux, bruit, moustique tigre, circulation, sécurité) dont les impacts bruts faibles seront :
 - limités par les mesures d'évitement (ME7) de prévention et de lutte contre les pollutions accidentelles et (ME3) pour gérer et coordonner la sécurité du chantier ;
 - atténués par les mesures de réduction (MR23) de prévention et lutte contre les poussières et nettoyage des chaussées, (MR21) de prévention et de lutte contre le bruit et (MR24) de prévention et de lutte contre la prolifération du moustique tigre ;
 - ✓ exploitation avec des effets sur la santé (sécurité, qualité de l'air et des eaux, bruits et moustiques tigre) dont les impacts bruts très faibles à nuls seront atténués par la mesure de réduction (MR25) des dispositifs de signalisations d'équipements et de service à l'utilisateur.

Compte tenu de la mise en œuvre de mesures d'évitement (une) et de réduction (quatre) aucun impact résiduel n'étant constaté il n'y a pas de mesure compensatoire d'envisagée.

Respect du paysage et du patrimoine historique

Les incidences du projet montrent que les niveaux d'enjeux sont :

- faibles sur le paysage avec des modifications d'une part temporaires liées à la réalisation des travaux (covisibilités riveraines) et d'autre part des perceptions urbaines avec une améliorations du cadre de vie pour l'avenir dont les impacts bruts moyens seront atténués par les mesures de réduction (MR26) qui prévoient un parti d'aménagement paysager, d'où un impact résiduel positif ;
- moyens sur le patrimoine historique : pas de covisibilité lors des travaux et préservation des perspectives des monuments d'où des impacts très faibles à nuls mais avec une mesure de réduction (MR27) relative à la prise en compte de l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) et donc des impacts résiduels très faibles à nuls ;
- faible sur le patrimoine archéologique : risque de découvertes fortuites de vestiges archéologique et une altération du site d'où des impacts bruts faibles et limités par les mesures d'évitement (ME10) relatives à la prise en compte de l'archéologie.

Effets sur le climat et vulnérabilité au changement climatique

Le bilan des gaz à effet de serre a fait l'objet de la pièce B10 (§ 2.3.10.), il fait ressortir que le bilan carbone dans sa globalité est globalement neutre à l'horizon 2040 et positif au-delà.

Par ailleurs, compte tenu des dispositions prises notamment en matière d'aménagements paysagers, création d'espaces verts, stationnements en pavés enherbés, ...) le projet ne présente pas de vulnérabilité notable vis-à-vis du réchauffement climatique ; il ne nécessite donc pas de mesures complémentaires.

Analyse des effets cumulés avec d'autres projets connexes

L'étude a pris en compte les effets d'autres projets connus qui pourraient être cumulés avec ceux de la ligne BHNS.

Quatre projets ont été identifiés :

- la ZAC Métropole Grand Lyon (dossier de 2021) pour laquelle aucune information n'a été recueillie ;
- le prolongement du tramway T6 Nord (dossier de 2022) entre les Hôpitaux Est et La Doua dont l'étude d'impact a fait ressortir l'absence d'effets cumulés significatifs ;
- le projet du tramway T10 (dossier de 2022) dont les impacts résiduels apparaissent comme non significatifs aussi bien vis-à-vis de la biodiversité que de la ressource en eau ;
- la ligne de bus de l'Est lyonnais entre Vaulx-en-Velin-La Soie et Genas, aéroport de Saint Exupéry ; cette ligne qui assurera une correspondance avec le BHNS à Sept-Chemins est portée par SYTRAL Mobilités également qui intègre cette interface dans sa conception.

Il en résulte que les principaux effets cumulés correspondent à la gestion de la circulation durant les phases d'approvisionnement et les phases transitoires (déviations, aménagements de carrefours) ce qui pourra nécessiter de rechercher des mutualisations lors des approvisionnement des matériaux et de définir un plan de circulation commun pour les flux de chantier.

En phase d'exploitation les effets seront bénéfiques.

Modalités de suivi des mesures et de leurs effets sur l'environnement

En ce qui concerne la phase de chantier :

- un suivi environnemental sera effectué par un coordinateur environnement ;
- les ouvrages de collecte et de traitement des eaux pluviales feront l'objet d'une surveillance et d'un entretien en suivant des préconisations (passage, visite, nettoyage) ;
- un protocole d'intervention sera établi et suivi par l'entreprise concernée en cas de pollution accidentelle ;
- les travaux seront effectués pour prendre en compte les périodes favorables eu égard à la faune (passage d'un écologue au préalable en cas d'intervention d'une période sensible) et à la flore.

Annexe : Résultat de l'étude acoustique

Dans cette annexe tous les bâtiments et emplacements au niveau desquels ont été évalués (à l'aide d'un modèle) des niveaux sonores sont repérés et localisés sur des cartes ; soit près de 800 emplacements.

Les résultats sont donnés dans des tableaux récapitulants les niveaux sonores actuels en périodes de jour et de nuit avec pour chacun :

- la qualification de son ambiance préexistante qui peut être :
 - ✓ non modérée ;
 - ✓ modérée ;
 - ✓ modérée de nuit ;

- ses objectifs qui sont de ne pas dépasser :
 - ✓ en période de jour 60 dB(A) lorsque la valeur préexistante est inférieure ou égale à 60 dB(A), ou 65 dB(A) lorsque la valeur préexistante est supérieure à 65 dB(A) ;
 - ✓ en période nuit 55 dB(A) ou la valeur préexistante lorsqu'elle est supérieure à 55 dB(A), ou 60 dB(A) lorsque la valeur préexistante est égale ou supérieure à 60 dB(A) ;
- ses valeurs de référence qui sont identiques à celles de la situation actuelle ;
- ses valeurs évaluées avec le projet de BHNS en repérant (par un marquage de couleur) celles qui dépassent les valeurs de référence ; ce qui est le cas pour :
 - ✓ vingt et un emplacements en période de jour et de nuit ;
 - ✓ sept emplacements uniquement en période nuit.

Les résultats montrent que, compte tenu du niveau des valeurs évaluées avec le projet de BHNS, aucun des emplacements et/ou bâtiments n'est à équiper d'une protection acoustique.

Une autre série de cartes, où sont repérés et localisés les différents emplacements où ont été évalués les niveaux sonores, repère également par des marquages de couleurs les bâtiments qui sont :

- en point noir de bruit en situation actuelle : au nombre de 44 ;
- en point noir de bruit en situation actuelle et future : au nombre de 26 ;
- non en point noir de bruit : le reste, c'est-à-dire la très grande majorité.

Les points noirs correspondent à des bâtiments dont les niveaux sonore sont supérieurs à la valeur de référence

Commentaire du commissaire enquêteur

Le contenu de ce chapitre a bien pris en compte les art. L 122-1-III, L 122-6 et R 122-4 et 5 du code de l'environnement pour décrire et apprécier de manière appropriée les incidences directes et indirectes du projet de la ligne BHNS sur toutes les thématiques relatives à l'environnement, à la population et la santé humaine, aussi bien pendant les phases travaux qu'exploitation.

Il présente :

- les mesures prévues pour éviter les incidences négatives notables, celles pour les réduire et compenser si nécessaire celles qui ne peuvent être ni évitées ni réduites, dans le respect de l'application de la démarche "ERC" ;
- les modalités de suivi des mesures d'accompagnement et de leurs effets sur l'environnement pour la phase de chantier, à mon avis pertinentes et adaptées ;
- les résultats de l'étude acoustique qui montrent que compte tenu du niveau des valeurs évaluées avec le projet de BHNS, aucun des emplacements et/ou bâtiments n'est à équiper d'une protection acoustique. Toutefois on note que le projet constitue une modification significative avec une augmentation de la contribution sonore de la voirie supérieure à 2 dB(A) :
 - de jour et de nuit pour 21 bâtiments situés le long du tracé
 - 7 bâtiments de nuit.

En conséquence, à mon avis, une fois le BHNS en service il conviendra de vérifier par des mesures s'il y a lieu de mettre en place des protections acoustiques sur ces bâtiments.

2.3.5. Pièce B. 05 : Evaluation des incidences sur les sites Natura 2000

Aucun site répertorié au réseau Natura 2000 n'intercepte ni n'est localisé à proximité de la zone d'étude.

Le plus proche « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'île de Miribel-Jonage » est localisé à 3,5 km au Nord du site.

Compte tenu de ses caractéristiques d'une part (qualité, importance, vulnérabilité, habitat, espèces), et d'autre part des mesures intégrées à la conception du projet pour une réduction de ses incidences, y compris pendant la phase travaux, l'analyse de l'évaluation environnementale montre :

- l'absence d'effets dommageables notables du projet sur le site Natura 2000 ;
- que le projet ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaires concernées, au sein de leur aire de répartition naturelle.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends note que l'étude n'a recensé aucun site répertorié au réseau Natura 2000 susceptible d'intercepter ou d'être localisé à proximité de la zone d'étude.

2.3.6. Pièce B.06 : Eléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols

L'examen de la compatibilité du projet avec les documents cadre montre qu'il est compatible avec :

- les orientations et dispositions des outils règlementaires de gestion des eaux et planification : SDAGE du bassin Rhône Méditerranée et SAGE de l'Est Lyonnais ;
- les règles du STRADDET vis-à vis aussi bien, de l'énergie que :
 - ✓ de la biodiversité : il n'entraîne pas de perméabilité au droit du site par rapport à la situation actuelle ;
 - ✓ du climat, de l'air et de l'énergie : il conduit globalement à une amélioration de la qualité de l'air et le bilan des émissions de gaz à effet de serre présente un bilan pouvant atteindre la neutralité carbone sur une durée de quatorze ans (dès l'horizon 2040) ;
 - ✓ des déchets en respectant les objectifs établis par le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchet (PPRPGD) ;
- les documents d'urbanisme et d'orientation qui ne nécessiteront aucune mise en compatibilité, qu'il s'agisse :
 - ✓ du SCoT de l'agglomération Lyonnaise dont le développement des transports en commun est un des objectifs du PADD ;
 - ✓ du PLU-H de la Métropole Lyonnaise sur la longueur de son parcours, avec la nécessité de respecter la réglementation relative aux EBC et aux alignements d'arbres repérés sur les documents graphiques.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends note que le projet :

- est compatible avec :
 - ✓ les orientations et dispositions du SDAGE Rhône-Méditerranée et du SAGE ;
 - ✓ le SRADDET tout en conduisant d'une part à améliorer la qualité de l'air et à présenter un bilan pouvant atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2040 ;

- ✓ les orientations du SCoT de l'agglomération lyonnaise ;
- ✓ le PLU-H de la Métropole lyonnaise
- respecte le PPRPGD.

2.3.7. Pièce B07 : Méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les incidences du projet

Ce chapitre a pour objectif de décrire les méthodes utilisées pour définir les impacts du projet lors des différentes phases des études effectuées, sachant que le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux et à leurs incidences prévisibles.

Le résultat attendu concerne :

- le recueil des données complété par des analyses documentaires et des investigations de terrain, des études spécifiques pour déterminer les enjeux (et les quantifier de nuls à forts), les contraintes et les sensibilités du site et établir l'état initial. Les études spécifiques ont concerné en particulier :
 - ✓ la faune et la flore ;
 - ✓ l'hydraulique (les eaux pluviales) et l'assainissement ;
 - ✓ l'architecture et les paysages ;
 - ✓ l'acoustique ;
 - ✓ le trafic routier ;
 - ✓ l'air et la santé ;
- une évaluation qualitative et/ou quantitative par thème, en fonction des connaissances, pour identifier et évaluer les impacts du projet sur l'environnement en général par rapport à l'état initial et également sur la santé avec plus particulièrement une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances avec une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet notamment du fait des déplacements ; comme pour les enjeux l'intensité des impacts est quantifiée de nulle à forte ;
- la définition des mesures à envisager en référence à des textes réglementaires et/ou de l'état de l'art et également des résultats de la concertation, à partir du principe de la séquence « ERC » : éviter les impacts, réduire les conséquences et compenser les impacts résiduels négatifs ;
- la présentation des difficultés rencontrées.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends note que le dossier précise que les méthodes utilisées pour évaluer les impacts et définir les mesures à prendre sont celles éprouvées pour les études de ce type et qui sont reconnues par les différents ministères et les services intéressés.

2.3.8. Pièce B08 : Noms et qualités des auteurs

Le dossier indique que l'étude d'impact (générale et spécifique Air & santé) a été réalisée par le Bureau d'étude INGEROP en précisant les noms et qualités des auteurs respectifs.

Commentaire du commissaire enquêteur

Les noms et qualités respectives des auteurs de l'étude d'impact sont bien indiqués comme prévu dans la réglementation.

2.3.9. Pièce B.09 : Compléments spécifiques aux infrastructures de transport

Ce chapitre du dossier présente successivement :

- les conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation qui :
 - ✓ va accompagner ce développement souhaité par la collectivité ;
 - ✓ permettra de répondre aux besoins de mobilité identifiés entre le centre et l'Est de la métropole en complémentarité d'une autre ligne en devenir ;
 - ✓ assurera une transformation urbaine avec une requalification de façade à façade tout en contribuant à diminuer la place de la voiture au profit des mobilités douces ;
 - ✓ s'inscrit dans un ensemble de politiques de développement urbain sans être à l'origine « d'effets structurants » sur le développement du territoire ;
- l'analyse des enjeux «écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers, d'où il ressort que le projet n'est pas concerné par ces problématiques ;
- l'analyse des coûts collectifs et l'évaluation des coûts énergétiques, qui sont traitées par ailleurs dans l'étude socio-économique, dont le bilan fait apparaître que le projet :
 - ✓ induit une diminution des coûts énergétiques ;
 - ✓ présente un gain notable pour la collectivité en matière de sécurité, de confort, de gain de temps et de bien-être tout en réduisant les nuisances.
- la description des hypothèses de trafics, des conditions de circulation et des méthodes de calcul, pour l'ensemble du parcours découpé en quatre secteurs ou sections, à partir :
 - ✓ des plans de circulation actuel (2022) ;
 - ✓ de l'étude de circulation routière, horizon 2030 ; avec les modifications et les impacts, les nouveaux plans de circulation et de charge, les itinéraires de substitution ;
 - ✓ de l'étude de circulation cycliste ; avec les modifications, les impacts et la synthèse des flux cyclistes projetés à l'horizon 2026 ;
 - ✓ l'offre de stationnement actuelle projetée pour les places simples, pour les PMR et de livraison à l'horizon 2026, présentée dans un tableau et des cartes comparatives entre la situation actuelle et projetée en 2026. Il en découle que l'offre de stationnement simple est considérablement réduite (moins 601 places) ;
 - ✓ l'offre de transports en commun actuelle et projetée à partir d'une modélisation des flux du BHNS à aux horizons 2025, 2030 et 2040, avec présentation :
 - des effets sur le réseau de transport en commun d'une part en l'absence et avec la ligne BHNS en 2030 et d'autre part en présence de la ligne BHNS en 2040 ;
 - de la restructuration du réseau de surface et de l'effet de la suppression de la ligne 25.

Commentaire du commissaire enquêteur

Ce chapitre a pour objectif de répondre au III de l'art. R 122-5 du code de l'environnement compte tenu que le projet de ligne du BHNS est une infrastructure routière visée à la rubrique 6a) du tableau annexé à l'art R 122-2 de ce même code.

Je prends note que l'analyse effectuée montre que le projet :

- n'est pas à l'origine « d'effet structurant » sur le développement du territoire ;

- se situant en zone urbaine, n'est pas concerné par des aménagements fonciers, agricoles et forestiers ;
- présente un gain notable pour la collectivité en matière de sécurité, de confort, et de bien-être tout en réduisant les nuisances.

Toutefois, à mon avis, il reste à prouver que le gain de temps annoncé avec ce mode de transport entre la-Part-Dieu et les Sept-chemins par rapport au Bus 25 sera significatif pour les usagers, compte tenu notamment de l'augmentation de la distance entre les stations.

- induit une diminution des coûts énergétiques ;
- aura des impacts significatifs sur le plan de circulation mais variables suivant les secteurs étudiés, avec des effets sur le réseau de transport en commun ; il conviendra donc de s'assurer que les quartiers concernés par les reports de circulation ne soient pas soumis à des nuisances supplémentaires (bruit, pollution de l'air, engorgement) ;
- a bien pris en compte la problématique des stationnements pour les PMR et les places de livraisons, mais qu'il entrainera la suppression de plus de 600 places. En conséquence il appartiendra à SYTRAL Mobilités de définir avec chacun des artisans et commerçants impactés dans leurs fonctionnalités les emplacements de leurs places de livraisons respectives.

Les questions relatives à la protection contre les nuisances sonores sont traitées dans la pièce B.04 "Description des incidences notables du projet et mesures prévues (ERC)"

2.3.10. Pièce B.10 : Annexe 01 : Bilan des émissions des gaz à effet de serre (GES)

Compte tenu de l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre liée aux activités humaines et ayant une incidence sur le changement climatique, la France a fixé des objectifs de réduction d'une part des énergies fossiles et d'autre part des GES de 40% pour 2030 et 75% à l'horizon 2050.

Les transports étant le 3^{ème} secteur d'activité parmi les plus émetteurs, le bilan des émissions des GES permet d'évaluer la pression qu'exercent les projets d'infrastructure sur le climat à travers l'estimation du potentiel de réchauffement global mesuré en tonnes de CO_{2e}.

Pour effectuer cette évaluation pour le projet de BHNS, la présente étude a utilisé d'une part la méthode Bilan Carbone® développée par l'ADEME et d'autre part le standard EN 15978, qui font parties des méthodes et standards internationaux.

Ce bilan a été réalisé de la création à l'exploitation du BHNS sur la totalité de son parcours dans le respect des six principes : exhaustivité, pertinence, consistance, transparence, prudence et précision.

Pour effectuer les calculs, ont été pris en compte :

- les données d'activité relatives aux consommations de matériaux, d'énergie et à la production de déchets, recensées à partir :
 - ✓ des quantités renseignées dans le document de détail quantitatif estimatif (DQE) ;
 - ✓ des plans des ouvrages et les notices explicatives ;
 - ✓ des équipements techniques et notamment de leurs consommations électriques ;
 - ✓ des modélisations du matériel roulant avec prise en compte de ses caractéristiques et du véhicule de la ligne lightTram®19 comme référence ;
 - ✓ des ateliers de construction : par type de métier et caractéristiques techniques des engins de chantier ;
 - ✓ du fret sortant, entrant et interne à partir des quantités transportées en t/km ;
 - ✓ des déplacements domicile/travail du personnel par phase de vie du projet ;

- ✓ des immobilisations de l'ensemble de moyens matériels et aux installations temporaires nécessaires à la réalisation du projet ;
- les facteurs d'émissions qui attribuent un ratio d'émission de GES par unité d'activité (analyse du cycle de vie et approche macroéconomique) ;
- les axes structurants de l'évaluation à l'aide de modélisations des flux engendrés par une activité (cycle de vie de l'infrastructure, corps de métier et postes d'émissions) ;
- le matériel roulant à l'aide de modélisations ;
- les émissions véhiculaires consécutives à l'impact du projet en phase d'utilisation ;
- les périmètres d'évaluation qui intègrent non seulement l'emplacement du projet mais également son influence sur les déplacements des usagers dans le but de prendre en compte les émissions évitées liées à la modification de la part modale des déplacements ;
- la période d'évaluation : quinze ans, qui va de la mise en service en 2026 à l'horizon de prospective des études de transport (2040) ;
- les frontières d'évaluation qui concernent :
 - ✓ le contenu carbone vis-à-vis des matériaux prêts à l'emploi ;
 - ✓ le traitement des déchets à partir des facteurs d'émission associés ;
 - ✓ le recyclage des matériaux ;
 - ✓ les employés vis-à-vis des trajets domicile/travail ;
 - ✓ le fret sortant, entrant et interne vis-à-vis des carburants et de l'amortissement des véhicules de transport.

Ce bilan est évalué indépendamment et respectivement pour :

- les infrastructures, en les détaillant par origine (phase de construction, maintenance et d'exploitation) et par poste d'émission (énergie, intrants des matériaux et équipements, déchets fret déplacements du personnel et immobilisations) ;
- le matériel roulant, sur l'ensemble de son cycle de vie, évalué pour les douze trolleybus prévus, sur une période de quinze ans, pour les phases de la fabrication, de l'exploitation, de la maintenance et de la fin de vie.

La mise en service du BHNS induira également un report modal significatif qui aura des effets directs sur l'empreinte carbone des déplacements des usagers dans l'agglomération consécutifs à :

- l'utilisation des transports en commun et avec la diminution du nombre de bus à moteurs thermiques ;
- la diminution des véhicules particuliers.

Les résultats font ressortir un bilan des émissions de :

- 42 440 t CO_{2e} pour les infrastructures dont la part de la provenance liée aux travaux de construction et de maintenance représente 87% du total des émissions du projet. A ces 42 440 t CO_{2e} il convient de retrancher 6 874 t CO_{2e} qui pourraient être réduites grâce à l'utilisation de matériaux bas-carbone, l'incorporation des taux de recyclage et la valorisation des déchets en filière de traitement ; ce qui ramènerait le total à 35 566 t CO_{2e} ;
- 169 t CO_{2e} par véhicule consécutifs pour près de 90% à la fabrication et à l'exploitation, soit 2 025 t CO_{2e} pour les douze trolleybus ;

Soit un **total de 37 591 t CO_{2e}** sur le cycle de vie à l'horizon 2040.

- 42,3 kt CO_{2e} évitées résultant du report modal.

Ce chapitre présente successivement dans des annexes, en précisant les caractéristiques :

- les inventaires du cycle de vie du matériel roulant ;
- les facteurs d'émissions du matériel roulant ;
- les engins de chantier ;
- les ateliers de construction ;
- les métrés des intrants ;
- la base de données facteurs d'émissions.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends note qu'avec les hypothèses prises, notamment vis-à-vis des gisements d'économie carbone identifiés et des émissions évitées des usagers, le projet présente un bilan de gaz à effet de serre favorable qui pourrait atteindre la rentabilité carbone à l'horizon 2040.

2.3.11. Pièce B.10 : Annexe 02 : Etude Air et Santé

L'objectif de l'étude, qui constitue cette annexe, est d'identifier les sensibilités du secteur et d'évaluer l'impact de la ligne BHNS sous l'angle de la qualité de l'air et la santé des riverains.

Pour définir le niveau d'étude (qui va de I à IV, respectivement du plus exigeant au moins exigeant), la **méthode déployée** s'appuie sur la note technique du Ministère de la Transition écologique TRET 1833075N du 22/02/2019 qui prend en compte :

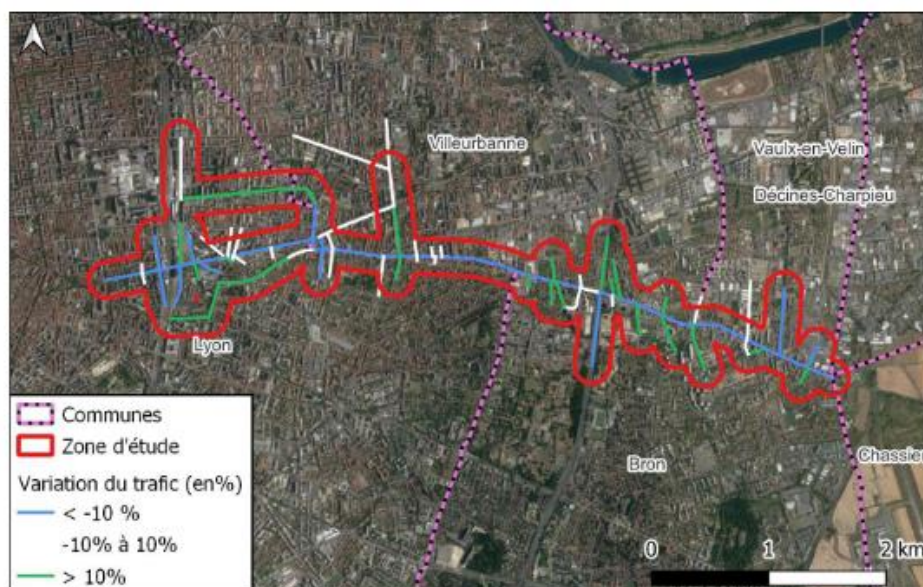
- le trafic attendu sur les axes routiers étudiés à l'horizon d'étude retenu ;
- la densité de la population à ses abords ;
- la longueur du projet ;
- la sensibilité des lieux de vie aux abords du réseau routier ;

dans le but de définir des niveaux d'étude qui peuvent être soit réévalués en fonction de la présence d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et de la présence à l'intérieur de la bande d'étude d'une population supérieure à 100 000, soit abaissés en fonction de certains paramètres si le projet s'insère dans une voie existante.

Compte tenu du secteur d'implantation du projet et la présence d'un PPA l'étude sera **de niveau I, c'est-à-dire le plus exigeant**.

La **zone d'étude** du projet est définie selon le trafic de chaque axe

Figure 1 : Zone d'étude du projet



Sont rappelés :

- des généralités sur la pollution atmosphérique concernant :
 - ✓ le classement des polluants ;
 - ✓ les principes d'action sur la santé (effets aigus, chroniques) ;
 - ✓ la liste des principaux polluants, leurs origines et leurs effets sur la santé ;
 - ✓ le cadre réglementaire (européen et français) avec les principaux seuils réglementaires ;
- des données spécifiques à la pollution atmosphérique engendrée par la circulation routière vis-à-vis :
 - ✓ de la vitesse des véhicules, qui a une incidence sur les oxydes d'azote (NOx) ;
 - ✓ des carburants utilisés : prépondérance des NOx et particules pour le diesel ;
 - ✓ de la pente et de la charge sur les poids lourds, avec des effets sur tous les polluants mais surtout sur le NO₂ ;
 - ✓ des émissions unitaires des véhicules indiquées dans des normes européennes qui fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants neufs ;
- le contexte régional de protection et de surveillance de la qualité de l'air :
 - ✓ à partir de stations de mesures dites « de fond », « de proximité », régionales, industrielles, dont celles Lyon Centre et Lyon Gerland, les plus pertinentes pour le secteur d'étude ;
 - ✓ vis-à-vis plans et schémas régionaux et locaux : plus particulièrement le SRADDET, le PCAET, le PPA de l'agglomération lyonnaise ;
 - ✓ en Auvergne-Rhône-Alpes avec les tendances d'évolution, le bilan des épisodes de pollution, les polluants responsables des vigilances polluants ;
 - ✓ vis-à-vis des émissions des principaux polluants par secteur en Auvergne-Rhône-Alpes ; avec un inventaire des émissions de polluants par secteur ;
 - ✓ dans le Rhône où l'on note un dépassement pour le NO₂ par rapport à la valeur limite annuelle sur les 2 stations de Lyon périphérique et Lyon tunnel Croix-Rousse, ainsi que pour l'ozone sur les deux sites Sud-lyonnais Ternay et Haut Beaujolais ;
- des données relatives au site dans son environnement vis-à-vis :
 - ✓ des facteurs influençant la concentration des polluants qu'ils soient météorologiques (conditions de vent, température, ensoleillement, précipitations) ou urbains (configuration et orientation des rues, densité du bâti, état de la circulation et présence d'un écran de végétation) ;
 - ✓ des sources d'émissions polluantes dans le Rhône : NOx, COVNM, PM₁₀, PM_{2.5}, SO₂ (avec leur répartition par nature et par origine en 2020), sur la zone et à proximité (trafic routier, diffuses), autour des sites vulnérables (crèches, écoles, hôpitaux, maisons de retraite) par ailleurs tous identifiés et localisés sur une carte ;
 - ✓ de l'état de santé des habitants dans la Métropole de Lyon à partir d'une part des actions du Plan Régional de Santé Environnement (PRSE) Auvergne-Rhône-Alpes et d'autre part du diagnostic santé-environnement de la Métropole de Lyon qui prend en compte :
 - l'espérance de vie ;
 - la mortalité générale ;

- la mortalité prématurée ;
 - la mortalité tous cancers ;
 - le nombre de nouvelles admissions en affections longues durées toutes causes confondues ;
- le bilan des concentrations de fond 2021 de la qualité de l'air du Rhône relevées sur les deux stations les plus proches du site d'étude avec leurs comparaisons avec la réglementation et/ou les recommandations de l'OMS, avec l'examen de leur évolution dans le temps depuis 2010, qui font ressortir :
 - ✓ des dépassements pour le NO₂ (18,3 et 22,7 µg/m³) par rapport à la recommandation de l'OMS (10 µg/m³) ;
 - ✓ que l'objectif de qualité des PM₁₀ de 30 µg/m³ en moyenne annuelle n'est pas respecté (18 et 16,8 µg/m³ mesurés) par rapport à la recommandation de l'OMS (15 µg/m³) ;
 - ✓ que l'objectif de qualité des PM_{2,5} de 5 µg/m³ en moyenne annuelle (11,9 et 11 µg/m³) n'est pas respecté par rapport à la recommandation de l'OMS (15 µg/m³) ;
 - ✓ que la valeur cible pour l'ozone pour la protection de la santé humaine n'est pas dépassée dans la zone d'étude ;
 - ✓ que l'objectif de qualité et les valeurs de référence ne sont pas dépassés pour le benzène et le benzo(a)pyrène, le dioxyde de soufre (SO₂), les métaux (plomb, arsenic, cadmium, et nickel)

L'étude donne les résultats des deux campagnes de mesures du NO₂ effectuées en hiver et été 2023 au droit de la zone d'étude avec présentation :

- de la méthodologie employée pour chacun des polluants recherchés : métrologie, typologie de la localisation des vingt points de mesure (influence du trafic) ;
- des conditions météorologiques (vent, températures, précipitations) ;
- des résultats pour chacun des points de mesure faisant ressortir des dépassements de la valeur limite de 40 µg/m³ au niveau de quatre des vingt points de mesure ;
- les concentrations de fond fournies par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes de quatorze polluants qui caractérisent la zone d'étude, récapitulées dans un tableau qui rappelle également la valeur limite correspondante.

Pour pouvoir évaluer les impacts du projet, une série de données d'entrée spécifiques à la ligne BHNS a été prise en compte, dont certaines ont été recensées dans l'établissement de l'état initial ci-dessus.

Intrants	Objectifs successifs poursuivis
Trafic moyen journalier annuel et vitesses moyennes de circulation.	Calcul des émissions polluants du trafic routier.
Météorologie, altimétrie et concentration de fond des polluants.	Modélisation de la dispersion des polluants.
Répartition de la population avec et sans projet.	Evaluation de l'exposition de la population à la pollution.
Localisation des sites vulnérables.	Evaluation des risques sanitaires.
Répartition spatiale de la population et données de trafic routier moyen journalier annuel.	Monétarisation des coûts collectifs.

En ce qui concerne :

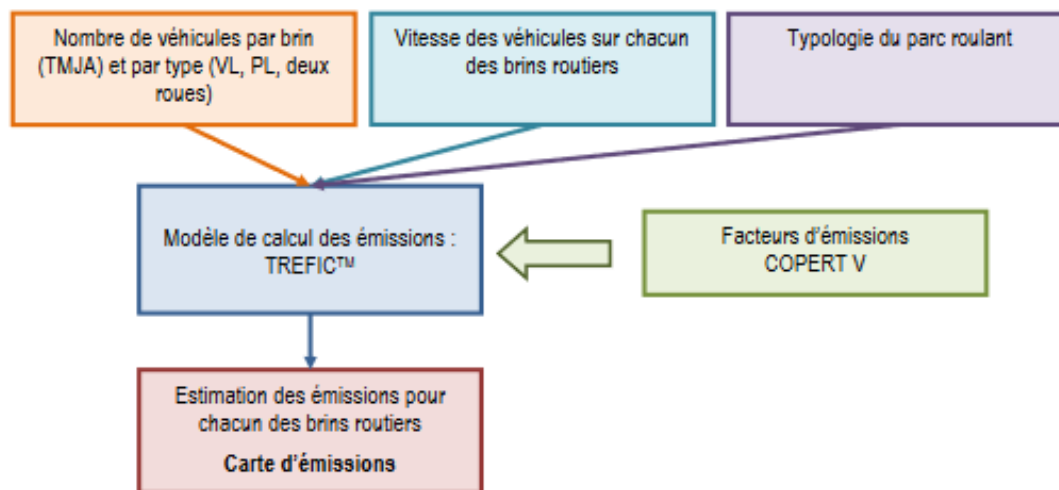
- les données relatives au trafic :
 - ✓ ont été prises en référence l'année 2026 qui sera celle de la mise en service de la ligne BHNS et celle de 2046 (échéance de 20 ans après) ;
 - ✓ les émissions des véhicules du parc automobile en fonction de leurs caractéristiques (classe, motorisation, poids, carburant, normes d'émission et procédé de traitement des émissions) avec prise en compte de l'évolution de la répartition des véhicules (particuliers et poids lourds) entre thermiques et électriques ;
- la répartition de la population, ont été prises en compte :
 - ✓ d'une part la localisation des bâtiments dans un maillage de 200 m x 200 m avec un nombre de personnes estimé en fonction d'une série de critères bien précis ;
 - ✓ d'autre part la localisation et la typologie des sites vulnérables (crèches, écoles, hôpitaux, maisons de retraite)

Le calcul des émissions nécessaires à l'évaluation des impacts a été effectué pour cinq scénarios modélisés à partir du logiciel TREFICTM qui intègre la méthodologie COPERT V, à savoir :

- la situation actuelle ;
- la situation de référence (situation sans projet) et avec projet en 2026 ;
- la situation de référence et avec projet en 2046.

Dans les facteurs d'émissions ont été intégrés ceux de surémissions liés à l'entretien de la voirie et ceux liés aux usures (pneus, freins, et de la route)

Figure 55 : Méthodologie de calcul des émissions du trafic routier



Le bilan des émissions de chacun des polluants respectivement pour les cinq scénarios et les années 2026 et 2046, avec et sans le projet, est récapitulé dans un tableau.

Les résultats sont repris pour effectuer la modélisation sur l'ensemble de la zone d'étude à l'aide du logiciel ARIA Impact 1.8. distribué par ARIA Technologies afin de déterminer les concentrations maximales et médianes au niveau du sol.

Les concentrations modélisées, pour les situations actuelles, 2026 et 2046 en situation de référence et avec projet, sont présentées d'une part dans un tableau récapitulatif pour l'ensemble des polluants et d'autre part sur une série de dix-huit cartes en couleurs en répartitions spatiales des teneurs de NO₂ et PM₁₀.

L'ensemble des concentrations modélisées respecte la réglementation.

On note que la mise en service de cette ligne BHNS fait apparaître :

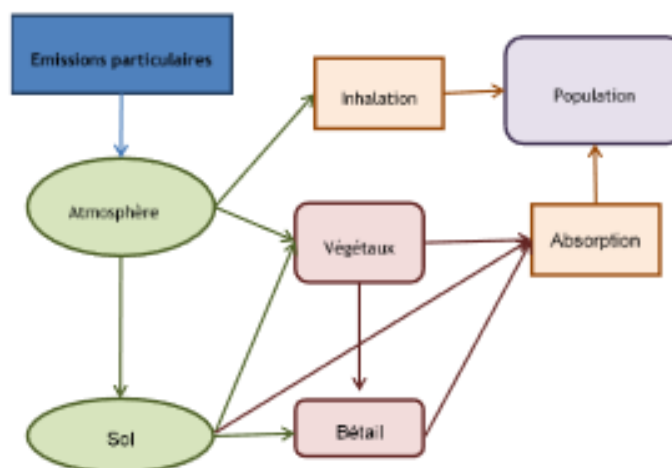
- pour le NO₂ :
 - ✓ une baisse des concentrations le long de la ligne du projet de bus ;
 - ✓ une augmentation des concentrations au niveau de la route de Genas et de la RD29 du fait de l'augmentation du trafic sur les routes perpendiculaires à ce niveau de l'axe du BHNS ;
 - ✓ des concentrations variables de part et d'autre de cette nouvelle ligne de bus ;
 - ✓ que les augmentations de concentrations vont jusqu'à 30% en 2026 et 10% en 2046 ;
- pour les PM₁₀ les mêmes types de variations en moins importantes :
 - ✓ baisse de -12% en 2026 et de -7% en 2046 ;
 - ✓ augmentation de 10% en 2026 et de 4% en 2046.

L'évaluation de l'exposition de la population à la pollution a été effectuée en croisant les concentrations calculées en NO₂ (polluant traceur de la pollution automobile) aux données de population (méthode IPP)

Le résultat montre que le projet entraîne une légère diminution de l'exposition de la population à la pollution (de 0,79% en 2026 et de 0,67% en 2046), bien que dans le même temps ces concentrations en baisse le long de l'axe de la ligne BHNS soient à l'origine d'augmentations sur les rues perpendiculaires à cette axe.

Enfin une évaluation des risques sanitaires a été réalisée sur les cinquante et un sites vulnérables identifiés par rapport à la voie d'absorption par inhalation pour les particules PM_{2,5} et PM₁₀, le NO₂, le benzène, le 1,3 butadiène, le chrome, le nickel, l'arsenic et seize HAP.

Figure 62 : Schéma conceptuel d'exposition



Après avoir identifié les dangers par inhalation pour chacun des polluants et les avoir comparés aux valeurs toxicologiques de référence (valeurs guides pour les PM_{2,5} et les PM₁₀ et valeurs Toxiques de Référence (VTR) aiguës, chroniques des substances non cancérigènes et cancérigènes pour les autres), l'évaluation de l'exposition de la population a été calculée pour cinq scénarios prenant en compte la typologie de chacun des cinquante et un sites.

Le résultat de cette étude qui évalue quantitativement le risque sanitaire fait ressortir qu'il n'y en a pas qui soit directement lié à la mise en service de la ligne de BHNS.

Les dépassements constatés pour les PM_{2,5} et PM₁₀, par rapport aux valeurs guide de l'OMS, sont liées aux concentrations de fond.

En conclusion de cette étude on constate que la mise en service de la ligne BHNS diminue le nombre de km parcourus et donc la consommation énergétique (25% en 2046) entraînant une baisse globale des émissions de polluant et également de leurs concentrations ayant pour conséquence une légère diminution de l'indice d'exposition de la population à la pollution.

En fin de ce chapitre sont récapitulées dans des annexes :

- les fiches de mesure effectuées (adresses, dates et périodes, polluants dosés, capteurs utilisés) avec des extraits de plans localisant les points de mesures ;
- sous forme de tableaux l'évaluation des risques :
 - ✓ aigus pour les sites vulnérables ;
 - ✓ chroniques non cancérigènes et polluants sans VTR ;
 - ✓ chroniques non cancérigènes ;
- les valeurs toxicologiques de référence avec notamment le nom de la base source.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends note que :

- l'évaluation de l'impact du projet sous l'angle de la qualité de l'air et de la santé des riverains, après avoir identifié les sensibilités du secteur, classe l'étude « Air et santé », en regard de la note technique du Ministère de la Transition écologique, au niveau I, c'est-à-dire le plus exigeant ;
- les résultats de l'étude montrent que la mise en service de la ligne BHNS :
 - ✓ est à l'origine d'une baisse globale des émissions de polluants et également de leurs concentrations ayant pour conséquence une légère diminution de l'indice d'exposition de la population à la pollution. Toutefois la population des rues perpendiculaires à l'axe du BHNS verra les concentrations des émissions de polluants augmenter ;
 - ✓ ne présente pas de risques sanitaires ; les dépassements des valeurs guides de l'OMS constatés pour les PM_{2,5} et PM₁₀ sont liés directement aux concentrations de fond.

2.3.12. Pièce B10. :Annexe 03 : LCE diagnostic faune flore 2021 - 2022

Le diagnostic faune-flore réalisé dans le cadre du projet de la ligne BHNS a fait l'objet de deux rapports constitués chacun d'une part d'une partie commune relative à la méthodologie et au contexte actuel et d'autre part des spécificités respectives aux deux secteurs concernés, à savoir :

- pour le 1^{er} rapport : la section de la Part-Dieu à l'entrée de Chassieu ;
- pour le 2^{ème} rapport : la section de la Soie à l'aéroport de Saint Exupéry.

La méthode mise en œuvre a consisté à déterminer :

- l'enjeu écologique à partir d'une analyse du tracé et de la sensibilité particulière à chacune des séquences. Compte tenu de l'emprise du projet, l'analyse s'est surtout concentrée sur les arbres en bordure de voirie et sur la potentialité de gîte des bâtiments susceptibles d'être impactés (présence de caténaires, mode d'énergie retenue, transformation de l'espace public avec des emprises sur les espaces verts et les arbres) ;
- les niveaux de prospection à partir d'inventaires complets faune/flore sur quatre saisons avec les précisions sur :
 - ✓ les dates de passage (seize en 2021 et une en 2022), les conditions météorologiques, et les taxons visés par les inventaires : récapitulés dans un tableau ;
 - ✓ les protocoles utilisés pour les différents types d'inventaires : flore patrimoniale et différentes espèces de la faune, (avec un détail spécifique pour le protocole des chiroptères)

La description du contexte actuel a pris en considération :

- les continuités écologiques avec les objectifs fixés :
 - ✓ dans le SRADDET ;
 - ✓ dans les trames vertes et bleues (réservoirs de biodiversité), à l'échelle du SCoT et de la Métropole de Lyon ;
- les espaces naturels règlementaires :
 - ✓ site Natura 2000, d'où il ressort que le corridor de la ligne centre-Est n'entretient pas de lien fonctionnel avec les milieux ni les espèces du site Natura 2000 le plus proche ;
 - ✓ Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) ;
 - ✓ Espaces Naturels Sensibles (ENS) du Rhône : deux sont situés dans la zone d'étude ;
- les autres éléments de connaissance :
 - ✓ le plan de sauvegarde de l'Édicnème criard ;
 - ✓ les mesures de compensation : une à 10 m à l'Est de la variante du tracé par l'avenue Pompidou (variante qui n'a pas été retenue)

A noter que si plusieurs de ces milieux naturels ont été recensés dans la zone d'étude, aucun n'interfère avec le périmètre des tracés du BHNS.

Le diagnostic écologique de la section Part-Dieu/Entrée de Chassieu (correspondant au 1^{er} rapport dont il est fait référence plus haut), a distingué quatre séquences :

- ✓ séquence 1 : (Lyon Bron) passant par l'avenue G. Pompidou ou l'avenue F. Faure à Lyon puis par la route de Genas jusqu'à Bron ; séquence très minérale et dense avec des linéaires importants d'alignements d'arbres (simples ou doubles dont certains de plus de 40 ans) ;
- ✓ séquence 2 : le long de la route de Genas à Bron ; séquence également très minérale et dense ; peu de végétation, à l'exception de jardins des maisons à proximité ;
- ✓ séquence 2 bis : (Bron) secteur de la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) des Terrasses à Bron ; séquence qui traverse l'hôpital de Bron avec une partie en travaux actuellement ;
- ✓ séquence 3 : (Chassieu) du carrefour des Sept-Chemins à l'entrée de Chassieu par la RD29 ; séquence peu dense avec des espaces plus perméables présentant une petite sensibilité écologique liée d'une part à des territoires de reproduction de l'Édicnème criard aux abords de l'aéroport de Lyon Bron et des parkings d'Eurexpo et d'autre part à la présence de deux corridors linéaires Nord-Sud qui relie la zone de l'aéroport Lyon Bron à l'ENS.

Chacune des séquences a fait l'objet de descriptions très détaillées pour identifier et localiser les secteurs à enjeu écologique :

- illustrées par des photographies, des cartes légendées ;
- en indiquant le niveau d'activité (faible, moyen, fort et très fort) de chaque espèce animale selon le référentiel national du MNHM ;
- en localisant sur des cartes les points de contacts transects acoustiques actifs pour les chiroptères, les arbres-gîte, les oiseaux à enjeux, pour la 1^{ère} séquence ;
- en présentant les résultats des inventaires (faune et flore en plus pour la 3^{ème} séquence) ;
- vis-à-vis des habitats, des potentiels en gîte, des oiseaux, des mammifères terrestres, des reptiles, des amphibiens et des insectes ;

- en récapitulant dans des tableaux synthèse et enjeux liés aux oiseaux (enjeux réglementaire et local à dire d'expert)

En conclusion la synthèse des enjeux identifiés et caractérisés (de faible à remarquable) fait apparaître qu'ils sont liés :

- ✓ aux chiroptères, aux oiseaux et aux mammifères terrestres pour la 1^{ère} séquence, avec nécessité de conserver les arbres de la place de la Ferrandière ;
- ✓ à l'opportunité du projet de BHNS pour revégétaliser assurer la perméabilisation des sols pour lutter contre l'îlot de chaleur, pour la 2^{ème} séquence ;
- ✓ aux chiroptères, aux oiseaux, au lézard des murailles, la conservation d'un linéaire d'arbres d'alignement et les risques d'écrasement du lézard des murailles pour la séquence 2 bis ;
- ✓ aux oiseaux et aux reptiles pour la 3^{ème} séquence, nécessitant de :
 - limiter l'élargissement de la route existante ;
 - de ne procéder aux abattages nécessaires d'arbres en dehors des périodes de reproduction des oiseaux et également le passage d'un écologue pour éviter d'impacter les espèces pendant les périodes sensibles.

En fin de ce chapitre est présenté dans un tableau la liste des cent dix-neuf espèces de l'inventaire floristique effectué en avril 2021.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je constate que cette étude, réalisée de façon très approfondie, a déterminé les enjeux écologiques de chacun des secteurs représentant la totalité du parcours de la ligne BHNS et les a caractérisés, ce qui a permis de définir les dispositions à mettre en œuvre pour éviter ou limiter d'impacter les différentes espèces.

2.4. Pièce C : Avis des autorités consultées

2.4.1. Préambule

Dans cette partie du dossier sont précisées :

- les modalités du déroulement de la concertation suivies de l'analyse thématiques des contributions émises, les enseignements qui en ont été tirés avec les engagements de SYTRAL Mobilités et la synthèse qui en ressort ;
- l'avis du Domaine : Estimation sommaire et globale ;
- la délibération de l'expropriant (SYTRAL Mobilités) ;
- les avis de deux structures qui ont répondu à leur consultation : la MRAe et le conseil municipal de Bron, avec la réponse de SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage, à l'avis de la MRAe.

2.4.2. La concertation

Comme prévu dans les art. L 121-15 et 16 du code l'environnement et L 103-2 du code de l'urbanisme, le projet de BHNS a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée du 11 octobre au 19 novembre 2021. Son objectif était de donner l'occasion au public de prendre connaissance du projet et d'exprimer des avis, remarques et propositions et également de faire part de ses préoccupations et de poser des questions à SYTRAL Mobilités. Toutes les parties prenantes, notamment les futurs usagers, les riverains, les commerçants et les associations pouvaient y participer.

Cette concertation préalable était une première étape qu'il était prévu de prolonger après avoir tiré un premier bilan et de poursuivre en concertation continue avant l'enquête publique dans le but d'alimenter les études et de préparer la phase des travaux.

Le projet doit répondre aux trois objectifs poursuivis par le plan de mandat d SYTRAL Mobilités qui sont de :

- répondre à l'urgence climatique ;
- participer à la cohésion des territoires ;
- repenser l'espace public.

Ce chapitre du dossier constitue la synthèse et l'analyse des avis et questions posées à SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage financeur, et à ses partenaires pendant la concertation dont les modalités de son déroulement ont été définies conformément à la réglementation.

Les thèmes abordés ont concerné plus particulièrement :

- l'opportunité du choix du mode BHNS ;
- le tracé avec les aménagements qui l'accompagnent dans son emprise, ses variantes dans son périmètre réglementaire constitué par les quatre communes de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ;
- les enjeux du projet :
 - ✓ offrir une liaison efficace entre le centre et l'Est de la métropole ;
 - ✓ accompagner la mise en place de ZFE ;
- les stations envisagées : nombre et emplacements (quinze à seize) , les services en station et à bord;
- l'insertion du BHNS sur la voirie :
 - ✓ sa cohabitation avec les modes doux : piétons, cyclistes, voitures ;
 - ✓ les aménagements des espaces publics traversés par le BHNS (végétalisation) et ses conséquences sur la circulation et le stationnement ;
- les particularités et spécificités de différents secteurs : besoins des usagers, sécurité des cheminements doux) ;
- le budget et le calendrier prévisionnel : 120 millions d'euros pour une mise en service en 2026.

Dans le cadre de sa préparation il a été :

- organisé deux réunions avec les communes concernées et la Métropole de Lyon et plusieurs rencontres avec les acteurs locaux (une quinzaine du monde économique, associations liées aux déplacements) ;
- déployé différents moyens pour annoncer cette concertation (affiches, articles de presse, conférence de presse, distribution de dépliants, réseaux sociaux, relais par les communes, exposition dans les neuf lieux règlementaires de la concertation avec deux kakémonos) ;
- constitué un dossier de concertation avec sa synthèse, mis à disposition du public et téléchargeable sur internet ;
- réalisé des diaporamas, des supports pédagogiques et conception d'un film ;
- mis à disposition des moyens pour participer et s'exprimer par écrit avec :
 - ✓ des registres, des urnes, des questionnaires à remplir ;
 - ✓ une plateforme participative sur internet, création d'une adresse de messagerie dédiée ;

- tenue d'une soirée d'ouverture, organisation de rencontres en visio et en présentiel, certaines dédiées plus particulièrement aux acteurs de l'accessibilité, d'autres de proximité, réunions publiques dans chacune des quatre communes ;
- pris des dispositions pour maintenir la mobilisation tout au long de la concertation.

L'aspect quantitatif fait ressortir que :

- 401 personnes ont participé d'une façon ou d'une autre aux différentes rencontres, mobilisant surtout les riverains de l'ensemble des quartiers traversés par le tracé du BHNS ;
- 756 contributions ont été recueillies ;
- 418 questionnaires ont été remplis, dont 409 contenaient des avis libres ;
- 257 contributions étaient issues des rencontres ;
- 76- contributions ont été émises en ligne (avec 32 questions et 43 avis) ;
- 3 contributions par courriels ;
- 2 contributions dans les registres.

Une vingtaine de thèmes ont été abordés tout au long de la concertation ; les principaux étant la variante locale, les services du BHNS, les stations, la circulation et les stationnements, les aménagements cadre de vie, l'environnement et la végétalisation.

Chacune des contributions a fait l'objet d'une analyse par thème complétée par des informations, précisions, justifications et explications particulières de SYTRAL Mobilités en faisant ressortir les éléments à retenir.

Ces thèmes concernaient :

- l'opportunité du projet ;
- le tracé ;
- le positionnement des stations ;
- les services associés au BHNS ;
- l'insertion urbaine et le cadre de vie ;
- la place de la voiture dans le projet ;
- le développement et la sécurisation des cheminements vélos et piétons ;
- l'interconnexion avec le réseau TCL ;
- la mise en œuvre du projet.

SYTRAL Mobilités a pris en compte les enseignements tirés de chacun de ces thèmes abordés pendant la concertation qui ont fait l'objet d'un vote en février 2022.

La synthèse établie fait ressortir que :

- l'opportunité du projet est confortée et qu'il y a lieu de poursuivre les études de conception ;
- la variante du tracé proposée est celle passant par l'avenue Félix Faure et que des études de faisabilité seront engagées pour le prolongement du tracé depuis les Sept-Chemins vers Chassieu ;
- SYTRAL Mobilités engagerait les études pour localiser les stations suivantes :
 - ✓ pour la desserte de la ZAC des Clairières à Bron ;
 - ✓ au niveau de la rue du Luxembourg à Villeurbanne ;les autres conservant leur position proposée dans le projet ;

- SYTRAL Mobilités engageraient d'autres études particulières :
 - ✓ sur l'infrastructure dédiée et sur le matériel roulant ;
 - ✓ de circulation en lien avec la Métropole consécutive à l'arrivée du BHNS ;
 - ✓ concernant la réorganisation du réseau de bus accompagnant l'arrivée de la ligne BHNS, qui seront débattues dans le cadre de la concertation continue ;
 - ✓ vis-à-vis des aménagements des espaces publics de qualité au bénéfice des riverains, commerces et autres usagers en partenariat avec la Métropole et les villes ;
 - ✓ concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, y compris pendant la phase des travaux ;
- l'accompagnement spécifique des riverains, commerçants et des entreprises concernées par le projet sera à assurer pour prendre en compte les contraintes ;
- SYTRAL Mobilités devra poursuivre le dialogue avec les habitants et usagers jusqu'à l'enquête publique dans le cadre de la concertation continue.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je constate que les informations données dans cette pièce du dossier font ressortir que la concertation préalable exigée respectivement aux art. L 103-2 du code de l'urbanisme et L 121-15 et 16 du code de l'environnement :

- a fait l'objet d'une préparation approfondie pour permettre à la population, et notamment aux personnes les plus susceptibles d'être concernées par le projet de BHNS, d'une part d'être informées de l'ouverture de cette concertation et d'autre part d'y participer par différents moyens ;
- a permis à un assez grand nombre de personnes d'intervenir et de faire part de leurs attentes ;
- a montré :
 - ✓ d'une part que l'opportunité de la création de cette ligne BHNS était confortée et qu'il y avait lieu de poursuivre les études ;
 - ✓ d'autre part un certain nombre d'observations dont les enseignements ont été tirés et pris en compte avec des engagements de SYTRAL Mobilités pour améliorer le projet ; en ce qui concerne plus particulièrement :
 - le nombre et l'emplacement des stations ;
 - le choix du passage par l'avenue Félix Faure plutôt que par l'avenue Pompidou et d'adapter le tracé pour connecter le BHNS à la ligne D, station Garibaldi.

J'ai noté :

- que d'une part dans le dossier de concertation préalable il était bien précisé que « *Une partie des aménagements cyclables le long de la plateforme BHNS intégrera les Voies Lyonnaises, le réseau express vélo de la Métropole de Lyon...* », et d'autre part au § 2a page 10 de la pièce C (bilan de la concertation) il est indiqué que « *La cohabitation avec les mobilités douces* » et également « *la sécurité des cheminements piétons et cyclistes* » faisaient bien partie des « *thématiques globales du projet abordées* » ;
- à contrario qu'un certain nombre de contributeurs contestait le fait que la Voie Lyonnaise 11 et notamment ses caractéristiques de largeur aient fait l'objet de débats.

2.4.3. L'avis du Domaine

Cet avis a été sollicité le 13/09/2002 par la SERL agissant sous mandat de SYTRAL Mobilités. Il a été rendu le 24 octobre 2022.

L'objectif est de déterminer l'estimation prévisionnelle globale de la dépense nécessaire à l'établissement du bilan financier de l'opération dans le cadre de la DUP (estimation des frais des expropriations à envisager)

Après avoir :

- pris en compte les caractéristiques du projet de BHNS :
 - ✓ longueur (7 km), modalités de fonctionnement du bus (durée du trajet, fréquences de rotation, nombre de stations , effectif de personnes transportées) ;
 - ✓ le nombres d'emprises à acquérir (170) et la surface correspondante (2 ha 64 a et 73 ca) ;
 - ✓ situations des parcelles dans l'emprise du tracé au PLU-H de la Métropole de Lyon (zonage, emplacements réservés droit de préemption urbain) ;
- précisé :
 - ✓ les hypothèses et limites de la méthode d'évaluation retenue ;
 - ✓ la nature et le montant de chacune des différentes indemnités recensées, tout en prenant une marge d'incertitude ;

le montant total de la dépense à prévoir a été fixé à 26 700 000 €.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je prends note de l'évaluation du Domaine effectuée à partir des informations en sa possession et en précisant les hypothèses retenues.

Ces 26,7 M€ représentent 16,2% du coût total de l'opération qui s'élève à 164,7 M€.

2.4.4. La délibération de l'expropriant

Le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités a approuvé le dossier d'enquête publique préalable à la DUP et celui de l'enquête parcellaire pour le projet de BHNS - Part-Dieu/Sept-Chemins le 25 mai 2023 et chargé son président de saisir Madame la préfète du Rhône pour poursuivre la procédure de DUP.

La délibération d'approbation a été prise après :

- avoir pris connaissance du projet ;
- qu'il ait été rappelé la délibération du Comité Syndical de SYTRAL Mobilités du 22/03/2021 retenant que la desserte de la liaison Centre-Est se fasse en deux lignes distinctes :
 - ✓ la ligne BHNS Centre-Est entre Part-Dieu et les Sept-Chemins, passant par Lyon 3^{ème}, Villeurbanne, Bron et Vaulx-en Velin, avec une requalification de façade à façade de la route de Genas ;
 - ✓ la ligne de l'Est Lyonnais, entre Vaulx-en Velin La Soie, Sept-Chemins et Genas/Saint Exupéry ;
- que le bilan de la concertation préalable conduite du 11/10 au 19/11/2021 ainsi que les principaux enseignements qui ont été tirés, aient été approuvés par le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités dans sa délibération du 9/02/2022 ;
- avoir pris note que les études d'avant-projet avaient permis de préciser le périmètre du projet et des acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation.

A noter que cette approbation s'est faite à l'unanimité des suffrages exprimés (pas d'opposition et pas d'abstention)

Commentaire du commissaire enquêteur

Je constate que la délibération a été prise à l'unanimité ce qui laisse supposer l'importance de l'intérêt que portent ses membres à la réalisation de ce projet qui fait partie des étapes phares du plan de mandat 2021-2026 de SYTRAL Mobilités.

2.4.5. Les avis des personnes consultées

Avis de la MRAe

L'avis de l'autorité environnementale sur le projet de BHNS a été sollicité le 18 juillet 2023, et la MRAe l'a rendu le 12 septembre 2023 sous la référence 2023-ARA-AP-1573.

L'avis comporte :

- un préambule dans lequel la MRAe a rappelé que « *Son avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent* » ;
- une synthèse récapitulant les principales caractéristiques du projet, ses principaux enjeux et dont la façon dont ils ont été pris en compte, en précisant que le projet :
 - ✓ est vertueux dans la mesure où il serait neutre en émissions carbone dans un délai court de 15 ans ;
 - ✓ qu'il permet une synergie entre transport en commun et voie cyclable ;
 - ✓ qu'il améliore le cadre de vie ;
 - ✓ que ses effets sont présentés comme globalement positifs sur l'ensemble des enjeux identifiés et maîtrisés par des mesures d'évitement et de réduction ;
- un avis détaillé sur :
 - ✓ le contexte, la présentation du projet, les procédures relatives au projet ;
 - ✓ l'analyse de l'étude d'impact vis-à-vis de l'état actuel de l'environnement et de son évolution (air, bruit, risques, sites et sols pollués, eau, biodiversité, patrimoine) ;
 - ✓ la justification des choix retenus par rapport aux alternatives examinées au regard des objectifs de protection de l'environnement ;
 - ✓ les incidences du projet sur l'environnement avec les mesures ERC prévues;
 - ✓ le dispositif de suivi proposé ;
 - ✓ le résumé non technique de l'étude d'impact ;
- une série de recommandations :
 - R1 : S'engager sur la mise en œuvre des mesures d'utilisation des matériaux bas-carbone, l'incorporation des taux de recyclage et la valorisation des déchets en filière de traitement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ;
 - R2 : Rendre plus lisible les impacts du projet de BHNS sur la trame circulatoire, les capacités viaires et les vitesses de circulation sur les axes empruntés par la ligne ;
 - R3 : Envisager des mesures de réduction des impacts résiduels sur la qualité de l'air ;
 - R4 : cartographier les bâtiments impactés par le bruit issu du projet, déterminer le caractère significatif de l'évolution du bruit à l'échelle des tronçons d'infrastructures, mettre en place des mesures d'évitement à la source du bruit, puis de réduction le plus en amont possible sur les tronçons le nécessitant ;

Compléter l'évaluation des incidences acoustiques du projet en intégrant les habitations du cours Tolstoï et y appliquer les mesures d'évitement et de réduction nécessaires.

Démontrer l'absence de nécessité de protection acoustique sur les bâtiments d'habitations individuelles sujets à une modification significative ; développer les explications relatives aux points noirs de bruit routiers ; cartographier les bâtiments affectés par le bruit issu du projet ;

R5 : Prendre les mesures nécessaires afin de garantir l'absence d'impact résiduel sur les espèces de chiroptères et avifaune protégées lors des démolitions de bâtiments ; anticiper le choix effectif de plantations et semis issu de la filière labellisée « végétal local » ; prévoir un plan de gestion de l'Ambrosie en phase d'exploitation ; joindre au dossier les rapports relatifs aux inventaires faune-flore ;

R6 : Prévoir, en lien avec la métropole de Lyon, une mesure de limitation à long terme des impacts d'un développement de l'urbanisation pouvant être induit par ce projet, notamment sur les espaces naturels et agricoles, la biodiversité, les puits de carbone et les continuités écologiques ;

R7 : Présenter les mesures prises pour réduire la consommation d'eau en phase d'exploitation du projet et s'appuyer sur les retours d'expérience des infrastructures et dispositifs existants de SYTRAL Mobilités pour justifier le dispositif de gestion des eaux pluviales retenu et s'engager à en suivre l'efficacité et à le faire évoluer si nécessaire ;

R8 : Evaluer l'augmentation ou non du risque induite par le projet intersectant le périmètre de prévention de l'usine ELVYA Chaufferie Lafayette ;

R9 : Prévoir si nécessaire une mesure d'évitement des impacts issus des sites identifiés, potentiellement source de pollution à proximité du projet, ainsi que sur le plans de gestion des déblais ;

R10 : Prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations formulées dans le présent avis.

Cet avis a fait l'objet d'un mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités transmis le 31 octobre 2023 dans lequel sont précisés les compléments et modifications apportés dans l'étude d'impact telle que mise à l'enquête.

A noter que, comme indiqué dans le dossier, dans l'objectif d'assurer une meilleure transparence et lisibilité, SYTRAL Mobilités a décidé de centraliser dans la même pièce (*Pièce C – Avis des autorités consultées*) les recommandations de la MRAe et les réponses du maître d'ouvrage afin de ne pas disperser l'information dans le dossier d'étude d'impact.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je considère que SYTRAL Mobilités a bien répondu à chacune des recommandations formulées par la MRAe.

Toutefois je note que SYTRAL Mobilités, en ce qui concerne l'observation :

- R1, pourrait donner plus de précisions sur les caractéristiques « bas-carbone » du béton architecturé et de l'enrobé grenailé envisagés pour la plateforme ;
- R2, a renvoyé à la pièce B.09 « Compléments spécifiques aux infrastructures de transport » ; comme l'indique la MRAe on peut regretter l'absence d'une carte globale de report de trafic sur l'ensemble des axes routiers impactés. Manque de précisions pour les incidences notamment sur la rue du Dauphiné ;
- R3, n'a pas proposé de mesures de réduction vis-à-vis de l'augmentation de concentrations de NO₂ allant jusqu'à 30% en 2026 et 10% en 2046 au niveau de la route de Genas et de la RD29 du fait de l'augmentation du trafic sur les routes perpendiculaires à ce niveau de l'axe du BHNS ;
- R4, n'a pas proposé de mesures d'évitement à la source ;

- R9, n'a pas proposé de mesures d'évitement des impacts issus des sites et sols pollués identifiés.

Hormis pour ces cinq points je considère que les réponses apportées sont documentées et satisfaisantes.

Avis du conseil municipal de Bron

Dans sa délibération du 11 septembre 2023, le conseil municipal de la ville de Bron a émis, à la majorité, un avis défavorable, considérant que :

- le choix d'un BHNS générerait un impact élevé sur l'environnement ;
- l'analyse de l'impact reste superficielle, voire inexistante sur les bâts, les fonciers, l'activité et les équipements ;
- le gabarit de 3 m de large pour la piste cyclable route de Genas est trop important, dépasse les limites des emplacements réservés tout en supprimant trop de places de stationnement ;
- les mesures de réduction (MR16)² et de compensation (MC1 & MC2) ne semblent pas à la hauteur des enjeux ;
- il aurait été préférable que l'étude sépare les différents modes de déplacement et fasse apparaître les conséquences sur la circulation automobile et le stationnement ;
- les projections de circulation et de stationnement sur le parcours du BHNS et les rues adjacentes sont trop succinctes ;
- le ratio amélioration des mobilités versus impacts négatifs ne semble pas aussi favorable que présenté ;
- en l'absence d'étude pour un métro qui aurait présenté des avantages, notamment compte tenu du prolongement de cet aménagement vers l'Est envisagé, le choix d'un tramway, avec des capacités nettement supérieures, aurait pu constituer un compromis plus acceptable pour un impact de surface équivalent.

En conséquence dans le cadre de l'enquête publique, le conseil municipal demande à SYTRAL Mobilités que :

- ✓ toutes les mesures de réduction :
 - de l'impact sur les Bâts et Fonciers envisagées et écartées (notamment la MR17 Diminution des emprises foncières) soient précisées et jointes au dossier de DUP ;
 - sur les Activités et Equipements envisagées et écartées (notamment la MR17 Diminution des emprises foncières sur ces deux points) soient précisées et jointes au dossier de DUP ;
- ✓ l'impact en termes de déplacement soit précisé et accompagné d'une étude de déplacement permettant réellement d'en apprécier l'impact.

Commentaire du commissaire enquêteur

Bien que sollicitées les trois autres communes, Lyon 3^{ème}, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne (le 18 juillet 2023) ainsi que la Métropole (le 10 août 2023) n'ont pas envoyé leur avis dans le délai de deux mois, ils sont donc réputés favorables.

Ainsi sur les cinq collectivités consultées dont la Métropole, seule celle de Bron a émis un avis, par ailleurs défavorable. Les motifs justifiant cet avis sont repris dans les questions posées dans mon procès-verbal de synthèse. Mes commentaires sur cet avis, établis après avoir pris connaissance du mémoire en réponse à mon PVS sont indiqués au chapitre VI infra.

² La délibération fait référence à la MR16, je pense qu'il y a une erreur et qu'il faut lire MR17.

Enfin je regrette que, compte tenu que l'un des objectifs du projet était de desservir l'Est lyonnais, qu'au moins les avis des communes de Chassieu et Genas n'aient pas été consultés officiellement même si ce n'était pas obligatoire réglementairement.

2.5. Pièce D : Evaluation socio-économique

L'objectif de ce chapitre est de présenter les hypothèses et la méthodologie retenue dans le cadre de la réalisation et de l'évaluation socio-économique du projet de BHNS avec les résultats qui en découlent.

Cette évaluation a été établie conformément aux instructions, notes, fiches-outils et guides qui en font référence, à partir de :

- l'analyse socio-économique qui consiste à évaluer la rentabilité socio-économique du projet en comparant une situation où les aménagements sont réalisés («scénario de projet») à une situation sans aménagement (« scénario de référence»);
- l'évaluation socio-économique réalisée jusqu'en 2140 et actualisée a pour objectif de calculer la valeur résiduelle en prenant en considération un certain nombre de critères et d'indicateurs permettant d'apprécier la pertinence du projet et plus particulièrement :
 - ✓ la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE);
 - ✓ le taux de rentabilité interne (TRI);
 - ✓ la valeur actualisée nette par euro investi;
 - ✓ la valeur actualisée nette par euro dépensé.

Puis successivement il est rappelé synthétiquement les principales caractéristiques du projet exerçant une influence dans l'évaluation socio-économique et sont présentés :

- les deux scénarios à comparer :
 - ✓ celui dit de référence qui prend en compte la situation actuelle et les évolutions à venir sans la réalisation du BHNS;
 - ✓ celui dit de projet qui prend en compte la réalisation du BHNS;
- les prévisions de trafic réalisées à partir du modèle multimodal du Grand Lyon qui intègre les projets connexes (hormis les T5 et T8) Les résultats en matière de fréquentation par ligne selon les deux scénarios simulés sont présentés pour les horizons 2030 et 2040 dans un tableau;
- les données prises en compte dans l'évaluation socio-économique également sous forme de tableaux;
- les principales hypothèses de calcul de l'évaluation socio-économique retenues à partir de la documentation officielle du ministère de la transition écologique;
- les coûts du projet :
 - ✓ d'investissement : 164,7 M€ (valeur 2022) et le calendrier des dépenses correspondantes de 2022 à 2027; ce qui donne un total actualisé pour 2025 de 204,1 M€;
 - ✓ de renouvellement et de gros entretien pour le matériel roulant, le système et le génie civil;
 - ✓ les coûts étudiés qui sont évalués à partir des dépenses qu'il faudrait réaliser dans le cadre du scénario de référence, ils seraient évités si on réalisait le projet;
 - ✓ pour son exploitation, soit 3,34 € (2022)/km pour la mise en service, et un gain de 30,5 M€ (2022) à l'horizon d'évaluation retenue pour la restructuration du réseau de bus, gain lié essentiellement à la suppression de la ligne 25;

- l'externalité du projet qui représente les gains qui lui sont associés :
 - ✓ pour les usagers : en temps, confort, diminution de la voiture particulière, soit 213,1 M€ (actualisé 2025) ;
 - ✓ pour les avantages aux tiers : réduction du risque d'accident, des émissions de polluants atmosphériques, des gaz à effet de serre, des effets amont-aval des véhicules, des nuisances sonores, soit 72,6 M€ (valeur 2025) ;
- les résultats des calculs dans un tableau dont la synthèse:
 - ✓ montre que la VAN devient positive en 2080 ;
 - ✓ fait ressortir des avantages qualitatifs : fiabilité du transport, des temps de parcours, pas de contraintes de circulation.

Par ailleurs des tests de sensibilités ont été réalisés pour identifier dans quelle mesure la fiabilité des hypothèses d'entrée influe sur le bilan. Le fait que la VAN-SE reste positive pour l'ensemble des tests réalisés montre la robustesse du projet de cette ligne BHNS.

Commentaire du commissaire enquêteur

Cette évaluation socio-économique permet de répondre plus particulièrement aux prescriptions visées aux articles L 1511-2 et R 1511-4 à 6 du code des transports dans le cadre de l'analyse :

- des coûts du projet (investissement + exploitation) : 254,9 M€ (actualisation 2025) ;
- du taux d'actualisation de 4,5% ;
- du taux de rentabilité financière interne (TRI) calculé de 5,04%.

Le taux de rentabilité interne calculé étant supérieur au taux d'actualisation, le projet peut être jugé pertinent.

III. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1. Désignation du commissaire enquêteur

Par ordonnance n° E23000142/69 du 26 octobre 2023 Madame la Présidente du Tribunal Administratif (TA) de Lyon m'a désigné (Gérard Girin) en qualité de commissaire enquêteur en tant que membre de la liste d'aptitude de 2023 du Rhône à assurer cette fonction.

J'ai renvoyé dès réception de l'ordonnance, l'attestation déclarant sur l'honneur « *ne pas être intéressé à l'opération à titre personnel ou en raison de mes fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête au sens des dispositions de l'article L.123-5 du code de l'environnement* »

3.2. Préparation de l'enquête

3.2.1. Contacts avec la préfecture du Rhône et SYTRAL Mobilités

Dès réception de l'ordonnance de nomination j'ai pris contact avec la personne chargée de ce dossier au Bureau de l'urbanisme et de l'utilité publique de la Direction des affaires juridiques et de l'administration locale (DAJAL) à la préfecture du Rhône.

Dans un premier temps nous nous sommes concertés sur les dates de la période d'enquête à conduire selon le code de l'environnement (minimum 30 jours), qui compte tenu qu'elle inclurait les fêtes de fin d'année, a été fixée pendant une durée de 40 jours : du lundi 4 décembre 2023 au vendredi 12 janvier 2024.

Après avoir contacté la Cheffe de ce projet à SYTRAL Mobilités, elle m'a envoyé le dossier d'enquête de la DUP sous forme numérisée et nous nous sommes donnés rendez-vous le vendredi 3 novembre où elle m'a présenté le projet à l'aide d'un diaporama, assistée de deux de ses collègues dont celle chargée des relations avec les riverains.

Nous nous sommes entretenus également sur les différents moyens que pourrait déployer SYTRAL Mobilités pour informer la population de façon la plus large possible (site Internet, presse, sites d'information de la concertation, réseaux sociaux ...), en plus des moyens règlementaires obligatoires sur le site ; SYTRAL Mobilités se chargeant de faire faire un constat d'huissier pour les différentes affiches qui seraient mises en différents points du tracé au moins 15 jours avant la date d'ouverture.

Après échanges nous avons décidé qu'il était pertinent de :

- tenir une permanence dans chacune des 4 communes traversées par le BHNS : Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ;
- faire ouvrir un registre dématérialisé par un prestataire ;
- rédiger un bordereau récapitulatif de chacune des pièces constituant les deux dossiers à mettre à l'enquête pour faciliter la surveillance de sa complétude par les agents des mairies ;
- rédiger une note de procédure de la conduite à tenir pour chacune des quatre mairies dès que d'une part l'arrêté d'ouverture d'enquête serait signé et d'autre part qu'elles seraient en possession des documents (affiches, dossiers, registres) envoyés par la préfecture.

Le jour même j'ai pris contact avec ces mairies pour connaître leurs heures d'ouverture et la personne sensée s'occuper plus particulièrement des enquêtes publiques et de ce dossier.

Une fois les informations recueillies il a été fixé les permanences comme indiqué dans le tableau ci-après.

Permanences établies pendant les heures d'ouverture des mairies

Mairie	Adresse	Date	Horaire
Vaulx-en-Velin	Place de la Nation 69120	Mercredi 6 décembre 2023	9h à 12h
Lyon 3 ^{ème}	215 rue Duguesclin 69423	Jeudi 14 décembre 2023	9h à 12h
Bron	Place Weingarten 69671	Mardi 19 décembre 2023	15h à 18h
Villeurbanne	Place Docteur Lazare Goujon 69601	Vendredi 12 janvier 2024	14h à 16h

Une fois ces informations échangées à la personne chargée de ce dossier à la préfecture du Rhône, nous nous sommes entretenus sur le projet d'arrêté préfectoral qui m'a été transmis par courriel dès sa signature le 13 novembre 2023, avec l'avis d'enquête.

J'ai pris note :

- qu'il prescrivait que les deux enquêtes de DUP et parcellaire seraient conduites de façon conjointe, qu'il y aurait un registre "papier" propre à chacune des enquêtes dans chacune des quatre mairies avec les dossiers respectifs ;
- que la société PUBLILEGAL avait été retenue par SYTRAL Mobilités comme prestataire pour fournir et gérer le registre dématérialisé accessible à l'adresse <https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins> et auquel serait associée l'adresse de messagerie bhns-partdieu-septchemins@mail.registre-numerique.fr ; ce registre pouvant recevoir aussi bien les observations relatives à l'enquête de DUP que celles de l'enquête parcellaire ;
- que l'arrêté préfectoral d'ouverture n'avait pas prévu de rendre visibles pour le public les observations notées sur les registres papier et celles envoyées par courriers ; cependant il a été convenu avec SYTRAL Mobilités qu'elles seraient scannées et incorporées dans ce registre mais dans un onglet accessible uniquement à SYTRAL Mobilités et au commissaire enquêteur ;

- que la mairie de Lyon 3^{ème} était retenue comme siège de l'enquête .

Le vendredi 17 novembre 2023 je me suis rendu à la préfecture du Rhône pour :

- parapher chacun des 19 feuillets des 4 registres "*papier*" de l'enquête DUP ;
- récupérer :
 - ✓ un exemplaire des pièces de chacun des deux dossiers DUP et Parcellaire sous forme "*papier*" ;
 - ✓ une copie de l'arrêté d'ouverture d'enquête signé du 13 novembre 2023.

Il m'a été précisé que la préfecture se chargeait de faire paraître l'avis d'enquête dans la presse (les quotidiens "*Le Progrès*" et l'hebdomadaire "*Le Tout Lyon Affiches*") au moins quinze jours avant la date d'ouverture avec un rappel dans les huit premiers jours et de fournir les affiches d'avis d'enquête à chacune des quatre mairies.

3.2.2. *Contacts et échanges avec les mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne*

Indépendamment de mon premier appel téléphonique du 3 novembre pour connaître les heures d'ouverture de chacune de ces mairies, j'ai contacté dans chacune d'elles la personne plus particulièrement chargée de suivre le déroulement de cette enquête.

Je lui ai fait parvenir la note rédigée en concertation avec mes correspondants à SYTRAL Mobilités qui précisait un certain nombre points relatifs :

- à la mise en place de l'affichage réglementaire au moins 15 jours avant la date d'ouverture fixée au 4 décembre 2023 ;
- aux registres à ouvrir dès le 1^{er} jour après avoir renseigné la 1^{ère} page et après avoir fait parapher les 16 pages du registre parcellaire par le maire ;
- à la surveillance des pièces de chacun des deux dossiers, des registres et des courriers qui pourraient être adressés au commissaire enquêteur et à annexer aux registres *papier*, afin que rien ne disparaisse ;
- à la nécessité de faire une photocopie de sauvegarde des courriers, documents indépendants remis par le public avant de les insérer dans les registres ;
- au conseil de compléter l'information du public de l'ouverture de cette enquête par leurs moyens habituels (site internet, réseaux sociaux, presse, panneaux lumineux, flyers, bulletins...);
- à la gestion des incidents éventuels et des personnes référentes à contacter, avec leurs coordonnées, en cas de problème : le commissaire enquêteur, à SYTRAL Mobilités, à la préfecture du Rhône ;
- à la gestion des courriers de SYTRAL Mobilités qui pourraient leur être adressés concernant les propriétaires concernés par l'enquête parcellaire ;
- au bureau mis à disposition du commissaire enquêteur pour accueillir le public lors de ses permanences ;
- aux conditions d'une part d'accueil du public, y compris en dehors de mes permanences et d'autre part d'accès aux dossiers ;
- aux possibilités de m'entretenir avec M. le maire ou un élu qui le souhaiterait soit à l'occasion de ma permanence soit sur rendez-vous ;
- aux dispositions à prendre en fin d'enquête (clôture du registre *papier* de l'enquête parcellaire, récupération des registres et courriers annexés éventuels)

3.2.3. Visite du site du parcours du BHNS

Le 28 novembre SYTRAL Mobilités a organisé une visite du site du projet où j'étais accompagné par :

- Mmes Alice Muller Cheffe de projet, Mme Rachel Loiseau Chargée de relations riverains, M. Pierrick Prouheze Gestionnaire foncier à SYTRAL Mobilités
- M. Gilles Nussbaumer Paysagiste du projet.

Le circuit effectué :

- à pied depuis Maisons Neuves à la place du Dauphiné en passant l'avenue F. Faure, a permis de prendre connaissance des profils proposés sur cette avenue et à Genas Ouest ainsi que de l'aménagement de la place du Dauphiné ;
- en trolleybus ligne C11 jusqu'à Genêt/périphérique ;
- à pied pour prendre connaissance des profils proposés à Genas Est, des traitements des accès périphériques avec un zoom sur le quartier des Genêts ;
- a permis de rencontrer et d'échanger avec une commerçante (pharmacienne) à Genêt qui a fait part de ses craintes vis-à-vis du projet sur l'activité de son commerce fréquenté, entre autres, par des personnes âgées et/ou à mobilité réduite : manque de places de stationnement, point de livraison, distance importante des passages piétons...

J'ai constaté à cette occasion que l'avis d'enquête était bien affiché à un grand nombre d'emplacements et plus particulièrement au niveau des abribus des lignes C11 et C25.

3.2.4. Consultation de Services en lien avec le projet

Consultation du service du Domaine

Dans le but d'approfondir les estimations des indemnités de l'avis du Domaine présenté dans la pièce C "Avis des autorités consultées", j'ai contacté le chargé de ce dossier au Pôle d'évaluation domaniale de la Direction générale des Finances publiques AURA et département du Rhône.

Mon souhait était de pouvoir évaluer la part financière des expropriations correspondant au préjudice subi pour les activités commerciales.

Dans la réponse il m'a été précisé que les montants **propres** aux évictions commerciales (donc hors foncier les concernant) que le PED a été en mesure de chiffrer toujours dans une approche globalisante et sur la base des seules données qu'il avait alors à disposition :

Evictions commerciales calculées	Remploi	Marges & aléas 20 %
4 772 726	467 704	1 048 086
6 288 515		

Ces montants sont bruts et ils s'intègrent aux montants qui ont été retenus in fine dans l'avis domanial avec application d'arrondis.

En conséquence, le % total imputable aux activités commerciales, indemnités de emploi et marges incluses, hors foncier ou mur correspondant, peut être estimé à 23.22% (6 200 000 €/26 700 000 €)

Consultation de la SERL

Le Groupe SERL a été chargé par SYTRAL Mobilités d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage foncière pour le présent dossier de BHNS Lyon Part-Dieu/Sept Chemins.

A ce titre j'ai échangé à plusieurs reprises avec la personne chargée de ce projet dans ce Groupe et l'ai sollicité pour qu'elle m'apporte un certain nombre de précisions.

En cours d'enquête elle m'a transmis le tableau de suivi des courriers envoyés en lettre recommandée avec accusé de réception à chacun des propriétaires dont un terrain et/ou immeuble était impacté par l'emprise du BHNS.

Le bilan est le suivant :

- 251 LR envoyées dont 248 le 16/11/2023, 1 le 17/11/2023 et 2 le 30/11/2023 ;
- 209 LR notifiées ;
- 20 LR NPAI ;
- 22 LR non réclamées.

Par ailleurs j'ai souhaité approfondir la part de l'impact du projet par rapport aux commerces concernés par l'emprise foncière.

Au vu des résultats fournis j'ai noté que de l'ordre de 35 commerçants, artisans ou professions libérales étaient impactés la très grande majorité étant situés route de Genas plus particulièrement sur Bron, mais également Villeurbanne et Vaulx-en-Velin ; a priori un seul à Lyon avenue F. Faure.

SYTRAL Mobilités et la SERL précisent qu'il peut s'agir d'impacts faibles (pas d'impact sur les fonctionnalités de l'entreprise), d'impact partiel (réduction de la capacité de stationnement) ou bien d'impact fort (entraînant un transfert ou une éviction de l'activité)

Commentaire du commissaire enquêteur

Le Bureau de l'urbanisme et de l'utilité publique de la Direction des affaires juridiques et de l'administration locale a pris les dispositions pour que l'enquête publique, qui a pris en considération les spécificités relatives à chacune des deux qui la composent, soit correctement organisée dès la nomination du commissaire enquêteur en passant par les contacts établis entre lui, la préfecture, SYTRAL Mobilités, les mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne dont les territoires sont impactés par le projet, et ce jusqu'à sa clôture.

Ces dispositions ont concerné plus particulièrement les moyens à déployer pour informer le public de la façon la plus large possible et plus particulièrement des propriétaires et ayants droit concernés par le projet :

- d'une part de l'ouverture de cette enquête et de ses modalités de façon à pouvoir prendre connaissance du dossier ;
- d'autre part des moyens mis à disposition pour transmettre leurs observations et rencontrer le commissaire enquêteur pour ceux qui le souhaitent, le tout dans le respect des textes réglementaires applicables à ce type d'enquête :
 - soit en les consignait sur l'un des registres "papier" prévus dans chacune des 4 mairies ;
 - soit en les envoyant par courriel à l'adresse de messagerie dédiée, ou en les inscrivant sur le registre dématérialisé : ces deux moyens étant communs avec ceux prévus pour l'enquête parcellaire ;
 - soit par courrier adressé dans l'une des 4 mairies concernées à l'intention du maire ou du commissaire enquêteur pour qu'ils soient annexés au registre.

Bien qu'il soit difficile de prévoir le nombre de personnes souhaitant rencontrer le commissaire enquêteur, il apparaît qu'il aurait été souhaitable de mettre au moins une heure de plus en mairie de Villeurbanne et une permanence supplémentaire en mairie de Bron. Toutefois je précise que j'ai prolongé chacune de mes permanences pour recevoir toutes les personnes qui ont demandé à me rencontrer et que j'ai reçu lors de rendez-vous distincts de mes permanences ceux qui m'avaient sollicité (une association et un collectif)

Les informations recueillies respectivement auprès du Domaine et la SERL font ressortir l'importance des impacts du projet au moins à court terme vis-à-vis des commerçants et artisans situés le long du tracé. Toutefois il m'est difficile de me prononcer sur les conséquences de ces impacts à moyen et long termes.

3.3. Déroulement de la procédure

3.3.1. Arrêté d'ouverture d'enquête

Le déroulement de la procédure, notamment la période d'enquête (fixée du lundi 4 décembre 2023 au vendredi 12 janvier 2024 inclus, ainsi que les dates, heures et lieu de permanences), les modalités d'information du public et également les différentes données précisées à l'art. R 123-9 du code de l'environnement, étaient notées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête signé le 13 novembre 2023 par la préfète du Rhône.

3.3.2. Modalités d'information du public - publicité

J'ai constaté que **la préfecture** s'est chargée des démarches réglementaires suivantes :

- transmission de l'arrêté d'ouverture d'enquête du 13 novembre 2023 et de l'avis d'enquête à SYTRAL Mobilités, au mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne permettant de procéder à leur affichage dans les délais ;
- mise en ligne de l'arrêté d'ouverture du 13 novembre 2023, de l'avis d'enquête, sur le site internet de la préfecture du Rhône <https://www.rhone.gouv.fr/> le 17 novembre 2023 ;
- transmission de cet avis d'enquête pour publication dans les annonces légales des quotidiens "Le Progrès" édition du Rhône, (parution le 16 novembre 2023) et l'hebdomadaire "Le Tout Lyon Affiches" également 15 jours au moins avant la date d'ouverture (parution le 18 novembre 2023 avec rappel dans les 8 premiers jours (parution respectivement les 7 et 9 décembre 2023) ;
- envoi d'un dossier complet comprenant l'intégralité des pièces pour mise à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête sous forme "papier" dans chacune des mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, pendant leurs heures d'ouverture ainsi que deux registres *papier* dont l'un était destiné à recueillir les observations émises relatives à l'enquête parcellaire.

SYTRAL Mobilité s'est chargé :

- de faire mettre en ligne l'arrêté d'ouverture du 13 novembre 2023, l'avis d'enquête et les différentes pièces constituant chacun des deux dossiers d'enquête (DUP et Parcellaire) par la société PUBLILEGAL chargée de l'ouverture et de la gestion du registre numérique dès le 4 décembre 2023 et ce jusqu'au dernier jour de l'enquête (13 janvier 2024 à minuit) ; documents accessibles avec le lien <https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins> ;
- de placer des affiches d'avis d'enquête conformes à l'arrêté ministériel du 9 septembre 2021 au niveau de son siège 21 boulevard Vivier-Merle à Lyon pour 3 d'entre elles et 74 autres sur des emplacements tout le long du parcours du tracé du BHNS projetée; ce que j'ai constaté le 28 novembre 2023 lors de mon déplacement sur le terrain ;
- de faire constater par huissier dès le 17 novembre les affichages de l'avis d'enquête :
 - ✓ au niveau de SYTRAL Mobilités et le long du parcours du tracé du BHNS ;
 - ✓ aux panneaux d'affichage officiel d'information de chacune des 4 mairies concernées ;
 - ✓ sur le site internet de la préfecture du Rhône ;
 - ✓ sur le site internet de SYTRAL Mobilités ;

- ✓ sur le registre dématérialisé ouvert pour recevoir les observations du public ;
une copie de ces constats m'a été remise ;
- d'établir un plan de communication pour informer de l'ouverture de cette enquête avec :
 - ✓ affiches A4 et A3 diffusées auprès des communes, des générateurs (CCAS, ...)
 - ✓ vidéo de présentation durée maxi 1,15'' avec tracé, perspectives, chiffres clés..., mise en ligne 15 jours avant le début déclinée en ITCL : 1 500 écrans déployés sur le réseau (dans les tramways, trolleybus, rames du métro B et dans 7 stations de métro), audience potentielle de 900 000 vues/jour ;
 - ✓ relations Presse auprès de la presse écrite radio et TV, locale, nationale et spécialisée avec communiqué presse ;
 - ✓ réseaux sociaux 15 jours avant l'ouverture (vers 17 novembre) et avant la fin (semaine du 2 janvier) :
 - Facebook : 17 000 abonnés, avec une couverture mensuelle de 200 000 personnes pour nos publications ;
 - Twitter : 8 000 abonnés, 262 000 vues/mois ;
 - Instagram : 3 700 abonnés, 9 200 vues/mois ;
 - LinkedIn : 14 000 abonnés, 3 200 vues/mois ;
 - ✓ site internet <https://www.sytral.fr/622-bhns.htm> 25 000 vues par mois, avec relais vers plateforme participative ;
 - ✓ mobiles, newsletter de décembre : 19 000 abonnés, 9 000 lectures ;
 - ✓ kitcom aux villes (communiqué presse, 4 perspectives, la vidéo, le visuel...)
 - ✓ éléments pour articles des journaux municipaux (fournis le 09/11/2023) : logo, info dates et permanences, visuels et lien vers plateforme.

J'ai personnellement constaté :

- qu'une information annonçant l'ouverture de l'enquête avait été publiée sur les sites Internet des mairies de Bron, Lyon 3^{ème} et Vaulx-en-Velin (vu le 24 novembre 2023) ;
- le 4 décembre 2023 (1^{er} jour de l'enquête) que :
 - ✓ les différentes pièces constituant la totalité du dossier soumis à l'enquête avaient bien été mises en ligne sur le site dédié à la présente enquête, avec possibilité de téléchargement, <https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins> avec un lien pour accéder au registre dématérialisé et/ou l'adresse de messagerie dédiée bhns-partdieu-septchemins@mail.registre-numerique.fr pour déposer une observation directement ou par courriel ;
 - ✓ le registre dématérialisé et l'adresse de messagerie dédiée étaient bien opérationnels, ayant moi-même déposé une note sur ce registre et envoyé un courriel à cette adresse pour m'assurer de leur bon fonctionnement ;
- avant chacune de mes permanences, que l'affichage de l'avis d'enquête était bien en place avec l'arrêté d'ouverture de l'enquête, au panneau officiel de chacune des quatre mairies ;
- que le quotidien "Le Progrès" avait rédigé un article paru le 2 décembre 2023 dans son édition du Rhône.

Mairie de Bron

Le 5 décembre 2023 la mairie de Bron m'a envoyé un message me précisant que depuis ce lundi 04/12/2023 :

- l'arrêté préfectoral (et son avis d'enquête) est affiché sur le panneau d'information au droit de l'Hôtel de Ville, y compris l'affichage de la liste des propriétaires concernés foncièrement ;
- l'affichage dans les panneaux réglementaires dans les différents quartiers de la ville est effectué ;
- l'information est mise sur le site de la ville ;
- le dossier est sur la petite table à l'entrée à l'accueil (les deux registres sont conservés par les agents d'accueil sur demande pour éviter le vol) ;
- le poste informatique est au niveau de l'accueil.

A ce message étaient joints :

- le certificat d'affichage n°1 signé par le maire précisant que l'avis d'enquête avait été affiché le 16 novembre 2023 ;
- une série de photos prouvant ces dispositions.

Mairie de Lyon 3^{ème}

En fin d'enquête la mairie :

- m'a transmis deux certificats signés de Mme la maire précisant avoir affiché en mairie :
 - ✓ pour le 1^{er}, l'avis d'enquête du 14/11/2023 jusqu'au 12/01/2024 inclus ;
 - ✓ pour le 2^{ème}, la lettre de notification envoyée à M. Jacques Richer (Pt ALLIANZ I.A.R.D.) , 24 rue Soufflot 75005 Paris 5^{ème}, du 01/12/2023 au 12/01/2024 inclus (courrier envoyé en LR AR le 16/11/2023, non retiré) ;
- m'a informé avoir :
 - ✓ mis à disposition du public une série de flyers relatifs au projet de BHNS et à l'enquête publique afférente ;
 - ✓ eu connaissance d'un article publié dans le quotidien Le Progrès du 11/01/2024 ;
- avoir mis sur les réseaux sociaux une information sur l'ouverture de cette enquête publique :
 - ✓ sur Facebook le 2/12/2023 ;
 - ✓ sur X anciennement twitter le 2/12/2023 ;
 - ✓ sur Instagram une story le 4/12/2023 ;
 - ✓ sur le site internet de la mairie de Lyon 3^{ème} une publication le 4/12/2023.

Par ailleurs une information sur ce projet et l'ouverture de l'enquête publique était également mise sur le partage du post de SYTRAL Mobilités X anciennement twitter le 2/12/2023.

Mairie de Vaulx-en-Velin

En fin d'enquête la mairie m'a fait parvenir :

- deux certificats signés de Madame la maire précisant avoir affiché :
 - ✓ pour le 1^{er} l'avis d'enquête, à compter du 14/11/2023 jusqu'au 12/01/2024 inclus, en mairie et sur les panneaux d'affichage municipaux ;
 - ✓ pour le second, du 01/12/2023 au 12/01/2024 inclus, la liste des 10 propriétaires de Terriers impactés par l'emprise du projet sur la commune Vaulx-en Velin, avec leurs adresses postales, pour lesquels les courriers de notification de l'ouverture de l'enquête n'avaient pas été délivrés ;

- les informations ci-après relatives aux moyens déployés pour informer le public de cette enquête :
 - ✓ Brève dans le journal municipal du 22 novembre ;
 - ✓ page web "Enquêtes et consultations", sur laquelle j'ai volontairement laissé les infos même après la fin de l'enquête publique : <https://vaulx-en-velin.net/participer/enquetes-publiques-consultation-concertation/#bhns> ;
 - ✓ page web "Transports" avec une rubrique dans TCL > Bus > À venir Le Bus à Haut Niveau de service Part Dieu / 7 chemins : <https://vaulx-en-velin.net/bien-vivre/cadre-de-vie/transports/> ;
 - ✓ repost de la publication du Sytral sur X/Twitter, le 1^{er} décembre : <https://twitter.com/SYTRALmobilités/status/1730515211197550792> ;
 - ✓ post Facebook le 1^{er} décembre pour annoncer l'enquête publique : <https://www.facebook.com/vaulxenvelinville/posts/pfbid0TxRPbqBNpiEuMX9ZBPU SVV2VLmTMZcqxzT7xwURf4QAotaWEi93YZnaeSnVLyuUol> ;
 - ✓ stories Facebook et Instagram le 4 décembre pour annoncer le début de l'enquête ;
 - ✓ Intégration à la newsletter "Agenda de la Ville du 4 au 10 décembre", envoyée le 1^{er} décembre à 18h.

Mairie de Villeurbanne

En fin d'enquête la mairie m'a fait part des informations suivantes :

- début décembre 2023 | Brève dans Viva Magazine décembre 2023 – janvier 2024 ;
- 1^{er} décembre 2023 | Article en ligne sur Viva Interactif : <https://viva.villeurbanne.fr/l-essentiel/2023/decembre/l-enquete-publique-demarre-le-4-decembre> ;
- 4 décembre 2023 | Intégration de la permanence du commissaire enquêteur sur l'agenda en ligne ;
- 4 décembre 2023 | Post sur Facebook pour annoncer le lancement de l'enquête publique ;
- 5 décembre 2023 | Relais de 150 ex. du document « Tout comprendre sur l'enquête publique et le projet du BHNS ! » aux élu.es, cabinet, services (direction de l'urbanisme + direction de la communication, espace info, accueil de l'Hôtel de Ville, maison de quartier des Brosses ;
- 7 décembre 2023 | Relais de l'article en ligne dans la newsletter de la Ville ;
- 4 janvier 2024 | Relance dans la newsletter de la Ville ;
- 5 janvier 2024 | Relance sur Facebook avec annonce de la permanence du commissaire enquêteur.

En fin d'enquête le service de la DAJAL de la préfecture m'a envoyé une copie des certificats d'affichage signés des maires ou de personnes ayant délégation de signature :

- de chacune des quatre mairies, précisant que l'avis d'enquête avait bien été affiché au moins 15 jours avant l'ouverture et était resté jusqu'au dernier jour (art. 7 de l'arrêté d'ouverture) ;
- de la liste des 11 propriétaires de Terriers impactés par l'emprise du projet sur la commune de Villeurbanne, avec leurs adresses postales, pour lesquels les courriers de notification de l'ouverture de l'enquête n'avaient pas été délivrés ; affichage effectué du 4/12/2023 au 12/01/2024.
- de la liste des 15 propriétaires de Terriers impactés par l'emprise du projet sur la commune Bron, avec leurs adresses postales, pour lesquels les courriers de notification de l'ouverture de l'enquête n'avaient pas été délivrés ; affichage effectué du 4/12/2023 au 12/01/2024.

- du seul propriétaire d'un Terrier impacté par l'emprise du projet sur la commune Lyon 3^{ème}, avec son adresse postale, pour lequel le courrier de notification de l'ouverture de l'enquête n'avait pas été délivré ; affichage effectué du 1/12/2023 au 12/01/2024 ;
- de la liste des 10 propriétaires de Terriers impactés par l'emprise du projet sur la commune Vaulx-en Velin, avec leurs adresses postales, pour lesquels les courriers de notification de l'ouverture de l'enquête n'avaient pas été délivrés ; affichage effectué du 01/12/2023 au 12/01/2024 inclus.

A noter que sur certaines listes affichées étaient cités des noms de propriétaire qui en définitive avaient bien réceptionné leur courrier ; ce qui s'explique par le fait que la réception avait été postérieure à la date d'affichage.

(Voir l'annexe 2 en fin de rapport pour ce qui concerne la publicité de l'enquête)

3.3.3. Tenue des permanences

Comme prescrit dans l'arrêté d'ouverture d'enquête du 13 novembre 2023, je me suis tenu à la disposition du public à la mairie de :

- Vaulx-en Velin le mercredi 6 décembre 2023 de 9 h à 12 h ;
- Lyon 3^{ème} le jeudi 14 décembre 2023 de 9 h à 12 h ,prolongée jusqu'à 12 h 30 ;
- Bron le mardi 19 décembre 2023 de 15 h à 18 h, prolongée jusqu'à 18h 30 ;
- Villeurbanne le vendredi 12 janvier 2024 de 14 h à 16 h, prolongée jusqu'à 17 h 30.

Les salles ou bureaux mis à ma disposition, qui disposaient d'une zone d'attente, étaient bien adaptés pour recevoir le public en toute discrétion, y compris les personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs la mairie de Lyon 3^{ème} a laissé à ma disposition toute la journée du 14 décembre le bureau de ma permanence du matin afin que je puisse recevoir l'après-midi :

- une dizaine de représentants de l'Association des habitants et commerçants de la route de Genas qui m'avaient sollicité un rendez-vous ;
- une dizaine de représentants du Collectif des riverains et commerçants de l'avenue Félix Faure/Dauphiné qui m'avaient sollicité un rendez-vous également.

Toutes les personnes qui se sont présentées à moi à mes permanences et/ou aux rendez-vous fixés, ont été reçues. Toutefois l'agent de la mairie de Bron m'a précisé qu'une personne se serait présentée et aurait indiqué rebrousser chemin compte tenu du grand nombre de personnes dans la salle d'attente. J'ai constaté par la suite qu'elle avait bien pu déposer une observation sur le registre dématérialisé repérée @220.

3.3.4. Rendez-vous avec des élus

Lors de mes premières prises de contacts avec chacune des mairies je leur ai précisé que j'étais prêt à rencontrer le Maire ou un élu s'ils le souhaitaient.

Mairie de Vaulx-en-Velin

Le 15 décembre 2023, à sa demande, j'ai rencontré **Mme Hélène Geoffroy** maire de Vaulx-en-Velin, également membre du conseil de SYTRAL Mobilités ; elle était accompagnée de son directeur des services.

Elle m'a précisé d'une part qu'elle était très favorable au projet de BHNS pour poursuivre le maillage du réseau de transport en commun et assurer une bonne desserte de sa commune et que d'autre part elle déposerait une observation sur le registre (ce qu'elle a fait en annexant un courrier au registre papier de sa commune que j'ai repéré **CVVI**) dans lequel elle confirme son avis favorable en précisant:

- que c'est une opportunité de désenclavement de la commune, en plus de faciliter la valorisation de l'environnement urbain de la route de Genas ;

- souhaiter que l'établissement situé à l'angle de la rue Salengro-Genas, prémices des cités Tase, situées plus au nord soit préservé : le plan parcellaire prévoit la démolition du restaurant « Tendance Grill », patrimoine auquel la commune est très attachée ;
- qu'elle propose, avec un schéma joint dans son courrier, une solution qui permettrait de maintenir ce bâtiment sans obérer le bon fonctionnement de la ligne BHNS ;
- attirer l'attention sur le rond-point des 7 chemins, véritable porte d'entrée de plusieurs communes, très complexe, qui nécessite qu'une vigilance particulière soit apportée sur la gestion de cette intersection.

Mairie de Bron

Le 19 décembre avant de prendre ma permanence j'ai rencontré à leurs demandes respectives d'une part **Mme Marion Carrier** adjointe au maire, déléguée aux Mobilités, à la voirie, à la Transition environnementale et au quartier des Genêts Lacouture, également conseillère de la Métropole de Lyon, et d'autre part **M. Jérémie Bréaud** maire.

Mme M. Carrier m'a fait part d'un certain nombre de remarques relatives à ce projet de BHNS, précisant :

- que la municipalité regrette le manque de considération et d'écoute à leur rencontre et vis-à-vis également des riverains et notamment ceux impactés dans leur foncier, compte tenu :
 - ✓ que la ville de Bron n'avait pas été invitée au 1^{er} COPIL³ qui aurait traité d'une part de l'opportunité du choix de mode de transport en commun à prévoir pour mieux relier l'Est lyonnais au centre de la Part-Dieu (ligne LCE1) et d'autre part du tracé en ligne droite sur la route de Genas plutôt qu'un passage par les Hôpitaux Est et la ZAC du Chêne (300 salariés) qui aurait été une opportunité pour les usagers et les personnels qui y travaillent ;
 - ✓ qu'elle n'a été informée du rappel du choix effectué, sans concertation qu'à la réunion du 2^{ème} COPIL du 15 décembre 2021 ;
 - ✓ qu'un tramway présentait de nombreux avantages par rapport à un BHNS : plus de personnes transportées, possibilité de végétalisation de la plateforme, occupation du sol inférieure) ;
 - ✓ qu'aucune des remarques formulées, lors des différentes rencontres suivantes, n'a été retenue ;
 - ✓ qu'elle n'a reçu aucune réponse à ses différents courriers ;
 - ✓ que les riverains impactés par l'emprise foncière ont été informés très «maladroïtement» alors que la ville de Bron avait demandé à être informés en amont ;
- que le temps gagné par rapport à la ligne 25 n'est pas si conséquent ;
- que d'une part la rupture avec la future ligne LEL, qui n'assurera pas un service continu, rapide et efficace avec l'Est lyonnais (Chassieu et au-delà) et d'autre part l'absence de parking relais à sept chemins, ne permettront pas de capter les usagers automobilistes venant de l'Est qui continueront à passer et donc l'objectif d'amélioration de qualité de l'air pour les riverains et usagers ne sera pas atteint ;
- que le SYTRAL :
 - ✓ aurait pourtant fait une étude démontrant qu'un mode tramway aurait permis de transporter 4 000 voyageurs/km contre 2 500 en BHNS, ce qui aurait dû être pris en compte au vu de la densification du territoire par ailleurs en développement avec des besoins en transports en commun très forts ;
 - ✓ avait bien décidé de la mise en place d'un tramway pour le T10 pour lequel les projections d'utilisation en nombre d'usagers étaient identiques ;

³ COPIL ; Comité de pilotage

- ✓ n'a pas réalisé de comptages sur la route de Genas, ni sur les territoires alentours depuis 2015 dans le cadre de la définition de ce projet ;
- qu'au moment de la concertation en 2021 on parlait de cyclabilité et de pistes cyclables ; le projet de Voie Lyonnaise 11 ne s'est greffé qu'en 2023, la concertation grand public de 2021 n'en faisait pas état ;
- demander pourquoi le SYTRAL et la Métropole ont décidé de mettre la VL11 :
 - ✓ d'une part côté Bron (portion 7 Chemins-Kimmerling) : cela implique certains désagréments, alors que cette VL11 aurait pu être mise au Nord côté Lyon/Villeurbanne/Vaulx-en-Velin d'autant que le projet est porté par l'ensemble de ces acteurs publics ;
 - ✓ d'autre part à double sens de 3m plutôt que de 2,5m et à sens unique de part et d'autre de la chaussée ;
 - ✓ que si les pistes cyclables à insérer dans le projet s'en tenaient aux normes européennes les impacts fonciers seraient moindre, notamment sur la trentaine de petits commerces de Bron (portion 7 Chemins-Kimmerling) et la vingtaine sur Vaulx-en-Velin et Villeurbanne dont l'activité peut être liée à du stationnement sur voirie publique, alors qu'ils n'ont pas bénéficié d'une étude sur la relation entre leurs activités, le stationnement et leurs besoins (proximité des espaces logistiques avec les entrées/sorties.) ; une activité commerçante de quartier permettrait de diminuer les besoins en matière automobile ;
- qu'elle déposerait une contribution au nom de M. le maire sur le registre dématérialisé ; (ce qu'elle a fait avec les contributions repérées @238 et @336)

M. Jérémie Bréaud maire qui m'a confirmé que c'était **Mme M. Carrier** son adjointe qui était chargée de ce dossier.

Il m'a précisé que l'avis défavorable émis par son conseil municipal sur ce projet était lié au fait que d'une part la mairie n'avait pas été invitée à la réunion du 1^{er} COPIL où il avait été fait le choix d'un bus BHNS et que d'autre part l'éventualité d'un métro ou d'un tram n'avait pas été étudiée, ce qu'il regrettait, mais qu'il avait toujours été très favorable à la mise en place d'une ligne forte, tramway à défaut du métro.

La contribution déposée repérée @336 est constituée de deux courriers envoyés par le passé à SYTRAL Mobilités :

- le 1^{er} envoyé à M. le vice-président en juin 2021 :
 - ✓ d'une part indique que le choix d'un tramway aurait été plus approprié, en précisant que lui-même et M. le maire de Chassieu n'ont pas été invités à la réunion du 1^{er} Copil qui a décidé du BHNS; cette décision s'est faite sans concertation, pas d'équité territoriale, le courrier en détaille les raisons ;
 - ✓ d'autre part précise un certain nombre de points sur lesquelles il convient de porter attention (l'interconnexion avec d'autres lignes, le choix du tracé, les stationnements près des commerces, création d'une passerelle modes doux entre la Clairière et les Genêts) ;
- le 2^{ème} envoyé à M. le président en décembre 2022 fait état de remarques formulées sur l'avant-projet en l'état à cette date, sur :
 - ✓ les conditions d'implantation et d'entretien des espaces verts ;
 - ✓ l'éclairage public et la vidéo protection (implantation et fonctionnement) ;
 - ✓ la circulation et le stationnement, le traitement routier, étude de circulation, les tourne à gauche ;
 - ✓ les interfaces : école des Genêts, les accroches avec les voies perpendiculaires, PUP des Genêts, les sorties des résidences "Les Tours de l'Isère".

Elus de Lyon 3^{ème} et Villeurbanne

Je n'ai pas eu de demande de rendez-vous avec les élus de Lyon 3^{ème} et Villeurbanne.

Mairie de Chassieu

J'ai eu un échange avec **M. Jean-Jacques Sellès** maire de Chassieu et son adjointe **Mme Nicole Sibaud**, qui m'ont précisé être réservés sur ce projet de BHNS pour les raisons suivantes :

- au départ ce projet qui s'appelait la ligne Centre Est ou Ligne de l'Est Lyonnais avait pour objectif de relier Part Dieu à Saint Exupéry avec un accès depuis Sept chemins sur le pôle multimodal de Carré de soie. La ligne ne pouvant pas intégrer un BHNS sur tout le parcours, SYTRAL Mobilités a donc découpé le projet par tronçons, ce qui nuit à la compréhension et l'appréciation du projet dans son entièreté pour les habitants ;
- alors que le projet a pour objectif de desservir les communes de l'Est Lyonnais, tel qu'il est conçu il n'est pas une véritable alternative à la voiture pour les communes de Chassieu et Genas ;
- au-delà des Sept Chemins la ligne de l'Est Lyonnais n'est qu'une amélioration de la ligne 28 existante en termes de cadencement et de temps de parcours. A noter que sur le tronçon Sept Chemins Genas, le bus n'est pas en site propre mais dans la circulation ;
- ce projet n'apporte donc pas de changement majeur dans la qualité de desserte en TC des 2 communes de Genas et Chassieu ;
- pour Chassieu la connexion du terminus T5 actuellement dans Eurexpo (en direction de grange Blanche) avec la ligne de l'Est lyonnais avenue du Dauphiné à la hauteur de l'accès d'Eurexpo (rond-point Cassin) assorti d'un parking relais constituerait une amélioration notable des possibilités d'utilisation des transports en commun en lieu et place de la voiture pour les Chasselands ; M. le maire précise être intervenu avec insistance sur ce point ;
- en dehors de cette opportunité réaliste à court terme, l'utilisation de la voiture est quasiment imposée aux populations de l'Est lyonnais et le fait de disposer d'une ligne de TC à 2 vitesses rend du coup inopérant le BHNS sur la partie Part Dieu Sept chemins pour rejoindre l'aéroport ;
- par ailleurs, la concomitance avec le projet L11 complexifie encore l'impact sur l'espace public et la circulation sur tout le tracé amont et aval ;
- on constate également un déficit de transparence puisque pour la L11 la concertation règlementaire n'a pas pris en compte la section Sept chemins Patte d'oie avenue Jean Mermoz sur laquelle les conséquences d'aménagement de la LEL et de L11 sur la circulation entrante et sortante de Chassieu sont énormes alors même que les habitants (avec des secteurs pavillonnaires nécessitant l'utilisation d'une voiture) ne disposeront pas de desserte en transports en commun efficace ;
- enfin à ce jour, la population chasselande n'est pas informée de ces projets et l'impact sur leur quotidien.

3.3.5. Réunion publique – Prolongation de l'enquête – Suspension d'enquête

Rien ne justifiait à mon sens qu'une réunion publique soit organisée (comme l'art. R 123-17 du code de l'env. en donne la possibilité), compte tenu :

- que ni SYTRAL Mobilités, ni les mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin ou Villeurbanne ne me l'ont demandé ;
- que personne du public ne me l'a demandé ;
- du bilan de la concertation préalable tel que présenté où avaient été mis en place de nombreux moyens pour échanger avec la population dont trois réunions publiques (à Lyon 3^{ème}, Bron et Villeurbanne)

J'ai jugé qu'il n'était pas utile non plus de prolonger l'enquête (comme l'art. R 123-6 en donne la possibilité) compte tenu :

- que l'enquête s'était déroulée pendant 40 jours, soit déjà 10 de plus que le minimum prévu par le code de l'environnement ;
- que toutes les personnes qui m'ont sollicité lors de mes permanences ou pour un rendez-vous ont pu s'entretenir avec moi ;
- qu'il n'y a pas eu de réunion publique ;
- que personne ne me l'a demandé.

J'ai noté que le Bureau de l'urbanisme et de l'utilité publique de la DAJAL de la préfecture du Rhône, autorité organisatrice, n'a pas été sollicitée pour suspendre l'enquête (comme l'art. L 123-14 du code de l'env. en donne la possibilité), SYTRAL Mobilités n'ayant pas indiqué qu'elle souhaiterait apporter des modifications substantielles au dossier.

3.3.6. Incidents

Je n'ai pas constaté et il ne pas été signalé d'incident qui soit survenu pendant le déroulement de cette enquête.

A noter toutefois que :

- l'agent d'accueil de la mairie de Bron m'a indiqué qu'une personne (M. Patrick Landry) n'avait pas attendu pour me rencontrer à ma permanence du 19 décembre à Bron, au vu du trop grand nombre de personnes dans la salle d'attente ;
- M. Pascal André qui m'a rencontré à ma permanence de Villeurbanne m'a précisé trouver anormal que la permanence à Villeurbanne se tienne le dernier jour de l'enquête, ce qui ne lui laisserait pas de temps suffisant pour s'exprimer.

3.3.7. Clôture de l'enquête

Dès la fin de l'enquête il a été procédé aux démarches suivantes :

- le prestataire de service chargé du registre dématérialisé, PubliLégal, où avaient été déposées les contributions, a bien clôturé ce registre le dernier jour de l'enquête 12 janvier 2024 à minuit ; ce que j'ai constaté dès le samedi 13 janvier au matin ;
- chacun des maires des quatre communes a clôturé et signé le registre de l'enquête parcellaire ;
- les 8 registres d'enquête *papier* déposés dans les mairies ont été récupérés par SYTRAL Mobilités avec les courriers annexés. Les six de Lyon 3^{ème}, Bron et Vaulx-en-Velin m'ont été remis dès le lundi 15 janvier 2024, les deux de Villeurbanne le lendemain 16 janvier. Les quatre registres de l'enquête parcellaire avaient été clôturés par les maires. J'ai personnellement clôturé les 4 autres de l'enquête de DUP.

Par la suite les mairies ont transmis :

- à la préfecture du Rhône un certificat d'affichage de l'avis d'enquête, signé du maire (ou d'un agent disposant d'une délégation de signature) conformément à l'art. 7 de l'arrêté préfectoral d'ouverture ;
- au commissaire enquêteur des attestations, certificats, documents et informations diverses (relatés au § 3.3.2. plus haut) précisant les différents moyens déployés par la mairie pour annoncer l'ouverture de cette enquête.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je considère donc que l'enquête publique s'est déroulée dans de très bonnes conditions, conformément à l'arrêté préfectoral la prescrivant et aux procédures en vigueur.

Les moyens mis en œuvre pour informer le public ont été très au-delà des dispositions minimum règlementaires. Par ailleurs à noter que la mise en place du registre dématérialisé a grandement facilité les possibilités d'une part de prendre connaissance du dossier en permettant notamment d'en télécharger les différentes pièces et d'autre part de déposer des observations éventuellement argumentées avec des pièces jointes, et ce à n'importe quel moment de la journée pendant la période d'enquête.

Ainsi au vu des dispositions prises décrites supra et de mes constats personnels j'estime que le public d'une part a bien été informé de l'ouverture de cette enquête et d'autre part a bien eu la possibilité de prendre connaissance des différentes pièces du dossier.

La tenue de mes permanences s'est effectuée dans conditions normales (bien que très chargée notamment à Bron mais aussi à Villeurbanne), toutes les personnes qui se sont présentées à moi ont pu échanger avec moi, même au-delà des heures fixées dans l'arrêté préfectoral d'ouverture.

Je précise également que :

- la personne (M. Patrick Landry) qui n'a pas attendu pour me rencontrer à ma permanence du 19 décembre à Bron, au vu du trop grand nombre de personnes dans la salle d'attente, a bien déposé une contribution par la suite (le 6 janvier 2024, repérée @220) ;
- M. Pascal André qui m'a rencontré à ma permanence de Villeurbanne pour trouver anormal que la permanence à Villeurbanne se tienne le dernier jour de l'enquête, ce qui ne lui laisserait pas de temps suffisant pour s'exprimer, a bien pu déposer une contribution sur le registre dématérialisé avant la fin de la journée, repérée E343.

J'ai accepté de recevoir sur rendez-vous en dehors de mes permanences une délégation d'une dizaine de membres d'une association et d'une dizaine de membres également d'un collectif.

J'ai également reçu, à leurs demandes respectivement Mme Hélène Geoffroy maire de Vaulx-en-Velin, M. Jérémy Bréaud maire de Bron ainsi que son adjointe déléguée à la Mobilité Mme Marion Carrier.

Je me suis entretenu avec M. Jean-Jacques Sellès maire de Chassieu et son adjointe à la Mobilité Mme Nicole Sibeud.

Je n'ai constaté et il ne m'a été signalé aucun incident susceptible d'avoir un impact sur le déroulement de la procédure.

La clôture de l'enquête avec les registres "papier" et dématérialisé a pu être effectuée normalement et rien ne justifiait, à mon sens, de prolonger l'enquête comme l'art. L 123-9 du code de l'environnement en donne la possibilité.

Je n'ai pas jugé utile non plus d'organiser une réunion publique en cours d'enquête, comme l'art. R 123-17 du code de l'environnement en donne la possibilité compte tenu :

- que j'ai considéré la publicité réglementaire et complémentaire faite sur l'ouverture de l'enquête suffisante ;
- que personne ne me l'a demandé.

J'ai étudié et me suis prononcé sur chacune des observations formulées après avoir pris connaissance des réponses apportées par SYTRAL Mobilités.

Je considère donc que les dispositions prises, aussi bien par la préfecture du Rhône, que par SYTRAL Mobilités et également les 4 mairies dont le territoire était concerné par l'aménagement et les travaux du projet de la ligne du BHNS, tels que décrits dans le dossier mis à l'enquête, étaient adaptées et suffisantes et ont permis de conduire la présente enquête dans des conditions normales et je n'ai pas relevé d'écart par rapport à la réglementation qui s'applique en la matière.

IV. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC ET ANALYSES

4.1. Contributions recueillies et permanences

Dans la matinée du 4 décembre 2023, 1^{er} jour de l'enquête, j'ai vérifié et constaté le bon fonctionnement des moyens mis en œuvre pour que le public puisse faire part de ses observations, personnellement en tant que commissaire enquêteur en :

- envoyant un courriel à l'adresse de la messagerie dédiée à cette enquête ;
- déposant une note sur le registre dématérialisé.

Avant de débiter chacune de mes quatre permanences j'ai vérifié et constaté que :

- l'affiche d'information de l'avis d'ouverture d'enquête, l'arrêté d'ouverture étaient toujours bien en place et visibles au panneau officiel de chacune des quatre mairies ;
- le dossier d'enquête était bien complet et positionné à proximité d'un poste informatique accessible par le public ;
- je me suis assuré auprès des services si des courriers avaient été envoyés par la poste ou déposés en mairie à mon attention et si c'était le cas qu'ils avaient bien été joints aux registres "*papier*" d'enquête.

Lors de chacune de mes permanences j'ai précisé à toutes les personnes venues me rencontrer :

- que la présente enquête concernait une demande de déclaration d'utilité publique associée à une enquête parcellaire pour l'ensemble des travaux à réaliser correspondant à la création d'une ligne de BHNS ;
- quelle était la fonction de commissaire enquêteur et que mon rapport et mes conclusions de l'enquête de DUP qui comporteront d'une part les réponses apportées par SYTRAL Mobilités et d'autre part mon avis motivé, seraient consultables par le public sur le site de la préfecture du Rhône, autorité organisatrice de l'enquête et dans chacune des quatre mairies, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, conformément à l'art. R 123-21 du code de l'environnement ;
- les grandes lignes de ce projet de BHNS, les raisons de l'enquête et les différents moyens de prendre connaissance des documents constituant le dossier ;
- qu'il leur était possible de laisser une observation et/ou des questions relatant notre entretien soit sur les registre "*papier*" disponibles dans chacune des quatre mairies à leurs heures d'ouverture, ou encore par courriel à l'adresse dédiée, et aussi sur le registre dématérialisé spécifique à la présente enquête soit encore en m'adressant un courrier dans l'une de ces mairies au plus tard le vendredi 12 janvier 2024.

4.1.1. Permanence du mercredi 6 décembre 2023 à la mairie de VAULX-EN-VELIN

Avant de prendre ma permanence :

- j'ai constaté qu'avec l'affichage de l'arrêté d'ouverture et l'avis d'enquête était affichée la liste des propriétaires à qui avaient été envoyée la lettre avec le questionnaire ;
- je me suis entretenu avec l'agent d'accueil, **M. L. Dumaz** Directeur des habitants et de la citoyenneté et avec **Mme Guiriaboye** chargée de l'accueil. Ils m'ont conduit au bureau alloué à ma permanence situé au 1^{er} étage et desservi par un ascenseur.

Les différentes pièces du dossier étaient déposées dans ce bureau où un ordinateur était également mis à disposition du public, le tout sous surveillance du personnel.

Lors de cette permanence :

- j'ai noté :
 - ✓ que les deux registres d'enquête "*papier*" avaient bien été ouverts par Mme la maire ;

- ✓ qu'aucune observation n'avait été notée ;
- ✓ qu'aucun courrier ne m'avait été adressé ;
- j'ai reçu successivement :
 - ✓ **M. et Mme Jean François Robin** habitant Lyon et propriétaires d'un local commercial (boulangerie/restaurant) loué à un locataire au 63 route de Genas à Lyon. Leur terrain correspond au **Terrier 105, parcellaire 323**, parcelle cadastrale BS 59. Ils indiquent que l'impact de l'emprise sur leur terrain rendra leur commerce inexploitable et demandent :
 - en priorité que le projet soit modifié pour qu'ils puissent conserver leur terrain ;
 - dans le cas contraire que SYTRAL Mobilités achète la totalité de l'immeuble et qu'ils puissent négocier leur indemnisation ainsi que celle due à leur locataire.Ils m'ont précisé qu'ils confirmeraient leur demande orales (repérée **OVVI**) avec plus de détails par écrit ; (ce qui a été fait dans l'observation repérée **E274** par l'intermédiaire de leur avocat **Maître Pierre-André Lamouille**)
 - ✓ **Mme Marie Thérèse ROSA** gérante de la SCI Future située au 19-21 route de Genas à Vaulx-en-Velin, **Terrier 98, parcellaire n°308**, parcelle cadastrale BS 315. Le bâtiment est occupé par sept locataires dont un magasin de meubles au rez-de-chaussée. Elle considère l'emprise sur leur terrain beaucoup trop importante et demande :
 - en priorité que le projet soit modifié pour que la SCI puisse conserver son terrain ;
 - dans le cas contraire que SYTRAL Mobilités achète la totalité du terrain et du bâtiment, se charge de reloger les locataires et qu'ils puissent négocier leur indemnisation.Cette demande orale (repérée **OVV2**) n'a pas été confirmée par écrit contrairement à ce qu'elle avait indiqué.
 - ✓ **M. Levis Ide** habitant au 37 rue des Charpennes 69330 Pusignan, propriétaire du 107 route de Genas à Vaulx-en-Velin, **Terrier 120, parcellaire 345** et parcelle cadastrale BT 130. Il avait décidé de vendre cet immeuble à un promoteur, mais la vente a été arrêtée à cause du projet du BHNS. Il demande que SYTRAL Mobilités achète la totalité du terrain et du bâtiment, fasse son affaire des locataires, notamment du garage **SOS PARE BRISE** qui ne pourra plus exploiter et qu'ils puissent négocier les indemnisations.

Il m'a précisé qu'il confirmerait sa demande orale (repérée **OVV3**) avec plus de détails ce qu'il a fait dans l'observation repérée **E371** déposée sur le registre dématérialisé dans lequel il précise :

 - être surpris de découvrir que personne du SYTRAL n'ait pris contact avec lui avant l'enquête publique ;
 - que tout en comprenant l'intérêt que pourrait avoir le BHNS, l'impact du projet sur sa parcelle rend inexploitable le commerce exploité par son locataire **SOS PARE BRISE** avec lequel il a un bail commercial, le projet aura un impact beaucoup trop important sur sa valeur vénale et locative à l'avenir ;
 - être dans l'attente d'un échange avec SYTRAL Mobilités pour trouver une solution viable pour le maintien du bon fonctionnement de son local auquel il tient.

A la réception des registres après la clôture de l'enquête j'ai noté :

- qu'aucune observation n'avait été notée sur les registres *papier* ;

- qu'un courrier de **Mme Hélène Geoffroy** maire de Vaulx-en-Velin avait été annexé à chacun des deux registres (le même courrier dans chacun) que j'ai repéré **CVVI** dont j'ai fait état au § 3.3.4. **Rendez-vous avec les élus.**

4.1.2. Permanence du jeudi 14 décembre 2023 à la mairie de LYON 3^{ème}

Avant de prendre ma permanence :

- j'ai constaté qu'avec l'arrêté d'ouverture et l'avis d'enquête étaient affichées la lettre revenue non distribuée adressée le 14/11/2023 à **M. Jacques Richier** Président d'Allianz 24 rue Soufflot 75005 Paris, envoyée dans le cadre de l'enquête parcellaire ;
- je me suis entretenu avec l'agent d'accueil qui m'a conduit au bureau alloué à ma permanence situé au 2^{ème} étage et desservi par un ascenseur.

Lors de cette permanence :

- j'ai noté :
 - ✓ que les différentes pièces du dossier étaient déposées dans un bureau sous surveillance avec un ordinateur mis à disposition du public à proximité ;
 - ✓ que les deux registres d'enquête "*papier*" avaient bien été ouverts par Mme la maire ;
 - ✓ que les pages du registre "*papier*" d'enquête parcellaire n'étaient pas paraphées par Mme la maire ; l'agent m'a indiqué que ce serait fait rapidement (ce qui a bien été le cas) ;
 - ✓ qu'aucune observation n'avait été notée sur les registres "*papier*" ;
 - ✓ qu'aucun courrier ne m'avait été adressé ;
- j'ai reçu successivement :
 - ✓ **M. Franck Dolisy** représentant le Syndic de l'immeuble du 27 route de Genas à Villeurbanne venu pour d'une part s'entretenir avec moi et d'autre part m'indiquer qu'il allait écrire à SYTRAL Mobilités et compléter l'observation qu'il avait noté sur le registre dématérialisé (@65) au sujet des compensations à obtenir vis-à-vis de l'emprise du projet sur la parcelle CM218, **Terrier 57, parcellaire 213**. J'ai repéré son observation orale **OLI** ;
 - ✓ **Mme Thiaffay-Grand-Jean** qui habite Lyon 3^{ème} venue simplement chercher des informations sur ce projet de BHNS et sur l'enquête ;
 - ✓ **M. Daniel Gourdin** qui habite 93 rue du Dauphiné Lyon 3^{ème}, venu pour s'entretenir avec moi sur un complément qu'il compte apporter à l'observation @35 qu'il a déposé sur le registre dématérialisé relative à ses craintes vis-à-vis de la mise en circulation en sens unique de l'av. F. Faure. Cette disposition va entraîner des reports de trafic notamment sur le tronçon de la rue du Dauphiné qui est à double sens de circulation entre l'av. Lacassagne et la rue Mistral ; tronçon déjà très saturé aux heures de pointe matin et soir. Sachant qu'elle dessert une maison de personnes âgées avec des livraisons et allés et venues et qu'en face va ouvrir une nouvelle école à la rentrée 2024. J'ai repéré son observation orale **OL2**.
Il demande qu'elle soit à sens unique sur tout son tronçon. Il a noté son observation sur le registre "*papier*" qui est repérée **RPL1**.
 - ✓ **Mme Marie-Noëlle Mille** qui habite 284 rue A. Philip, membre d'un conseil de quartier ; elle va écrire son observation sur un registre. Ce qu'elle a fait sur le registre *papier* de Lyon, repérée **RPL3** dans laquelle elle exprime ses inquiétudes vis-à-vis des reports de circulation, des conséquences liées à la suppression des stationnements pour les usagers, les commerces les personnes âgées : « La ville ne doit pas être excluante »

- ✓ **Mme Berthe-Renaudin** qui habite rue des Cadets de la France Libre Lyon 3^{ème} a noté une observation sur le registre "*papier*" repérée **RPL2** précisant que le projet soumis à l'enquête est certainement louable mais handicapant pour les résidents du quartier Dauphiné Lacassagne au vu notamment des nombreuses expropriations de logements, commerces et de stationnements (publics et privés) pour un transport "hors normes".
Elle indique que pour sortir de chez eux les résidents de l'avenue F. Faure viendront encombrer et polluer les rues adjacentes étroites et donc provoquer des encombrements. Tout en limitant au maximum l'usage de leurs voitures, elles restent nécessaires pour quitter le centre-ville.
Ce projet est trop important et elle aimerait une « *punition* » moins contraignante pour tous. J'ai repéré son observation orale **OL3**.
- ✓ **Mme Nicole Manus** qui habite 5, rue J. P. Levy Lyon 3^{ème} venue simplement chercher des informations sur ce projet de BHNS et sur l'enquête ;
- ✓ **M. Harbaoui** exploitant de la boulangerie **Paneo** 272 route de Genas à Bron, dont les références sur le dossier d'enquête parcellaire sont : **Terrier 22, parcellaire n°114** à Bron. Il a 15 salariés et va perdre le terrain qui lui sert de parking pour ses clients qu'il va donc perdre également ; l'avenir de son commerce est en danger. Il est membre de l'association des habitants et commerçants route de Genas et partage les observations qu'elle va déposer. J'ai repéré ses observations orales **OL4** et il a lui-même confirmé ses propos sur le registre dématérialisé sous le repère **@130** ;
- ✓ **Mme Pascale Robert** habite 225 route de Genas à Villeurbanne ; ses références sur le dossier d'enquête parcellaire sont : **Terrier 67, parcellaire n°251** à Villeurbanne. Elle est membre du conseil syndical et ne souhaite pas qu'on lui prenne son terrain sur la parcelle CK34. Dans sa déposition orale (repérée **OL5**) elle précise que si elle doit s'en démunir elle demande à être indemnisée pour tous les préjudices directs et indirects subis. Elle a confirmé son observation sur le registre dématérialisé repéré **@329**.

J'ai prolongé cette permanence jusqu'à 12 h 30 pour recevoir toutes les personnes qui m'attendaient dans la salle d'attente.

L'après-midi j'ai reçu sur rendez-vous une association et un collectif.

La demande de rendez-vous de l'association des habitants et commerçants route de Genas avait été sollicitée par l'intermédiaire de la mairie de Bron.

J'ai donc reçu des représentants de cette association (une dizaine de personnes présentes, dont la présidente **Mme Sandrine Claudin** avec leur avocat **Maître Griffon** de Paris)

Après m'avoir présenté leur association, qui compte plus de 150 adhérents et s'est constituée après la création d'un collectif né du projet du BHNS, ils m'ont précisé qu'ils n'étaient pas contre le projet mais très fortement inquiets de ses conséquences sur les commerces du quartier et de leur avenir ; ils sont déterminés car pour eux : « c'est la fin des commerces et de la vie de quartier qui va avec ».

Pour eux le problème est lié à la voie lyonnaise 11 qui a été ajoutée au projet du BHNS sans concertation avec les riverains ; ils demandent de réduire l'emprise au sol au niveau des Genêts.

D'autres points ont été abordés notamment :

- sur le fait que cet axe qui dessert les hôpitaux plus à l'Est est très utilisé par les ambulances, pompiers, Samu, police, gendarmerie et que l'aménagement prévu va poser des problèmes de sécurité pour les personnes transportées ;
- sur la nécessité de construire un parc relais aux Sept-Chemins et d'augmenter le nombre des arrêts (au moins autant que pour le bus 25)

Le détail de leurs observations est présenté dans un dossier d'une soixantaine de pages qu'ils m'ont remis et qui a été joint au registre d'enquête "papier" avec le repère **CL8** ; ils l'ont mis également sur le site du registre dématérialisé repéré @69 et @70.

Par la suite ils m'ont transmis un bilan de l'analyse des éléments qu'ils avaient portés à ma connaissance lors de notre entretien en le mettant sur le registre dématérialisé, repérée @213 récapitulant essentiellement sous forme de questions les observations qu'ils formulaient sur le projet.

De même j'ai reçu sur rendez-vous ce même 14 décembre une délégation des représentants du Collectif des riverains et commerçants de l'avenue Félix Faure/Dauphiné conduite par **M. Raouilson** qui m'avait sollicité ; plus d'une dizaine de personnes étaient présentes. J'ai noté leurs observations orales **OL6**, mais ils m'ont précisé qu'ils enverraient par la suite un dossier récapitulant toutes leurs observations, dont les principales qu'ils ont détaillées concernaient :

- le projet qui allait impacter fortement les riverains au niveau de l'av. F. Faure et les rues environnantes, notamment à cause de son passage en sens unique :
 - ✓ ce qui va augmenter les détours, la pollution et les nuisances sonores ;
 - ✓ alors qu'il y a eu des travaux il y a depuis moins de 2 ans sur cette avenue ;
- le fait qu'ils ne trouvent pas logique de mettre les vélos sur la même voie que sur le BHNS qui sera utilisée également par les pompiers et les véhicules de sécurité ;
- les stations qui seront plus espacées (500 m) et donc moins nombreuses : c'est préjudiciable pour les personnes âgées ;
- le fait que les décisions ont été prises sans concertation avec les riverains.

Cette association et ce collectif ont laissé une série de courriers d'observations émis par des personnes qui pouvaient être présentes (ou non) aux deux rendez-vous précédents. Il s'agit respectivement de :

- **M. Eric Tessier** au 4, rue des cadets de la France libre à Lyon 3^{ème} qui précise dans son courrier repéré **CL1** (et qu'il a confirmé sur le registre dématérialisé repéré @223) :
 - ✓ avoir appris par hasard et être étonné de ne pas avoir été averti du projet alors qu'il y a des parkings (aux 2, 4 et 6 rue des Cadets de la France libre) qui débouchent au niveau du 162 av. F. Faure ;
 - ✓ que l'av. F. Faure, qui est à double sens de circulation, a été rénovée il y a 2 ans dans des conditions satisfaisantes, est très fréquentée mais que son passage à sens unique :
 - va engendrer un trafic accru dans les rues avoisinantes, y compris de poids lourds, entraînant de multiples détours et embouteillages ; il n'y a pas d'itinéraire de remplacement d'indiquer dans le dossier ;
 - va être à l'origine d'une baisse de la fréquentation des commerces, très prisés par la communauté locale et situés le long de cette rue ; cette baisse découlant des difficultés d'accès et de stationnement ;
 - n'est pas justifié pour des raisons de sécurité ;
 - ✓ qu'en l'absence d'une consultation préalable des riverains, ils n'ont pas pu faire part de leurs opinions, ni proposer des solutions alternatives répondant aux attentes du maître d'ouvrage et demandent de ne pas mettre cette voie à sens unique.
- **M. Cyril Agopian** au 32 rue Lacassagne à Lyon 3^{ème} gérant de la boucherie Rivoire place Rouget de l'Isle qui précise dans son courrier repéré **CL2** :
 - ✓ être toujours dans l'attente de la dame qui a pris rendez-vous avec lui pour discuter de ce projet ;
 - ✓ contester la mise à sens unique de l'av. F ; Faure dans le sens Est/Ouest, ce qui va :
 - mettre en péril les commerces vis-à-vis des contraintes pour la clientèle et les livraisons avec la suppression des places de stationnement déjà rares ;

Comment sa boucherie qui reçoit des livraisons lourdes et encombrantes tous les jours, de même que les autres commerces, vont faire pour se faire livrer leurs marchandises ?

Deux places de stationnement ont été remplacées par des parking à vélo d'un jour à l'autre, qui ne servent à rien, sans consultation des commerçants, alors qu'il y a déjà de nombreux autres emplacements à vélos dans le quartier ;

- mettre en péril la circulation avec plus de bouchon, plus de pollution et plus de difficultés pour les riverains pour accéder à leur domicile (ce qui sera son cas avec des enfants en bas âge) ;
- ✓ qu'en définitive ce projet non seulement n'est pas écologique mais dangereux pour le quartier, demandant que les riverains soient écoutés.

A noter que la parcelle sur laquelle est exploitée la boucherie n'est pas impactée foncièrement par l'emprise du projet.

- **M. Romuald Chathuant et Magali Laroche** au 4 rue des cadets de la France Libre à Lyon 3^{ème} qui font part dans leur courrier repéré **CL3** récapitulant les difficultés que va engendrer la mise en sens unique de l'av. F. Faure, sur la vie quotidienne des résidents et usagers, à savoir :

- ✓ difficultés d'accès à leur garage ;
- ✓ augmentation des embouteillages ;
- ✓ des contraintes supplémentaires sur l'accès à la rue des Cadets de la France Libre qui est déjà en sens unique.

- **M. Mebarki** -Call Center du 34 av. Lacassagne à Lyon 3^{ème} indique dans son courrier repéré **CL4** :

- ✓ avoir reçu la visite d'une personne du SYTRAL venue lui communiquer une information mais pas se concerter avec lui sur le projet ;
- ✓ ne pas avoir été consulté pour la suppression de places de stationnement en face de son commerce pour mettre un emplacement à vélos, alors qu'il y avait de la place un peu plus loin ;
- ✓ demander à ce que l'av. F. Faure ne passe pas à sens unique, ce qui va :
 - être à l'origine de détours importants et donc encore augmenter la pollution ; les voies qui croisent l'av. F. Faure ne sont pas suffisantes pour absorber la circulation des véhicules déviés ;
 - mettre en péril la possibilité de circuler, de se garer et d'effectuer des livraisons, et donc mettre en péril également les commerces.

Pour information, en ce qui le concerne l'activité de son commerce le 12/12/2023 il a reçu 947 colis dont la majorité sont livrés par véhicules, 294 ont été remis aux clients et 239 déposés pour renvois ; colis dont certains sont lourds.

- ✓ en conséquence ne pas accueillir favorablement ce projet de BHNS et la mise en sens unique de l'av. F. Faure.

A noter que la parcelle sur laquelle est exploitée l'activité n'est pas impactée foncièrement par l'emprise du projet.

- **Mme Marion Ponnelle** commerçante du quartier F. Faure/Lacassagne, exploitante d'un institut de beauté av. Lacassagne à l'intersection des av. Lacassagne et F. Faure jouissant d'une bonne visibilité vis-à-vis des personnes de passage, a laissé un courrier repéré **CL5** dans lequel elle précise craindre qu'une restriction de la circulation pour les voitures (avec les mises en sens unique) entraîne des embouteillages massifs, rebutant la clientèle, faisant courir des risques sur la pérennité de son entreprise.

- **Mme Marie Tournier** gérante du salon de coiffure place Rouget de l'Isle à Lyon 3^{ème} indique dans son courrier repéré **CL6** :
 - ✓ qu'elle-même, ses salariés et ses clients rencontrent déjà des difficultés de stationnement dans son quartier depuis 2 ans, consécutives à la suppression des places de stationnement pour mettre des bacs à fleurs, en plus de rendre le stationnement payant ;
 - ✓ que la mise en sens unique de l'av. F. Faure va entraîner un report de circulation sur les voies avoisinantes qui risquent d'être saturées, dont l'av. Lacassagne perturbant le bon fonctionnement de son commerce et de ceux du quartier ;
 - ✓ que le manque de logements abordables à Lyon pose des problèmes de recrutement de personnel, obligeant les salariés à habiter dans un secteur ne pouvant bénéficier des transports en commun pour se rendre à leur travail.
En ce qui la concerne, un seul de ses cinq salariés habite en périphérie et peut venir en transport en commun, les autres n'ont pas d'autres choix que leur véhicule personnel.
 - ✓ en conclusion que l'ajout du BHNS avec les nouvelles contraintes pour les voitures va empirer la situation dans ce secteur.
- **Mme Caroline Font** au 136 av. des frères Lumière à Lyon 8^{ème} qui a fait part de ses inquiétudes sur le projet de BHNS dans un courrier repéré **CL7** où elle précise :
 - ✓ les difficultés auxquelles elle sera confrontée avec la mise à sens unique de l'av. F. Faure compte tenu que dans le cadre de sa profession elle est appelée à visiter des structures de professionnels de santé : les temps de circulation vont augmenter, donc la pollution également, les rues avoisinantes n'étant pas en mesure d'assurer une circulation harmonieuse et fluide ;
 - ✓ demander quel est l'intérêt de ce projet puisqu'il existe déjà une voie de bus ;
 - ✓ qu'elle n'a pas pu participer à une concertation en tant qu'usager de cet axe fondamental compte tenu du manque d'information.
 - ✓ qu'elle considère que ce projet n'est pas d'utilité publique.

Tous les courriers remis à l'issue de mes entretiens ou déposés par des personnes pendant cette journée, une fois repérés, ont été joints au registre d'enquête, le secrétariat de mairie en ayant fait une copie de sauvegarde.

A la réception des registres, après la clôture de l'enquête, le lundi 15 janvier 2024 j'ai constaté :

- qu'aucune observation n'avait été notée sur le registre *papier* de l'enquête parcellaire, mais qu'un courrier du Syndic « **Tesserim** » qui intervenait pour la copropriété du 27 route de Genas, **Terrier 57 parcellaire 213** avait été ajouté, je l'ai repéré **CLPI** (Voir PV des opérations de l'enquête parcellaire) Observation déposée également sur le registre dématérialisé repérée @65.
- qu'en plus des observations dont j'avais pris connaissance le jour de ma permanence repérées **RPL1** de **M. Daniel Gourdin** et **RPL2** de **Mme Berthe Renaudin**, avait été ajoutée celle de **Mme Marie-Noëlle Mille** que j'ai repérée **RPL3** dans laquelle, sans prendre position elle émet un certain nombre de réflexions sur :
 - ✓ le maintien de la vie économique et sociale, les conditions de travail des commerçants et artisans ;
 - ✓ les conséquences des reports de circulation sur les rues adjacentes et la suppression des places de stationnement ;
 - ✓ la nécessité de laisser de la place pour la voiture ;
 - ✓ ne pas oublier les personnes âgées dans les aménagements, que la ville ne devienne pas excluante ;

- ✓ que les 8 courriers repérés **CL1** à **CL8** dont il est fait référence ci-dessus étaient bien annexés au registre *papier* de l'enquête DUP et qu'un autre avait été ajouté, que j'ai repéré **CL9**. Il a été envoyé par **Mme Anne Brugnera** députée de la 4^{ème} circonscription du Rhône et conseillère du 6^{ème} arrondissement de Lyon, courrier qu'elle a par ailleurs déposé sur le registre dématérialisé repéré **E 186** dans lequel elle précise qu'elle est favorable à ce projet tout en faisant un certain nombre d'observations :
 - le potentiel de trafic aurait justifié un tramway ;
 - limitation des nuisances et l'emprunte carbone ;
 - la réorganisation du réseau de transport n'est pas assez explicitée ;
 - est-ce que les lignes C9 et C11 conserveront leur tronç commun avec la nouvelle ligne ?
 - réfléchir à la mise en place d'une navette de quartier pour desservir le cœur de Montchat pour relier les différents pôles entre eux et le rabattement vers les lignes fortes ;
 - mieux expliciter l'avenir de la ligne C9 et les usagers doivent être consultés sur son évolution ;
 - l'arrêt Carry sur le tronçon commun avec le C11 n'est pas justifié ;
 - veiller à ce que le réaménagement du carrefour Lacassagne/F. Faure (dangereux) assure une meilleure sécurité de l'ensemble des usagers (piétons) ;
 - que la révision du plan de circulation lié à la mise à sens unique de l'av. F. Faure, se fasse en concertation avec les riverains ;
 - que les commerçants soient associés au positionnement des futurs emplacements de livraison (à la suite des nombreuses suppressions de stationnements ;
 - regrette l'absence d'un parc de stationnement aux Sept-Chemins pour limiter l'entrée des voitures dans l'agglomération.

4.1.3. Permanence du mardi 19 décembre 2023 à la mairie de BRON

Avant de débiter ma permanence :

- je me suis entretenu respectivement avec **Mme Carrier** adjointe déléguée aux mobilités, à la voirie, à la transition environnementale et au quartier des Genêts Lacouture également conseillère à la Métropole et avec **M. Jérémie Bréaud** maire de Bron qui m'avaient tous les deux sollicité un rendez-vous.

Le compte rendu de ces entretiens est relaté au § 3.3.4. supra.

- j'ai constaté que l'arrêté d'ouverture et l'avis d'enquête étaient affichés avec la liste des propriétaires à qui avaient été envoyée la lettre avec le questionnaire ;
- je me suis entretenu avec :
 - ✓ l'agent d'accueil avec qui j'ai constaté que les différentes pièces du dossier et les deux registres "*papier*" étaient bien en évidence sur une table dans le hall d'accueil à proximité d'un ordinateur ;
 - ✓ le Directeur de l'aménagement urbain qui m'a conduit dans le bureau alloué à ma permanence situé au rdc du bâtiment de la mairie annexe (face à la mairie centrale) dédiée à la Direction de l'aménagement urbain, facile d'accès y compris aux PMR et disposant d'un hall d'attente ;

- j'ai noté :
 - ✓ que les deux registres "*papier*" avaient bien été ouverts par M. le Maire et que les différentes pages de celui d'enquête parcellaire étaient bien paraphées par M. le Maire également ;
 - ✓ que quatre observations avaient été notées le 13/12/2023 sur le registre "*papier*" de l'enquête d'utilité publique ; observations émises respectivement par :
 - **M. Chavalard** repérée **RPB1** précisant ne pas être d'accord avec ce type de transport ; une ligne de tram serait plus écologique et transporterait plus de personnes ;
 - **M. S. Guillaubey** repérée **RPB2** précisant être d'accord avec ce type de transport, car réalisé plus vite qu'un tram ou qu'un métro ;
 - **Mme Denise Bréius** repérée **RPB3** précisant être d'accord, car plus rapide, il diminuera la circulation route de Genas, ce sera meilleur pour le cadre de vie et la santé ;
 - une note avec une **signature illisible**, repérée **RPB4** précisant que ce type de transport présente des avantages malgré quelques inconvénients : amélioration de la sécurité pour les cyclistes, moins coûteux et plus rapide à mettre en œuvre qu'un métro et qu'un tram, amélioration du parcours vieillissant de cette route, diminution de la pollution et du bruit ; satisfaisant à terme pour les riverains ;
 - ✓ qu'un courrier m'avait été adressé par **Mme Marie Combe**, repéré **CBI**, par ailleurs déposé également sur le registre dématérialisé repéré **E3** dans lequel elle présente une série d'éléments qui l'intriguent :
 - le BHNS est-il bien nécessaire ? Qu'apport-il par rapport au bus 25 en temps et en desserte ? Fréquence pas optimale, arrêts moins nombreux (pénalisant pour les PMR, personnes âgées, accompagnants d'enfants en très bas âge) Il y a déjà un manque de chauffeurs ;
 - va poser des problèmes pour la vie de quartier : disparition des quelques stationnements (complication pour les personnes en transit pour aller dans les commerces, va contraindre à aller dans les centres commerciaux en périphérie ou faire ses achats en ligne, les commerçants ne pourront pas tout se faire livrer en vélo cargo, disparition de commerces, emplacement prévu près de la pharmacie pas adaptée) ;
 - pourquoi ajouter la voie lyonnaise n°11 : pas prévue dans le projet initial, pour quelles raisons a-t-elle été intégrée sans communication ; fait double emploi avec la piste cyclable du tram T3 voisine ; doute sur les 6 000 vélos qui sont sensés l'utiliser quotidiennement ; pourquoi ne pas partager la voie du BHNS avec les vélos entre la place Kimmerling et le périphérique comme cela s'est fait ailleurs ; impact important sur le foncier ;
 - va poser des problèmes de sécurité d'une part pour la circulation des véhicules de police et gendarmerie et également de secours, SAMU et ambulances en direction des hôpitaux et d'autre part pour les personnes transportées ;
 - il n'y a pas eu une réelle concertation, notamment sur l'intégration de la voie lyonnaise, si ce n'est qu'en fin de parcours ; les réunions de concertation n'étaient que des informations sur des décisions déjà prises ; aucune des propositions n'a été retenue, pas de transparence, réponses données sur un ton de suffisance, un RDV supprimé. Pourquoi seulement 3 h pour participer à l'enquête pour les brondillants et pourquoi la faire pendant la période de Noël ?

- j'ai reçu successivement :
 - ✓ **Jean-Dominique Pesche** accompagné de **M. Philippe Supet**, représentant l'association « *J'aime Montchat* » qui a 150 adhérents et date de 4 ans dont l'un des objectifs affichés est « *Pour un développement responsable et durable du quartier de Montchat* » :
 - **M. J. D. Pesche** a fait part d'observations relatives plus particulièrement à la circulation ; j'ai repéré ses observations orales **OB1** et il a déposé un courrier repéré **CB5** (traité ci-dessous) qu'il a également mis sur le registre dématérialisé repérée **@110** ;
 - **M. P. Sutet** a fait part d'observations relatives plus particulièrement au stationnement que j'ai repérée **OB2** et qu'il a détaillées dans les observations repérés **@242** et **@328** déposées sur le registre dématérialisé.
 - ✓ **M. Yves Polak** habitant 320 bis route de Genas, concerné par l'emprise du projet sur la parcelle A1029, **Terrier 31 parcellaire 128** ; il a déjà eu une visite du service du Domaine ; conteste le projet parce qu'il n'y a pas de parking relais de prévu aux Sept-Chemins et va l'écrire sur le registre, ce qui a été fait sous l'observation repérée **E113** ; j'ai repéré son observation orale **OB3** ;
 - ✓ **M. Michel Védrine** propriétaire de l'immeuble Pizzeria/restaurant exploité par **M. Antonio Rega** au 96 route de Genas ; il me remet un courrier daté du 14/12/2023 copie de la déposition sur le registre dématérialisé repérée **@81** signée de **M. Antonio Rega** son locataire, dans lequel il précise que, compte tenu de l'importance de l'emprise du projet sur le terrain, la pizzeria devra fermer, je l'ai repéré **CB3**; il va mettre une nouvelle observation concernant l'emprise du foncière sur son terrain, ce qui a été fait sous le repère **@109**. J'ai repérée son observation orale **OB4**.
A noter que la parcelle sur laquelle est exploitée la Pizzeria (CX4) n'est pas impactée foncièrement par l'emprise du projet.
 - ✓ **Mme Pascale Vicquery** et sa sœur **Caroline**, propriétaires en indivision de la parcelle A807 au 324 route de Genas **Terrier 34 parcellaire 132** ; elles ont des locataires, un panneau publicitaire et sont concernées par l'emprise du projet. J'ai repéré leurs observations orales **OB5**. Elles m'ont indiqué qu'elles déposeraient une observation sur un registre (ce qui n'a pas été fait)
 - ✓ **Mme Chantal Baillot** habitant au 272 route de Genas (copropriété de la boulangerie exploitée par M. Harbaoui) **Terrier 22, parcellaire 114** ; elle ne comprend pas ce projet surtout à cause du nombre des expropriations ; observation orale repérée **OB6** ;
 - ✓ Simultanément **Mme Isabelle Garcia** habitant 22 rue des Genêts, **Mme Van Cuyk** habitant 20 rue des Genêts, **Mme Isabelle et M. Xavier Bourgeois**. Ils précisent qu'il n'y a pas eu de propositions qui aient été retenues parmi celles formulées dans le cadre de la concertation ; ils demandent ce que le BHNS va apporter de plus ; ils contestent la requalification de la piste cycliste en voie lyonnaise, la suppression des parking. J'ai repéré les observations orales :
 - de **M. et Mme Bourgeois OB7** et ils ont déposé un courrier repéré **CB8**, observation mise également sur le registre dématérialisé repérée **@64** ;
 - de **Mme Van Cuyk OB8**, elle a déposé un courrier repéré **CB2** et l'a mis également sur le registre dématérialisé repéré **@84** ;
 - ✓ **Mme Véronique Barnoud** habitant 127C rue de la Pagère à Bron, **Mme Sylvie Vincent** (membre de l'association des riverains de la route de Genas) et sa fille **Adeline** habitant 2 rue des Genêts à Bron ; elles indiquent que ce projet ne correspond à rien, il y a déjà un bus le 25. La famille Vincent est concernée par l'emprise du projet qui impacte leur foncier, **Terrier 17 parcellaire 107** ; j'ai repéré leurs observations orales **OB9** et elles vont déposer également une observation sur le registre, ce qui a été fait sous le repère **@105** pour **Mme V. Barnoud** et **@285** pour **Mme S. Vincent** et **@305** pour Mme A. Vincent ;

- ✓ **M. et Mme Trouillet** habitant 293 route de Genas à Villeurbanne, leur propriété, parcelle CC151 à Villeurbanne est impactée par l'emprise du projet avec la démolition partielle d'un bâtiment **Terrier 85 parcellaire 279**. Ils attirent l'attention sur le fait qu'ils ont négocié un accord à l'amiable avec SYTRAL Mobilités ; j'ai repéré leurs observations orales **OB10** mais ils vont ; écrire également sur le registre ce qui a été fait sous les repères @243 et @245 ;
- ✓ **Mme Marie-José Prudent** habitant 322 bis route de Genas à Bron ; elle est impactée par l'emprise du projet, **Terrier 33 parcellaire 130**. J'ai repéré son observation orale **OB11** et elle a déposé un courrier daté du 19 décembre 2023 repéré **CB6** (voir ci-après) ;
- ✓ **M. Duteil** promoteur immobilier, venu de la part de **M. Serge Guilhen** propriétaire de la parcelle A709 à Bron au 318 route de Genas qui est impacté par l'emprise du projet **Terrier 29, parcellaire 124**. Il indique que sur la notice explicative de l'enquête parcellaire il est noté que le bâtiment est impacté alors que la SERL lui aurait précisé dans son courrier qu'il ne le serait pas. J'ai repéré son observation orale **OB12** et il va écrire pour demander :
 - qu'on lui confirme bien que son bâtiment n'est pas impacté ;
 - à quoi va être affecté l'espace de voirie exproprié qui est devant le bâti (page 26 de la pièce A)

A noter qu'aucune déposition écrite n'a été effectuée sur les registres ni par courrier.

En fin de permanence j'ai noté qu'avaient été annexées au registre *papier* d'enquête de DUP les courriers de :

- **Mme Marie-Pierre et André Van CUYCK** habitants 20 rue des Genêts à Bron, daté du 12/12/2023 repéré **CB2**, dans lequel elle fait part des observations suivantes :
 - ✓ l'absence de parc relais aux Sept-Chemins rend ce projet qui vise les usagers de l'Est lyonnais, irréaliste. Pourquoi ne pas utiliser tout ou partie des parkings du site EUREXPO en attendant l'extension jusqu'à Satolas ?
 - ✓ la suppression de plus de 300 places de stationnement va entraîner des stationnements dans les rues adjacentes qui sont déjà saturées et être à l'origine d'incivilités et d'augmentation de la pollution ;
 - ✓ avec l'impossibilité de doubler sur la route de Genas les véhicule de secours et sécurité seront ralentis, pris dans les bouchons : mise en danger des personnes et patients transportées ou en attente de secours ;
 - ✓ il y aura une augmentation des problèmes de livraison pour les commerçants (ils devront s'arrêter sur la seule voie de circulation des voitures) ;
 - ✓ la diminution du nombre de station pour le BHNS créera une gêne pour les usagers ;
 - ✓ la disparition des commerces de proximité engendrera des complications : pour les personnes âgées, obligation de prendre sa voiture pour se rendre dans des commerces plus éloignés (tout le monde ne peut pas se déplacer à vélo), impact négatif sur la vie de quartier et sur les biens immobiliers, les bâtiments en place le long de la route de Genas seront remplacés par des immeubles ;
 - ✓ les propositions d'aménagement proposées par les riverains n'ont pas été entendues par le SYTRAL, notamment les demandes d'une part de suppression de l'espace arboré sur les parties rétrécies du trajet du BHNS qui aurait permis de gagner 4 m sur la largeur de l'emprise actuelle (il y a déjà beaucoup d'arbres dans le quartier) et d'autre part de permettre aux cyclistes de circuler sur la voie du bus aux endroits rétrécis de la route de Genas (gain de 7 m de largeur) ;
 - ✓ les deux pistes cyclables de 3,5 m de larges pour la VL11 sont démesurées par rapport aux autres pistes existant dans la ville et qui sont suffisantes ;

- ✓ les deux réunions de quartier organisées en octobre 2022 et 8/3/2023 ont été des réunions d'information, les observations des riverains n'ont pas été entendues ;
- ✓ ce projet n'apporte aucune amélioration de leur vie collective.

Cette observation a été mise également sur le registre dématérialisé repérée @84.

- **M. Antonio Rega** par l'intermédiaire de **M Michel Védrine** pour le restaurant L'Italiano Véro du 96 route de Genas en date du 14/12/2023, repéré **CB3**, courrier identique à l'observation déposée sur le registre dématérialisé repérée @81 dans lequel il indique :

- ✓ que son restaurant verra sa terrasse et sa véranda détruite, soit les 2/3 de la capacité d'accueil ; il devra fermer et licencier ses 5 employés ;
- ✓ que ce restaurant anime un quartier qui sera transformé en cité dortoir ;
- ✓ qu'au-delà du préjudice personnel, ce quartier n'aura plus de lieu pour recevoir les habitants et l'Etat perdra les recettes que générerait par cette activité.

Comme indiqué supra avec l'observation de M. Védrine, la parcelle sur laquelle est exploitée le restaurant (CX4) n'est pas impactée foncièrement par l'emprise du projet.

- **Mme Isabelle et M. Franck Bernetière**, 20 rue de la Marne 69100 Villeurbanne, en date du 18/12/2023, repéré **CB4**, identique aux observations déposées sur le registre dématérialisé repérée @98 dans lequel :

- ✓ ils notent que des recommandations de la MRAe n'ont pas été prises en considération, notamment :
 - l'actualisation des divers plans concernant la qualité de l'air ; il y aura des augmentations de la pollution au niveau de la route de Genas et de la RD29 et les routes perpendiculaires dues au report de circulation : il n'y pas de solution d'apportée dans le dossier ;
 - sur la détermination du caractère significatif de l'évolution du bruit à l'échelle des tronçons d'infrastructures et de mise en place de mesures d'évitement à la source du bruit, puis de réduction le plus en amont possible sur les tronçons le nécessitant ; il n'est pas démontré l'absence de nécessité de protection acoustique ;
 - vis-à-vis de la qualité environnementale des 2 matériaux envisageables pour la plateforme (béton architecturé et enrobé grenailé) et de leur perméabilité pour lesquels ils demandent plus de précisions ;
- ✓ ils demandent comment ils seront informés et dans quels délais quant aux impacts sanitaires éventuels inhérents vis-à-vis des incidences potentielles sur les réseaux d'électricité, d'eau potable, de communication ;
- ✓ ils craignent les conséquences de la suppression des 601 places de stationnement qui vont entraîner :
 - des incivilités compte tenu que leur nombre est déjà insuffisant ;
 - la disparition des commerçants et la vie de quartier qui va avec, contrairement à ce qui est écrit ;
- ✓ ils notent :
 - que l'absence d'un (voire deux) parking relais (un aux Sept-chemins et un en sortie du périphérique) ne facilitera pas la circulation douce souhaitée sur le tracé ; les véhicules arrivant dans ce secteur ne pourront que prendre la route de Genas et celles avoisinantes ;
 - que la diminution du nombre de stations pénalisera les personnes âgées et accompagnants d'enfants en très bas âge ;

- que l'horaire de fin de journée 0h 30 ne permettra pas les sorties nocturnes en ville, d'où l'obligation de reprendre une voiture ;
- qu'il y aura une accentuation des embouteillages, notamment rue de la Marne.
- **M. Jean-Dominique Pesche** habitant 135 route de Genas 69100 Villeurbanne et membre du Bureau de l'association « *J'aime Monchat* » repéré **CB5**, dans lequel il précise être globalement favorable à ce projet tout en restant en attente de réponses absentes du dossier avant de se prononcer, notamment vis-à-vis :
 - ✓ de la façon dont sera aménagé le carrefour Reconnaissance Balzac où il demande où va passer le flux de voitures arrivant dans le carrefour par la route de Genas et voulant continuer sur cette route après ce carrefour ;
 - ✓ de la façon dont va évoluer la circulation (pièce B09 chapitre IV) : il n'y a pas d'information sur les comptages effectués en 2022, le modèle Modely ne fait pas l'objet de détails alors les études sur l'air, le bruit, la faune, sont très bien détaillées ; ce qui fait planer un doute sur les impacts de ce projet pour les habitants :
 - quel sera le trafic après le projet par rapport à la situation actuelle dans la route Jean Jaurès et la rue Antonin Perrin qui recevront les reports venant de la fermeture de la route de Genas Ouest-Est ?
 - au niveau du carrefour Laurent Bonneval : pas d'explication sur les remontées de files attendues côté route de Genas ; pas d'informations de communiquées ni sur la situation actuelle ni celle après le projet. Le report du trafic lié à la Voie Lyonnaise 12 consécutif à la fermeture de l'av. Rockefeller a-t-il été pris en compte ? Quels sont les hypothèses de baisse du trafic due à la mise en place de la ZFE et du BHNS ?
 - au niveau du carrefour Reconnaissance Balzac quel est la simulation des flux dans ce carrefour et les remontées de files attendues : le croisement des 2 flux (arrivée du nord par la rue A. Perrin et croisement du trafic arrivant route de Genas est-ouest pour rejoindre le cours Vitton) n'a pas été étudié ;
 - au niveau du carrefour Maisons neuves quel est la simulation des flux dans ce carrefour et les remontées de files attendues : le croisement des 2 flux (trafic arrivant de la rue du Dauphiné qui sera augmenté et croisement avec la voie est-ouest de la route de Genas pour prendre la rue Mistral) ;
 - ✓ des places de livraison : est-ce que les emplacements des places prévues rue Camille et de la Solidarité (étroites) sont accessibles aux semi-remorques de 38 T d'approvisionnement du supermarché Super U (cours R. Vitton) ; le point de livraison actuel devant le 138 route de Genas n'apparaît plus sur le plan (pages 20/26 pièce B09)

SYTRAL Mobilités doit compléter son dossier en abordant sérieusement les problèmes de stationnement et circulation avec le même professionnalisme que sur les impacts sur la flore et la faune.

Cette observation a également été mise sur le registre dématérialisé repérée @110.

- **Mme Marie-José Prudent** habitant 322 bis route de Genas 69500 Bron en date du 19/12/2023 repéré **CB6**, dans lequel elle précise qu'elle ne pense pas que ce projet soit d'utilité publique : il présente plus d'inconvénients que d'avantages pour les habitants du quartier à cause :
 - ✓ de la suppression des places de stationnement route de Genas : où vont se garer les habitants du quartier, pas de parking privé dans les nouveaux logements, 80 €/mois pour les garages privés, fermeture des commerces, le coût du billet de BHNS est trop élevé pour faire des petites courses ;
 - ✓ suppressions de certains arrêts de bus : augmentation des difficultés pour les personnes âgées, les PMR et adultes accompagnant des enfants en bas âge ;

- ✓ en l'absence de parc relais au terminus Sept-Chemins les habitants du côté Est Genas, Chassieu, ... devront continuer en voitures ;
- ✓ des difficultés pour les habitants du quartier pour sortir de chez eux : risques de heurts avec les cyclistes.
- **Mme Evelynne Janier** habitant 18 bis rue de la Marne 69100 Villeurbanne (non daté), repéré **CB7** dans lequel elle indique qu'à son sens le projet n'est pas d'utilité publique. Elle a déposé également cette même contribution sur le registre dématérialisé repérée **@107**. Les raisons sont les suivantes:
 - ✓ pas de parc relais aux Sept-Chemins : les voitures arrivant de l'Est vont continuer sur la route de Genas ;
 - ✓ la modifications des carrefours pour tourner à gauche va bloquer la circulation, y compris celle du BHNS et des véhicules de secours ;
 - ✓ complication pour elle qui habite rue de la Marne : plus d'embouteillages, obligation de couper la ligne du BHNS et de se diriger vers l'est ;
 - ✓ plus de stationnement route de Genas (véhicules thermiques et électriques) : mort des commerces de proximité, obligation de prendre la voiture pour aller dans les grandes surfaces en périphérie, difficultés accrues pour les personnes âgées et accompagnants d'enfants en bas âge et PMR, diminution du lien social, encombrement supplémentaires dans les rues environnantes, augmentation des incivilités (arrêts sur les trottoirs) ;
 - ✓ accentuation des nombreuses incivilités présentant des dangers déjà actuellement à cause de stationnements sauvages (près du café /tabac le Joker, à l'intersection des rues des roses et de la Somme) ;
 - ✓ il n'y a pas eu de concertation relative à la voie lyonnaise VL11 couplée au BHNS et dont on ne parle pas dans le dossier ;
 - ✓ moins de stations d'arrêts qu'avec le bus 25 : augmentation des difficultés pour les personnes âgées, PMR,...
 - ✓ que deviennent les autres bus comme le C8 ?
 - ✓ en tant que personne vieillissante le bus 25 me convient pour les déplacements à la Part-Dieu ; je ne peux pas me déplacer à vélo.
- **M. Xavier Bourgeois**, habitant 16 rue Léon Pavio 69500 Bron, (non daté), repéré **CB8** ; une contribution identique à son nom et aux noms de 5 autres commerces est déposée sur le registre dématérialisé repérée **@64** dans laquelle :
 - ✓ il conteste la présentation et les conditions de la concertation qui a fait l'impasse sur l'aspect « voie lyonnaise 11 » qui est à l'origine du fort impact sur l'emprise du projet ; les propositions faites à SYTRAL Mobilités pour limiter l'emprise n'ont pas été prises en compte, alors qu'il avait été précisé que d'une part « l'objectif est de limiter au maximum les impacts fonciers » et d'autre part les commerces pourraient maintenir leur activité, ce qui ne sera pas le cas avec la suppression des stationnements ;
 - ✓ il indique :
 - qu'avec la suppression des stationnements ce sera aussi la mise en péril de la vie de quartier ;
 - que le BHNS n'apporte rien pour les usagers : moins de stations, pas ou peu de temps de gagné ;
 - que le nombre de voiture ne diminuera pas sans parc relais aux Sept-Chemins ;
 - ✓ il demande :
 - quels sont les chiffres actuels de la fréquentation du bus 25 ?
 - pourquoi un terminus aux Sept-Chemins et pourquoi le prolongement vers Chassieu a été abandonné ?

J'ai prolongé ma permanence commencée à 15 h jusqu'à 18 h 30 pour recevoir toutes les personnes qui m'attendaient dans la salle d'attente. Toutefois par la suite j'ai constaté que M. Patrick Landry avait laissé une contribution sur le registre dématérialisé le 6 janvier 2024 (repérée @220) indiquant s'être présenté à 16 h ce mardi 19 décembre et être reparti sans chercher à me contacter au vu du nombre de personnes dans la salle d'attente et regrettant qu'il n'y ai que 3 h de permanence à Bron

En fin de permanence je me suis entretenu avec M. Stéphane Guillard Directeur de l'aménagement urbain.

A la réception des registres, après la clôture de l'enquête, le lundi 15 janvier, j'ai constaté :

- que trois nouvelles observations avaient été notées sur le registre *papier* d'enquête de DUP de la commune de Bron, respectivement par :
 - ✓ par **Mme Claire Durand-Morel** habitant 6, rue de la maison forte à Bron, du 28 décembre 2023 que j'ai repérée **RPB5**, dans laquelle elle déclare être favorable à ce projet de BHNS par suite de l'amélioration de la qualité de l'air, à l'apaisement de la circulation locale et générale, à son efficacité (fréquence plus importante) et le fait que les commerçants seront indemnisés ;
 - ✓ **M. François Vinot** habitant Lyon Montchat que j'ai repérée **RPB6** dans laquelle il indique être très favorable au projet, entraînant une meilleure qualité de l'air, proposant une alternative à la voiture, requalifiant la route de Genas, offrant des voies sécurisées pour les vélos. Un métro serait beaucoup plus cher avec plus de délai pour qu'il soit opérationnel et il n'y a pas d'argumentation pour le tramway dans le dossier ;
 - ✓ **M. ou Mme signé Thomas**, que j'ai repérée **RPB7** dans laquelle il est précisé ne pas être d'accord et que les auteurs du projet reverront leur copie, compte tenu :
 - des difficultés engendrées pour sortir de leur immeuble Tour de l'Isère n°1 ;
 - la pollution ne pourra pas être réduite : des bouchons et circulation toujours aussi dense ;
 - des expropriations qui en découlent ;
 - que les personnes venant de l'est (Chassieu, Genas) devront toujours prendre leurs véhicules ;
- qu'une observation sensiblement identique avait été notée sur le registre *papier* d'enquête parcellaire de la commune de Bron par **Mme Claire Durand-Morel** que j'ai repérée **RPPBI**, qui ne relève pas de l'enquête parcellaire mais de celle de la DUP ;
- qu'un courrier supplémentaire aux 8 signalés ci-dessus avait été ajouté par **Mme Isabelle Garcia**, habitant 22 rue des Genêts à Bron, je l'ai repéré **CB9** où elle fait part de ses inquiétudes si la ligne 25 est supprimée. Etant âgée (89 ans) elle va être coupée de tous ce qui faisait sa vie de quartier à Montchat : place du château, église, Poste, maison sociale, commerces professionnels de santé...

4.1.4. Permanence du vendredi 12 janvier 2024 à la mairie de VILLEURBANNE

Avant de prendre ma permanence :

- je me suis entretenu avec l'agent d'accueil et l'agent de l'urbanisme chargé de suivre cette enquête à la mairie ;
- j'ai constaté que :
 - ✓ l'arrêté d'ouverture et l'avis d'enquête étaient affichés avec la liste des propriétaires à qui avaient été envoyée la lettre avec le questionnaire et dont le courrier était revenu « Non distribué » ;
 - ✓ que les deux registres "*papier*" et les différentes pièces du dossier étaient bien mis à disposition du public avec un ordinateur à proximité et sous surveillance d'un agent au niveau du service de l'urbanisme ;

- j'ai noté que
 - ✓ qu'aucune observation n'avait été notée sur les registres "papier" ;
 - ✓ qu'un courrier de **M. Denis Motte** habitant 69 rue Cyprian à Villeurbanne m'avait été adressé en date du 9 janvier, je l'ai repéré *CVI "papier"* et qu'il était joint au registre de l'enquête de DUP.

Ce courrier était identique dans la pièce jointe à la contribution déposée sur le registre dématérialisé repérée @284 où il indiquait qu'elle ne concernait que le tronçon de la route de Genas compris entre la place Kimmerling et le périphérique qu'emprunte le BHNS et note :

- que la rue Cyprian verra son trafic augmenter et donc également la pollution et les nuisances sonores, à cause du projet, de l'arrivée du T6 place Kimmerling et de la gare de Villeurbanne/Grandclément ;
- que ce projet va se faire au détriment de la vie du quartier et notamment des habitants du carrefour route de Genas/rue Cyprian et de ces commerces, qu'il faut sauvegarder avec des stationnements pour la clientèle, les PMR et livraisons et ce à cause de la VL 12 ajoutée au projet initial ;
- qu'il faut ajouter un parc relais en amont, il y a de la place ;
- craindre que le projet fasse passer la rue Cyprian en point noir au niveau sonore ;
- qu'il conteste des documents dont s'est servie la mairie de Villeurbanne pour prendre des arrêtés municipaux ;
- qu'il souhaite que le SYTRAL ou la Métropole adapte une nouvelle répartition des trafics routiers, par suite du projet BHNS et du tram T6, ne serait-ce que par la suppression du sens interdit de la rue M. Foch.

J'ai été conduit dans la salle allouée à ma permanence située au 2^{ème} étage desservie par un ascenseur et qui disposait d'une salle d'attente.

A noter qu'un groupe important de personnes s'est présenté, précisant avoir été informées qu'une réunion était organisée à cet instant ici même concernant le projet BHNS.

J'ai donc expliqué qu'il ne s'agissait pas d'une réunion d'information organisée par SYTRAL Mobilités mais d'une permanence que je tenais en tant que commissaire enquêteur pour d'une part répondre, dans la mesure du possible, aux questions qui me seraient posées et d'autre part pour prendre connaissance des observations qu'ils souhaiteraient formulées.

A noter que la majorité d'entre elles ont précisé avoir été informées tout dernièrement de ce projet.

A la vue vu du nombre de personnes présentes et afin que toutes puissent s'exprimer, elles ont proposé (pour certaines et acceptées pour les autres) d'être reçues toutes en même temps. Il s'agissait de :

- **M. et Mme Guino** de Villeurbanne venus simplement se renseigner sur le projet.
- **M. Léonard Leloub** habitant Lyon 8^{ème}, venu également se renseigner.
- **Mme Josy Dalle** habitant 10 rue G. Sand, près de la place de la Reconnaissance à Villeurbanne venue voir si elle était impactée foncièrement ; elle a constaté que ce n'était pas le cas ; j'ai repéré notre échange *OVI*. Elle a par ailleurs déposé une observation sur le registre dématérialisé repérée @337 dans laquelle elle indique son opposition au projet.
- **M. et Mme de Perthuis** habitant 179 route de Genas ; ils ne sont pas impactés foncièrement, mais sont venus pour connaître le tracé plus en détail. Ils n'avaient pas d'observations à formuler mais m'ont indiqué qu'ils demanderaient des informations directement à SYTRAL Mobilités ; j'ai repéré leur observation orale *OV2*.

- **M. Bonneau** habitant 4 allée du **Levant à Villeurbanne**, venu se renseigner sur les variantes étudiées côté Maisons neuves. Il m'indique avoir déjà écrit au SYTRAL il y a plusieurs mois mais qu'il laisserait une observation sur le registre dématérialisé. J'ai repéré notre échange **OV3**. Il a par ailleurs laissé 2 contributions repérées @**48** et **E335**.
- **Mme Schorter** habitant rue Aragon à Villeurbanne (rue perpendiculaire à la route de Genas) Elle a noté son observation sur le registre que j'ai repérée **RPVI** où :
 - ✓ elle s'inquiète vis-à-vis du sens de circulation (BHNS+ voie véhicule en sens unique vers la Part-Dieu dans ce secteur) demandant comment il sera possible de circuler dans le quartier avec le T6 qui est de l'autre côté de la rue Aragon ;
 - ✓ se demande si le BHNS est bien utile avec déjà dans le quartier le C9, le T3, bientôt le T6 et Rhône Express. S'il y a un problème sur ces lignes le quartier est bloqué et très dangereux pour les nombreux collégiens (Immaculée Conception, Foucault, etc.) qui circulent à pied. Rajouter le BHNS paraît très complexe
- **Mme Savast** habitant 75 route de Genas, fait partie du comité de quartier Maisons neuves/Ferrandière, et de la copropriété du groupe immobilier Allée Galtier au 14, rue professeur Pierre Galtier à Villeurbanne : **Terrier 62, parcellaire 321**, parcelle cadastrale CM260 impactée totalement par le projet. J'ai repéré notre entretien oral **OV4**, au cours duquel elle n'a pas formulé d'observation particulière. Cependant je n'ai pas pu vérifier si c'est elle qui a noté l'observation que j'ai repérée **RPV2** sur le registre *papier* : observation sans rapport avec l'impact foncier sur la propriété ;
 - ✓ **M. Douss** gérant du garage **Galaxy-Auto** 271 route de Genas à Villeurbanne indique :
 - ✓ qu'il n'a été prévenu que très tardivement (il y a 5 jours) et a noté une observation sur le registre que j'ai repérée **RPV3** dans laquelle il précise être locataire de l'emplacement propriété de **M. Roger Deléage** et de la Métropole de Lyon, qui est impacté foncièrement : **Terrier 73, parcellaire 262**, parcelle cadastrale CD246 ;
 - ✓ avoir appris que son parking serait réduit, qu'on lui supprimerait une entrée et une sortie, ce qui n'est pas possible pour des raisons de sécurité et s'y oppose totalement car il craint en plus une perte du chiffre d'affaires pendant les travaux ; j'ai repéré son observation orale **OV5**.
- **Mme Villarès** habite le quartier Cyprian rue de la Marne à Villeurbanne qui indiquent que ni elle ni ses voisins de quartier n'ont été informés de ce projet. J'ai repéré son observation **OV6**. Elle a laissé une observation sur le registre papier que j'ai repérée **RPV4** dans laquelle elle indique que le seul endroit pour quitter la route de Genas c'est de tourner rue E. Decorps en direction de l'av. Paul Kruger et de Villeurbanne ; c'est interdit côtés Bron et Lyon en revanche en arrivant de Bron et Lyon on peut aller à vers Villeurbanne apportant bruits et pollution dans le quartier Cyprian . Elle demande que ce soit réciproque ;
- **M. Miftari** qui tient le restaurant **M. Chicken** limitrophe au garage **Galaxy-Auto** au 271 à Villeurbanne route de Genas, sur le terrain propriété de **M. Roger Deléage** et de la **Métropole : Terrier 73, parcellaire 262**. J'ai repéré son observation orale **OV7**, qu'il a par ailleurs consignée sur le registre *papier* que j'ai repérée **RPV5** dans laquelle il indique être contre le projet compte tenu :
 - ✓ qu'il a signé un compromis de vente de son restaurant en septembre et qu'il a eu une visite du SYTRAL (Mmes Joly et Arsac) par la suite (le 14 septembre) l'informant du projet de BHNS et d'emprise sur son restaurant ; les notaires n'étaient pas au courant au moment du compromis et l'acheteur a décidé d'annuler l'acquisition (530 000 €) ;
 - ✓ qu'à cause des travaux il va perdre du chiffre d'affaires, qu'il risque de perdre son fond et qu'il ne pourra pas vendre pendant cette période.

Il m'a précisé que son propriétaire **M. Deléage** n'avait été informé par le SYTRAL qu'après la signature du compromis.

Une observation déposée par « Rbs Rbs » par la suite sur le registre dématérialisé repérée **E350** reprend, en les détaillant, les informations repérées **RPV5** sur le registre *papier*.

- **M. et Mme Pozzatti** de l'Agence Europ-Car au 79 route de Genas à Vaulx-en-Velin, où ils sont locataires de **M. Paezano : Terrier 111, parcelaires 329 et 330**, parcelles BT123 et BT301 (je n'ai pas eu la précision si les deux parcelles étaient louées à l'Agence Europ Car) Ils m'ont précisé que l'impact foncier allait mettre en difficultés l'activité, que ça nécessitera de réadapter l'espace et donc un investissement important. J'ai repéré leur observation orale **OV8**. Ils vont écrire sur le registre dématérialisé (ce qui a été fait par la suite et repéré @331)
- **M. Pascal André** habite 16 rue Galilée à Villeurbanne, représentant d'un Conseil syndical rue Galilée, copropriété Galilée. L'adresse est au 16 rue Galilée et 51 – 53 route de Genas⁴. Il m'indique que la régie Pozetto a reçu un courrier de la SERL pour la reprise du trottoir à transférer à SYTRAL Mobilités : « c'est un transfert de valeur immobilière de la petite périphérie de Lyon vers la grande périphérie ». Deux points l'inquiètent :
 - ✓ si le transfert se fait il craint qu'il ne soit pas possible de faire une isolation du bâtiment par l'extérieur comme il est prévu ;
 - ✓ les logements ont été achetés compte tenu de la vie de quartier existante ; ils se demandent une fois le projet réalisé comment ils vont se déplacer avec la suppression des stationnements et pour aller dans les commerces.

J'ai repéré son observation orale **OV9** et il m'a précisé qu'il en déposerait une sur le registre dématérialisé, ce qu'il a fait, repérée **E343**.
- **M. et Mme Scali** habitant 301 route de Genas à Villeurbanne, leur terrain dont ils sont propriétaires en indivision est impacté par l'emprise du projet : **Terrier 91, parcelaire 287**, parcelle CC140. J'ai repéré leur observation orale **OV10**. Monsieur a noté une observation sur le registre *papier* de l'enquête parcellaire que j'ai repérée **RPVI** où il indique ne pas être opposé au projet mais qu'il existe un puits en limite de l'emprise dont il se sert et qu'il souhaite conserver. Il demande également que le mur de clôture soit refait correctement avec peinture et coupe-vent.

En cours de permanence il m'a été remis un courrier émanant **M. Philippe Valentin** de la CCI Lyon-Métropole Saint-Etienne Roanne, que j'ai repéré **CV2** dans lequel il est indiqué :

- s'interroger sur le choix du terminus aux Sept-Chemins sans prolongation à l'est du territoire qui permettrait de desservir les zones d'activités (Parc du Chêne) qui souffrent de difficultés d'accessibilité ;
- souhaiter que la variante par l'av. G. Pompidou soit réétudiée compte tenu des impacts plus importants prévus par le tracé retenu pour la circulation, les commerces et les habitants ;
- souhaiter à minima que les suppressions d'une part du trafic ouest/est sur F. Faure et d'autre part du sens nord/sud sous le tunnel Vivier-Merle, soient testées en amont puis échelonnées dans le temps afin de permettre une adaptation des usagers du secteur ;
- être inquiet concernant l'accessibilité de la route de Genas, au vu de son aménagement, dont les temps de parcours sur ce secteur seront augmentés et les accès complexifiés, ce qui interroge pour la prise en charge des urgences vitales sur cette voie qui dessert le grand pôle hospitalier du Vinatier ;
- que la suppression des 600 places de stationnement impacteront la desserte et le bon fonctionnement des activités économiques ;

⁴ Après recherche on note sur l'état parcellaire une copropriété du Groupe immobilier l'Aiglon au 11, 13, 15 rue Galilée et 61, 63 route de Genas Villeurbanne, Terrier 59, parcelaires 216 et 217 : peut-être s'agit-il de ce Terrier auquel M. P. André fait référence (à confirmer)

- attendre les études de circulation associées à l'arrivée du BHNS évoquées lors de la concertation par suite des inquiétudes concernant la réduction de la place de la voiture en ville, notamment pour les secteurs F. Faure -Maisons Neuves, Pôle d'Echanges Multimodal de la Part-Dieu (PEM) et route de Genas ;
- être inquiet également de l'avenir des activités économiques dont tout ou partie de leur bâti va faire l'objet d'une expropriation : 7 bâtiments occupés sont concernés dont des commerces de proximité ; demandant des éclaircissements sur l'avenir de cette polarité de proximité et si le choix a été fait entre un accompagnement à la relocalisation des activités ou une indemnisation substantielle.

En fin de permanence j'ai repéré **RPV2** une observation, sans référence de son auteur, notée sur le registre *papier* pendant la rencontre avec le public dans laquelle il est indiqué :

- Le BHNS est un doublon avec d'autres moyens entre l'Est et l'Ouest ;
- Il n'y a rien du Nord au Sud , notamment Gratte-Ciel et Frères Lumière ;
- Impossible de savoir ce qu'il adviendra des autres moyens de transport ;
- Combien de km, d'essence de pollution pour accéder aux garages situés dans les rues perpendiculaires à ce chemin de bus ;
- Relie deux centres commerciaux et supprime des commerçants de quartier ;
- Comment faire pour stationner pour faire monter et descendre les PMR (fauteuils roulants, cannes, déambulateurs...) elles sont condamnées à être confinées.

J'ai prolongé ma permanence jusqu'à 17 h 30 de façon à échanger et recueillir les observations de toutes les personnes qui s'étaient présentées.

A la réception du registre de la ville de Villeurbanne, j'ai constaté :

- qu'une observation avait été notée sur le registre *papier* de l'enquête parcellaire par M. **Vincent SCALI** habitant 301 route de Genas, je l'ai repérée **RPPV1** : observation relative au **Terrier 91, parcellaire 287** traitée dans le procès-verbal des opérations relatif à l'enquête parcellaire ;
- qu'aucune nouvelle observation n'avait été portée sur le registre *papier* d'enquête de DUP après celle repérée **RPV5** signalée ci-dessus.

Temps passé à l'écoute du public

Indépendamment des temps d'échanges avec les élus, je suis resté pendant une durée totale de 17 h à l'écoute et à la disposition du public pendant mes permanences et lors de mes rendez-vous dans les 4 mairies.

4.2. Bilan comptable des contributions émises

J'ai reçu à la mairie de :

- Vaulx-en-Velin : 4 personnes ;
- Lyon 3^{ème} : 8 (personnes indépendamment, une dizaine de l'association des riverains et commerçants de la route de Genas et une dizaine du collectif des riverains et commerçants de l'av. F. Faure/Dauphiné) ;
- Bron : 18 personnes ;
- Villeurbanne : 17 personnes simultanément.

Les observations notées sur les registres *papier* au nombre de 17 et celles sur courriers annexées aux registres de 23, ainsi que celles reçues par oral de 29, sont récapitulées dans le tableau ci-après.

La légende des repères utilisés est présentée dans le tableau ci-dessous.

Commune	Observations			
	Orales	Registres <i>papier</i> DUP		Registres <i>papier</i> parcellaire
		Ecrite	Courrier annexé	écrite
Lyon	OL	RPL	CL	RPPL
Bron	OB	RPB	CB	RPPB
Vaulx-en-Velin	OVV	RPVV	CVV	RPPVV
Villeurbanne	OV	RPV	CV	RPPV

Commune	Observations orales	Registres <i>papier</i> (Nombre et repères)	
		de DUP	Parcellaire
Lyon 3^{ème}	4 (OL1 à OL4)	3 : (RPL 1 à RPL3) 9 (CL1 à CL9)	1 : (CLP1) (<i>Courrier</i>)
Bron	12 (OB1 à OB12)	7 : (RPB1 à RPB7) 9 : (CB1 à CB9)	1 : (RPPB1)
Vaulx-en-Velin	3 (OVV1 à OVV3)	1 : CVV1	1 : CVV1 (<i>Courrier</i>)*
Villeurbanne	10 (OV1 à OV10)	5 : (RPV1 à RPV5) 2 : (CV1 et CV2)	1 : (RPPV1)

* *Ce courrier est une copie de celui mis sur le registre de DUP qui est en rapport avec l'enquête de DUP et pas de l'enquête parcellaire.*

Parmi les 29 observations orales reçues lors des permanences :

- seules 5 d'entre elles n'ont pas fait l'objet de reprises sur un des registres ou par courrier :
 - ✓ 1 à la mairie de Vaulx-en-Velin : OVV2 ;
 - ✓ 3 à la mairie de Bron : OB5, OB6 et OB12 ;
 - ✓ 1 à la mairie de Villeurbanne : OV2 ;
- 2 personnes sont venues simplement se renseigner.

Compte tenu que l'arrêté préfectoral d'ouverture n'avait pas prévu d'intégrer au registre dématérialisé dans la partie accessible au public les 23 observations reçues par courrier ainsi que les 17 notées sur les registres *papier*, ces dernières ont bien été scannées et intégrées au registre dématérialisé mais dans un onglet accessible uniquement au commissaire enquêteur.

Compilation des résultats

L'examen du registre dématérialisé qui comportait l'ensemble des observations émises a fait apparaître un total de 373 contributions dont :

- 331 contributions dans la partie accessible au public dont :
 - ✓ 296 étaient repérées @);
 - ✓ 35 envoyées par courriels, repérées E ;
- 42 dans la partie réservée au commissaire enquêteur correspondant aux scans des courriers et registres *papier*.

Sur ces 373 contributions il convient :

- d'ajouter :
 - ✓ les 33 qui étaient annexées en pièces jointes à 3 contributions déposées sur le registre dématérialisé (par le "Collectif des riverains et commerçants de l'av. F. Faure/Dauphiné") ;
 - ✓ les 5 reçues par oral ;
- de décompter :
 - ✓ les 2 que j'avais déposées en tant que commissaire enquêteur à l'ouverture de l'enquête pour m'assurer du bon fonctionnement du registre et de la messagerie ;
 - ✓ les doublons et celles déposées par un même contributeur (qui ne sont comptées que pour une) dont le total s'élève à 56 ;
 - ✓ d'où un total de $(331 + 42 + 33 + 5 - 2 - 56)$ soit **de 353 contributions** déposées respectivement par :
 - 349 contributeurs (personnes individuelles ou en couple, société, artisans, commerçants, avocats, ...) ;
 - un collectif : "Riverains et commerçants de l'av. F. Faure/Dauphiné"
 - 3 associations ; "J'aime Montchat", "Association Valentin Haüy" et "Association des habitants et commerçants route de Genas".

NOTA

Ainsi comme précisé ci-dessus un même contributeur qui a déposé plusieurs contributions qu'elles soient (identiques ou différentes) n'a été comptabilisé que comme un seul contributeur.

N'ont été ni comptabilisées, ni pris en compte également les contributions déposées :

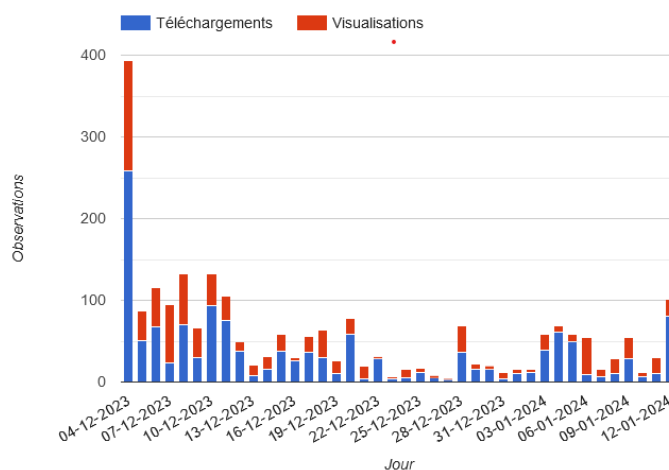
- *avant l'ouverture de l'enquête : pour 2 d'entre elles respectivement le 21 novembre et le 1^{er} décembre 2023 ; un mail a été envoyé en retour pour informer leurs auteurs que leur contribution ne pourrait pas être prise en compte ;*
- *après la fermeture de l'enquête : pour 3 d'entre elles respectivement les 15 et 19 janvier 2024 ; ils ont également reçu une réponse leur indiquant que leur contribution était hors délai.*

Autres informations tirées du registre dématérialisé

L'examen du registre dématérialisé fait ressortir qu'il y a eu :

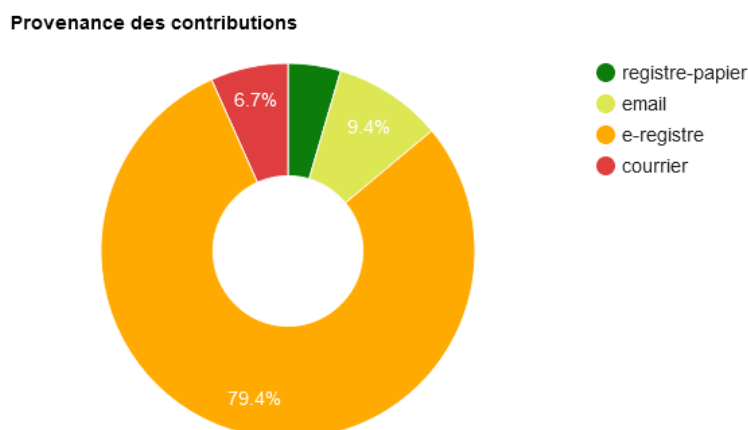
- 1 817 visiteurs ayant effectué 2 959 visites du site ;
- 1 388 téléchargements et 892 visualisations des différentes pièces.

Le graphique ci-après donne des précisions sur les téléchargements des différentes pièces du dossier et de leur visualisation.



Les graphiques ci-après donnent des précisions sur la répartition des contributions en fonction de différents critères.

Répartition de la provenance des contributions



Répartition des contributions par thème (doublons éliminés)

Comme indiqué plus bas au § V, j'ai regroupé les différentes contributions reçues du public en 13 thèmes, sachant qu'une même contribution pouvait comporter des observations distinctes et donc relevée de plusieurs thèmes.

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats

Thèmes	N ^{bre}	Thèmes	N ^{bre}
TDUP 1 : avis favorable plus ou moins argumenté	104	TDUP 2 : avis favorable avec réserves et/ou recommandations	46
TDUP 3 :avis défavorable projet non justifié	39	TDUP 4 : Avis défavorable pour des raisons diverses	72
TDUP 5 : Avis défavorable pour des raisons d'impact foncier trop important	43	TDUP 6 : avis défavorable pour des raisons liées à la circulation, aux stationnements, aux cyclistes	101
TDUP 7 : avis défavorable pour des raisons de nuisances sonores, pollution de l'air et lumineuse	60	TDUP 8 : avis défavorable mauvaise concertation, avis du public pas pris en compte et/ou pas sollicité	64
TDUP 9 : avis défavorable lié aux impacts sur les commerces de proximité, à la vie de quartier	89	TDUP 10 : émissions de réflexions diverses mais ne se prononce pas	58
TDUP 11 : observations, questions, réflexions sur la circulation, les stationnements, les commerces, les cyclistes sans prise de position	125	TDUP12 : hors sujet	5
TDUP 13 : observations, questions par des contributeurs impactés sur l'emprise foncière dont ils sont propriétaire et/ou qu'ils occupent.	35		

A noter que sur les 353 contributions, hormis 2 qui relevaient de l'enquête parcellaire (repères E4 et RPPV1), toutes concernaient l'enquête de DUP.

Les repères de chacune des contributions émises en fonction du thème retenu sont récapitulés dans les tableaux ci-après.

Comme indiqué plus haut une même contribution peut contenir plusieurs observations distinctes à affecter à des thèmes différents.

Thème n°1			
Contributeurs des observations :			
Favorables			
✓ @6	✓ @61	✓ E148	✓ @222
✓ @9	✓ @62	✓ @152	✓ @223
✓ @10	✓ @66	✓ @156	✓ @230
✓ @14	✓ @68	✓ @157	✓ @240
✓ @15	✓ @71	✓ @161	✓ @244
✓ @19	✓ @72	✓ @162	✓ @246
✓ @21	✓ @73	✓ @171	✓ @247
✓ @23	✓ @76	✓ E173	✓ @251 @252 @253 @254 @256 @257
✓ @24	✓ @77	✓ @174	✓ @258
✓ @27	✓ @85	✓ @179	✓ @266
✓ @32	✓ @87	✓ @180	✓ @269
✓ @36	✓ @88	✓ @183	✓ @273
✓ @39	✓ @89	✓ R184 RPB5 RPPB1	✓ @277
✓ @37	✓ E97	✓ E185	✓ @279
✓ @41	✓ @99	✓ E186 C368 CL9	✓ @282
✓ @42	✓ @100	✓ @194	✓ @283
✓ @44	✓ @101	✓ @199	✓ @287
✓ @45	✓ E102	✓ @202	✓ @289
✓ @46	✓ @103	✓ @204	✓ @292
✓ @49	✓ @104	✓ @207	✓ @304
✓ @51	✓ @106	✓ @208	✓ @312
✓ @52	✓ @117	✓ @209	✓ @315
✓ @55	✓ @125	✓ @211	✓ @320
✓ @57	✓ @131 @132	✓ @212	✓ @334
✓ @58	✓ R135 RPB2	✓ @218	✓ R355 RPB6
✓ @59	✓ R136 RPB3	✓ @219	
	✓ R137 RPB4		

Thème n°2 Contributeurs des observations : Favorables avec réserves et/ou propositions		Thème n°3 Contributeurs des observations : Défavorables : projet non justifié	
✓ @17	✓ @178	✓ @5	✓ R134 RPB1
✓ @18	✓ @181	✓ @7	✓ E151 @153
✓ E22	✓ @196	✓ @8	✓ E160
✓ @29	✓ @200	✓ @20	✓ @167
✓ @33	✓ @214	✓ @25	✓ @170
✓ @34	✓ @215	✓ @26	✓ @176
✓ @53 @54 @119 @163 @164	✓ @216 @217	✓ @64 CB8 C193 OB7 C193	✓ @177
✓ @56	✓ @221	✓ E67	✓ C191 CB6 OB11
✓ @63	✓ @250	✓ @78	✓ @197 @198
✓ @74@112	✓ @260	✓ @79	✓ @228
✓ @75	✓ @261	✓ @83	✓ @285 OB9
✓ @115	✓ @263	✓ @84 CB2 C187 OB8 C187	✓ @295
✓ E116	✓ @264	✓ @86 @90 à 96 et @118	✓ @306
✓ @120 @121	✓ @278	✓ @105 OB9	✓ @308
✓ @123	✓ @296	✓ @107 CB7 C192	✓ @326
✓ @130 OL4	✓ @302	✓ @114	✓ @344
✓ @133	✓ @314@316	✓ @122	✓ @345
✓ @150	✓ @318	✓ E128	✓ CL2 C146
✓ @154	✓ @319	✓ @129	✓ CL6 C144
✓ E155	✓ @322		✓ OB6
✓ @163 @164	✓ @322		
✓ @165	✓ @339		
✓ @166	✓ @346		
	✓ C370 CVV1		

Thème n°4		Thème n°5	
Contributeurs des observations : Défavorables : diverses raisons		Contributeurs des observations : Défavorables : impact foncier	
✓ E3 CB1 C138	✓ @195	✓ E3 CB1 C138	✓ @267 @268
✓ @5	✓ @206	✓ @8	✓ E274 OVV1
✓ @8	✓ @220	✓ @64 CB8 C193 OB7 C193	✓ @285 OB9
✓ @20	✓ @239	✓ E67	✓ @291
✓ @25	✓ @249 @270 @317 (33 personnes ⁵)	✓ @69 @ 70 C362 CL8	✓ @295
✓ @31	✓ @265	✓ @78	✓ @305 OB9
✓ @38	✓ @267 @268	✓ @81 C188 CB3	✓ @309
✓ @48 E335 OV3	✓ @285 OB9	✓ @109 OB4 C188	✓ @327
✓ @50	✓ @291	✓ OVV2	✓ @329 OL5
✓ E60	✓ @293	✓ E151 @153	✓ @331 OV8
✓ @64 CB8 OB7 C193	✓ @298	✓ @124	✓ @336
✓ @86 @90 à 96 et @118	✓ @303	✓ @127	✓ @337
✓ @98 C189 CB4	✓ @305 OB9	✓ @130 OL4	✓ @342 R364 RPPV3 OV5
✓ @108	✓ @327	✓ C142 CL4	✓ E343 OV9
✓ @111	✓ @335	✓ @170	✓ @344
✓ @122	✓ @336	✓ @176	✓ @345
✓ @127	✓ @337	✓ @177	✓ E350 OV7 RPV1
✓ @158	✓ @347	✓ @220	✓ E371 OVV3
✓ @159	✓ @348	✓ @239	✓ E372
✓ @167	✓ @349	✓ @265	✓ OVV10L6
✓ E172	✓ E372		✓ OB5
✓ @175	✓ OL6		✓ OB6
✓ @182 CB5 C190 OB1	✓ R356 RPB7		✓ R356 RPB7

⁵ Dans ces 33 personnes 6 ont déposé une observation indépendamment du collectif (C. Font, R. Chahuant, M. Ponelle, M. Tournier, C. Agopian, P. Astien)

Thème n°6		Thème n°7
Contributeurs des observations : Défavorables : circulation, stationnement, cyclistes		Contributeurs des observations : Défavorables : nuisances sonores et autres
✓ E3 CB1 C138	✓ @176	✓ R356 RPB7
✓ @8	✓ @177	✓ @25
✓ @25	✓ C191 CB6 OB11	✓ @64 CB8 C193 OB7 C193
✓ @38	✓ @232	✓ E60
✓ @40	✓ @239	✓ @78
✓ @47	✓ @249 @270 @317 (33 personnes) ⁶	✓ @98 C189 CB4
✓ @48 E335 OV3	✓ @224 C147CL1	✓ @84 CB2 OB8 C187
✓ E60	✓ @206	✓ @86 @90 à 96 et @118
✓ @64 CB8 OB7 C193	✓ @220	✓ @111
✓ E67	✓ @228	✓ @129
✓ @69 @ 70 C362 CL8	✓ @231	✓ C142 CL4
✓ @78	✓ @237	✓ C143 CL7
✓ @79	✓ @267 @268	✓ C146 CL2
✓ @80	✓ @285 OB9	✓ @170
✓ @82	✓ @288	✓ E172
✓ @83	✓ @294	✓ @176
✓ @84 CB2 OB8 C187	✓ @295	✓ @177
✓ @86 @90 à 96 et @118	✓ @298	✓ @232
✓ @98 C189 CB4	✓ @303	✓ @249 @270 @317 (33 personnes) ⁷
✓ @105 OB9	✓ @305 OB9	✓ @285 OB9
✓ @107 CB7 C192	✓ @326	✓ @267 @268
✓ @111	✓ @327	✓ @295
✓ @114	✓ @336	✓ @305 OB9
✓ @122	✓ @337	✓ @327
✓ E128	✓ @344	✓ @329 OL5
✓ @129	✓ @345	✓ @337
✓ @130 OL4	✓ @347	✓ 349
✓ C141 CL3	✓ @348	✓ R359 R361 RPV2 OV4
✓ C143 CL7	✓ @349	✓ R356 RPB7
✓ C144 CL6	✓ R359 R361 RPV2 OV4	
✓ @149	✓ E372 OVV3	
✓ E151 @153	✓ @242 @328 OB1 OB2	
✓ @159	✓ OL6	
✓ @170		
✓ E172		

Thème n°8 Contributeurs des observations Défavorables : public pas consulté et avis pas pris en compte	Thème n°9 Contributeurs des observations : Défavorables : impacts sur les commerces	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ E3 CB1 C138 ✓ @78 ✓ @83 @86 @90 à 96 et @118 ✓ E128 ✓ C142 CL4 ✓ C143 CL7 ✓ C144 CL6 ✓ C146 CL2 ✓ E151 @153 ✓ @158 ✓ @170 ✓ @224 CL1 C147 ✓ @231 ✓ @265 ✓ @64 CB8 OB7 C193 ✓ @79 ✓ OL6 ✓ @107 CB7 C192 ✓ @122 ✓ @130 OL4 ✓ @167 ✓ E172 ✓ @239 ✓ @265 ✓ @249 @270 @317 (33 personnes⁸) ✓ @267 @268 ✓ @285 OB8 ✓ @311 ✓ @327 ✓ @337 ✓ E343 OV9 ✓ R365 OV6 RPV4 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ E3 CB1 C138 ✓ @5 ✓ E13 ✓ @38 ✓ @64 CB8 OB7 C193 ✓ @69 @70 C362 CL8 ✓ @78 ✓ @79 ✓ @80 ✓ @81 C188 CB3 ✓ @82 ✓ @83 ✓ @84 CB2 OB8 C187 ✓ @86 @90 à 96 et @118 ✓ @98 C189CB4 ✓ @105 OB9 ✓ @107 CB7 C192 ✓ @109 OB4 C188 ✓ @111 ✓ E113 OB3 ✓ @114 ✓ @128 ✓ C142 CL4 ✓ C144 CL6 ✓ C145 CL5 ✓ C146 CL2 ✓ E151 @153 ✓ @149 ✓ @158 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ @159 ✓ @170 ✓ E172 ✓ @176 ✓ @177 ✓ @206 ✓ @224 CL1 C147 ✓ @228 ✓ @237 ✓ @239 ✓ @249 @270 @317 (33 personnes⁹) ✓ @265 ✓ @267 @268 ✓ @285 OB9 ✓ @291 ✓ @294 ✓ @298 ✓ @305 OB9 ✓ @309 ✓ @327 ✓ @336 ✓ @344 ✓ @345 ✓ @347 ✓ @348 ✓ E350 OV7 RPV5 ✓ E371 OVV3 ✓ E372

⁸ Idem⁹ Idem

Thème n°10 Contributeurs des observations : Ne se prononcent pas	
✓ @12	✓ E274 OVV1
✓ @16	✓ E280
✓ @28	✓ @281
✓ @30	✓ @284 C352 R354 CV1
✓ @35 OL2 RPL1 et R139	✓ @286
✓ @43	✓ @299
✓ @110 @182 C190	✓ @300
✓ E113 C188 CB3	✓ @307
✓ @136	✓ @313
✓ C140 RPL2 OL3	✓ @301
✓ E168 E169	✓ @307
✓ @201	✓ @313
✓ @203	✓ @321
✓ @205 @225 CB5 C190 OB1	✓ @323
✓ @210	✓ @325
✓ @226	✓ @330
✓ @229	✓ @333
✓ @233	✓ @338
✓ @234	✓ @340
✓ @235	✓ @341
✓ @238	✓ @342 RPPV3
✓ @241	✓ @343
✓ @242 @328 OB1 OB2	✓ @351
✓ @243	✓ C353 CV2
✓ @245	✓ R357 OV10 RPPV1
✓ @248	✓ R358 RPV1
✓ E259	✓ R365 OV6 RPV4
✓ @271	✓ C365 CB9
✓ @272	✓ C373 RPL3

Thème n°11			
Contributeurs des observations :			
Circulation, stationnement, cyclistes, commerces			
✓ @12	✓ @150	✓ @216 @217	✓ @297
✓ @18	✓ @154	✓ @221	✓ @298
✓ @35 OL2 RPL1 et R139	✓ E155	✓ @226	✓ @299
✓ @39	✓ @156	✓ @229	✓ @300
✓ @42	✓ @157	✓ @233	✓ @301
✓ @43	✓ @158	✓ @234	✓ @302
✓ @47	✓ E160	✓ @235	✓ @307
✓ @48 E335 OV3	✓ @162	✓ @236	✓ @313
✓ @53 @54 @119 @163 @164	✓ @165	✓ @238	✓ @314
✓ @56	✓ @166	✓ @241	✓ @321
✓ @57	✓ E168 E169	✓ @242 @328 OB1	✓ @323
✓ @74	✓ @171	✓ @243	✓ @325
✓ @87	✓ E173	✓ @245	✓ @330
✓ @89	✓ @175	✓ @247	✓ @331 OV8
✓ E97	✓ @178	✓ @248	✓ @333
✓ E102	✓ @179	✓ @250	✓ @335
✓ @103	✓ @180	✓ @251 @252 @253 @254 @256 @257	✓ @338
✓ @105 OB9	✓ @181	✓ @259	✓ @339
✓ @110 @182 CB5 C190	✓ @183	✓ @260	✓ @340
✓ @112	✓ E186 C368 CL9	✓ @263	✓ @341
✓ E113 OB3	✓ @194	✓ @264	✓ @342 RPPV3
✓ @115	✓ @195	✓ @271	✓ @343
✓ @117	✓ @196	✓ @272	✓ @346
✓ @118	✓ @197 @198	✓ @274 OVV1	✓ @351
✓ @120 @121	✓ @201	✓ @275	✓ E343 OV9
✓ @123	✓ @203	✓ @278	✓ C353 CV2
✓ @125	✓ @205 @225 CB5C190 OB1	✓ E280	✓ R358 RPV1
✓ @130 OL4	✓ @206	✓ @281	✓ R365 OV6 RPV4
✓ @131 @132	✓ @210	✓ @284 C352R354 CV1	✓ C370 CVV1
✓ C140 RPL2 OL3	✓ @212	✓ @286	✓ C369 CB9
✓ E148	✓ @214	✓ @296	✓ C373 RPL3
	✓ @215		

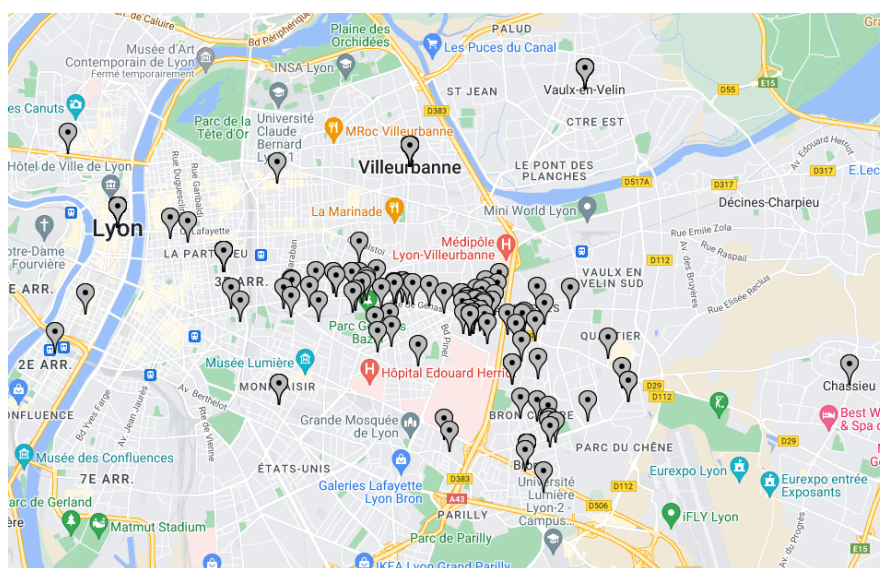
Thème n°12 Contributeurs des observations : Hors sujet	Thème n°13 : Contributeurs des observations : Concernés par l'emprise du foncier		
<ul style="list-style-type: none"> ✓ E1 ✓ @2 ✓ E60 ✓ @76 ✓ @284 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ E4 ✓ @28 ✓ @65 CLP1 C366 OL1 ✓ @81 CB3 C188 ✓ @105 OB9 ✓ @109 OB4 C188 ✓ E113 OB3 ✓ @124 ✓ @126 ✓ @130 OL4 ✓ C191 CB6 OB11 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ @243 @245 OB10 ✓ @261 ✓ @262 ✓ E274 OVV1 ✓ @275 ✓ @285 OB9 ✓ @309 ✓ @310 ✓ @324 ✓ @329 OL5 ✓ @331 7 OV8 ✓ @332 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ @342 R364 OV5 ✓ RPPV3 ✓ E343 OV9 ✓ E350 OV7 RPV5 ✓ R357 OV10 RPPV1 ✓ E371 OVV3 ✓ OB5 ✓ OB6 ✓ OB12 ✓ OVV2 ✓ OV4

Provenance des contributeurs

La provenance des visites du site du registre dématérialisé depuis les collectivités limitrophes est présentée dans le tableau ci-dessous.

• 3443 de Lyon	• 14 de Décines-Charpieu	• 90 de Saint Priest
• 622 de Bron	• 3 de Chassieu	• 24 de Genas
• 194 de Caluire et Cuire	• 1234 de Villeurbanne	• 11 de Rillieux-la-Pape
• 27 de Meyzieu	• 182 de Vaulx-en-Velin	• Saint Bonnet de Mure : 2

Comme le montre un extrait de la cartographie des déposants, la très grande majorité vient de l'environnement proche du projet



Commentaire du commissaire enquêteur sur l'appréciation de la participation

Il faut bien noter que le niveau de participation du public peut être considéré comme important.

Cette forte participation peut s'expliquer à mon avis par la nature et les caractéristiques du projet qui a un impact significatif sur :

- des propriétés privées, puisqu'il a nécessité 251 envois de lettres recommandées avec accusé de réception à des propriétaires qui seront appelés à céder tout ou partie de leur propriété de gré ou de force si le projet est déclaré d'utilité publique ;
- les modifications apportées aux conditions de circulation :
 - ✓ par la mise en sens unique de tronçons de l'av. F. Faure et de la route de Genas ;
 - ✓ consécutives à la réduction de la place de la voiture en ville avec la suppression de plus de 600 places de stationnement ;
 - ✓ liées à l'intégration d'une piste cyclable au projet de BHNS qui est considérée par de nombreux contributeurs comme étant la cause de l'importance de l'impact foncier sur les riverains ;
- les conditions d'exploitation des commerces de proximité à cause de l'impact sur leur foncier et de la suppression de stationnement proches, avec des conséquences non seulement sur les commerces eux-mêmes mais également sur leurs clients.

Elle peut s'expliquer également par les nombreux et différents moyens déployés pour informer la population de l'ouverture de cette enquête (un grand nombre d'affiches près des stations des lignes de bus 25 et C11, réseaux sociaux, sites internet du SYTRAL et des mairies)

Il convient de remarquer les faibles nombres d'habitants de Chassieu (4), Décines-Charpieu (14) et Genas (24) qui ont visité le site de cette enquête ; ce qui est surprenant au vu des objectifs de ce projet qui étaient "...*de proposer une offre de transport en commun efficace en termes de régularité et temps de transport entre l'Est Lyonnais (Décines-Charpieu, Chassieu, Vaulx-en-Velin et Bron) et le centre de Lyon et Villeurbanne*" (Cf. §III.2.2. de la pièce A du dossier d'enquête)

Cette constatation est à mettre en rapport avec la remarque de M. le maire de Chassieu qui indiquait que « *A ce jour, la population chasselande n'est pas informée de ces projets (BHNS, LEL, L11) et de l'impact sur leur quotidien* »

4.3. Questions du commissaire enquêteur

Au vu de la prise de connaissance des différentes pièces du dossier mis à l'enquête et des observations formulées j'ai ajouté un certain nombre de questions personnelles pour SYTRAL Mobilités à celles émises par le public.

Ces questions sont mises en fin du tableau récapitulatif de l'ensemble des questions posées transmises à SYTRAL Mobilités dans mon procès-verbal de synthèse (voir § 5.2 chapitre V ci-après)

V. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ET REPONSES DE SYTRAL MOBILITES

5.1. Procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur

Après avoir pris connaissance de l'ensemble des observations formulées et en avoir fait la synthèse j'ai ajouté :

- celles formulées dans les avis sollicités :
 - ✓ par l'autorité environnementale (MRAe) pour lesquelles je souhaitais avoir des compléments d'information par rapport aux réponses apportées par SYTRAL Mobilités dans le dossier d'enquête ;
 - ✓ par le conseil municipal de Bron justifiant son avis défavorable ;
- mes propres questionnements.

Compte tenu de l'importance du nombre de contributions déposées (373 qu'il a fallu examinées en décomptant les doublons et regroupant celles émises par un même contributeur) notamment dans les tous derniers jours, je me suis entretenu avec SYTRAL Mobilités pour remettre mon procès-verbal de synthèse (PVS) au-delà des 8 jours fixés à l'art. R 123-18 du code de l'environnement (qui correspondait au 23 janvier 2024) Nous avons convenu qu'il serait remis sous forme numérisée le 25 janvier 2024.

J'ai donc remis la lettre d'accompagnement qui comportait le lien d'accès à mon PVS le 25 janvier 2024 en mains propres à **Mme Caroline Prospero**, directrice de la Direction de la Maîtrise d'ouvrage des projets de Développement à SYTRAL Mobilités qui m'en a accusé réception. (*voir annexe 4 en fin de rapport*)

Comme indiqué dans la lettre d'accompagnement :

- je lui ai rappelé que SYTRAL Mobilités disposait d'un délai de 15 jours pour me transmettre ses observations éventuelles ;
- je lui ai précisé que si d'une part SYTRAL Mobilités souhaitait dépasser ce délai ou si d'autre part la nature des réponses m'imposait d'effectuer des recherches complémentaires, je formulerai une demande auprès de la préfecture du Rhône, après avoir sollicité l'avis de SYTRAL Mobilités pour retarder la date de la remise de mon rapport et de mes conclusions¹⁰

Les fichiers numérisés correspondant à ce procès-verbal contenant les réponses de SYTRAL Mobilités sont joints en intégralité en annexe 4 du présent rapport.

5.2. Tableaux récapitulatifs de la synthèse des observations avec les réponses de SYTRAL Mobilités et les commentaires du commissaire enquêteur

Afin de faciliter le travail de rédaction d'une part des réponses sollicitées à SYTRAL Mobilités aux observations et questions des contributeurs et d'autre part de mes commentaires en regard à ces réponses, j'ai présenté les résultats de la synthèse des observations et questions émises par les contributeurs sous forme de tableaux.

Compte tenu d'une part du nombre des questions posées par les contributeurs et d'autre part de leurs diversités, il m'était difficile d'en faire une synthèse, c'est pourquoi je les ai reprises pratiquement toutes intégralement.

Réponse de SYTRAL Mobilités aux observations formulées et questions posées

Par courriel en date du 5 février 2024 de SYTRAL Mobilités m'a transmis le mémoire en réponse aux observations et questions formulées dans mon procès-verbal de synthèse.

Ce mémoire est constitué de deux fichiers :

- le 1^{er} fichier est repris dans les tableaux ci-après :
 - ✓ le tableau du § 5.2.1. correspond aux observations reçues telles que je les ai traitées par **thème** (au nombre de 12) ;
 - ✓ le tableau du § 5.2.2. correspond aux observations traitées par **sujet** par SYTRAL Mobilités (au nombre de 12 également) : les résumés des observations émises par le public sont écrites en caractères de *couleur noir et en italique* , les réponses en **couleur marron** et mes commentaires en **couleur bleue**, après prise en considération des réponses de SYTRAL Mobilités ;

¹⁰ Ce que j'ai fait le mardi 13 février 2024 conformément aux art. L 123-15 et R 123-19 du code de l'environnement, comme indiqué au § VI infra ; demande qui a été acceptée par retour.

- ✓ le tableau du § 5.2.3. correspond aux questions émises et traitées comme dans le tableau du §5.2.2.
- le 2^{ème} qui contient six annexes complétant ou illustrant ses réponses est joint à la suite du tableau du § 5.2.3.

Par ailleurs comme un préambule STRAL Mobilités a apporté les précisions suivantes :

Compte tenu des redondances entre les observations des contributeurs et les liens entre les thèmes identifiés, SYTRAL Mobilités a choisi d'apporter une réponse globalisée aux différents sujets abordés. Ces sujets sont traités par ordre décroissant selon leur récurrence pendant l'enquête publique :

- Les conséquences du projet sur la circulation automobile
- Les commerces
- La suppression des places de stationnement
- La piste cyclable (voie lyonnaise n°11)
- La réorganisation du réseau TCL
- La requalification urbaine
- L'absence de parc-relais aux Sept Chemins
- La pollution
- La mise à sens unique
- Les impacts sur le foncier
- Le choix d'un BHNS
- La concertation

Cette réponse se trouve en page 54 du mémoire en réponse.

En complément, des réponses individualisées sont apportées au niveau du thème n°13 (observations, questions par des contributeurs impactés sur l'emprise foncière dont ils sont propriétaire et/ou qu'ils occupent)

Et des réponses plus précises sont apportées aux questions posées par les contributeurs dans la deuxième partie du procès-verbal de synthèse.

Commentaire d'ordre général du commissaire enquêteur sur les observations de SYTRAL Mobilités en retour du procès-verbal de synthèse

Je prends note du choix de SYTRAL Mobilités de ne pas apporter ses réponses directement au droit de mes différents thèmes, mais d'une façon globalisée aux différents sujets abordés.

5.2.1. Tableau récapitulatif des observations traitées par thèmes présentés dans mon PVS

Thème	Synthèse des observations émises par les contributeurs
N°1	<p data-bbox="1010 384 1167 408" style="text-align: center;">Avis favorable</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="264 427 779 451">• Oui et vite vis-à-vis des dispositions prises ; <li data-bbox="264 475 689 499">• Projet prévu dans le PDU de 2017 ; <li data-bbox="264 523 472 547">• Amélioration : <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="286 571 1727 595">✓ des déplacements en termes d'efficacité, de l'amplitude horaire, fréquences de rotation accrues, du temps de trajet, du confort ; <li data-bbox="286 619 1906 643">✓ du cadre de vie, du paysage le long de la ligne, satisfaisant à terme pour les riverains ; rue plus attractive, les commerces devraient en bénéficier ; <li data-bbox="286 667 1585 691">✓ et restructuration de la route de Genas qui en a besoin, la rendant plus attractive, réaménagement du cours Vitton ; <li data-bbox="286 715 1375 738">✓ des mobilités actives notamment route de Genas, voie cycliste sécurisée route de Genas à Bron ; <li data-bbox="286 762 1442 786">✓ de l'accès au centre depuis l'Est Lyonnais, le quartier des Genêts et le nouveau quartier de la Clairière ; <li data-bbox="286 810 1048 834">✓ de la circulation route de Genas, permettra son désengorgement ; <li data-bbox="286 858 546 882">✓ pour l'est lyonnais ; <li data-bbox="286 906 943 930">✓ prise en compte de la désimperméabilisations des sols ; <li data-bbox="286 954 555 978">✓ de la végétalisation ; <li data-bbox="286 1002 689 1026">✓ de la qualité de l'air sur le trajet ; <li data-bbox="264 1050 1285 1074">• Réduction de la voiture : diminution de la pollution de l'air, bon pour la santé et le climat ; <li data-bbox="264 1098 725 1121">• Nécessaire pour la ZAC de la Clairière ; <li data-bbox="264 1145 770 1169">• Réduction des surfaces imperméabilisées ; <li data-bbox="264 1193 1413 1217">• BHNS préférable à un tramway et un métro, car moindre coût et délai de mise en service plus rapide ; <li data-bbox="264 1241 1070 1265">• Pas d'argumentation dans le dossier pour défendre l'option tramway ; <li data-bbox="264 1289 779 1313">• Continuer à l'image du C3 cours Lafayette ; <li data-bbox="264 1337 1715 1361">• Prend en compte l'intérêt général qui doit être prioritaire par rapport aux intérêts particuliers qui doivent être traités également ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Permettra de desservir le côté ouest de La Part-Dieu depuis Bron, c'est bon et une chance pour Bron, le nord sera mieux desservi et moins isolé ; • permettra aux usagers provenant des communes de la 2ème couronne du Grand Lyon de renoncer à l'usage de leur voiture pour se rendre en zone urbaine ; • Un plus pour tout le désenclavement des secteurs de Bron Villeurbanne et Vaulx en Velin ; • Lien avec le tram T6 intéressant et complémentaire à la solution T2 ou T5 et C13 pour la destination Part-Dieu depuis les Essarts ; • La diversification des moyens de transport en commun va dans le bon sens ; • Bon pour les personnes âgées ; • D'intérêt public ; • Projet moderne ; • Ecologique ; • Bénéfice sur le tissu commerçant ; • Augmentation de la valorisation du foncier ; • les propositions des habitants ont été prises en compte : <ul style="list-style-type: none"> ✓ connexion avec le métro D station Garibaldi ; ✓ positionnement des vélos sur la plateforme de bus sur la section Ouest de la route de Genas ; • la voie cyclable prévue va participer à mailler les axes cyclables au départ de la Part-Dieu ; • Le réaménagement du carrefour sous le périphérique avec des déplacements doux plus faciles et plus sécurisés est en attente depuis de nombreuses années ; • tous les objectifs du BHNS vont vers une amélioration de la vie dans les quartiers qu'il traverse ; • C'est une opportunité de désenclavement de la commune de Vaulx-en-Velin de la commune de Vaulx-en-Velin .
N°2	<p style="text-align: center;">Avis favorable avec des réserves, des recommandations, des propositions</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le BHNS est une solution de transport en commun qui peut avoir un impact positif important sur les différents quartiers qu'il va traverser. Néanmoins, plusieurs inquiétudes peuvent interpeller les habitants ; • Souhait que la ligne : <ul style="list-style-type: none"> ✓ aille jusqu'à EUREXPO pour décharger la ligne T3 ;

- ✓ aille jusqu'à l'aéroport de St Exupéry ;
- ✓ se dénomme C25 ;
- ✓ bénéficie d'un parc relais aux Sept-Chemins ;
- ✓ ai des fréquences en-deçà de 10 mn, 20 mn maxi y compris tôt le matin et tard le soir ;
- ✓ soit facilement transformable en Tram ;
- ✓ fonctionne comme un tramway ;
- ✓ Prévoit des correspondances avec les lignes allant à Genas ;
- ✓ Dispose de ralentisseurs type dos d'âne sur la voie de circulation pour permettre aux piétons de traverser pour rejoindre les arrêts de bus ;
- ✓ Soit prolongée avec un parc relais à l'extrémité ;
- Aurait préféré un tramway eu égard à son confort ;
- il ne faudrait pas que la réorganisation des lignes de bus voisines se traduise par leur dégradation, notamment pour le C9 qui dessert le Groupement Hospitalier Est et qu'il ne faut pas supprimer ;
- Prévoir une desserte en transport en commun pour les tronçons qui étaient desservis par la ligne 25, notamment dans le quartier de Montchat et le long de l'avenue Lacassagne , secteur de l'arrêt Carry ;
- Augmenter les transports en commun existants ;
- Plutôt mettre un bus entre Carré de Soie et Sept Chemins ;
- Pourquoi ne pas prévoir simplement des navettes vers les arrêts ;
- Que Keolis respecte les fréquences et les horaires sur le T3 et certains bus ;
- Augmenter la fréquence du bus 25 ;
- Réduire l'emprise de la voie cyclable entre Kimmerling et le périphérique ou les Sept-Chemin en faisant cohabiter les bus et la piste cyclable ce qui :
 - ✓ éviterait des expropriations ;
 - ✓ limiterait les possibilités d'arrêt ou de stationnement irréguliers sur la piste ;
 - ✓ permettrait d'ajouter quelques places de stationnement ;
- L'information aurait été plus complète si le tronçon commun avec le T6 avait été inclus dans le dossier ;
- Proposer une alternative aux places de stationnement supprimées pour éviter les stationnements sauvages ;
- Prévoir des stationnements pour les personnes âgées et PMR ;

- Accepter quelques souplesses aux normes de largeurs des voies cyclables et mettre des portions à 20 km/h ;
- Il est préjudiciable de supprimer l'arrêt CARRY pour les habitants du secteur ;
- Que le projet soit raisonné et adapté à la vie du quartier, ce qui limitera les coûts (moins d'expropriations, d'indemnisations indirectes) ;
- Laisser beaucoup d'espace pour les piétons et pas de voiture ;
- Projet pas clair pour la circulation au niveau de la place Kimmerling quand on arrive des Sept-Chemins ;
- Sauver les petits commerces, il est inadmissible de les détruire ;
- Le projet aurait dû aller plus loin sur les sols perméables pour l'eau de pluie, dommage de venir couper autant d'arbres, notamment des grands arbres ;
- Le SYTRAL devrait renforcer la communication autour du projet, comme pour les projets de la Métropole ? Il n'a pas suffisamment communiqué et la compréhension de ce qu'est un BHNS n'est pas claire ;
- diminuer la proportion globale des voitures, pas de décaler le trafic dans les rues adjacentes ;
- En profiter pour faire des aménagements, des terrasses av. F. Faure devant les commerces de restauration, place Bir-Hakeim planter une strate végétale basse à l'arrêt de bus actuel ;
- regrette qu'il n'y ait eu aucune concertation dans le cadre de l'adossement de la VL11 au BHNS ;
- Attention aux choix des essences des plantations (pas d'essence exotique) ;
- Espère que les commerçants qui sont sur le long du trajet seront bien accompagnés même s'ils devraient en bénéficier à terme ;
- installer à l'entrée des rues F. Faure, de la Banière et Jouhaux une signalisation au sol pour remonter au Nord et surtout des bandes plantées comme sur l'avenue ;
- Souhaiterait avoir un arrêt proche de la place ronde pour des raisons de proximité du cours Richard Vitton et ainsi limiter les bus type C9 et un après la place Kimmerling pour permettre la jonction avec le T6 ;
- Souhait que le projet préserve le bâtiment situé à l'angle de la rue Salengro (restaurant Tendance Grill) qui fait partie du patrimoine de la Vaulx-en-Velin et auquel la commune est très attachée ; une solution d'alternat est proposée par Mme la maire avec priorité au feu rouge pour le bus à l'intersection de la rue R. Salengro.

N° 3	Avis défavorable projet non justifié
	<ul style="list-style-type: none"> • N'est ni utile ni d'utilité publique ; • Tout le monde ne peut pas se passer de voitures : travailleurs en horaires décalés, en 3 x 8h, avec du matériel à transporter, PMR, ambulances, pompiers ; • Tous les Lyonnais ne peuvent pas circuler à vélo ! • Ce n'est pas un haut niveau de service pour les habitants ; • Va détruire la physionomie du quartier ; • Quel intérêt puisqu'il y a déjà le T3, le C9 et une voie de bus, plutôt doubler sa fréquence du bus et il y aurait moins d'impacts ; • Présente plus d'inconvénients que d'avantages : <ul style="list-style-type: none"> ✓ n'est pas souhaitable pour le quartier ; ✓ qualité de vie dégradée pour le quartier Cyprien ; ✓ le secteur de Montchat ne sera plus desservi ; ✓ la vie de Brondillants sera impactée ; ✓ projet non seulement pas écologique, mais dangereux et la situation va empirer, la ville va encore être plus bloquée ; ✓ il n'y aura pas de gain de temps, car stations plus espacées donc plus de temps de marche pour le prendre ; ✓ n'est bénéfique que pour le centre commercial de la Part-Dieu ; ✓ moins de stations : pénalisant pour les personnes âgées, les PMR accompagnants d'enfants en bas âge ; ça ne va pas inciter à prendre le BHNS ✓ est source de dépenses nouvelles, projet très coûteux, l'argent aurait dû être utilisé pour améliorer les infrastructures existantes ; ce n'est pas ce que l'on attend de l'argent public ✓ il y a des problèmes plus urgents à régler • un tram serait plus écologique, plus facile à traverser et transporterait plus de personnes • il n'y a pas de parc relais de prévu en amont, notamment aux Sept-Chemins : le nombre de passagers ne va pas augmenter • Le T6 n'a pas réduit les flux de voitures • Pas d'effet positif environnemental (quelques arbres mais plus d'enrobé ou béton • c'est une aberration vaut mieux ne rien faire.

N°4	Avis défavorable pour des raisons diverses
	<ul style="list-style-type: none"> • Qu'est-ce qu'apporte ce BHNS par rapport à la situation actuelle ? : <ul style="list-style-type: none"> ✓ arrêts moins nombreux que ceux desservis actuellement ; ✓ moyen de transport pas confortable ; ✓ pas de gain de temps par rapport au bus ; <p>moyen inadapté vu la taille de l'agglomération lyonnaise ;</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • N'est pas d'utilité publique ni d'intérêt général, le secteur est déjà desservi ; • Les secteurs en absence de transport devraient passer avant ; • Ne doit pas se réaliser comme présenté ; • Bizarre de relier 2 centres commerciaux ; • Il n'y a pas eu d'étude sérieuse quant à la fréquentation des trajets domicile/travail ; • si le projet est bénéfique pour les nouveaux habitants il est très pénalisant pour les résidents actuels ; • Plutôt faire fonctionner et améliorer l'existant, ça coûterait moins cher ; embaucher des chauffeurs ; • Les piétons sont oubliés : diviser le prix du billet de bus par 2 ; • Villeurbanne est martyrisé ; • Coût élevé – dépenses insensées ; • Diviser le prix du billet par deux ; • Que deviennent les autres ligne C8 par exemple ; • Tout le monde ne peut pas se déplacer à vélo et la voiture reste indispensable pour les personnes travaillant en 3 x 8h ou à horaires décalés ; • Une personne désespérée ne peut plus se battre contre ce projet qui ruine sa vie ; • il y a une précipitation des porteurs pour des raisons de calendrier assez éloignées de l'utilité publique ; • va métamorphoser des quartiers entiers ; plus de vie de quartier ; • va créer des désagréments irréversibles pour les habitants et les commerces ; • Pourquoi la piste cyclable ne passerait pas rue P. Kruger, où il n'y a pas de commerce. ; • va impacter le quotidien dans le mauvais sens ;

- évaluation économique difficilement compréhensible par le public ;
 - Les fréquentations des réseaux TC découlent du modèle Modely sans qu'il y ai eu de comptages. ;
 - Les gains en fréquentation semblent provenir de l'augmentation de l'amplitude de l'offre et à la fréquence du BHNS ;
 - doute sur l'amélioration du confort (14 m² pour les voyageurs debout pour le BHNS et 19,75 pour le bus 25) ;
 - le gain global de 10 mn sur le trajet diminuera au fur et à mesure qu'on avancera sur le trajet ;
 - Pas de variante avec la conservation de la ligne 25 existante avec le parti d'améliorer l'offre aux usagers ;
 - que le SYTRAL revoit ce projet à la baisse, fait à la va-vite sans réflexions ni concertations au préalable ;
 - l'arrêté préfectoral ne fait état que du BHNS et pas de la VL11 ;
 - comment sera résolu le problème de manque de chauffeurs (avec l'augmentation de la fréquence et de la plage horaire) ;
 - l'homme est oublié dans ce dossier (beaucoup de pages sur la faune, la flore, rien ou si peu sur la population, les commerçants, les résidents le long du trajet : des suppositions et des estimations ;
 - est sceptique sur le bon entretien des massifs et des arbres et atteinte à l'écologie avec l'abattage d'arbres de 70 ans ;
 - ne comprend pas pourquoi la largeur des trottoirs est réduite (passe de 2,5 m à 2 m) ;
 - pollution visuelle avec les lignes aériennes inesthétiques ;
 - Les personnes qui sont pour ne font pas partie de la majorité (sont celles qui ne subissent pas les impacts ou ne sont pas concernées directement) ;
 - Le BHNS n'est pas adapté vu la taille de notre agglomération ;
 - il n'y a pas de transport en commun rapide au niveau du sol ;
 - le manque de place pour faire cohabiter bus, voitures, vélos, piétons sera dangereux pour les piétons et les cyclistes, sans diminuer sensiblement l'usage de la voiture ;
 - mêmes erreurs que sur le cours Tolstoï et de l'av. L. Blum ;
 - l'arrêt du métro est une erreur historique que les habitants de la métropole paieront longtemps. ;
- Plutôt créer des lignes nord/sud ; il n'y a pas de lignes transversales.

N°5	Avis défavorable vis-à-vis du trop impact sur le foncier
	<ul style="list-style-type: none"> • Impacts trop important : <ul style="list-style-type: none"> ✓ sur le foncier, les bâtiments ; ✓ Expropriation de riverains de leurs maisons pour faire passer une piste cyclable qui n'a pas été annoncée ; ✓ Retravailler sur la plateforme pour optimiser le profil en travers pour être moins « agressif » sur le foncier pour le tronçon de la rue de Genas au droit de la commune de Bron ; ✓ les commerces, avec risque de les voir disparaître, alors qu'ils sont sources de cohésion sociale ; ✓ sur un restaurant supprimant les 2/3 de la capacité d'accueil l'obligeant à la fermeture sans qu'il soit proposé de solutions alternatives ; ✓ liés à la voie lyonnaise qui pourrait être réduit en ajustant la piste cyclable par des rétrécissements par endroits ; ✓ handicapant pour les résidents du quartier Dauphiné Lacassagne ; ✓ soutien aux personnes qui ont du terrain et des maisons « rabotées » ; <p>alors qu'il avait été annoncé qu'il n'y aurait pas d'impact sur le foncier.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • impact mettant en difficultés et ou péril les activités de boulangerie (DVD la Huche aux Pains), et restauration (AFIYET) au 63 route de Genas, mais des possibilités de compensation sont à étudier ; • propriétaires impactés prévenus tardivement ; • destructeur de quartiers à cause de la VL 11 insérée (+3 m et + 2 m) : : <ul style="list-style-type: none"> ✓ décaler les refuges à piétons pour réduire l'impact sur le foncier ; ✓ faire comme av. F. Faure : une voie commune au BHNS et au cyclistes ;
	<p>Boucherie/charcuterie M. Olivier Carrier 294 route de Genas Bron :</p> <ul style="list-style-type: none"> • son espace rénové récemment affecté à l'aire de livraison et au stationnement pour le commerce va disparaître avec le projet ; ce qui va engendrer des difficultés pour exploiter la boucherie/charcuterie ; • aucune aire de livraison ou de stationnement n'est prévue pour compenser ; • il est indispensable d'avoir une aire de livraison à proximité immédiate du commerce pour limiter le portage de poids importants, pour sécuriser le travail des livreurs sur une voie très passante et assurer la continuité de la chaîne du froid (obligation sanitaire) ; <p>une clientèle nomade véhiculée aux profils variés tels que : des clients qui profitent d'un déplacement utilisant la Route de Genas pour faire leurs achats, pour des clients à mobilité réduite consultant les établissements de santé à proximité, pour des clients connaissant notre grande amplitude d'horaires pour faire leur achats le soir en sortie de travail mais également pour des clients en recherche d'un travail artisanal exécuté par un professionnel qui font</p>

	<p>la démarche de se déplacer dans notre commerce (essentiellement venant de l'Est lyonnais) et le manque d'un parking relais aux 7 Chemins les obligeant à utiliser leur véhicule jusqu'à notre magasin nécessitant impérativement un stationnement. C'est d'ailleurs grâce à cette clientèle nomade que nous pouvons répondre aux besoins des riverains et des habitants des alentours. Sans cette masse de clientèle, notre commerce est assurément voué à la fermeture ;</p>
N°6	<p style="text-align: center;">Avis défavorable en lien avec la circulation, le stationnement, les pistes cyclables</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disparition de places de stationnement : <ul style="list-style-type: none"> ✓ y compris pour les voitures électriques ; ✓ problèmes de livraison pour les commerçants , notamment bureaux de tabac ; ✓ absence de parking relais en amont ; ✓ la justice a condamné la Métropole pour suppression de stationnements rue F. Garcin à Lyon 3ème devant un commerce : espère qu'elle délivrera le même jugement si les stationnements sont supprimés devant plusieurs commerces ; ✓ toutes les personnes ayant des handicaps ne possèdent pas de carte stationnement handicapés et certaines sont dans l'obligation de conserver leurs voitures ; • Il y aura toujours autant de voitures, ce BHNS ne va pas les diminuer ; les voitures restent nécessaires pour quitter la ville ? • La circulation sera encore plus problématique : <ul style="list-style-type: none"> ✓ c'est une ligne intra-muros (pas de parc de stationnement au terminus), la circulation ne sera pas améliorée ; ✓ pour les véhicules de gendarmerie, SDIS et SAMU route de Genas en direction des hôpitaux, d'où des risques pour les malades transportés et l'accès des secours ; ✓ il va y avoir encore plus de bouchons et de pollution de l'air et sonore au niveau des voies environnantes dont l'accès sera encore rendu plus difficile ; ✓ la rue Krüger est déjà encombrée, le sera encore plus ; ✓ blocage de la circulation sur l'av; Doyen-Lépine ; ✓ les carrefours seront saturés (problèmes pour tourner à gauche et à droite) ; ✓ impossibilité de prendre à gauche sur la route de Genas aux Genêts ; ✓ il y aura une augmentation du flux de voitures venant des villes voisines ; ✓ contraintes supplémentaires pour accéder à la rue des Cadets de la France libre déjà en sens unique ;

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ✓ bouchons créés par les véhicules de livraison ; ✓ il y aura plus d'incivilités avec la diminution des places de stationnement (arrêts sur les trottoirs) ; ✓ bouchons dus à l'absence de voie de pré-sélection pour aborder le périphérique ; ✓ le trafic restera le même il sera juste déplacé ; ✓ les résultats des études des besoins et de faisabilités ne sont pas précisés notamment pour les flux existants et plus encore sur les conséquences de ce BHNS sur la circulation future ; ✓ les possibilités de circulation pour les personnes âgées ou à mobilité réduite sont encore plus restreintes que le système actuel ; ✓ avec les modifications en cours la circulation dans Lyon est de plus en plus difficile, le projet va compliquer encore ; <p>plus d'embouteillages, de pollution comme constaté après les transformations du quartier Saxe Lafayette ;</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • C'est la variante la plus pénalisante (tracé par F. Faure plutôt que Pompidou) pour les riverains qui a été retenue ; • Annuler le 2ème sens de circulation sur la rue F. Faure sera un calvaire, pour les automobilistes notamment pour les habitants de l'av. F. Faure : <ul style="list-style-type: none"> ✓ difficultés d'accès aux garages rue David ; ✓ plus de risques en sortant et rentrant dans les garages rue F. Faure (obligation de couper la piste cyclable et la plateforme) ; ✓ il n'y a pas d'itinéraires de remplacement dans le dossier ; ✓ les voies avoisinantes ne sont pas en mesure d'assurer une circulation harmonieuse et fluide ; <p>nouveaux problèmes aux carrefours (tourne à gauche et tourne à droite) ;</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes de circulation autour de la Porte de Montchat : <ul style="list-style-type: none"> ✓ liés à la création du parc de la Clairière (arrivée de 2500 personnes en plus) ; ✓ dossier silencieux sur l'organisation de la circulation à cette Porte ;
	<ul style="list-style-type: none"> • La voie lyonnaise n'a été intégrée qu'en toute fin de parcours pour des raisons obscures, c'est elle qui est à l'origine (essentiellement ou en totalité) des impacts fonciers ; • Pas convaincu du nombre avancé de 5 000 ou 6 000 vélos qui emprunteraient la piste cyclable : justifier cette affirmation ;

<ul style="list-style-type: none"> • Pourquoi nous imposer une super piste cyclable ; • Plutôt augmenter les transports en commun, notamment depuis l'est (Pusignan, Colombier...) ;
<ul style="list-style-type: none"> • C'est un doublon des transports en commun existants : <ul style="list-style-type: none"> ✓ alors que le bus 25 est peu emprunté : un changement de fréquences et de plages horaire aurait été plus judicieux ; ✓ avec le C11, augmenter sa fréquence ;
<ul style="list-style-type: none"> • L'arrêt de la construction du métro est une erreur ; • Réduire la largeur et mettre un transport de Genas à Chassieu ; • Le manque de logements abordables à Lyon oblige les salariés à habiter au-delà de la périphérie, les obligeant à prendre leurs voitures ; • Incohérence dans les temps de parcours annoncés : 25 et 30 mn ; • ce n'est pas clair pour les reports des autres modes de déplacement ; • La partie « report du trafic routier » n'est pas traitée. ; • à craindre des reports de circulation pendant la phase travaux et après sur l'av. Mitterrand et la rue C. Rousset (centre de Bron) ; • Il y a déjà plus de circulation sur l'av. Mitterrand depuis qu'il n'y a plus qu'une voie par sens route de Genas ; • Mettre des comptages sur les différents axes, avant et après travaux ; • Il y a déjà des pistes cyclables (le long du T3, av. Mitterrand, rue C. Rousset. ; • Il faudra suivre l'évolution des déplacements tous modes dans un périmètre élargi. ; • L'établissement scolaire Gilbert Dru, sera dangereusement encerclé par le flux continu des véhicules dérivés sur les collatérales de l'avenue Félix Faure ; • Les enquêtes de mobilités ne sont pas satisfaisantes ; • le seul comptage de vélos situé entre le collège et lycée automobile n'est pas représentatif : au quartier des Genêts c'est 10 vélos/h ; • mettre la piste cyclable sur la plateforme du BHNS comme sur la rue F. Faure pour préserver les commerces, bâtiments et stationnements ; • quartier de Montchat et la Clairière plus desservis par le bus 25 (frein pour les investisseurs et préjudice pour les habitants en place) ; • coût financier exorbitant pour peu de gain de temps, moins de secteurs desservis et éloignement des stations d'arrêt ; <p>un projet pérenne tram ou métro comme envisagé dans le passé aurait été plus indiqué, notamment avec le développement des quartiers de la Clairière et des Genêts.</p>

N°7	<p style="text-align: center;">Avis défavorable vis-à-vis des nuisances sonores, pollution de l'air, lumineuses et autres</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuisances supplémentaires, pollution de l'air et sonore dans les rues avoisinantes consécutives aux reports de circulation ; • Les riverains sont à plaindre rue du Dauphiné ; • Les Lyonnais vont quitter la ville ; • Pas de solution apportée par rapport à l'augmentation des concentrations observées pour la qualité de l'air au niveau de la route de Genas et de la RD29 (remarque de la MRAe restée sans réponse) ; • Crainte pour l'augmentation de la pollution de l'air pour les enfants des crèches L'Hormat et J. J. Rousseau ; • Il n'y a pas eu de réponse apportée à la remarque de la MRAe qui a souligné la légèreté et la désinvolture de la prise en compte du report de trafic ; • la pollution visuelle avec des câbles aériens en plus.
N°8	<p style="text-align: center;">Avis défavorable : l'avis du public n'a pas été pris en considération</p> <ul style="list-style-type: none"> • La concertation n'a été en réalité que des énoncés de projets déjà actés ; conteste sa présentation et les conditions de son déroulement ; les informations données ne correspondent pas à la réalité ; • Absence de transparence dans la conduite du projet ; • Le SYTRAL se moque de nous, il n'a consulté ni les habitants ni les riverains ni les commerçants et n'a pas pris en compte leurs besoins ; • Les riverains propriétaires de parkings le long de l'av. F. Faure n'ont pas été consultés sur la mise en sens unique de l'avenue ; • Des places de stationnement ont été supprimées et remplacées par des parkings à vélos à proximité des commerces sans les prévenir ; • 6000 vélos par jours route de Genas n'est pas crédible ; • Demande que le projet soit réalisé en prenant en compte les propositions des acteurs locaux (commerçants, artisans...) ; • Il n'y a pas eu de consultation pour la Voie Lyonnaise 11 (comme ce fut le cas pour la voie 12) ; • Ne pas faire semblant de consulter les usagers ; • Expropriations pas mises en avant lors de la concertation, mais qu'à partir du 25 juillet 2023 ; • affichage minimaliste en mairie, affiches trop hautes donc pas lisibles ; • manque de diffusion des avis d'enquête, rien dans les boîtes aux lettres ; • prendre en considération l'avis de la population avant de prendre toutes décisions qui pourraient amener à la mort des quartiers et à la création une fois de plus de grands centre commerciaux dans lesquels aucune proximité n'est présente et les conseils absents ; • l'annonce de la limitation de l'impact foncier et de la suppression des places de stationnement n'a pas été respectée.

N°9	<p style="text-align: center;">Avis défavorable lié à l'impact sur les commerces, les activités et la vie des quartiers</p> <ul style="list-style-type: none"> • La suppression des stationnements devant les commerces entrainera : <ul style="list-style-type: none"> ✓ des risques de disparition, notamment pour le restaurant du 92 route de Genas, la boulangerie pâtisserie Paneo et d'autres ; ✓ des difficultés pour les livraisons, notamment encombrantes ; ✓ des perte des chiffres d'affaires ; ✓ des licenciements du personnel ; ✓ la suppression des recettes, pour l'Etat et les collectivités, générées par l'activité supprimée ; <p>des obligations pour les résidents de prendre leur voiture pour aller dans les grandes surfaces ; complication pour les personnes âgées et femmes avec enfants en poussettes ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas de places de stationnement pour les vélos-cargos ; • Tel que présenté le projet va créer une route vidée de ses acteurs, devenir un lieu limité à des résidences et donc vide de sens et de vie ; <p>L'impact sur l'activité économique et notamment des commerçants est absent de cette étude.</p>
N°10	<p style="text-align: center;">Ne se prononce pas : Il n'a pas été exprimé clairement de position sur le projet</p> <p>Observations j'ai relevé celles relatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aux conséquences de la suppression de la ligne de bus 25, notamment pour le quartier de Montchat ; • à la demande de l'intérêt du doublon avec le C11 ; • au souhait que les pistes cyclables soient aménagées de façon sécuritaire surtout aux intersections ; • à des questions qui se posent liées aux reports de circulation, aux conditions de circulation aux carrefours Reconnaissance Balzac, Laurent Bonnevey, Maisons neuves ; • à la population de l'est lyonnais qui a besoin de transport en commun permettant un accès rapide et fiable à Lyon, seul un tram aurait un impact sur la pollution et le trafic ; • à l'accompagnement des riverains et commerçants qui n'est pas à la hauteur ; les propositions faites ne prennent pas en compte les contraintes ; • au manque d'informations sur le partage de la route de Genas entre le BHNS en plateforme et les autres bus ; • à la présentation de propositions de compensation ; • au besoin d'optimiser la route de Genas mais pas au détriment de l'accessibilité aux commerces et de la vie de quartier.

N°11	<p align="center">Réflexion et/ou questions, sans prendre position sur le fond, sur la circulation, les stationnements, les pistes cyclables, les commerces, les impacts fonciers, observations diverses</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● Cyclistes, pistes cyclables : <ul style="list-style-type: none"> ✓ l'intégration d'une piste cyclable est une bonne chose ; ✓ souhaite que les pistes cyclables soient aménagées de façon sécuritaire surtout aux intersections ; ✓ les emplacements pour les vélos ne sont pas occupés par crainte des vols ; ✓ en modifiant la voie lyonnaise il y aurait un impact au sol moins important et le quartier Cyprien pourrait être sauvé , tout en améliorant le développement de la ville quant à l'émission de carbone ; ✓ le nombre de passages de cyclistes qui empruntent l'avenue Félix Faure a-t-il été évalué? ✓ Les jonctions entre la piste cyclable et les rues adjacentes (doivent être sécurisées aux carrefours) ; ✓ Priorité doit être donnée aux piétons et cyclistes ; ✓ les possibilités de stationnement des vélos dans de bonnes conditions, notamment aux stations et terminus, ne sont pas mises en évidence, pour pouvoir se substituer à la voiture et encourager à l'utilisation du bus ; <p>les personnes âgées ne peuvent pas utiliser de vélo, elles subiront un préjudice sur leur qualité de vie si on ne répond pas à leur besoin.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● Commerces en général : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Les commerces vont être impactés et mis en difficultés ; ✓ l'étude d'impact demande à être complétée vis-à-vis de l'impact du projet sur les commerces de proximité ; ✓ ne pas supprimer des commerces ce serait aussi supprimer des emplois et supprimer la vie de quartier ; ✓ la rue étant réaménagée et plus attractive les commerces de proximité devraient en bénéficier ; ✓ Concernant la route de Genas, le SYTRAL s'est-il assuré que les nouveaux aménagements ne pénalisent pas l'activité des commerçants et restaurateurs compte tenu que la route de Genas est une voie de transit où les commerçants vivent grâce au passage domicile/travail mais aussi à la proximité des hôpitaux ; ✓ conserver quelques artères principales pour les voitures et renforcer les parkings, pour que Lyon soit accessible depuis l'extérieur ; ✓ conserver les stationnements pour les commerces et les positionner de façon adaptée avec des places pour les livreurs et les PMR ; ✓ aménager des stationnements place Kimmerling ; ✓ la suppression des stationnements va de pair avec la nécessaire réduction de la voiture ;

<ul style="list-style-type: none"> ✓ La disparition des commerces c'est le non-respect de la vie de quartier ✓ Ce projet est certainement important pour la mobilité urbaine mais l'impact sur les commerce, notamment la boulangerie pâtisserie et son parking est une catastrophe pour le quartier ; ✓ Le projet incitera à se rendre en grandes surfaces et aux achats en ligne ; ✓ Les performances en temps du BHNS par rapport au bus 25 ne semblent pas bien meilleures : ce dernier a plus de stations d'arrêt.
<ul style="list-style-type: none"> • Cabinet vétérinaire route de Genas à Bron <ul style="list-style-type: none"> ✓ Problèmes engendrés par la localisation de la station Luxembourg face au cabinet, station rajoutée après la concertation préalable : <ul style="list-style-type: none"> ➤ suppression de l'espace vert qui permet de sortir les animaux lors des suites de soins, qui n'est pas pris en compte dans les impacts fonciers ; ➤ suppression de trois places de stationnement à usage de la clientèle pour les rendez-vous et urgences vétérinaires, qui ne sont pas pris en compte dans les impacts fonciers ; ➤ création de nouvelles contraintes de circulation pour les riverains et la clientèle ; ➤ la mettre de l'autre côté du carrefour réglerait ces problèmes ; ✓ Les impacts fonciers au niveau du cabinet n'ont pas été identifiés ; ✓ Accompagnement des commerçants impactés pas à la hauteur : <ul style="list-style-type: none"> ➤ une communication proche de zéro, un seul rendez-vous en plusieurs mois ; ➤ une proposition de réaménagement envoyée avec plusieurs de mois de retard qui ne prend pas en compte les contraintes du cabinet et depuis plus rien.
<ul style="list-style-type: none"> • Pharmacie Cyprian 243 bis route de Genas à Villeurbanne <ul style="list-style-type: none"> ✓ les clients en plus de ceux de passage domicile/travail sont ceux liés à la proximité des hôpitaux (traitements à récupérer à toute heure) ; ✓ l'utilisation d'un véhicule est nécessaire de plus en plus souvent pour livrer du matériel volumineux par suite du développement de l'hospitalisation à domicile ; ✓ la proximité des hôpitaux implique la venue de malades et de leur famille pour récupérer des traitements à toute heure.

<ul style="list-style-type: none"> ● Pharmacie Chavent 171 av. F. Faure : <ul style="list-style-type: none"> ✓ le projet va mettre ce commerce en difficultés.
<ul style="list-style-type: none"> ● Pharmacie Maisons Neuves située à l'angle de l'avenue Felix Faure (au 242) et de la rue Frédéric Mistral (au 1). <ul style="list-style-type: none"> ✓ au moins 2 livraisons par jour de produits sensibles au niveau du sas prévu à cet effet au 1 de la rue Frédéric Mistral ; ✓ demande du 22/09/2023 qu'un emplacement de livraison soit réalisé le long de la façade du 1 de la rue Frédéric Mistral, toujours sans réponse ; insiste pour que cette demande soit prise en compte ; ✓ demande toujours sans réponse d'informations sur les dispositions prévues pendant les phases de travaux afin de minimiser l'impact sur l'accès aux commerces et aux services, notamment le maintien des accès pour les personnes à mobilité réduite et la réalisation des travaux par tronçon ;
<ul style="list-style-type: none"> ● Boulangerie Paneiro 272 route de Genas à Bron il est indispensable de trouver avec son occupant une solution qui lui permette de poursuivre son activité ;
<ul style="list-style-type: none"> ● Boulangerie La Huche aux pains et restaurant AFIYET 63 route de Genas à Vaulx-en-Velin <ul style="list-style-type: none"> ✓ Compte tenu de l'impact foncier et ses conséquences, et en l'absence de toute proposition de solution, opposition au projet ; ✓ Dans le cadre d'un accord tripartite à prévoir entre le SYTRAL, ALLIADE HABITAT et les propriétaires Ms Robin, il pourrait être convenu le transfert de propriété de l'emprise correspondant à 7 emplacements de stationnement au bénéfice de mes clients en contrepartie de l'emprise expropriée. Cet accord permettrait de garantir la pérennité de l'ensemble commercial.
<ul style="list-style-type: none"> ● Pharmacie Bron-Genas de M. P. Collange <ul style="list-style-type: none"> ✓ Demande des précisions sur ce point, compte tenu des informations contradictoires reçues sur ce sujet et des impacts d'une démolition totale sur cette activité ; <p>✓ alors que sur les impacts sur le bâti, le foncier, les activités et équipements existants sont forts. Les impacts du projet sur son environnement humain restent, une fois ces mesures de réduction et de compensation prises en compte, d'incidence moyenne : l'étude d'impact reste très succincte et peu explicative (autrement dit insuffisante) sur ce sujet, malgré les impacts avérés du projet (comme l'a précisé le conseil municipal de Bron dans sa délibération émettant un avis défavorable au projet ;</p>

<ul style="list-style-type: none"> ✓ alors que le dossier d'enquête publique rappelle à juste titre - que les études de faisabilité du projet se font en principe en amont de celle-ci pour que les incidences concrètes et complètes du projet sur son environnement y soit utilement discutées ; M. Collage n'a jamais obtenu de retour à la suite de ses échanges de l'automne 2023 avec l'AMO du projet et des propositions qu'il a adressé par la suite à celui-ci concernant sa propriété ; ✓ Conteste l'évaluation du Domaine de 4,7 M€ d'indemnités d'éviction commerciales, alors que le chiffrage : <ul style="list-style-type: none"> ➤ de la valorisation de sa société et du fonds de commerce attaché auquel il a fait procéder atteint à elle seule plus de la moitié du chiffrage total ; ➤ coût des travaux rendus nécessaires en vue de maintenir une surface de vente équivalente au bâti existant a été chiffré à plus de 2 000 000 € HT selon la proposition retenue ; travaux auxquels devrait s'ajouter d'autres coûts (fermeture de l'établissement pendant la durée des travaux, foncier, etc.).
<ul style="list-style-type: none"> • M. Pozzatti Société Europcar au 79 route de Genas à Vaulx-en-Velin <ul style="list-style-type: none"> ✓ l'activité de la société va être impactée par l'emprise du projet .
<ul style="list-style-type: none"> • Circulation <ul style="list-style-type: none"> ✓ Circuler en voiture n'est pas un luxe mais une nécessité pour beaucoup de monde, faute de solutions alternatives ; ✓ craint les conséquences des reports de circulation pour les riverains : <ul style="list-style-type: none"> ➤ sur les rues adjacentes, augmentation de la pollution, des nuisances sonores ; ➤ avec des risques notamment aux carrefours Lacassagne/Félix Faure et ceux de Dauphiné/Lacassagne et route de Genas/Cyprian ; ➤ Le risque d'engorgement de la portion de circulation entre le cours du Dr Long et la rue Genas a-t-il été mesuré et pris en compte ? ➤ des risques encourus pour les élèves du collège Gibert Dru ; ➤ suite à la mise en sens unique de l'av. F. Faure avec obligation de faire des détours qui vont augmenter la pollution et engorger le quartier et compliquer les accès aux garages de particuliers ; ➤ sur la rue du Dauphiné, déjà très passante et bruyante, avec la suppression du double sens de maisons neuves aux Archives départementales ; ✓ l'augmentation du trafic sur les autres routes adjacentes n'a pas été pris en compte ni le risque accidentogène accru au niveau des sorties du périphérique ;

- ✓ demande s'il y a bien eu une étude de circulation dans les différents quartiers (Porte Montchat, la Clairière, Kimmerling, les Genêts ;
- ✓ demande une étude globale de circulation et des études des nuisances dans ces quartiers qui servent déjà de contournement à une route de Genas saturée ;
- ✓ Mauvaise idée de mettre l'av. F. Faure en sens unique :
 - Difficultés pour remonter en direction de Villeurbanne en sortant des garages ;
- ✓ service bus défaillant, fréquences pas respectées
- ✓ Questions au niveau de la Porte de Montchat et de l'échangeur L. Bonnevey/route de Genas :
 - L'étude d'impact de la fermeture du sens de circulation Est-Ouest de l'avenue Roosevelt démontre-t-elle un report du trafic de l'échangeur de la porte du Vinatier vers celui de la porte de Montchat ? Dans l'affirmative : quelle est son importance ? Il semble également nécessaire de connaître les hypothèses de baisse de trafic dues à la mise en place de la ZFE et du BHNS. Les données de circulation actuelle doivent être communiquées (nombre de véhicules / heure, dans chaque sens, et par tranche horaire) et l'évolution future doit être expliquée avec les hypothèses retenues ;
- ✓ demande que le tronçon à double sens de la rue du Dauphiné entre l'av. Lacassagne et la rue Mistral soit mis à sens unique ;
- ✓ souhaiterait que la ligne soit prolongée, aille jusqu'à EUREXPO, ce qui permettrait d'utiliser les parking en parc relais et d'aller chercher le maximum de personnes : important pour lutter contre la pollution et les GES ;
- ✓ rétrécir les voies de circulation pour moins impacter les commerces ;
- ✓ route de Genas déjà étroite ;
- ✓ La réduction de la place de la voiture réduira la pollution ;
- ✓ Seul un tram aura un impact sur la pollution et le trafic ;
- ✓ Le nombre de stations du BHNS ayant été diminué , les trajets pour y accéder seront plus longs et pénaliseront plus particulièrement les personnes vieillissantes les personnes : disposition contradictoire avec l'objectif d'inciter les gens à utiliser le BHNS ;
- ✓ Si le BHNS partage sa plateforme avec d'autres bus ce ne sera pas un BHNS rapide ;
- ✓ La lecture des documents fournis et le contact avec SYSTRAL nous laissent penser que les études préalables ont été négligées, tout comme la concertation et la prise en compte des contraintes ;
- ✓ souhait que le SYTRAL ou la Métropole adapte une nouvelle répartition des trafics routiers, par suite du projet BHNS et du tram T6, ne serait-ce que par la suppression du sens interdit de la rue M. Foch ;

<ul style="list-style-type: none"> ✓ que le projet garantisse le calme, l'ombre et la fraîcheur de la route de Genas ; ✓ Regrette l'abattage des arbres ; ✓ Remettre de la végétation dans la ville ; ✓ Demande un plan de circulation de cette ligne et le non des arrêts ; ✓ Craint les bouchons aux heures de pointe entre le périphérique et la Part-Dieu, avec un temps de trajet en voiture d'au moins 1 h : inacceptable ; ✓ Pourquoi ne pas prolonger sur quelques centaines de mètres la circulation des vélos sur la plateforme du BHNS, tel que cela sera déjà fait sur plusieurs kilomètres entre Garibaldi et la place Kimmerling, pour éviter des expropriations et l'atteinte aux commerces et conserver la vie de quartier ;
<ul style="list-style-type: none"> • Stationnements <ul style="list-style-type: none"> ✓ créer un parking aux Sept Chemins ou à EUREXPO pour les habitants de Chassieu, Genas pour encourager à prendre le BHNS les automobilistes arrivant de l'Est lyonnais ; ✓ Bonne idée de ne pas créer de P+R aux Sept-Chemins : les stationnements des zones d'activités peuvent y pallier ; ✓ En l'absence de parc relais aux Sept-Chemins, : <ul style="list-style-type: none"> ➤ -La suppression de 601 places de stationnement entre les deux extrémités de la ligne, sans autre alternative ; ➤ orientera les clients des petits commerces vers les grandes enseignes extérieures, ce qui entrainera leur fermeture, des licenciements, des pertes de recettes fiscales locales ; ✓ Absence de chiffrage des places de parking av. F. Faure ; ✓ Le nombre et l'emplacement des places de livraison ; ✓ La disparition des stationnements va amplifier la désertification des familles des quartiers centraux (documentée dans la presse) : les temps de trajets ont explosés ces dernières années avec les vies de bus et vélos installés un peu partout (alors que les statistiques ne semblent pas indiquer une augmentation si grande de l'usage de ces derniers)
<ul style="list-style-type: none"> • Réflexions sur le quartier Montchat <ul style="list-style-type: none"> ✓ Personnes âgées de la rue des Genêts (notamment) pénalisées ;

	<ul style="list-style-type: none"> • Pour les PMR <ul style="list-style-type: none"> ✓ veiller à l'accessibilité pour les personnes handicapées (en particulier les déficients visuels et les personnes en fauteuil roulant) : des arrêts de bus, des bus et des dispositifs d'information sur les horaires ; ✓ Pour les déficients visuels il faut prévoir des balises sonores aux arrêts de bus ; ✓ S'il y a plusieurs lignes de bus à un même arrêt, le dispositif d'information doit indiquer de façon sonore quelle est la ligne du bus en approche ; ✓ prévoir un dispositif détectable à la canne pour que les aveugles trouvent facilement la porte avant du bus quand ils sont à l'arrêt de bus, y compris s'il y a plusieurs bus les uns derrière les autres, ou s'il y a différentes longueurs de bus ; ✓ les emplacements des places PMR sont éloignés des commerces, ce n'est pas une question de nombre mais de l'inadéquation de leur emplacement : aucune modification n'a été faite malgré les demandes formulées aux réunions ne sont pas adaptés ; ✓ Demande qu'indépendamment d'une place de livraison pour le supermarché, soit prévue une place PMR sur le tronçon sud de la rue de la Bannière (descendant vers le square Jacob Kaplan) vers le 84 de l'av. F. Faure ; pour répondre à une nécessité quotidienne d'une personne handicapée.
	<ul style="list-style-type: none"> • Concertation et information : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Manque de concertation es riverains de l'avenue Félix Faure et des rues adjacentes du passage à sens unique de l'avenue Félix Faure ; ✓ manque d'information sur l'ouverture de l'enquête ; ✓ L'information des citoyens limitée aux arrêts de bus est insuffisante et une permanence du commissaire enquêteur par mairie insuffisante également au moment des fêtes de fin d'année ; ✓ Effectuer un travail de consultation des commerces de la route de Genas ; ✓ pas de réponse aux conséquences de la suppression des parkings, y compris sur les emplacements pour PMR et points de livraison : ce problème devrait être réglé dans la concertation en cours et non pas dans une étude à venir compte tenu de l'évolution prévue du secteur ; ✓ trouve choquant d'avoir passé sous silence les points délicats à résoudre. (Places de parkings supprimés, perte de chiffre d'affaires des commerçants et artisans , engorgements des rues provoqués par la suppression de lignes de voie de circulation, augmentation de la Pollution causée par les automobilistes qui devront tourner en rond jusqu'à trouver une place de stationnement ; ✓ doute que lors des concertations beaucoup d'habitants de la périphérie de l'Est lyonnais pourtant directement concernés aient été informés et concertés ; ✓ décisions successives coercitives, non concertées (plan de circulation, suppression des places de stationnement, de livraison), attaques aux commerces

	<ul style="list-style-type: none">• Réflexions diverses<ul style="list-style-type: none">✓ que SYTRAL rende le métier de chauffeur plus attractif et qu'il en embauche ;✓ souhait que moins de grands arbres ne soient pas coupés, que ceux de l'av. F. Faure soient conservés ;✓ Les arbres ne remplacent pas les hommes ;✓ attention au bruit causé par les bus, les atténuer si possible ;✓ des réalisations de moins de 2 ans vont être démontées (pierres autour des arbres, chaussée place Mandela) ;✓ réduire l'emprise du projet au niveau du 320 bis route de Genas où la voie est déjà large ;✓ la zone des Sept-Chemins est compliquée, elle devra être traitée avec attention pour que le BHNS s'intègre facilement ;✓ nécessité de renforcer la desserte du secteur des Sept-Chemins en TC ;✓ le projet encouragera à laisser la voiture au garage ;✓ espère qu'il dégagera un peu les Trams T2 et T5 surchargés aux heures de pointe ;✓ La connexion du futur BHNS avec la ligne D du métro (station Garibaldi) est une très bonne idée ;✓ Ne pas oublier d'améliorer la desserte en TC des quartiers jouxtant la route de Genas sur Bron : équipements culturels et sportifs ;✓ Souhait que le BHNS soit accompagné d'une forte végétalisation avec trottoirs conséquents et pistes cyclables / voie lyonnaise. ;✓ les largeurs réelles de la route de Genas sont différentes de celles indiquées dans le dossier ;✓ la stratégie actuelle de desserte est en étoile et non pas de périphérie en périphérie contraint les habitants amenés à circuler de manière transversale de se séparer de leur mode de transport habituel, c'est-à-dire la voiture, d'où la nécessité de disposer de parkings ; risque de contraindre les résidents à déménager ;✓ regrette les tronçons sans lignes LAC (perte de temps, problèmes de batteries) ;✓ ne pas supprimer la ligne 25 mais le modifier pour desservir Montchat ;✓ il y a un flou sur le devenir des lignes C9 et C11 ;✓ absence de plans pour l'esplanade Nelson Mandela et aucune liaison indiquée avec la rue Jeanne Hachette ; bien envoyer les vélos arrivant du T3 vers la VL11 et ne pas les envoyer dans l'espace piétons de la station Dauphiné/Lacassagne ;

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ au niveau du rond-point des 7 chemins, il faut reculer l'anneau cyclable de l'anneau routier et le passer à sens unique ; en entrée ou sortie de rond, les véhicules doivent pouvoir se stocker en longueur entre l'anneau cyclable et l'anneau routier sans empiéter sur l'un ou sur l'autre ; ✓ La lecture des documents fournis et le contact avec SYTRAL nous laissent penser que les études préalables ont été négligées, tout comme la concertation et la prise en compte des contraintes. ✓ Imprécision sur le carrefour Reconnaissance (la facilité de croisement et de mixité des flux est essentielle pour la réussite du projet au niveau de tous les carrefours) ; ✓ ce projet s'insère difficilement dans un espace contraint ; ✓ Les transports en commun doivent s'adapter au contexte et non l'inverse ; ✓ mieux répartir l'espace public entre les usages ; ✓ demande qu'avant le démarrage des travaux, un relevé géométrique précis soit réalisé afin de vérifier que les façades des bâtiments longeant le tracé, ne bougent pas (cf. travaux angle route de Genas et rue Meunier) ; ✓ mettre en place la portion jusqu'à Reconnaissance Balzac et ensuite basculer sur le T3 et les autres bus semblerait une bien meilleure approche en termes de rapport bénéfice/investissement et augmenter la fréquence ; ✓ projet disproportionné, renforcer le service sur les lignes existantes améliorerait grandement les choses, pour un coût nettement plus faible ; ✓ le projet devrait être remis en pause, compte tenu des questions qui se posent vis -à-vis : <ul style="list-style-type: none"> ➤ du manque de données sur les conditions de réalisation des mesures sonores, pollution de l'air ; ➤ des compensations à prévoir pour les habitants de la route de Genas qui subiront des préjudices au détriment de ceux des 7 chemins ; ➤ des impacts négatifs consécutifs à la suppression des places de stationnement, pour les commerces et les usagers ; ➤ du fait que la voiture reste nécessaire et que projet ne répond aux besoins que d'une partie de la population ; ➤ des transferts de valeurs (location de voitures) qu'il engendre.
	<ul style="list-style-type: none"> ● Sur la forme du dossier : <ul style="list-style-type: none"> ✓ plans indigestes : différencient mal les zones piétons et cyclistes (codes couleurs)
	<ul style="list-style-type: none"> ● sur l'enquête et son déroulement <ul style="list-style-type: none"> ✓ aurait souhaité que le dossier soit mis en ligne ; ✓ conteste le fait que la permanence à Villeurbanne ait « té mise le dernier jour de l'enquête.

N°12	Hors sujet
	<ul style="list-style-type: none"> • La ville est sale ; la nettoyer ; • Trop de travaux ; • Souhaiterait des améliorations pour la sécurité des cyclistes sur le cours Vitton ; <p>Des contestations des documents soit émis par la mairie de Villeurbanne relatifs à des comptages routiers, soit sur des vitesses mesurées de VL et PL rue Foch ;</p>

5.2.2. Tableaux des réponses de SYTRAL Mobilités traitées par sujet avec les commentaires du commissaire enquêteur

REPONSE GLOBALISEE DE SYTRAL MOBILITES	Commentaire du commissaire enquêteur
<p>Sujet n°1 : Les conséquences du projet sur la circulation automobile</p> <p>Ce thème est abordé dans près de la moitié des avis. Même si près de la moitié des avis abordant ce sujet évoquent une satisfaction de voir la circulation automobile diminuer grâce au projet, beaucoup d'avis expriment des craintes sur les conséquences du projet sur la circulation, notamment un report des voitures vers les rues adjacentes, des détours supplémentaires (à cause de la mise à sens unique ou de la suppression des tourne-à-gauche) et des bouchons. On retrouve souvent des questions ou craintes liées à l'impossibilité de franchir la plateforme et au risque de bloquer la rue en cas d'arrêt d'un véhicule sur la voie de circulation (livraison, accident...). Ces craintes sont aussi évoquées concernant les bus autres que le BHNS ou les véhicules de secours, très nombreux sur le secteur en raison de la proximité des hôpitaux.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités :</p> <p>Lorsque l'usage de l'espace public est rééquilibré entre les divers modes de déplacement, une diminution de la voiture individuelle au profit des autres flux est constatée. Cette tendance est observée sur le territoire de la Métropole de Lyon depuis plusieurs années et va se poursuivre avec les projets d'infrastructures de transport et cyclables en cours d'étude ou de réalisation.</p> <p>Le projet de BHNS Part Dieu <> Sept Chemins contribue à ce rééquilibrage entre modes. La MRAE souligne le caractère vertueux du projet dans son avis délibéré le 12 septembre 2023, dans la mesure où celui-ci permet une synergie entre transports en commun et aménagements cyclables.</p> <p>Par ailleurs, les quartiers traversés par la Route de Genas sont en cours de mutation urbaine. Leur densification a commencé, soit dans les secteurs qui font l'objet d'opérations publiques telles que les ZAC</p>	<p>Si le rééquilibrage des modes de déplacement induit par le projet ira bien dans le sens d'une diminution de la voiture individuelle, on peut penser que la densification du secteur aura bien un effet inverse.</p> <p>Je prends note qu'une étude de trafic sur un périmètre plus large est en cours pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour contraindre les reports dans d'autres quartiers que les rues adjacentes.</p> <p>D'une part on peut regretter que cette étude n'aie pas été conduite simultanément avec ce dossier d'enquête et d'autre part il conviendra de s'assurer que les quartiers concernés par ces reports ne soient pas soumis à des nuisances</p>

	<p>ou les PUP, ou dans le diffus. La Route de Genas étant actuellement saturée par la circulation automobile, il est nécessaire d'apporter des solutions de transports plus capacitaires, à impact d'emprise contenu. Afin d'éviter le report de trafic dans les rues adjacentes, une étude de trafic sur un périmètre plus large est menée par la Métropole de Lyon. Son objectif est d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour contraindre les reports dans les quartiers que l'on souhaite rendre ou maintenir apaisés.</p> <p>Enfin, concernant le franchissement de la plateforme du BHNS, celui-ci sera possible en cas de véhicule arrêté sur la voie grâce à une bordure chanfreinée. La plateforme sera toutefois surélevée et non autorisée aux circulations, à l'exception des véhicules de secours, qui verront leurs trajets plus fluides qu'aujourd'hui, et des autres véhicules du réseau TCL.</p> <p>La route de Genas sera maintenue à double sens à l'est de la place Kimmerling. Il n'y aura donc pas d'impact sur le nombre de voies de circulation par rapport à la situation actuelle, à l'exception des voies de présélection en tourne-à-gauche de certains carrefours, qui seront régulés par feux.</p> <p>Concernant la mise à sens unique, celle-ci intervient en prolongement d'un sens unique existant sur une partie de l'avenue Félix Faure et de la route de Genas. Les riverains devront modifier leur trajet pour accéder à leurs parkings. Les études de conception du projet ont permis de vérifier que les détours à réaliser par certains riverains restaient mesurés par l'emprunt de voies à proximité.</p>	<p>supplémentaires (bruit, pollution de l'air) et si c'était le cas de prendre des mesures de correction adaptées</p> <p>Je note également que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les caractéristiques du projet ne seront pas une gêne, bien au contraire pour la circulation des véhicules de secours ainsi que pour les autres véhicules TCL. - les conséquences de la mise à sens unique du tronçon de l'av. F Faure sur les conditions d'accès aux parking des riverains seront limitées.
	<p>Sujet n°2 : les commerces</p> <p>Beaucoup de craintes s'expriment au sujet de la survie des commerces, en l'absence de places de stationnement pour la clientèle ou de places de livraison adaptées. L'impact sur les commerces (acquisitions foncières) est aussi très souvent souligné. L'argument d'un projet qui aura pour conséquence de faire disparaître les commerces de proximité et pousser les habitants à prendre leur voiture pour aller faire leurs courses en grandes surfaces est largement repris.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités :</p> <p>Le projet vise à créer des espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes doux. Le rééquilibrage de l'espace public entre tous les modes de déplacement, le développement de la végétation et globalement, la création de lieux beaucoup plus accueillants et apaisés que les espaces actuels principalement dédiés à la circulation motorisée permettront de redynamiser les cœurs de quartier et de favoriser le commerce de proximité. Le BHNS est un projet structurant, accompagnant une mutation du secteur qui va connaître une augmentation significative de sa population pour la partie à l'est de la place Kimmerling. L'arrivée de nouveaux habitants et l'évolution des usages devraient encourager une ville de proximité, accessible sans nécessité d'utiliser sa voiture.</p> <p>À l'exception de deux restaurants, dont le bâti ne peut être maintenu, le projet a des impacts partiels sur les activités, nécessitant une restitution des fonctionnalités ou une indemnisation financière.</p>	<p>Il appartiendra à Sytral Mobilités de définir en concertation avec les commerçants impactés les dispositions à prendre pour leur assurer soit une restitution de leurs fonctionnalités soit une indemnisation à la hauteur du préjudice subi.</p>

	<p>Sujet n°3 : La suppression des places de stationnement Ce sujet suscite de nombreuses réactions, en premier lieu pour les commerces, mais aussi pour les riverains ne disposant pas de garage ou pour leurs commodités (livraison, artisan ou professionnel, déménagement, visites...). La crainte d'un report de circulation et d'une pression excessive dans les rues adjacentes est mise en avant.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités : Les réponses au thème 1 sur la réduction des circulations automobiles et au thème 2 sur les commerces de proximité donnent le contexte d'un changement de pratique des mobilités. Cette évolution est accompagnée par la mise en place de solutions alternatives (trottoirs et traversées piétonnes confortables et sécurisées, infrastructure cyclable continue et transports en commun performants). Ces changements sont nécessaires pour diminuer les congestions aujourd'hui constatées, répondre aux enjeux climatiques et créer des conditions d'une ville apaisée et résiliente aux chaleurs estivales.</p> <p>Les fonctionnalités mises en œuvre par le projet nécessitent une largeur d'emprise qui est trouvée sur l'espace actuellement dédié au stationnement.</p> <p>On peut cependant noter le nombre de places PMR et de livraison seront triplées sur l'ensemble du tracé par rapport à la situation actuelle et que la mutation urbaine le long de la route de Genas se fait au travers de programmes immobiliers disposant de leurs propres parkings.</p>	<p>On peut penser que le changement de pratique des mobilités, notamment la diminution de l'utilisation de la voiture pour les riverains en place ne sera pas immédiate et donc que la suppression d'un aussi grand nombre de places de stationnement risque de poser des difficultés à ceux qui ne disposent pas de garage privé.</p> <p>On peut se réjouir de la forte augmentation du nombre de places PMR et de livraisons dont le positionnement sera à définir en concertation plus particulièrement avec les commerçants.</p>
	<p>Sujet n°4 : La piste cyclable (voie lyonnaise n°11) La voie lyonnaise est sujette à de vives critiques. Il est avancé principalement qu'elle n'a pas fait l'objet d'une concertation, qu'elle nécessite une emprise excessive sans laquelle l'impact du projet sur les propriétés riveraines serait moindre. Ainsi, elle est souvent vue comme une variable d'ajustement du projet et le partage de la plateforme du bus avec les vélos est souvent plébiscité comme solution permettant de limiter son emprise et d'éviter de toucher au foncier. La faible fréquentation actuelle de la route de Genas (les comptages sont remis en cause) laisse penser à un surdimensionnement inutile.</p> <p>A contrario, de nombreux avis positifs viennent plébisciter cet aménagement sécurisé et confortable pour les cyclistes. Le confort des trottoirs et les plantations sont également évoqués en parallèle, comme un aspect très positif du projet.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités : La création de la voie lyonnaise a été annoncée dès le début de la concertation préalable. Le projet de BHNS est issu des documents de programmation urbaine qui ont conclu à la nécessité de la création d'un transport en commun structurant sur l'axe de la route de Genas pour accompagner les</p>	<p>De nombreuses critiques relatent que la voie lyonnaise n'aurait pas fait l'objet d'une concertation, ce qui est contredit par Sytral Mobilités.</p>

<p>projets de développement des quartiers traversés. L'insertion d'une plateforme dédiée, garante de la performance et du caractère structurant de cette ligne, est donc le cœur du projet.</p> <p>Or, l'insertion d'une piste cyclable est une obligation réglementaire pour tout réaménagement de rue (voir article 61 de la LOM rappelé ci-après).</p> <p>De plus, le plan de déplacement urbain souligne la nécessité de développer un réseau cyclable à haut niveau de service. C'est pourquoi l'insertion d'une piste cyclable est prévue sur la route de Genas.</p> <p>L'article 61 de la loi d'orientation des mobilités précise :</p> <p><i>L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi modifié :</i></p> <p><i>1° Le premier alinéa est ainsi modifié :</i></p> <p><i>a) Les mots : « sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants » sont remplacés par les mots : « prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol » ;</i></p> <p><i>b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. » ;</i></p> <p><i>2° Le second alinéa est ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »</i></p> <p>Pour évaluer si les conditions sont satisfaites pour une mixité vélo / bus, nous suivons les préconisations du Cerema, résumées dans le tableau ci-après :</p>	<p>Je prends note de la nécessité d'associer une piste cyclable dans l'emprise du projet de BHNS.</p> <p>Il appartient à Sytral Mobilités de justifier que ses caractéristiques dimensionnelles ont été optimisées pour limiter les impacts fonciers.</p>
--	---

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Nous sommes dans un cas où :

- Les véhicules pourront rouler à 50 km/h sur la plateforme
- Le trafic bus sera < 1500 véhicules / jour dans les deux sens
- La fréquentation attendue est de plus de 5000 vélos par jour (source Modely).

Nous sommes donc bien dans une configuration nécessitant une piste cyclable dédiée. La piste cyclable ne peut donc réglementairement pas être une variable d'ajustement.

En complément, le second alinéa de l'article 61 précise qu'il doit être tenu compte des orientations du plan de mobilités. Le développement de transports en commun et d'un réseau cyclable performants est une réponse aux enjeux climatiques.

A noter qu'au sein de la Métropole, l'usage du vélo est en hausse constante : + 12 % entre 2021 et 2022, et + 370 % en 10 ans. Il est donc indispensable de rééquilibrer l'espace public entre chaque mode pour garantir des circulations dans les meilleures conditions de sécurité.

	<p>Enfin, une étude sur l'impact de la présence des vélos sur la plateforme du bus C3 (qui dispose pourtant d'une bande cyclable) peut être regardée à titre de comparaison. Ses conclusions sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- L'impact des vélos sur la plateforme bus est quasi proportionnel : environ -1 km/h de vitesse commerciale tous les paliers de 100 vélos/h par sens- Le nombre de vélos a un impact fort sur les temps de parcours des bus, l'augmentation du nombre de vélos complexifiant les dépassements par les bus qui ne trouvent pas de créneaux pour se rabattre et s'arrêter aux stations. <p>La présence des vélos sur la plateforme diminuerait donc la performance du BHNS qui s'apparenterait alors à une ligne de bus classique (situation actuelle) peu attractive pour un report modal significatif. Cette situation générerait également un risque d'accident lorsque les bus se rabattront aux stations et en cas de croisement de deux bus.</p> <p>Une dérogation à ces règles de conception est possible sur la partie ouest du projet, à partir de la place de la Reconnaissance, en raison de la proximité de la piste cyclable le long du tramway T3, qui accueillera les flux de transit.</p>	<p>Pour des raisons de sécurité il paraît tout à fait judicieux que la piste cyclable soit bien indépendante de la plateforme du BHNS.</p> <p>Cependant il reste à vérifier que ses caractéristiques dimensionnelles, notamment au niveau de la route de Genas, ont bien été optimisées pour limiter les impacts fonciers.</p>
	<p>Sujet n°5 : la réorganisation du réseau TCL</p> <p>Les conséquences de l'arrivée du BHNS sur le réseau de bus existant sont très souvent abordées, notamment la crainte d'une suppression du bus 25 qui permet une desserte fine du quartier de Montchat. Ce point est évoqué par des habitants de Montchat mais également par des riverains de la route de Genas qui se rendent dans ce quartier. Les habitants de Montchat soulignent qu'ils sont entourés de nombreuses lignes fortes et demandent à garder une desserte fine de l'intérieur du quartier et des solutions de rabattement. L'opportunité du BHNS est souvent remise en cause par une concurrence avec la ligne 25 qui fait le même parcours (Sept-Chemins / Part-Dieu) dans un temps à peu près similaire, sans être saturée. La suppression d'arrêts et leur espacement par rapport aux arrêts actuels de la ligne 25 sont des arguments plusieurs fois repris. Cet éloignement est noté comme problématique pour les personnes ayant des difficultés à marcher sur de longues distances (seniors, PMR, personnes avec enfants en bas âge) et comme facteur d'allongement du temps de parcours, donc contraire au gain de temps annoncé par le BHNS.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités :</p> <p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes - BHNS, Ligne de l'est lyonnais (LEL), T9 et le prolongement de T6 au nord - il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p>	

	<ul style="list-style-type: none">- Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes ;- L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux, en analysant les reports sur les nouvelles lignes ;- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) ;- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude démarrée en 2023 va se poursuivre sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'informations et d'échanges avec le public. Ainsi, bien que certaines lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'impliquera pas la suppression de la desserte des quartiers, qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p> <p>Le BHNS est un transport "ligne forte" présentant les performances d'une ligne de tramway. Pour garantir cette performance, les arrêts ne peuvent pas être trop proches. La distance moyenne entre arrêts sera de 435 m. Les stations seront maintenues aux endroits permettant le plus de montées-descentes. Le calcul de gain de temps est fait à l'échelle des 22 000 voyageurs/jour et n'est peut-être pas valable pour tous. Mais on observe sur le réseau TCL que les lignes les plus fortes (avec de grandes interdistances de stations) sont celles qui attirent le plus de monde. A contrario les lignes trop fines sont moins attractives car les usagers recherchent la performance de leur trajet.</p> <p>Le projet s'accompagnera d'aménagements pour améliorer la marchabilité de la rue (trottoirs larges, ombragés, revêtements clairs pour limiter la chaleur en été) facilitant ainsi les déplacements des personnes. Les places de stationnement PMR seront multipliées par 3 sur l'ensemble du linéaire.</p>	<p>En l'absence des résultats de l'étude de restructuration du réseau de surface (ligne de bus) il appartient à Sytral Mobilités de garantir que la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes sera maintenue (notamment pour Montchat, la Clairière...)</p> <p>Je prends note des réponses de Sytral Mobilités :</p> <ul style="list-style-type: none">- qui justifie l'allongement de la distance moyenne entre les stations d'arrêt par rapport à des lignes « trop fines » ;- l'augmentation du nombre de places de stationnement PMR.
	<p>Sujet n°6 : La requalification urbaine</p> <p>Un très grand nombre d'avis favorables au projet soulignent la nécessaire requalification de la route de Genas et sont impatients des améliorations qui seront apportées par le projet, notamment au niveau de l'apaisement de la rue et de son confort pour les modes doux.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités :</p> <p>C'est effectivement l'intention du projet, inscrite dans les documents d'urbanisme qui soulignent la nécessité de couture urbaine entre les quatre communes traversées, un partage plus équitable de l'espace public et un apaisement de la ville pour plus de confort et de sécurité.</p>	<p>Indépendamment de l'intérêt du BHNS lui-même, je confirme que le projet permettra une requalification de la route de Genas engendrant un partage plus équitable de l'espace public et un apaisement de la ville pour plus de confort et de sécurité.</p>

	<p>Sujet n°7 : L'absence de parc-relais aux Sept Chemins Beaucoup de contributions soulignent l'absence de parc-relais et les contributeurs sont dubitatifs quant au report modal vers le BHNS pour les personnes venant de l'Est Lyonnais et donc quant à la diminution de la circulation automobile. La prolongation vers l'est est souvent regrettée et le prolongement jusqu'à Eurexpo est proposé, pour pouvoir utiliser les parkings comme parc-relais.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités : Le réseau viaire autour des Sept Chemins ne permet pas de supporter les circulations de desserte d'un parc relais. L'opportunité d'un prolongement du BHNS jusqu'à Chassieu a été étudiée mais l'étude a conclu à l'abandon de ce prolongement en mode BHNS (c'est-à-dire avec une plateforme dédiée tout du long) car il ne desservait pas assez de personnes. En revanche, la ligne de l'Est Lyonnais (LEL) qui permettra de relier Carré de Soie depuis l'Aéroport Saint-Exupéry et les Sept Chemins, en desservant les communes de Genas et Chassieu, sera mise en service en 2025. La correspondance avec le BHNS sera assurée aux Sept Chemins. <i>Cf synoptiques en annexe 4</i></p>	<p>Je prends note des contraintes limitant les possibilités de réaliser un parc relais au niveau des Sept Chemins.</p> <p>Toutefois il reste à s'assurer que la ligne de l'Est Lyonnais (LEL) avec sa correspondance avec le BHNS sera suffisamment attractive pour être une alternative à la voiture pour les personnes venant de l'Est Lyonnais</p>
	<p>Sujet n°8 : La pollution La pollution générée par la circulation automobile est très souvent citée, par ceux qui espèrent que le projet aura un impact positif et la réduira, mais également par ceux qui pensent que le projet va l'augmenter en générant des bouchons ou des détours.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités : Comme cela est détaillé dans la réponse au thème 1, le projet contribuera au report modal et donc à la diminution du trafic automobile. La MRAE souligne d'ailleurs le caractère vertueux du projet dans son avis délibéré le 12 septembre 2023. Les changements de pratiques de mobilité sont nécessaires pour répondre à l'urgence climatique.</p>	<p>Il est certain que le projet aura pour conséquence de réduire les nuisances (sonores, pollution de l'air,) le long de son tracé.</p> <p>Il restera à vérifier, par des mesures si nécessaire, une fois le BHNS en exploitation et le futur plan de circulation mis en œuvre que les reports de circulation sur les rues environnantes du tracé n'engendreront pas de telles nuisances dans les quartiers environnants.</p>
	<p>Sujet n°9 : La mise à sens unique La mise à sens unique de l'avenue Felix Faure est notamment contestée par le collectif des riverains de l'avenue Felix Faure, en raison des détours auxquels seront contraints certains automobilistes, mais aussi pour la complexité d'entrées-sorties des garages pour les riverains qui devront traverser la plateforme et voie cyclable. La perte de clientèle de passage ou de visibilité est mise en avant par des commerçants.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités :</p>	<p>Je prends note des réponses de Sytral Mobilités qui précise que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le projet prévoit bien que la traversée de la plateforme et de la piste cyclable par les riverains en sortie de garage soit facilitée et non dangereuse malgré le prolongement du sens unique de l'av. F. Faure ;

	<p>Le prolongement du sens unique existant est nécessaire pour l'insertion des différentes fonctionnalités (circulations piétonnes, cycles et transport en commun, désimpermeabilisation de la chaussée). Il s'inscrit en cohérence avec les ambitions de report modal.</p> <p>Le projet prévoit que la traversée de la plateforme et de la piste cyclable par les riverains en sortie de garage soit facilitée et non dangereuse : la visibilité est étudiée pour garantir une manœuvre et une insertion en sécurité.</p> <p>Le projet vise à créer des espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes doux, pour pouvoir redynamiser les cœurs de quartier et favoriser le commerce de proximité.</p>	<p>- cette mise à sens unique permet d'aménager des espaces publics qualitatifs et agréables facilitant les déplacements en modes doux.</p>
	<p>Sujet n°10 : Les impacts sur le foncier</p> <p>Hormis les personnes qui sont directement concernées par une acquisition foncière et qui se sont exprimées dans le cadre de l'enquête parcellaire, de nombreuses voix s'élèvent en soutien aux habitants ou commerçants impactés, et il est très souvent demandé de supprimer la piste cyclable ou de réduire la largeur des trottoirs pour limiter l'emprise du projet. Ce point est étroitement corrélé au sujet des commerces et le projet est accusé de nuire aux commerces de proximité.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités :</p> <p>Un projet de requalification urbaine de cette envergure entraîne inévitablement un impact foncier. La route de Genas est en cours de renouvellement urbain : même si elle accueille depuis les années 2000 des immeubles d'habitation collectifs urbains, elle conserve les traces d'un tissu de faubourg et présente un paysage urbain hétéroclite et peu qualifié.</p> <p>Cette forme urbaine est appelée à muter avec la densification en cours : Terrailon, Genêts, la Clairière, opérations en diffus... Ne pas intervenir accentuerait les dysfonctionnements actuels (congestion, insécurité, incivilités) et ne serait pas propice au développement d'une économie de proximité et d'une ville apaisée.</p> <p>Une optimisation de l'impact sur les bâtis a été menée en début d'étude. Les largeurs de chaque fonctionnalité ont été réduites au minimum chaque fois que cela permettait d'épargner un bâti. Dans les cas où le bâti ne pouvait être épargné, les profils d'espaces publics plus qualitatifs ont été retenus.</p>	<p>Le nombre de courriers envoyés (251) aux personnes dont leur propriété est impactée par l'emprise du projet témoigne de l'importance de ces impacts.</p> <p>Sytral Mobilités indique qu'une optimisation de l'impact sur les bâtis a été menée en début d'étude.</p> <p>Toutefois il lui appartient de justifier que c'est bien le cas pour ce qui concerne les caractéristiques dimensionnelles de la piste cyclable (3 m de largeur) plus particulièrement au niveau de la route de Genas.</p>
	<p>Sujet n°11 : Le choix d'un BHNS</p> <p>Les critères de coût moindre et de rapidité de mise en œuvre d'un trolleybus sont souvent mis en avant dans les avis plutôt favorables. Par rapport à un tramway notamment, le BHNS est considéré dans plusieurs contributions comme n'ayant pas une capacité d'embarquement suffisante, avec une emprise au sol excessive. Le côté « bon marché » du mode est cité et mis en balance avec les impacts du projet. La</p>	<p>Je prends note du choix d'un BHNS par SYTRAL Mobilités comme ligne forte pour ce trajet des Sept Chemins au quartier de la Part-Dieu.</p>

	<p>pollution visuelle générée par les lignes aériennes de contact (LAC) est considérée comme un impact supplémentaire et le perchage-déperchage est vu comme une perte de temps.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités :</p> <p>Le mode BHNS répond aux besoins de desserte, y compris dans une perspective de densification urbaine avec une marge d'évolution possible par l'utilisation de matériel biarticulé et l'augmentation de la fréquence. Plusieurs agglomérations font le choix du BHNS pour maîtriser les coûts d'investissement et de fonctionnement tout en répondant au besoin de déplacement.</p> <p>Le perchage / déperchage des bus est prévu aux stations, en temps masqué des montées/descentes des passagers. Il n'y a donc pas de perte de temps. Les batteries du matériel roulant choisi (nouveaux bus IMC - In Motion Charging) sont faites pour cet usage qui permet de proposer des portions d'aménagement sans ligne aérienne.</p>	<p>Je relève cependant que dans sa délibération du 11/09/2023 le conseil municipal de Bron précise que le choix d'un tramway aux capacités largement supérieures à celles d'un BHNS pour un impact de surface équivalent aurait pu constituer un compromis plus acceptable (en l'absence d'études justifiant l'écart du choix d'un métro)</p>
	<p>Sujet n°12 : La concertation</p> <p>La réalisation de la voie Lyonnaise a bien été mentionnée lors de la concertation préalable (cf site Internet dédié au BHNS www.sytral.fr/bhns et notamment le dossier de concertation préalable ; les pages relatives à la voie Lyonnaise sont visibles en annexe 6). trottoirs. Ces aménagements sont réglementaires, ils n'auraient pas pu être dissociés. Ils ont donc été soumis à enquête publique via l'enquête publique du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins, comme une composante du projet.</p> <p>Réponse de Sytral Mobilités :</p> <p>La concertation préalable, qui s'est tenue du 11 octobre et le 19 novembre 2021 a permis d'interroger l'opportunité du projet, son tracé et sa desserte.</p> <p>Cette première phase de concertation réglementaire a confirmé l'opportunité du projet. Elle a également permis d'établir le programme de l'aménagement en affinant son tracé :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En choisissant le passage par l'avenue Félix Faure plutôt que par l'avenue Pompidou • En adaptant le tracé pour connecter le BHNS à la ligne D, station Garibaldi, suite aux demandes des citoyens lors des rencontres et temps d'échanges. <p>Elle a également fait émerger plusieurs enjeux, qui ont été pris en compte dans le cadre des études techniques :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qu'une attention particulière soit portée sur le renforcement de la sécurisation piétonne de la route de Genas et l'aménagement des voies cyclables ; • Que le futur tracé du BHNS devienne un axe offrant des potentialités en termes de biodiversité, en créant un nouvel axe fort et végétalisé sur un axe est/ouest le long duquel quatre séquences fortes ont été identifiées selon les critères suivants : composition urbaine et paysagère, dimension de la chaussée, usages actuels majeurs. 	<p>Le bilan de la concertation joint au dossier d'enquête fait état des nombreux moyens déployés par Sytral Mobilités pour échanger avec la population, aussi bien en ce qui concerne le tracé, le choix des stations, des études particulières, l'accompagnement des riverains et commerçants.</p> <p>Dans sa réponse Sytral Mobilités rappelle un certain nombre de points soulevés par le public qui ont pu faire évoluer le projet.</p>

	<p>SYTRAL Mobilités a recueilli 756 avis et contributions. 112 contributions ont abordé le sujet de la place des vélos et piétons dans le projet.</p> <p>Les participants et les contributeurs ont exprimé la nécessité de rendre plus confortables et plus sécurisés les cheminements piétons et vélos, en cohérence avec l'apaisement attendu des rues et notamment de la route de Genas.</p> <p>SYTRAL Mobilités a confirmé lors du bilan de la concertation préalable qu'il porterait la réalisation de certaines sections de la Voie Lyonnaise n°11, en lien avec la Métropole et en cohérence avec le réseau cyclable. La piste cyclable faisant partie intégrante du projet de BHNS, tout comme les trottoirs et les voies voitures, ces aménagements ont été soumis à enquête publique via l'enquête publique du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins, comme une composante du projet dont ils ne sauraient être dissociés.</p> <p>La concertation continue organisée de mai 2022 à novembre 2023, a continué d'approfondir le projet de BHNS en lien avec les riverains du projet notamment pour ce qui concerne les modes actifs et la VL11. Il a pu être précisé auprès des riverains les conditions de partage de voirie entre les différents modes, sur les différentes séquences ainsi que les caractéristiques des aménagements cyclables lors d'atelier ou de balade urbaine.</p> <p>Les phases de concertation et concertation continue ont ainsi permis de nourrir le projet</p>	<p>Compte tenu de la nature et du nombre de remarques émises, notamment par des commerçants, sur l'absence d'écoute et de prise en compte de leur remarques, il appartient à Sytral Mobilités de définir dès à présent en concertation avec tous ceux qui sont directement impactés les dispositions à prendre pour leur assurer en priorité une restitution de leurs fonctionnalités.</p>
--	--	--

Nota concernant les observations et questions spécifiques des contributeurs qui sont impactés dans leur foncier

Dans la colonne commentaire du commissaire enquêteur ci-dessous ne sont prises en considération que les observations relatives aux emprises foncières.

N°13	Sont récapitulées ci-dessous les observations et questions spécifiques des contributeurs qui sont impactés dans leur foncier		
	Synthèse des observations	Réponses de SYTRAL Mobilités	Commentaire du commissaire enquêteur
	<ul style="list-style-type: none"> • Des questions sur : <ul style="list-style-type: none"> ✓ le montant des indemnisations ; ✓ 	<p>Les indemnisations sont évaluées par les Domaines, service de l'Etat.</p> <p>Lorsqu'un règlement de copropriété doit être modifié et lorsqu'une assemblée générale</p>	<p>Je prends note des commentaires apportés par Sytral Mobilités qui répondent aux craintes et questions posées.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Les conséquences vis-à-vis des règlements de copropriété qui devront être modifiés par des ratifications en assemblée générale ; ✓ Les modifications à apporter en matière d'accès, VRD, déplacements des locaux poubelles et vélos, compteurs de branchement ... ; ✓ La prise en compte des frais d'honoraires de conseils, avocats. 	<p>exceptionnelle doit être organisée, Sytral Mobilités prend à sa charge les frais associés.</p> <p>Les restitutions des fonctionnalités des parcelles sont définies avec les propriétaires et réalisées par Sytral Mobilités.</p> <p>La prise en compte des frais de conseil est évaluée au cas par cas.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Souhait : <ul style="list-style-type: none"> ✓ de tout vendre ; ✓ que leur propriété ne soit pas impactée ; ✓ que leur propriété soit moins impactée ; ✓ être accompagnés pour des solutions alternatives avec des offres d'éviction à la hauteur du préjudice. 		<p>Il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre contact avec chacun des propriétaires concernés et d'étudier avec eux cas par cas chacune des situations en fonction des souhaits formulés.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Si leur propriété est impactée que : <ul style="list-style-type: none"> ✓ SYTRAL Mobilités achète le reliquat de l'immeuble ; ✓ que d'une part ils puissent négocier les indemnisations qui devront être à la hauteur des préjudices directs (valeur vénale du foncier) et indirects (frais de conseils, de Syndics et autres et que d'autre part SYTRAL Mobilités s'occupe de reloger les locataires. 		
	<ul style="list-style-type: none"> • L'évaluation du Domaine ne permettra pas de compenser de loin les loyers perdus 	<p>Les loyers déclarés perdus sont pris en compte dans l'évaluation.</p>	

Repère	Synthèse des observations	Réponse de SYTRAL Mobilités	Commentaires du commissaire enquêteur
E4	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Elodie Brucker, pour les copropriétaires du groupe immobilier 97, 99 av. F. Faure, 96 b^d Vivier-Merle à Lyon, Terrier 1, parcellaire 1, parcelle AX34. Elle a renseigné et retourné le questionnaire reçu en tant que propriétaire, sans commentaire ni demande quelconque. 	/	RAS
@28	<ul style="list-style-type: none"> • M. Maxime Valentin copropriétaire au 225 route de Genas à Villeurbanne, Terrier 67, parcellaire 251, parcelle CK34. IOV2I demande à être contacté par la personne en charge d'acheter pour traiter à l'amiable et éviter au maximum les procédures judiciaires. 	Des échanges sont en cours avec l'ensemble des copropriétaires	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités
OVV2	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Rosa gérante de la SCI Future située au 19-21 route de Genas à Vaulx-en-Velin, terrier n° 98, parcellaire n°308, parcelle cadastrale BS 315. Le bâtiment est occupé par sept locataires dont un magasin de meubles au rez-de-chaussée. Elle considère l'emprise sur leur terrain beaucoup trop importante et demande : <ul style="list-style-type: none"> ✓ en priorité que le projet soit modifié pour que la SCI puisse conserver son terrain ; ✓ dans le cas contraire que SYTRAL Mobilités achète la totalité du terrain et du bâtiment, se charge de reloger les locataires et qu'ils puissent négocier leur indemnisation. 	<p>Les échanges sont en cours avec les propriétaires.</p> <p>L'immeuble d'origine n'est pas impacté par le projet, seulement l'extension du magasin en RDC.</p>	A Sytral Mobilités d'assumer les conséquences de l'impact du projet sur le magasin du RDC à partir des estimations du Domaine.
CLP1 @65	<ul style="list-style-type: none"> • M. Franck Dolisy par l'intermédiaire du Syndic de copropriété Tesserim du 27, route de Genas à Villeurbanne, Terrier 57, parcellaire 213, parcelle CM218. Il précise que bien qu'a priori le projet concernerait 	Un rendez-vous sur place est prévu pour confirmer les restitutions à réaliser par	

	<p>principalement le bâtiment A, cela a des implications sur la copropriété dont fait partie ce bâtiment et sur le bâtiment B qui dépend du A pour différents éléments. Plusieurs points restent à éclaircir et dont ils sont prêts à s'en entretenir avec le SYTRAL :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ quelle serait l'indemnité proposée pour l'acquisition de la parcelle de 288 m2 constituant l'emprise à acquérir ?✓ compte tenu que la cour serait rattachée au bâtiment B :<ul style="list-style-type: none">➤ le règlement de copropriété, l'état descriptif de division et autres documents administratifs relatifs au syndicat des copropriétaires devront être modifiés, qu'en est-il des projets ? Ce type de modificatif doit être ratifié en assemblée générale ;➤ Qu'est-ce qui est prévu pour la fermeture de la partie dévolue au bâtiment B afin de séparer cette copropriété du domaine public ?➤ Un certains nombres de travaux seront nécessaires pour la remise en état du site et permettre le fonctionnement normal du bâtiment B (liste précisée dans l'observation) ;➤ Qu'est-il prévu pour les honoraires annexes induits par ce projet ? (liste précisée dans l'observation) ;➤ Les questions liées aux nuisances subies par les occupants de l'immeuble ainsi que leur sécurité pendant la durée de préparation et de réalisation du chantier sont également à prendre en compte.	<p>Sytral Mobilités après démolition du bâtiment sur rue.</p> <p>L'immeuble A est propriété Métropole qui a engagé les procédures de scission de copropriété.</p>	<p>A Sytral Mobilités d'une part d'assumer les conséquences de l'impact du projet sur la copropriété à partir des estimations du Domaine et d'autre part de répondre aux interrogations des copropriétaires.</p>
--	---	---	--

<p>@81, @109 @124</p>	<ul style="list-style-type: none"> • M. Antonio Rega exploitant du restaurant du 96 route de Genas à Lyon, propriété de M. Michel Védrine. Ils font part de leur désaccord et mécontentement sur le fait que le projet condamnerait le restaurant et que depuis qu'ils en ont été informé rien ne leur a été proposé pour rechercher des solutions alternatives. <p>A noter que l'état parcellaire ne mentionne pas l'emprise foncière propriété de M. M. Védrine !</p>	<p>L'état parcellaire est exhaustif. Il est réalisé à partir des données cadastrales.</p> <p>Les négociations avec le gérant ont abouti à un accord.</p>	<p>RAS</p>
<p>E113</p>	<ul style="list-style-type: none"> • M. Yves Polak nu-proprétaire au 320b route de Genas à Bron, Terrier 31 parcellaire 128, parcelle A1029. Il précise que ses parents, usufruitiers vivent dans l'immeuble prévu d'être détruit : ✓ le Domaine leur a communiqué une évaluation du bien oralement dont le montant ne permettra pas, loin de là, de compenser les loyers perdus ; ✓ sont surpris de cette situation compte tenu que la route de Genas leur paraît suffisamment large ; ✓ sans être opposés au projet, ils contestent son gigantisme avec ses conséquences sur les expropriations qu'il entraîne ; ✓ si le projet devait rester inchangé, attendent une offre de la part du Domaine qui prenne en compte une juste compensation, basée non seulement sur la disparition des loyers existants de leur bien et mais aussi sur celle de leur patrimoine immobilier. 	<p>Les échanges avec les propriétaires sont en cours.</p> <p>Les dimensions du projet sont justifiées dans la réponse globalisée de SYTRAL Mobilités aux observations des contributeurs (page 54 du mémoire en réponse du PVS)</p>	<p>A Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects consécutifs à la démolition de l'immeuble à partir des estimations du Domaine.</p>
<p>@126</p>	<ul style="list-style-type: none"> • M. Hugo Guillaumet copropriétaire au 225 route de Genas à Villeurbanne Terrier 67, parcellaire 251, parcelle CK34. Il fait part de ses souhaits pour le réaménagement consécutif à son expropriation : 	<p>Les échanges avec les propriétaires sont en cours. Les fonctionnalités impactées par le projet feront l'objet de restitution ou d'indemnisation.</p>	

	<ul style="list-style-type: none">✓ reconstruction à l'identique du mur et clôture entre mon jardin et le trottoir piéton ;✓ remplacement du portail par un portail coulissant électrifié afin de conserver 1es places de parking voiture versus 3 actuellement ;✓ création d'un porte d'entrée trottoir vers jardin pour permettre l'accès à l'entreprise qui gère l'affichage publicitaire de l'immeuble (droit de passage à conserver) ;✓ remplacement des 2 fenêtres de mon appartement côté façade par du double vitrage anti-effraction et phonique avec volets roulants (la voirie étant grandement rapprochée de la façade de l'immeuble) ;✓ « reverdisation » du jardin à la suite des travaux car il sera nécessaire de supprimer la haie de lauriers pour réaliser les travaux ;✓ si nécessité de démolir l'abri de jardin pour les travaux, remplacement de ce dernier par un petit garage avec porte électrique en conservant le droit de passage ; matérialisé par le bateau sur la voirie (dans ce cas le portail n'est plus nécessaire) voir photos en pièces jointes ;✓ bénéficier d'une indemnité compensatoire au m2 pour la surface totale expropriée. ;✓ des photos sont jointes à la contribution.		<p>A Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine et en fonction des souhaits des copropriétaires par rapport à leurs choix de restitution ou d'indemnisation.</p>
OV3 @E37 1	<ul style="list-style-type: none">• M. Levis IDE habitant au 37 rue des Charpennes 69330 Pusignan, propriétaire du 107 route de Genas à Vaulx-en-Velin, terrier n°120, parcellaire 345 et parcelle cadastrale BT 130 ; il a indiqué :		

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ qu'il avait décidé de vendre cet immeuble à un promoteur, mais la vente a été arrêtée à cause du projet du BHNS ; ✓ être surpris de découvrir que personne de SYTRAL Mobilités n'ait pris contact avec lui avant l'enquête publique ; ✓ que tout en comprenant l'intérêt que pourrait avoir le BHNS, l'impact du projet sur sa parcelle rend inexploitable le commerce exploité par son locataire SOS PARE BRISE avec lequel il a un bail commercial et le projet aura un impact beaucoup trop important sur sa valeur vénale et locative à l'avenir ; ✓ demander qu'au pire SYTRAL Mobilités achète la totalité du terrain et du bâtiment, fasse son affaire des locataires, notamment du garage SOS PARE BRISE qui ne pourra plus exploiter et qu'ils puissent négocier les indemnisations ; ✓ être dans l'attente d'un échange avec SYTRAL Mobilités pour trouver une solution viable pour le maintien du bon fonctionnement de son local auquel il tient. ✓ 	<p>Les échanges sont en cours et vont se poursuivre.</p>	<p>A Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects à partir des estimations du Domaine.</p>
@130	<ul style="list-style-type: none"> • M. Ali Harbaoui gérant de la boulangerie Paneo au 272 route de Genas à Bron, Terrier 22, parcellaire 114, parcelle A133. Il précise : <ul style="list-style-type: none"> ✓ que la boulangerie a été construite en 2015 dans le respect du PLU : l'emprise du projet et de la voie lyonnaise 11 mettent le commerce en péril en supprimant les parking et une partie du bâtiment ; 	<p>L'impact foncier est induit par l'ensemble des fonctionnalités du profil et non spécifiquement par la piste cyclable.</p> <p>La piste cyclable est une obligation réglementaire comme mentionné dans la réponse globalisée de SYTRAL Mobilités</p>	<p>Il appartiendra à Sytral Mobilité de justifier que les caractéristiques dimensionnelles nécessaires à la réalisation du projet, y compris pour la piste cyclable, sont bien optimisées afin de limiter les emprises foncières sur cette propriété privée.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ souhaiter que le projet soit adapté à la configuration du quartier. 	<p>aux observations des contributeurs (page 54 du mémoire en réponse)</p> <p>Des échanges sont en cours avec les propriétaires de la boulangerie et du parking pour leurs restitutions.</p>	<p>Il est indispensable que Sytral Mobilités prennent toutes les dispositions pour limiter l'impact du projet en vue de restituer le maximum de places de stationnement pour le commerce.</p>
@243 245 OB10	<ul style="list-style-type: none"> • M. Michel Trouillet propriétaire 293 route de Genas à Villeurbanne, Terrier 84, parcellaire 278, parcelle CC180. Il précise : <ul style="list-style-type: none"> ✓ que les parcelles CC N°151, 153, 154 et 180 sont impactées par le projet, notamment la maison sur la CC151 ; ✓ qu'une partie seulement de la maison serait à démolir ; ✓ l'accord amiable proposé par la SERL leur convient, seuls quelques points restent en suspens : <ul style="list-style-type: none"> ➤ sont étonnés qu'un recul n'ait pas été prévu coté Bron pour la nouvelle construction côté Bron, ce qui aurait limité l'impact sur notre propriété ; ➤ comprennent l'intérêt du BHNS. <p>Une contribution identique est déposée par Mme Annie Vernozy</p>	<p>Sytral Mobilités n'est pas compétent sur l'écriture ni l'application des règles d'urbanisme (recul de voirie).</p> <p>Ce permis de construire a été accordé dans l'alignement du mur de clôture classé « élément bâti à préserver » au Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat (PLU-h).</p>	<p>RAS</p>
@261	<ul style="list-style-type: none"> • IARD Allianz 101 bd Vivier-Merle à Lyon, Terrier 3, Parcellaire 4, parcelle DR177. Il indique que compte tenu des travaux de restructuration sur l'immeuble été réalisés entre 2020 et 2022, ils souhaitent que le document modificatif du parcellaire cadastral (DMPC) qui sera prochainement établi puisse prendre en compte les limites de leur façade afin d'éviter toute situation de 	<p>Les échanges avec les propriétaires sont en cours.</p> <p>Les limites sont bien évaluées par rapport à la façade.</p>	<p>Je prends note que Sytral Mobilités a pris en considération la demande.</p>

	débord, y compris en surplomb, sur l'emprise du futur domaine public.		
@262	<ul style="list-style-type: none"> • Total Energie Marketing France au 283 route de Genas, Terrier 79 parcellaire 271, parcelle CD70 à Villeurbanne. Il précise que ; <ul style="list-style-type: none"> ✓ l'impact sur l'activité commerciale de la station est catastrophique. Coût financier très important pour répondre à la réglementation (ICPE et ERP) et mise en cause à très court terme de la pérennité de la station-service ; ✓ fort de ce constat, de ces remarques, se pose la question, ne faudrait-il pas être exproprié sur l'intégralité de l'emprise ? ✓ dans le cadre de l'expropriation totale, SYTRAL aurait-il un terrain à proposer sur ce même axe afin de relocaliser la station ? ✓ ils restent disponibles pour trouver ensemble la solution la plus pertinente dans le cadre du projet de BHNS et dans le cadre de la sauvegarde de la station-service. 	Les échanges avec les propriétaires sont en cours.	Il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre en considération la demande de Total Energie Marketing France vis-à-vis de la sauvegarde de la station ou de leur proposer un terrain adapté sur le même axe ou de les indemniser en conséquence.
E274 @276	<ul style="list-style-type: none"> • M. Pierre André Lamouille avocats de Ms Daniel et Jean-Pierre Robin propriétaires de bâtiments à usage de commerce au 63 route de Genas à Vaulx-en Velin, Terrier 105, parcellaire 323, parcelle BS59. Il indique : <ul style="list-style-type: none"> ✓ être défavorable en l'état au projet, par suite de la disparition de 6 à 7 places de stationnement et de la baisse de la valeur locative du bien ; ✓ sauf si un accord tripartite avec SYTRAL et le bailleur social Alliade-Habitat est trouvé pour récupérer 7 places 	Les échanges avec les propriétaires sont en cours.	Il appartiendra à Sytral Mobilités en priorité de prendre en considération la demande du propriétaire vis-à-vis de la recherche d'un accord tripartite avec le bailleur social Alliade afin de restituer à l'Est de leur propriété, le minimum de places de stationnement indispensables pour une bonne exploitation de leur activité, ou de l'indemniser.

	<p>de stationnement à l'Est de la propriété Robin expropriée.</p> <p>Des détails et des précisions sont données dans les observations.</p>		
@275	<p>✓ Mme Doriane Brillié Laverdure avocat de la Pharmacie Bron-Genas et de son gérant M. Pierre Collange propriétaire au 312 route de Genas à Bron, Terrier 26 parcellaire 121, parcelle A560. Il demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ qu'en est-il de l'avenir du bâtiment sur cette parcelle ? Sera-t-il démoli partiellement ou totalement ? ➤ des précisions sur ce point, compte tenu des informations contradictoires reçues sur ce sujet et des impacts d'une démolition totale sur cette activité ; <p>✓ Il indique qu'il n'a jamais obtenu de retour à la suite de ses échanges de l'automne 2023 avec l'AMO du projet et des propositions qu'il a adressé par la suite à celui-ci concernant sa propriété ;</p> <p>✓ il conteste l'évaluation du Domaine de 4,7 M€ d'indemnités d'éviction commerciales, alors que le chiffrage :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ de la valorisation de sa société et du fonds de commerce attaché auquel il a fait procéder atteint à elle seule plus de la moitié du chiffrage total ; ➤ coût des travaux rendus nécessaires en vue de maintenir une surface de vente équivalente au bâti existant a été chiffré à plus de 2 000 000 € 	<p>Une étude a démontré la faisabilité d'une démolition partielle du bâtiment. Elle a été transmise au gérant en décembre 2023.</p> <p>Les évaluations sont réalisées par le service des Domaines.</p>	<p>Je note que Sytral Mobilités a répondu pour ce qui concernait le fait que seulement une partie du bâtiment était démoli.</p> <p>Il appartiendra à Sytral Mobilités de vérifier que l'évaluation des préjudices effectivement subis par la pharmacie Bron-Genas est bien compatible avec celle du Domaine.</p>

	HT selon la proposition retenue ; travaux auxquels devrait s'ajouter d'autres coûts (fermeture de l'établissement pendant la durée des travaux, foncier, etc.)		
@285 @309	<ul style="list-style-type: none"> • Sylvie, Adeline, Antoine VINCENT 2 rue des Genêts à Bron : Terrier 17 parcellaire 107 et 167 au 264 route de Genas ; parcelles A984 et A985 impactées : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Sont opposés au projet qui pourrait être moins impactant ; ✓ L'impact sur les parcelles avec la démolition du bâtiment sont liés à la création de la VL11 réalisée sans concertation ; en modifiant la piste cyclable le bâtiment ne serait plus concerné ; ✓ L'impact sur le bâtiment n'est que de 1.50 ml au niveau du 264 route de Genas, pour arriver à 4 ml au niveau de son angle avec la rue des Genêts : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Elles demandent que soit prise en compte leur proposition qui permettrait de sauver leur bâtiment : avec une piste cyclable intégrée (3 ml) sur la plate-forme BHNS et le « refuge à piétons » (2 ml) déplacé de quelques mètres à l'ouest, cela ferait 5 ml d'emprise au sol en moins à leur niveau ; cette modification créerait une piste cyclable comme celle prévue de faire de F. Faure à la place de la Renaissance ; ✓ Bien qu'aucune indemnité ne remplacera le préjudice subit, elles demandent que l'évaluation du Domaine : <ul style="list-style-type: none"> ➤ soit juste et non pas en dessous du marché ; 	<p>L'impact foncier est induit par l'ensemble des fonctionnalités du profil et non spécifiquement par la piste cyclable.</p> <p>La piste cyclable est une obligation réglementaire comme mentionné dans la réponse globalisée de SYTRAL Mobilités aux observations des contributeurs (page 54 du mémoire en réponse).</p> <p>Déplacer le passage piéton incitera les piétons à traverser en dehors, ce qui les mettra en danger.</p> <p>Maintenir le bâtiment en arcade entraîne le maintien d'un poteau au milieu de la piste cyclable et masque la visibilité. Ce n'est donc pas envisageable.</p> <p>Les échanges sont en cours pour évaluer le bien et le préjudice.</p> <p>L'indemnisation se basera sur l'estimation du service des Domaines qui prendra en compte également les loyers déclarés par le propriétaire.</p> <p>Une étude de faisabilité est en cours pour une démolition partielle du bâtiment.</p>	<p>Il appartiendra à Sytral Mobilité de justifier que les caractéristiques dimensionnelles nécessaires à la réalisation du projet, y compris pour la piste cyclable, sont bien optimisées afin de limiter les emprises foncières sur cette propriété privée.</p> <p>A Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine et en fonction des souhaits des copropriétaires.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ prenne en compte le préjudice moral / perte de qualité de vie liée au vis-à-vis créé par la démolition de leur bâtiment ; ➤ prenne en considération la dépréciation de leur habitation consécutive au vis-à-vis créé avec l'immeuble en face, qui donnera directement sur leur maison d'habitation, terrasse et jardin, en les privant également de leur garage et de la pièce d'habitation située à l'étage ; <p>✓ renouvellent leur demande pour que soit étudiée la possibilité d'ouvrir la façade RDC de leur bâtiment, façon arcade avec piliers, pour le passage du trottoir et de la VL11, afin de préserver l'entièreté de l'étage ; précisent être toujours dans l'attente d'une vraie réponse transmise par une autorité.</p>		<p>La décision de démolir en totalité ou partiellement le bâtiment qui suivra les résultats de l'étude de faisabilité en cours devra être prise en concertation avec les propriétaires.</p>
@331	<ul style="list-style-type: none"> • M.et Mme Pozzatti Société Europcar au 79 route de Genas à Vaulx-en-Velin, Terrier 111, parcelles 329 et 330, parcelles BT123 et BT301 (je n'ai pas eu la précision si les deux parcelles étaient louées à l'Agence Europ Car qui : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Indiquent être locataires d'un terrain à cette adresse qui est impacté par l'emprise du projet, avec des conséquences sur l'activité de la société ; ✓ demandent comment les conséquences seront prises en compte et comment ils seront accompagnés. 	<p>Les fonctionnalités impactées seront reconstituées ou indemnisées.</p> <p>Les échanges avec le locataire doivent permettre d'évaluer le volume de fonctionnalités impactées.</p>	<p>Le choix entre la reconstitution des fonctionnalités impactées ou leur indemnisation devra être pris en concertation avec le locataire (en plus du propriétaire)</p>
OB11 CB6	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Marie-José Prudent habitant 322 bis route de Genas 69500 Bron elle indique être impactée par l'emprise du projet, Terrier 33 parcelle 130. Elle précise qu'elle ne pense pas que ce projet soit d'utilité publique : 		<p>A Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine et en fonction des souhaits du propriétaire.</p>

	il présente plus d'inconvénients que d'avantages pour les habitants du quartier.		
OB12	<ul style="list-style-type: none"> • M. Duteil promoteur immobilier, venu de la part de M. Serge Guilhen propriétaire de la parcelle A709 à Bron au 318 route de Genas qui est impacté par l'emprise du projet terrier 29, parcellaire 124. Il indique que sur la notice explicative de l'enquête parcellaire il est noté que le bâtiment est impacté alors que la SERL lui aurait précisé dans son courrier qu'il ne le serait pas. Il demande : <ul style="list-style-type: none"> ✓ qu'on lui confirme bien que son bâtiment n'est pas impacté ; ✓ à quoi va être affecté l'espace de voirie exproprié qui est devant le bâti (page 26 de la pièce A) 	<p>Le bâtiment au 318 route de Genas n'est pas impacté.</p> <p>Le profil de la voirie est précisé dans le dossier d'enquête.</p>	Sytral Mobilités a répondu aux questions.
@324	<ul style="list-style-type: none"> • Anthony Bichelonne avocat pour Bruno Joud Terrier 5 parcellaire 7 parcelle DL38 8 route de Genas à Lyon. Il fait part des conséquences de l'amputation de la portion de terrain qui l'empêcheront de jouir du reste de sa propriété dans des conditions normales : <ul style="list-style-type: none"> ✓ la maison qu'il occupe à l'arrière du terrain dépend en totalité de celle longeant la route de Genas destinée à être démolie (accès, réseaux divers) ; ✓ sa cuve de fioul de chauffage sera supprimée ; ✓ il perdra les revenus des locations de ses garages qui n'auront plus d'accès acceptables. 	Les échanges sont en cours avec les propriétaires.	Il appartiendra à Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine, après avoir pris en considération la demande du propriétaire d'une réquisition d'emprise totale de sa propriété.

	C'est pourquoi il sollicite une réquisition d'emprise totale de sa propriété, parcelle DL n°38, en vertu des dispositions de l'article L. 242-1 du Code de l'expropriation.		
@332	<ul style="list-style-type: none"> • Anthony Bichelonne avocat pour SCI MAGS Immo 4 Terrier 102, parcellaire 318 parcelle BS91 à Vaulx-en-Velin. Il dresse la liste des impacts subis par le propriétaire et les 3 entreprises qui exploitent leurs activités sur le site, précisant que : <ul style="list-style-type: none"> ✓ si SYTRAL Mobilités veut se limiter à acquérir uniquement les 327 m² nécessaires à la réalisation de son projet il devra indemniser l'ensemble des préjudices recensés ; ✓ qu'à titre subsidiaire, compte tenu que le reliquat ne sera plus utilisable, SCI MAGS Immo 4 sollicitera une réquisition d'emprise totale de sa propriété, en vertu des dispositions de l'article L. 242-1 du Code de l'expropriation SCI MAGS Immo 4 et les locataires faisant valoir leurs droits) 	Les échanges sont en cours avec les propriétaires.	Il appartiendra à Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet vis-à-vis du propriétaire et des 3 locataires à partir des estimations du Domaine, après avoir pris en considération la demande du propriétaire d'une réquisition d'emprise totale de sa propriété.
OL5 @329	<ul style="list-style-type: none"> • Pascale Robert Conseil Syndical Copropriété 225 route de Genas à Villeurbanne : Terrier 67, parcellaire 251. Elle indique être membre du conseil syndical qui ne souhaite pas qu'on lui prenne son terrain sur la parcelle CK34, mais que si elle doit s'en démunir elle demande à être indemnisée pour tous les préjudices directs et indirects subis. Elle a confirmé et détaillé ses demandes dans l'observation déposée sur le registre dématérialisé où elle précise : <ul style="list-style-type: none"> ✓ craindre des impacts de vibrations sur le bâtiment au vu de la faible largeur du trottoir, ainsi que des nuisances sonores et la pollution de l'air et de la perte de 	Les échanges sont en cours avec les copropriétaires.	Il appartiendra à Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine après avoir pris en considération les souhaits formulés par les copropriétaires.

	<p>luminosité : pas d'informations sur ces points dans le dossier elle en sollicite ;</p> <ul style="list-style-type: none">✓ qu'elle perd une bande de « parterres enherbés », avec un sol « pleine terre » qui l'éloigne des nuisances citées au-dessus et aussi fonctionne en absorbeur des pluies et de la chaleur, le projet ne prévoit pas de zones de ce type devant le bâtiment ;✓ demander que :<ul style="list-style-type: none">➤ soit conservée une bande de terrain de 50 cm sur rue pour permettre une isolation par l'extérieur ;➤ le trottoir ne soit pas incurvé côté 225 route de Genas, comme indiqué sur le plan (vers le bâtiment à l'est et deux zones d'espaces PIETONS ET CYCLES, entre la voie de circulation entrante dans Lyon et les lignes dédiées au BHNS) et que les arbres soient plantés sur ce trottoir devant le bâtiment afin de faire écran à la circulation VL et PL ;➤ les voies de circulations VL et PL soient réduites et que les transports de marchandises intra périphérique soient limités en tonnage ;➤ les voies cyclables soient partagées avec BHNS et/ou réduites et/ou dispatchées de part et d'autre des trottoirs ;➤ que les plantations n'occulent pas la visibilité des panneaux publicitaires fixés sur chacun des pignons du bâtiment.		
--	---	--	--

OB5	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Pascale Vicquery et sa sœur Caroline, propriétaires en indivision de la parcelle A807 au 324 route de Genas , Terrier 34 parcellaire 132; elles ont des locataires, un panneau publicitaire et sont concernées par l’emprise du projet. Elles n’ont pas déposé d’observation écrite. 	/	RAS
OB6	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Chantal Baillot habitant au 272 route de Genas (copropriété de la boulangerie) terrier 22, parcellaire 114 ; elle ne comprend pas ce projet surtout à cause du nombre des expropriations . Il n’y a pas eu d’observation écrite émise. 	/	RAS
OV9 E343	<ul style="list-style-type: none"> • M. Pascal André 16 rue Galilée, représentant d’un Conseil syndical rue Galilée, copropriété Galilée. L’adresse est au 16 rue Galilée et 51 – 53 route de Genas11. Il m’indique que la régie Pozetto a reçu un courrier de la SERL pour la reprise du trottoir à transférer à SYTRAL Mobilités : « c’est un transfert de valeur immobilière de la petite périphérie de Lyon vers la grande périphérie ». Deux points l’inquiètent : <ul style="list-style-type: none"> ✓ si le transfert se fait il craint qu’il ne soit pas possible de faire une isolation du bâtiment par l’extérieur comme il est prévu et demande des garanties ; ✓ les logements ont été achetés compte tenu de la vie de quartier existante ; ils se demandent une fois le projet réalisé comment ils vont se déplacer avec la suppression des stationnements et pour aller dans les commerces ; 	<p>Cette acquisition est une régularisation du trottoir existant.</p> <p>Les solutions de mobilités apportées par le projet sont détaillées dans la réponse globalisée de SYTRAL Mobilités aux observations des contributeurs (page 54 du mémoire en réponse).</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>

¹¹ Après recherche, on note sur l’état parcellaire une copropriété du Groupe immobilier l’Aiglon au 11, 13, 15 rue Galilée et 61, 63 route de Genas, Terrier 59, parcelles 216 et 217 : peut-être s’agit-il de ce Terrier auquel M. P. André fait référence (à confirmer)

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Il a d'une part posée une série de questions qui sont reprises dans le tableau du procès-verbal de synthèse remis à SYTRAL et d'autre part fait un certain nombre de remarques sensées démontrer que le projet devrait être mis en pause et concernant plus particulièrement : <ul style="list-style-type: none"> ➤ la pollution atmosphérique ; ➤ la suppression des places de stationnements et des compensations à prévoir ; ➤ l'impact sur la qualité de vie et les valeurs mobilières avantageant certains et en pénalisant d'autres ; ➤ l'impact sur les commerces ; ➤ le transfert de valeur financière ; ➤ le fait que la permanence à Villeurbanne ait été mise le dernier jour de l'enquête. 		
OV4	<ul style="list-style-type: none"> ● Mme Savast habitant 75 route de Genas, fait partie du comité de quartier Maisons neuves/Ferrandière, et de la copropriété du groupe immobilier Allée Galtier au 14, rue professeur Pierre Galtier à Villeurbanne : Terrier 62, parcellaire 321, parcelle cadastrale CM260 impactée totalement par le projet. Elle n'a pas formulé d'observation particulière. 	/	RAS
RPV3 OV5 @342	<ul style="list-style-type: none"> ● M. Douss gérant du garage Galaxy-Auto 271 route de Genas à Villeurbanne indique : <ul style="list-style-type: none"> ✓ qu'il n'a été prévenu que très tardivement (il y a 5 jours), Il précise être locataire de l'emplacement propriété de M. Roger Deléage et de la Métropole de Lyon, qui est impacté foncièrement : Terrier 73 parcellaire 262, parcelle cadastrale CD246 ; 	Les échanges avec le gérant sont en cours.	Il appartiendra à Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine après avoir pris en considération les souhaits formulés par le gérant du garage (et le propriétaire foncier)

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ avoir appris que son parking serait réduit, qu'on lui supprimerait une entrée et une sortie, ce qui n'est pas possible pour des raisons de sécurité et s'y oppose totalement car il craint en plus une perte du chiffre d'affaires pendant les travaux. Il a par ailleurs confirmé ses propos sur le registre dématérialisé repéré sous le prénom Yacine. 		
OV7 RPV5 E350	<ul style="list-style-type: none"> • Mistari qui tient le restaurant M. Chicken limitrophe au garage Galaxy-Auto au 271 route de Genas à Villeurbanne, sur le terrain propriété de M. Roger Deléage et de la Métropole : Terrier 73 parcellaire 262. Il indique être contre le projet compte tenu : <ul style="list-style-type: none"> ✓ qu'il a signé un compromis de vente de son restaurant en septembre et qu'il a eu une visite du SYTRAL (Mmes Joly et ARSAC) par la suite (le 14 septembre) l'informant du projet de BHNS et d'emprise sur son restaurant ; les notaires n'étaient pas au courant au moment du compromis et l'acheteur a décidé d'annuler l'acquisition (530 000 €) ; ✓ qu'à cause des travaux il va perdre du chiffre d'affaires, qu'il risque de perdre son fond et qu'il ne pourra pas vendre pendant cette période <p>Il a précisé que son propriétaire M. Deléage n'avait été informé par le SYTRAL qu'après la signature du compromis.</p>		Il appartiendra à Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine après avoir pris en considération les souhaits formulés par le l'exploitant du restaurant (et le propriétaire foncier)
RVP1	<ul style="list-style-type: none"> • M. Vincent Scali propriétaire au 301 route de Genas à Villeurbanne Terrier 91, parcellaire 287 parcelle CC140. Il précise sur le registre parcellaire : <ul style="list-style-type: none"> ✓ ne pas être opposé au projet, bien qu'impacté ; 	Les échanges sont en cours avec le propriétaire.	Il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre en considération le souhait de M. V. Scali de conserver son accès au puits et la reconstruction de sa clôture en plus de l'indemnisation due.

	<ul style="list-style-type: none"> ✓ informer d'une part de la présence d'un puits en limite de l'emprise, dont il se sert et qu'il tient absolument à conserver pour ses arrosages et d'autre part du clôture qu'il demande qu'il soit reconstruit correctement avec peinture et coupe-vent. 		
@310	<ul style="list-style-type: none"> • Sabine Filippi avocat pour AEW IMMOCOMMERCIAL au 294 route de Genas à Bron, Terrier 25 parcellaire 120 parcelle A n°861. Observation relative au supermarché CASINO de Bron impacté foncièrement par le projet , il précise que ce terrain est à usage de parkings extérieurs attachés aux lots commerciaux voisins. Les lots d'AEW IMMOCOMMERCIAL sont donnés à bail à la société Distribution CASINO France qui y exploite un supermarché à l'enseigne CASINO. A l'argumentation présentée et détaillée étaient jointes : <ul style="list-style-type: none"> ✓ une attestation notariée relative aux liens entre AEW IMMOCOMMERCIAL et l'IMMOBILIERE GROUPE CASINO ; ✓ une analyse de l'impact de la création du BHNS sur l'activité du magasin CASINO de Bron ; ✓ un article de presse relatif au manque de chauffeurs de bus entraînant une modification des horaires et parfois une réduction de fréquence ; ✓ une étude d'impact liée à la suppression d'une partie du parking du supermarché CASINO ; ✓ une note de synthèse de CASINO. <p>De l'ensemble de ces documents il ressort plus particulièrement :</p>	<p>Les échanges sont en cours avec le gérant et le propriétaire pour étudier les restitutions du parking.</p>	<p>Il appartiendra à Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine après avoir pris en considération les souhaits formulés par le propriétaire et l'exploitant du supermarché afin d'étudier la restitution des places de parking supprimées par l'emprise du projet.</p>

	<ul style="list-style-type: none">✓ qu'AEW IMMOCOMMERCIAL propriétaire du site impacté n'a été informé de ce projet que le 4 décembre 2023 ;✓ qu'il n'y a eu aucune concertation avec propriétaire, ce qui est en contradiction totale avec déclarations d'intention de SYTRAL quant au respect de la concertation avec les riverains et commerçants ;✓ qu'à la date du 11 janvier aucune pièce fiable d'information sur l'impact n'avait été soumise au propriétaire ;✓ que le premier rendez-vous avec SYTRAL Mobilités a été obtenu pour le 26 janvier ;✓ qu'une autre solution moins impactante sur l'emprise existe pour l'organisation des travaux ;✓ que la clientèle du magasin utilise essentiellement la voiture, les transports en commun manquant de praticité (volume des courses, ...) ; peu de clients viennent en vélos (des parkings vélos sont disponibles et peu utilisés), peu à pied également ;✓ que l'étude d'impact fait état de l'intérêt du magasin pour la population qui ne fera que croître avec les 2 300 nouveaux habitants à venir d'ici 2030 ;✓ que le choix de porter atteinte au parking du magasin Casino appartenant à la société AEW Immocommercial, constitue une atteinte disproportionnée à son propriétaire et à la société qui exploite le magasin. Comme le justifie l'étude d'impact et qu'aucune proposition n'a été faite à d'une nouvelle solution ;		
--	---	--	--

	<ul style="list-style-type: none">✓ que le secteur d'implantation bénéficie d'une bonne desserte en particulier en voiture ;✓ que le chiffre d'affaires est réalisé en grande partie sur sa zone de chalandise 5 mn environ en voiture du site), le reste par la clientèle de passage et occasionnelle ; 3 000 habitants supplémentaires (par rapport à 2021) sont attendus à terme dans cette zone ;✓ que le magasin s'insère donc dans une dynamique de projets visant à améliorer fortement l'attractivité du secteur d'entrée Est de la métropole, ainsi que le confort et le niveau de services attendus par les habitants des communes de Bron, Vaulx en Velin et Villeurbanne (nouveaux projets urbains côté Bron Terrailon, Grande Portes des Alpes, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne Carré de Soie) ;✓ qu'il est situé dans un environnement avec une concurrence dense et diversifiée limitant ainsi le territoire sur lequel le magasin peut exercer son attraction, tout en étant quasiment la seule offre de supermarché de proximité disponible ;✓ que le magasin répond à des besoins du quotidien et au-delà pour la population résidente ;✓ que des questions restent en suspens vis-à-vis des accès aux quais de livraison et à la station-service eu égard à l'exploitation et à la sécurité ;✓ qu'alors que la situation contrainte du supermarché ne permet pas son développement malgré les aménagements urbains programmés dans		
--	--	--	--

	<p>l'environnement proche, la suppression de 25 à 30 places de stationnement entraînera des conséquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ sur son chiffre d'affaires : perte évaluée entre 15, 2 % et 22,7% selon les scénarios ; ➤ ses emplois : suppression entre 7,8 et 10, 8 emplois ETP ; ➤ empêchant minima le maintien de rayons nécessitant davantage de personnel, le mettant ainsi dans une situation non tenable ; <p>Dans de telles conditions la fermeture du magasin devra être envisagée privant la clientèle d'une source d'approvisionnement facilement accessible à pied ou à moins de 5 minutes en voiture.</p>		
--	---	--	--

5.2.3. Tableau récapitulatif des questions émises par les contributeurs avec les réponses apportées par Sytral Mobilités et les commentaires du commissaire enquêteur

Repère	QUESTIONS des contributeurs	Réponse SYTRAL	Commentaire du commissaire enquêteur
E3 C138 @86	Quel intérêt de planifier moins d'arrêts sur le trajet du BHNS que ceux desservis actuellement ?	Le BHNS est un transport "ligne forte" présentant les performances d'une ligne de tramway. Pour garantir cette performance, les arrêts ne peuvent pas être trop proches. La distance moyenne entre arrêts est de 435 m. Les stations sont maintenues aux endroits permettant le plus de montées-descentes. On observe sur le réseau TCL que les lignes les plus fortes (avec de grandes inter distances de stations) sont celles qui attirent le plus de monde. A contrario les lignes avec des arrêts très rapprochés sont moins attractives car les usagers recherchent de la performance de trajet.	Je comprends qu'un compromis doit être trouvé entre le nombre de stations d'arrêts à retenir et l'assurance d'une ligne forte attractive.

<p>Comment faire lorsque l'on se déplace avec difficulté, que l'on est en transit, que l'on rentre du travail le soir et que l'on doit faire quelques courses à la hâte après avoir récupéré ses enfants, que le samedi on regroupe ses courses dans différents commerces ?</p>	<p>La ligne du BHNS présentera une fréquence élevée permettant de l'emprunter facilement pour des déplacements de proximité, et sera maillée avec le réseau bus pour pouvoir desservir plus finement les quartiers. Les déplacements pour les piétons et les cycles seront également facilités par un élargissement des trottoirs, la création d'une piste cyclable et des stationnements vélos. La circulation des voitures est maintenue et le nombre de places de stationnement PMR est triplé.</p>	<p>On peut penser que l'utilisation du BHNS et des modes doux ne soient pas des moyens adaptés à toutes les situations, notamment en cas d'un volume de courses important acquis dans différents commerces. D'où la nécessité de conserver un minimum de places de stationnement à proximité des commerces.</p>
<p>Les commerces ne risquent-ils pas de disparaître comme cours Tolstoï et rue Léon Blum ?</p>	<p>Le projet vise à créer des espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes doux, pour pouvoir redynamiser les cœurs de quartier et favoriser le commerce de proximité. Il s'agit d'un projet structurant accompagnant une mutation du secteur, dans lequel une évolution des usages et l'arrivée de nouveaux habitants devraient encourager une ville de proximité.</p>	<p>Le maintien voire le développement des commerces en place pourra se vérifier avec la mutation du secteur mais également dans la mesure où Sytral Mobilités aura accompagné ceux impactés dans leur foncier et/ou leur environnement pour restituer leurs fonctionnalités</p>
<p>La ligne 11 n'était pas intégrée dans le projet initial du BHNS ; a-t-elle été oubliée volontairement ?</p>	<p>La piste cyclable fait partie intégrante du projet de BHNS, tout comme les trottoirs. Ces aménagements sont réglementaires, ils n'auraient pas pu être dissociés du projet. La piste cyclable est intégrée au projet depuis la concertation préalable.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités</p>
<p>Pourquoi ne pas envisager de partager la voie du BHNS avec les vélos sur une longueur entre la place Kimmerling et le périphérique ?</p> <p>Le partage des voies a bien été réalisé à Villeurbanne sur les rues Léon Blum et Cours Tolstoï sans difficulté majeure semble-t-il ?</p>	<p>La réalisation d'une voie cyclable est une obligation réglementaire à l'occasion de la rénovation d'une voie urbaine (lois LAURE et LOM).</p> <p>Entre le périphérique et la place Kimmerling, les cyclistes bénéficieront d'une piste cyclable bidirectionnelle dédiée, aménagée selon les préconisations du programme des voies lyonnaises pour éviter les mésusages (stationnement sur les pistes cyclables, débordement des vélos sur les trottoirs, etc...). Si le choix d'un partage de la plateforme avait été fait, il aurait fallu élargir celle-ci pour réaliser une bande cyclable conforme à la réglementation et l'emprise foncière aurait été identique, avec un niveau de sécurité moindre pour les cyclistes.</p>	<p>Je note :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que l'aménagement d'une piste cyclable dans l'accompagnement de la ligne du BHNS est une obligation : - que toutes dispositions doivent être prises pour que la circulation des cyclistes puisse se faire en toute sécurité, notamment en prenant en considération le nombre susceptible d'être présent ; - donc que compte tenu de l'importance du flux de cyclistes attendu entre le périphérique et la place Kimmerling la

		<p>La situation entre la place de la Reconnaissance et Maisons Neuves et sur l'avenue Félix Faure est une dérogation, justifiée par l'alternative que présente la piste cyclable le long du tramway T3 située à proximité. La mixité est donc possible dans ce secteur.</p> <p>Compte-tenu des flux cyclistes attendus sur la partie Est, faute d'alternative d'itinéraire, la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) entre le périphérique et la place Kimmerling n'est pas envisageable, car non conforme.</p>	<p>mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) n'est pas envisageable</p>
	<p>Les véhicules de police, gendarmerie, pompiers, Samu, auront-ils accès rapidement à la périphérie ? Le SDMIS a-t-il été consulté ?</p>	<p>Les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme, ce qui améliorera leurs conditions de circulation par rapport à la situation actuelle. Le SDMIS a été consulté et a donné un avis favorable sur les plans.</p>	<p>Je note que Sytral Mobilités a levé l'inquiétude concernant les conditions de circulation des véhicules d'urgence et de secours qui seront même améliorées par rapport à la situation actuelle.</p>
E5	<p>Est-ce qu'une étude sérieuse quant à la future fréquentation a été faite, si une étude des lieux de travail et d'habitation des utilisateurs de cette rue en voiture a été réalisée ?</p>	<p>Le trafic routier de la route de Genas est à ce jour saturé. De nombreux programmes immobiliers (logements et bureaux) sont prévus ou en cours et le besoin de déplacement va augmenter. Il est donc nécessaire de proposer des modes de transport permettant des débits plus élevés sans consommer trop d'espace. C'est l'objectif de la ligne de BHNS qui sera par ailleurs connectée au reste du réseau de transports en commun et proposera ainsi une desserte performante pour un grand nombre d'origines/destinations. La desserte des communes de Chassieu, Genas et l'aéroport Saint-Exupéry sera assurée par la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) dont la mise en service est prévue en 2025. Cette ligne se connectera au BHNS aux Sept-Chemins puis au Pôle d'Echange Multimodal de Vaulx-la Soie.</p> <p>Sur les zones d'activités commerciales ou industrielles, les entreprises sont invitées à définir leur Plan de Déplacement d'Entreprise.</p>	<p>L'augmentation des capacités de transports apportée par le BHNS contribuera à limiter l'utilisation de la voiture sur son tracé entre les Sept-Chemins et le quartier de La Part-Dieu.</p> <p>Toutefois on peut craindre que la construction de nouveaux programmes immobiliers (logements et bureaux) fera apparaître de nouveaux automobilistes</p> <p>Enfin il reste à vérifier que la ligne de l'Est Lyonnais sera adaptée pour être une alternative suffisante à l'utilisation de la voiture pour les usagers venant des communes de l'Est (Chassieu, Genas...)</p>
E13	<p>Puisqu'il existe déjà la ligne de l'Est, pourquoi ne pas prévoir simplement des navettes vers les arrêts ?</p>	<p>Le réseau TCL est organisé en plusieurs niveaux de lignes : des lignes structurantes qui permettent de se déplacer rapidement sur les axes principaux et des lignes de</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités</p>

		desserte fine des quartiers qui rabattent vers ces lignes structurantes. La correspondance entre la Ligne de l'Est Lyonnais qui permettra la desserte de Chassieu et Genas jusqu'à Saint-Exupéry et le BHNS est bien prévue aux Sept Chemins.	
@17	<p>Pourquoi cette ligne s'arrête-t-elle si tôt à l'Est. Le projet initial la prévoyait jusqu'à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry ?</p> <p>Souhait que la ligne soit sous bifilaire sur tout son parcours (nombre de perchage/déperchage trop important)</p>	<p>La desserte de cet axe par la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) qui connectera les Sept-Chemins au Pôle d'Echange Multimodal de Vaulx-la Soie est prévue pour 2025. Elle permettra la desserte de Chassieu et Genas jusqu'à Saint-Exupéry.</p> <p>Le mode bus choisi pour la LEL permet un juste équilibre entre performance de transports en commun, capacité attendue et impact sur la circulation automobile. En effet, insérer une plateforme en site propre jusqu'à l'aéroport en passant par les centres-villes à desservir aurait entraîné un impact foncier considérable.</p> <p>Le mode bus est tout à fait adapté à la densité de ces territoires.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p> <p>Toutefois il reste à vérifier comme indiqué plus haut que la ligne de l'Est Lyonnais sera adaptée pour être une alternative suffisante à l'utilisation de la voiture pour les usagers venant des communes de l'Est (Chassieu, Genas...), notamment en absence de parc relais au niveau des Sept-Chemins ou en amont.</p>
@18	Quelle solution est envisagée pour absorber le flux de voitures qui essayeront de trouver d'autres axes de circulation pour aller et venir vers le centre de Lyon ?	Lorsque, sur un territoire, on équilibre les modes de transports, on constate une diminution de la voiture au profit des autres flux. Avec la création de cette ligne forte de transports en commun et la piste cyclable, le projet a pour ambition le report modal. L'objectif n'est pas d'adapter un espace à la situation actuelle mais de créer les conditions pour un report modal et donc une réduction de la circulation automobile.	Il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes du tracé n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées
E22	Faut-il en craindre que les rotations des autres bus seront encore allégées pour permettre le fonctionnement de la nouvelle ligne?	<p>Le réseau TCL est organisé en plusieurs niveaux de lignes : des lignes structurantes qui permettent de se déplacer rapidement sur les axes principaux et des lignes de desserte fine des quartiers qui rabattent vers ces lignes structurantes.</p> <p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes - BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9 - il a été</p>	

		<p>décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes- L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	<p>Je note que dans sa réponse, à la vue des résultats de l'étude à venir sur la restructuration du réseau de bus, Sytral Mobilités s'est bien engagé à ce que les quartiers desservis actuellement le restent par la suite.</p>
@25	<p>On lit que cet aménagement sera bénéfique "aux nouveaux" habitants sur le tracé, loin du centre. Mais quid des habitants sur le tracé qui seront pénalisés?</p>	<p>Le projet est amené à profiter à tous, par la création d'une ligne de transports fiable avec un temps de trajet garanti, l'aménagement de trottoirs larges et confortables, et de pistes cyclables sécurisées. L'ensemble du linéaire sera largement végétalisé. Le report modal permettra une diminution des bruits de circulation et de la pollution de l'air. Les habitants sur le tracé bénéficieront donc des aménagements prévus.</p>	<p>On peut affirmer que les habitants riverains du tracé pourront bénéficier des aménagements prévus, tout en notant que ceux dont l'utilisation de la voiture est indispensable pourront être confrontés à des difficultés d'adaptation, vis-à-vis du stationnement en particulier.</p>

@29	Est-ce que la déviation des réseaux a été prévue au cas où le tramway s'impose dans un avenir proche ou lointain, ou bien faudra-t-il tout reprendre, avec des frais très conséquents pour la collectivité?	L'organisation des différentes circulations est compatible avec un fonctionnement tram. Les nouveaux réseaux sont positionnés sous la voirie et les trottoirs.	Je note que Sytral Mobilités a répondu à la question.
@30	Est-ce que la ligne 25 va être supprimée ?	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes - BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9 - il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	Comme indiqué plus haut je note que dans le cadre de la restructuration du réseau de bus à venir Sytral Mobilités s'est bien engagé à ce que les quartiers desservis actuellement le restent par la suite.
	Quel est l'intérêt de la ligne qui sera en doublon sur une grande partie de la route de Genas avec le futur tram et sur l'av. F. Faure avec le C11 ?	Le tracé du BHNS représente un élément important du maillage de transports en commun, sur toute la partie Est de Lyon et des communes de première couronne, en permettant des correspondances avec les métros B et D, et les trams T3, T4 et T6.	Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités

		<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes- L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	
@34	<p>Si 80% du trafic de l'avenue Félix Faure est actuellement effectué en VP et que 20% de ce trafic serait reporté par le BHNS, où passeront les 80% voitures restantes, en particulier avec la suppression d'un sens de circulation ?</p>	<p>Le projet a pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile. En complément du projet, un travail réalisé conjointement avec la Métropole de Lyon est en cours pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour éviter le report de circulation dans les rues adjacentes.</p>	<p>Comme indiqué plus haut Il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes de l'av. F. Faure n'engendrent pas des nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>

@35	<p>Est-il prévu la mise en route de la circulation sur une voie plus une voie de bus sur l'intégralité de la rue du Dauphiné ?</p> <p>Pourquoi ne pas mettre la rue du Dauphiné à sens unique sur tout le tronçon entre l'av. Lacassagne et la rue Mistral ?</p>	<p>Le projet ne prévoit pas d'aménagement modificatif sur la rue du Dauphiné.</p>	<p>Les craintes du contributeur liées aux reports de circulation dans la rue du Dauphiné entre l'av. Lacassagne et la rue Mistral devront être prises en considération dans le cadre de l'étude de trafic menée par la Métropole compte tenu de l'environnement (une nouvelle école, une résidence de personne âgées à proximité)</p>
@38	<p>Comment vont faire les habitants de l'Avenue Felix Faure, qui sera en sens unique pour rentrer chez eux dans le sens Ouest-Est (Vivier Merle-Villeurbanne) ?</p>	<p>La circulation de l'avenue Felix Faure sera à sens unique et il sera donc nécessaire de remonter par l'avenue Lacassagne et la rue du Dauphiné ou la rue Frédéric Mistral pour l'emprunter dans le sens est-ouest.</p>	<p>Je prends note de la réponse qui confirme bien qu'il y aura des reports de circulation dans les rues environnantes dont le niveau de l'impact devra être évalué.</p>
	<p>Avec toutes les places de parking supprimées comment feront les gens pour déménager, se faire livrer, se faire soigner et recevoir leur proches ?</p>	<p>Le projet permet la multiplication par 3 du nombre de places de livraisons. De manière générale, par la création d'espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes actifs, l'objectif est que les personnes non résidant dans le quartier y viennent autrement qu'en voiture (report modal vers les transports en commun ou le vélo). Une évolution des usages est attendue.</p>	<p>Malgré une évolution des usages dans les modes de déplacement, on peut penser que l'utilisation de la voiture ne disparaîtra pas totalement surtout dans des délais proches.</p> <p>Un certain nombre de contributeurs ont signalé qu'il leur était indispensable de disposer d'une voiture, notamment pour leur travail. Comme indiqué supra au sujet 3, la suppression de ce grand nombre de places de parking pourra donc être à l'origine de difficultés pour ceux qui ne disposent pas d'un garage privé.</p>
	<p>Comment les habitants de Félix Faure, dont les parking privés sont en sous-sol sur la rue David, vont pouvoir emprunter la rue David qui est elle-même en sens unique ?</p>	<p>Le projet ne prévoit pas de modification du sens de circulation sur la rue David. Elle sera accessible depuis la rue Felix Faure, comme aujourd'hui.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>

	Comment vont faire les automobilistes pour couper l'Avenue Félix Faure et les 2 voies de bus dans le sens Est-Ouest (Villeurbanne-Vivier Merle) pour emprunter la rue David et rentrer chez eux ?	Les amorces de rues seront traitées en cohérence avec le reste du projet. La plateforme s'interrompra aux carrefours, qui seront aménagés en plateaux surélevés.	Il appartient à Sytral Mobilités de s'assurer que cette manœuvre peut se faire en toute sécurité.
@42	Est ce qu'il serait possible de prolonger ce BHNS jusqu'à Eurexpo où il y a une possibilité de parc relais ?	Ce scénario a été étudié et l'opportunité n'a pas été confirmée : trop peu de personnes concernées pour une augmentation du coût d'exploitation important. Par ailleurs, Eurexpo est déjà desservi par la ligne T5, dimensionnée pour la desserte des salons.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
	Est-il possible de créer une piste cyclable sur les trottoirs de la rue Salvador Allende ?	Ce périmètre est hors projet. Cela étant dit, le projet prévoit la gestion des cycles entre la voie lyonnaise route de Genas et la rue Salvador Allende.	RAS
@43	N'y a-t-il pas un gros risque de voir la circulation se détourner vers le centre de Bron et les Genets par les rues de Reims de la Marne et du doyen Lépine ?	La circulation des véhicules sur la partie est de la Route de Genas n'est pas modifiée (1 voie de circulation dans chaque sens conservée). Le BHNS et la route de Genas seront prioritaires aux carrefours.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
	Aux Genets les rues Georges Clemenceau, Leon Paviot et Jaques Daligand : - Avez-vous fait des études de circulation ? - Ne faudrait-il pas revoir les sens de circulation afin d'éviter ce report de circulation qui est déjà existant et qui posent déjà beaucoup problème ? - Pourquoi n'y a-t-il pas une étude globale de circulation et d'études des nuisances dans ces quartiers qui servent déjà de contournement à une route de Genas saturé ?	Une étude est en cours, réalisée par la Métropole de Lyon, pour proposer des aménagements (changement de sens de certaines rues par exemple) afin d'éviter les reports de circulation dans les quartiers que l'on souhaite apaiser ou maintenir apaisés.	Je prends note qu'une étude est en cours pour traiter cette question
	Y aura t-i une facilitée de stationnement aux Sept Chemin pour les habitants de Chassieu et d'ailleurs qui utilisent la route de Genas et qui pourraient prendre le BHNS?	Le réseau viaire autour des Sept Chemins ne permet pas de supporter les circulations de desserte d'un parc relais. Par ailleurs, la majorité des passagers n'est pas attendue aux Sept Chemins. Ce sont les stations intermédiaires qui apporteront le plus de voyageurs. La ligne de l'Est	Il reste à vérifier comme indiqué plus haut que la ligne de l'Est Lyonnais sera adaptée pour être une alternative suffisante à l'utilisation de la voiture pour les usagers venant des communes de l'Est (Chassieu,

		Lyonnais (LEL) qui permettra de relier Carré de Soie depuis l'Aéroport Saint-Exupéry et les Sept Chemins, en desservant les communes de Genas et Chassieu, sera mise en service en 2025. La correspondance avec le BHNS sera assurée aux Sept Chemins.	Genas...), notamment en absence de parc relais au niveau des Sept-Chemins
	Y aura-t-il un renforcement des bus qui arrivent aux Sept Chemins?	La ligne de l'Est Lyonnais (LEL) qui permettra de relier Carré de Soie depuis l'Aéroport Saint-Exupéry et les Sept Chemins, en desservant les communes de Genas et Chassieu, sera mise en service en 2025. La correspondance avec le BHNS sera assurée aux Sept Chemins. Le projet s'accompagnera d'une restructuration du réseau de surface bus, notamment des lignes permettant un rabattement vers le BHNS.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
@64 CB8	Quels sont les chiffres actuels de la fréquentation du bus 25	La ligne a accueilli 4500 voyages/jour en décembre 2023, 4400 en novembre, 4370 en octobre et 4100 en septembre. On constate une évolution constante de la ligne depuis plusieurs mois.	Sytral Mobilités a répondu à la question.
	Pourquoi un terminus aux Sept-Chemins et pourquoi le prolongement vers Chassieu a été abandonné ?	L'étude d'opportunité a conclu à l'abandon de ce prolongement car il ne desservait pas assez de personnes. La ligne de l'Est Lyonnais (LEL) qui permettra de relier Carré de Soie depuis l'Aéroport Saint-Exupéry et les Sept Chemins, en desservant les communes de Genas et Chassieu, sera mise en service en 2025. La correspondance avec le BHNS sera assurée aux Sept Chemins.	Il reste à vérifier comme indiqué plus haut que la ligne de l'Est Lyonnais sera adaptée pour être une alternative suffisante à l'utilisation de la voiture pour les usagers venant des communes de l'Est (Chassieu, Genas...), notamment en absence de parc relais au niveau des Sept-Chemins ou en amont.
	Quelles sont les mesures de trafic route de Genas ? Quelle est l'analyse du trafic ?	Le trafic actuel a été analysé par des comptages et des modèles. Les données d'évolution de trafic sont reprises dans le dossier d'enquête. Le constat est que la route de Genas est saturée aujourd'hui aux heures de pointe. Le projet a pour objectif d'apporter d'autres solutions de mobilité pour répondre à cette saturation.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
@69 @70	En 2030 où vont se garer les véhicules électriques ?	Il n'y a pas de politique de stationnement différenciée entre les véhicules électriques et les véhicules à moteur	

<p>@213 CL8 @74</p>	<p>Des bornes seront-elles mises en place sur toute la voirie ?</p> <p>Où vont stationner les véhicules qui utilisent l'électricité du domicile privé ?</p>	<p>thermique aujourd'hui et il n'est pas prévu de revoir cette politique dans le cadre du projet.</p> <p>L'installation des stations de recharge ne dépend pas de Sytral Mobilités mais des fournisseurs et de leur politique de développement.</p>	<p>Le développement de l'utilisation des véhicules électriques est un fait.</p> <p>Je note que la suppression des places de stationnement impactera de la même façon les véhicules thermiques et électriques.</p>
	<p>Compte tenu de la piste distante de 500 m longeant le Tram de la ligne l'Est, pourquoi la voie Lyonnaise 11 route de Genas ?</p>	<p>Entre Garibaldi et Kimmerling, la proximité de la voie lyonnaise le long de T3 permet effectivement de capter les principaux flux cyclistes et donc d'envisager la mutualisation de la plateforme bus avec les cycles (fréquentation moindre). Mais à partir de Kimmerling, le projet nécessite la création d'une voie cyclable séparée</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités qui explique les raisons de la mutualisation de la plateforme du BHNS avec la piste cyclable entre Garibaldi et Kimmerling et pas route de Genas.</p>
	<p>Pourquoi ne pas mettre les vélos sur la plateforme du BHNS sur 100 m quartier des Genêts comme sur l'av. F. Faure ?</p>	<p>Entre Garibaldi et Kimmerling, la proximité de la voie lyonnaise le long de T3 permet effectivement de capter les principaux flux cyclistes et donc d'envisager la mutualisation de la plateforme bus avec les cycles (fréquentation moindre). Mais à partir de Kimmerling, le projet nécessite la création d'une voie cyclable séparée.</p>	
	<p>Entre la station place Ronde et la place Kimmerling, section commune au BHNS et au tramway, le dossier ne décrit pas comment est assurée la continuité de la circulation des cyclistes.</p> <p>(NB : les rails constituent un piège pour les roues de vélo)</p>	<p>Ce tronçon est aménagé dans le cadre du projet de prolongement de T6 au nord. Pour avoir des informations sur le projet T6 : https://www.sytral.fr/565-prolongement-t6.htm</p>	<p>Ce tronçon ne fait pas partie du dossier d'enquête.</p>
	<p>Cette enquête porte uniquement sur le BHNS et non sur la VL11 ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Où sont les concertations de la VL11 ? - Où est l'enquête publique de la VL11 ? - 	<p>La réalisation de la voie Lyonnaise a bien été mentionnée lors de la concertation préalable (cf site Internet dédié au BHNS www.sytral.fr/bhns et notamment le dossier de concertation préalable ; les pages relatives à la voie lyonnaise sont visibles en annexe 6). La piste cyclable fait partie intégrante du projet de BHNS, tout comme les trottoirs. Ces aménagements sont réglementaires, ils n'auraient pas pu être dissociés. Ils ont donc été soumis à enquête publique via l'enquête publique du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins, comme une composante du projet.</p>	<p>Je prends note que le dossier de concertation préalable précisait bien que « Une partie des aménagements cyclables le long de la plateforme BHNS intégrera les Voies Lyonnaises, le réseau express vélo de la Métropole de Lyon... »</p>

	<p>Trafic actuel : Etude route de Genas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment a-t-il été analysé ? - Par quels moyens (comptage, pollution) ? - À quelle date ? - Quels sont les résultats rendus publics ? - Quel sera le trafic estimé sur la route de Genas lorsque le BHNS sera réellement en fonction ? - Où est l'étude de report de circulation ? - Toutes les rues adjacentes à la route de Genas ne sont pas « gabarisées » pour accueillir un report de circulation (largeur de la voirie et des trottoirs, écoles, lycée, centre aéré ...) - Comment sera régulé ce changement de voie ? - Est-il prévu d'installer de nouveaux feux de signalisation ? - Quelle sera la priorité donnée à la circulation des bus ? 	<p>Le trafic actuel a été analysé par des comptages et des modèles.</p> <p>Les données d'évolution de trafic sont reprises dans le dossier d'enquête.</p> <p>Les quartiers apaisés ne doivent pas supporter un report de trafic. Une étude "mobilités" réalisée par la Métropole est en cours sur l'ensemble de Bron et une partie de Villeurbanne. Elle prend en compte l'ensemble des projets qui ont un impact sur la voirie (transports en commun, voies lyonnaises...). Elle permettra d'apporter des solutions pour empêcher les reports de circulation dans les rues apaisées.</p> <p>Sur le parcours du BHNS, la programmation des différents feux sur la totalité du projet a été vue de manière à réguler progressivement les circulations entrantes depuis l'est, ce qui imposera une vitesse moyenne faible mais évitera le blocage des carrefours. Ces aménagements prennent place dans le principe d'une diminution globale du nombre de voitures.</p> <p>Le bus sera prioritaire aux feux.</p>	<p>Comme indiqué plus haut Il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes du tracé n'engendrent pas des nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
	<p>Circulation Ouest Est de Lyon au sept chemins :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quel est le plan de circulation envisagé pour les véhicules privés, les véhicules secours, véhicules de livraisons ...voulant venir en direction de l'EST ? - Félix F AURE la circulation sera à l'avenir uniquement sens Est – Ouest ? - Route de Genas de la place KIMMERLING à la rue Frédéric MISTRAL uniquement sens Est Ouest ? 	<p>Les reports pourront se faire par le sud en empruntant les rues Lacassagne et Ferdinand Buisson ou par le nord en empruntant les rues Jean Jaurès, Antonin Perrin et Georges Sand.</p> <p>Les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme du BHNS.</p>	<p>Concernant la mise en sens unique du tronçon de l'av. F. Faure Je note que les reports de circulation se feront dans les rues environnantes.</p> <p>Comme indiqué plus haut je note que les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme et que leurs conditions de circulation seront même améliorées.</p>
	<p>Quid du sens Est – Ouest ?</p>	<p>Le sens de circulation est-ouest ne sera pas impacté par le projet.</p>	

	<p>Toutes les rues adjacentes à la route de Genas ou l'avenue Felix Faure ne sont pas « gabarisées » pour accueillir un report de circulation (largeur de la voirie et des trottoirs)</p> <p>Où est l'étude demandée par les habitants du quartier Cyrian qui était en cours à la Métropole depuis 2022 pour prendre en compte les reports de circulation dans ce secteur?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impacts si report au Sud de la route de Genas ? - Impacts si report au Nord de F. Faure ? 	<p>Les quartiers apaisés ne doivent pas supporter un report de trafic. Une étude "mobilités" réalisée par la Métropole est en cours sur l'ensemble de Bron et une partie de Villeurbanne. Elle prend en compte l'ensemble des projets qui ont un impact sur la voirie (transports en commun, voies lyonnaises...). Elle permettra d'apporter des solutions pour empêcher les reports de circulation dans les rues apaisées.</p>	<p>Comme indiqué plus haut Il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes du tracé n'engendrent pas des nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
	<p>Le projet actuel du BHNS prévoit la création d'une plate-forme centrale surélevée :</p> <p>Qu'elle est la hauteur de la plateforme ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont ses caractéristiques techniques ? - Sera-t-elle mise en place sur la totalité du trajet des sept chemins à la Part Dieu ? - Sur les plans et les dessins la plateforme n'est jamais visualisée ! - Pourquoi les plans et les dessins ne reflètent pas le vrai projet ? - Comment est envisagé le franchissement de la plateforme HORS intersections en cas de nécessité de dépasser un véhicule stationné sur la voirie ? (Ex-camion de livraison, camion de collecte des déchets, camion de déménagement...) pour véhicules de secours (SAMU, SDIS.) véhicules privés, autres camions 	<p>La plateforme sera mise en place sur la totalité du parcours, ce qui garantira la performance du BHNS. La circulation sur la plateforme ne sera pas autorisée aux véhicules autres que transports en commun et véhicules de secours. La circulation de ces véhicules sera donc facilitée par rapport à la situation existante. La plateforme s'interrompra aux carrefours, les débouchés depuis les petites rues seront donc tous possibles. La bordure de surélévation (environ 6 cm de hauteur) de la plateforme sera chanfreinée, ce qui permettra, si un véhicule bloque la rue, un dépassement ponctuel au pas. Lorsque la plateforme est au centre (1 voie voitures de chaque côté), il ne sera pas autorisé de traverser pour accéder à son entrée charretière mais les demi-tours seront possibles à chaque carrefour. Dans les rues à sens unique, lorsque la plateforme est d'un côté de la rue, sa traversée sera autorisée pour accéder aux entrées charretières.</p> <p>Il n'est pas prévu de joindre les plans techniques détaillés du projet dans un dossier d'enquête.</p> <p>Les demandes précises peuvent être adressées à bhns1-contact@sytral.fr</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Comment ces véhicules devant se déplacer très rapidement pourront-ils se dégager des blocages de la circulation, afin de garantir aux personnes concernées le maximum de chances de survie ? 		
<p>Pour précision un trottoir est infranchissable !! De plus, il est interdit à un véhicule de secours transportant des malades (intubés, ventilés ...) de descendre un trottoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Est-il prévu d'installer de nouveaux feux de signalisation ? - Quelle sera la priorité donnée à la circulation des bus ? - Comment un véhicule peut tourner à droite, à gauche puis à droite sans bloquer la circulation globale ? 	<p>La plateforme s'interrompra aux carrefours et elle sera autorisée à la circulation des véhicules de secours. Sur la partie de la route de Genas à double sens, si le mouvement de tourne-à-gauche est possible, il sera géré par feux. Le bus sera prioritaire aux feux.</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités et précise que, comme indiqué plus haut les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme et que leurs conditions de circulation seront même améliorées.</p>
<p>Expropriation d'habitants et destruction du bâti. Quartier des Genêts Bron (entre périphérique et place Kimmerling) Partie impactée représente 100 m linéaire</p> <ul style="list-style-type: none"> - Destructions complètes des maisons et de 3 commerces : CREADIL, Bona Parquets et Tony Pièces automobiles (PP109/110/111/112) - Destruction d'un bâtiment de l'entreprise de plomberie Vincent. Les murs devaient être loués à une autre entreprise (PP107/167) - Destruction d'une partie de la boulangerie PANEO et diminution du parking (13 places) <p>Le projet de réaménagement prévoit 6 places !</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Pour Creadil, Bona Center et Tony pièces Auto : les activités sur ces sites avaient déjà cessé (Creadil Bona Center), ou cessent à l'occasion du projet de la décision du gérant (Tony Pièces Auto). Les acquisitions foncières sont en cours. - Entreprise Vincent plomberie : Décès du chef d'entreprise en novembre 2022 et cessation de l'activité. Une restitution du local, moins l'emprise foncière BHNS est en cours. - Boulangerie Panéo : le projet a un impact sur le parking et le bâti mais concerne une surface de vente. Le laboratoire n'est pas touché. Le parking était déjà concerné par un emplacement réservé de voirie (3m) de la Métropole. Des échanges sont en cours pour une restitution des fonctionnalités (parking, surface de vente). 	<p>Il appartient à Sytral Mobilités en priorité de restituer les fonctionnalités d'une part de la boulangerie Paneo d'autre part du cabinet dentaire avec leurs exploitants respectifs.</p>

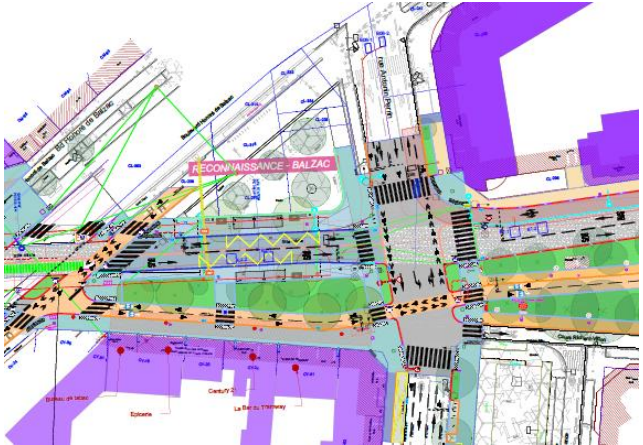
	<p>Impossible si le bâtiment est reconstruit (voir contribution boulangerie PANEO) (PP114) Cabinet dentaire : plus de parking (PP115)</p>	<p>Cabinet dentaire : la restitution des fonctionnalités du cabinet est en cours</p>	
	<p>Expropriation quartier des Genêts à 200 m de la piste cyclable de l'Est (PP5) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi détruire un quartier alors qu'une autre piste cyclable existe à 200 mètres ? <p>Lieu de rencontre des deux pistes cyclables : Reconnaissance Balzac :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi PAS AVANT pour préserver un quartier ? 	<p>L'exercice de réduire les largeurs des différentes parties de la voirie a été fait. Quand la réduction des largeurs permettait de sauvegarder le bâti, ces réductions ont été retenues. Si ces réductions ne permettaient pas de sauvegarder le bâti, le projet est revenu à des largeurs plus confortables, en impactant le bâti. La réflexion est allée jusqu'aux largeurs minimum conformes aux réglementations pour conserver la fonctionnalité. L'alternative aurait été de supprimer une fonctionnalité mais le choix d'une ligne forte de transport en commun fort étant retenu, le réaménagement de la rue a entraîné l'obligation réglementaire d'insérer une voie cyclable et un trottoir de chaque côté, ainsi que l'obligation réglementaire de désimperméabiliser la rue, c'est-à-dire de ne pas renvoyer les eaux de pluie dans les réseaux mais de les infiltrer via des espaces verts.</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités.</p>
	<p>Vu en concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi ne pas avoir fait le choix de réduire les trottoirs et la VL11, pour ne pas exproprier ? - Pourquoi le projet n'a pas été adapté comme à partir de Kimmerling ? (VL11 et BHNS même voie ou autre solution.) 	<p>L'exercice de réduire les largeurs des différentes parties de la voirie a été fait. Quand la réduction des largeurs permettait de sauvegarder le bâti, ces réductions ont été retenues. Si ces réductions ne permettaient pas de sauvegarder le bâti, le projet est revenu à des largeurs plus confortables, en impactant le bâti. La réflexion est allée jusqu'aux largeurs minimum conformes aux réglementations pour conserver la fonctionnalité. L'alternative aurait été de supprimer une fonctionnalité mais le choix d'une ligne forte de transport en commun fort étant retenu, le réaménagement de la rue a entraîné l'obligation réglementaire d'insérer une voie cyclable et un trottoir de chaque côté, ainsi que l'obligation réglementaire de désimperméabiliser la rue, c'est-à-dire de ne pas renvoyer les eaux de pluie dans les réseaux mais de les infiltrer via des espaces verts.</p>	

		Accueillir les cycles sur la plateforme nécessite d'élargir celle-ci, ce qui ne réduit pas les emprises foncières. Ce partage est proposé à partir de Kimmerling en raison de la proximité de la piste cyclable le long de T3 mais, en l'absence d'alternative, sur l'autre partie de la route de Genas, une piste cyclable sécurisée sera créée.	
	<p>Concertation 4/05/2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles solutions le Sytral et la Métropole ont-ils proposées pour limiter au maximum les impacts sur le bâti comme demandé par les élus ? - Pourquoi les habitants et commerçants concernés n'ont-ils été informés (et par téléphone) qu'en février 2023 ? 	<p>L'exercice de réduire les largeurs des différentes parties de la voirie a été fait. Quand la réduction des largeurs permettait de sauvegarder le bâti, ces réductions ont été retenues. Si ces réductions ne permettaient pas de sauvegarder le bâti, le projet est revenu à des largeurs plus confortables, en impactant le bâti. La réflexion est allée jusqu'aux largeurs minimum conformes aux réglementations pour conserver la fonctionnalité.</p> <p>L'alternative aurait été de supprimer une fonctionnalité mais le choix d'une ligne forte de transport en commun fort étant retenu, le réaménagement de la rue a entraîné l'obligation réglementaire d'insérer une voie cyclable et un trottoir de chaque côté, ainsi que l'obligation réglementaire de désimperméabiliser la rue, c'est-à-dire de ne pas renvoyer les eaux de pluie dans les réseaux mais de les infiltrer via des espaces verts.</p> <p>Dans le cadre de la concertation, des relevés de contraintes des commerces et activités ont été réalisés. Les contacts pris en février 2023 par SYTRAL Mobilités avaient pour but d'anticiper et d'accompagner l'envoi d'un courrier officiel qui est intervenu en juin 2023.</p>	Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités.
	<p>Rencontre associations vélos du 24/02/2023 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si des îlots de protections contre les tournes à droite sont mis en place est ce que les voitures ne pourront plus tourner à droite coté VL11 ? - Ou sont les plans, si cela est intégré au projet ? 	<p>Les voitures pourront toujours tourner à droite.</p> <p>Les plans sont consultables à la demande en nous contactant à l'adresse suivante : bhns1-contact@sytral.fr</p>	Sytral Mobilités a répondu aux questions.
	Atelier sur l'insertion des places PMR et de livraison :	<p>Aujourd'hui : 13 places PMR</p> <p>Après projet BHNS : 36 places PMR</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> - Combien a-t-il été compté de places PMR et de livraisons ? - Aucune information à ce sujet, comment peuvent-il être affirmé que les places de livraison seront multipliées par 3, si aucune donnée chiffrée n'est produite ? 	<p>Aujourd'hui : 16 places de livraison Après projet BHNS : 47 places de livraison</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu aux questions.</p>
	<p>Stationnement et livraisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle solution est envisagée pour ne pas bloquer la circulation jusque sur le périphérique pour les livraisons des deux entreprises (AFR et magasin de moto livrés par semi-remorque) situées à proximité de l'arrêt du Lycée automobile (plateforme infranchissable) - Livraisons prévues dans les rues adjacentes pour les autres commerces ! Est-ce possible pour un boucher, un épicier, un poissonnier, (chaîne du froid, hygiène, poids, sécurité des livreurs, des cyclistes, des piétons, deux roues...) de se faire livrer dans une rue adjacente ? <p>Les places de stationnement sont supprimées et aucune de livraison n'est prévue ex. : commerces et restaurants rond-point des Sept chemins)</p>	<p>Le nombre de places de livraison sera multiplié par 3 sur l'ensemble du projet. La situation sera donc améliorée par rapport à l'existant. Les places de livraison sont aux normes de conception. Les voiries respectent les largeurs réglementaires et les girations ont été vérifiées à chaque carrefour.</p> <p>Un échange a eu lieu avec AFR pour améliorer les conditions d'accès et de livraison pour son activité. Il a été retenu de créer une entrée charretière et d'aménager les abords pour permettre les livraisons.</p> <p>Pour les autres commerces, la situation sera améliorée par rapport à l'existant par l'augmentation du nombre de places.</p> <p>Les places de livraison sont restituées tant que possible sur la route de Genas.</p> <p>Lorsque ce n'est pas possible, elles sont restituées sur les rues à proximité immédiate.</p>	<p>Il appartient à Sytral Mobilités de définir en concertation avec chacun des artisans et commerçants l'emplacement le plus approprié des places de livraison affectées à leurs activités.</p>
	<p>Du quartier des Sept chemins au périphérique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'accès au débit de tabac et commerce de tickets de jeux étant enclavé, en cas de braquage (toujours possible), des solutions assurant la sécurité des livreurs ont-elles été envisagées ? 	<p>Effectivement une station sera implantée au niveau de ce commerce. Son emplacement ne peut être modifié car elle doit être à proximité des stations de la future Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) pour permettre une correspondance efficace. Cet emplacement permettra également un éventuel prolongement de la ligne vers l'est. L'insertion de la station ne permet pas de positionner une place de livraison, à moins d'impacter le bâti d'un côté ou l'autre de la rue. A cet endroit, le choix a été fait de préserver le bâti.</p>	

		C'est pourquoi une place de livraison sera créée à proximité immédiate sur l'avenue Gallieni.	
	<p>Autres exemples de dommages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Restaurant Italiano Vero terrasse supprimée (96 route de Genas Lyon) - Magasin Alpha meubles coupé en deux (21 route de Genas Vaulx en Velin) - ASSUPASS suppression du parking privé clientèle (voir sa contribution) (322 bis route de Genas Bron) <p>Affichage :</p> <p>Est-ce normal que les affiches annonçant l'enquête publique sont inexistantes sur la voie publique et les panneaux d'information des villes (Lyon, Bron, Vaulx en Velin, Villeurbanne), hormis sur les abris de BUS et TRAM ?</p>	<p>- Restaurant Italiano Vero : un accord a été trouvé sur une éviction commerciale</p> <p>- Alfa Meubles : l'impact porte sur une véranda. Une restitution est en cours</p> <p>- Assupass : cet espace, non officiellement dédié à du stationnement (dans le règlement de copropriété) appartient à l'ensemble de la copropriété. Une restitution est en cours avec la copropriété</p> <p>L'enquête publique a été annoncée par des avis au public sur panneaux jaunes, disposés tout le long du linéaire du projet, visibles depuis la voie publique. Des affiches ont été apposées dans les 4 mairies et les informations ont été relayées dans les supports de communications municipaux, métropolitains, et du Sytral (écrans e-tcl, réseaux sociaux...).</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités concernant les 3 exemples de dommages présentés par le contributeur.</p> <p>En ce qui concerne l'affichage de l'avis d'enquête je suis en mesure de confirmer que les dispositions prises par Sytral Mobilités et les 4 mairies dépassent très largement le minimum imposé par la réglementation.</p>
	Pourquoi gaspiller l'argent des contribuables avec des projets non-aboutis sur la route de Genas dont l'assainissement a été fait au printemps 2023 ?	<p>La procédure de déclaration d'utilité publique permet d'évaluer la pertinence du projet pour l'intérêt général. Les travaux d'assainissement déjà réalisés ne seront pas refaits.</p>	Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités.
@80	En l'état actuel du projet comment les commerçants vont-ils pouvoir être livrés et comment leurs clients pourront stationner ?	<p>Le nombre de places de livraison sera multiplié par 3 sur l'ensemble du projet. La situation sera donc améliorée par rapport à l'existant.</p> <p>Le projet vise à créer des espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes actifs, pour pouvoir redynamiser les cœurs de quartier et favoriser le commerce de proximité. Il s'agit d'un projet structurant accompagnant une mutation du secteur, dans lequel une évolution des usages et l'arrivée de nouveaux habitants devraient encourager une ville de proximité.</p>	Comme indiqué plus haut il appartient à Sytral Mobilités de définir en concertation avec chacun des artisans et commerçants l'emplacement le plus approprié des places de livraison affectées à leurs activités.
@86	Y a-t-il des stationnements de prévus pour mes vélos-cargo ?	Le projet prévoit régulièrement des stationnements pour les vélos, y compris vélos-cargos, ainsi que des emplacements pour des stations Velo'v. Des	Sytral Mobilités a répondu à la question.

		stationnements sécurisés aux Sept Chemins et place Kimmerling sont également prévus (abris vélos sécurisés accessibles avec carte TCL) pour permettre l'intermodalité vélo- transports en commun.	
@98 CB4	Comment les riverains seront informés et dans quels délais quant aux impacts sanitaires éventuels inhérents vis-à-vis des incidences potentielles sur les réseaux d'électricité, d'eau potable, de communication ?	Si un aléa de chantier entraînait la coupure d'un réseau, le concessionnaire serait immédiatement informé pour réparation et information des clients concernés.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités
@107	Que devient le bus C8 ?	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	Je note que la réponse de Sytral Mobilités n'indique pas ce que va devenir le C8 mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.

<p>@110 @182 @197 @205 @225 CB5 E168 E169</p>	<p>Au carrefour Reconnaissance Balzac :</p> <ul style="list-style-type: none">- Comment sera-t-il aménagé ? (pièce A, page 24/52)- Comment va évoluer la circulation ? (pièce B09 chapitre IV) : il n’y a pas d’information sur les comptages effectués en 2022 ?- Où va passer le flux de voitures arrivant dans ce carrefour par la route de Genas et voulant continuer sur cette route après ce carrefour ?- Quel sera le trafic après le projet par rapport à la situation actuelle dans la route J. Jaurès et la rue A. Perrin qui recevront les reports venant de la fermeture de la route de Genas Ouest-Est ?- quel est la simulation des flux dans ce carrefour et les remontées de files attendues ? (le croisement des 2 flux arrivée du nord par la rue A. Perrin et croisement du trafic arrivant route de Genas est-ouest pour rejoindre le cours Vitton n’a pas été étudié)	 <p>Plan fourni en grand format en annexe 1</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p> <p>Pour information, le plan présenté ci-dessus va être repris pour prise en compte d’une entrée charretière. Il donne cependant les grands principes d’aménagement retenus.</p> <p>Dans le sens est-ouest, la circulation se fera de la même manière qu’aujourd’hui. Dans le sens ouest-est, la route de Genas ne sera plus ouverte à la circulation. L’accès au cours Richard Vitton se fera depuis la rue Antonin Perrin.</p> <p>Les évolutions de trafic sont représentées rue par rue dans la pièce B.04 du dossier d’enquête.</p>
---	--	---	--

	<p>Au carrefour Laurent Bonnevey (pièce B04 page 43/104) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le report du trafic lié à la Voie Lyonnaise 12 consécutif à la fermeture de l'av. Rockefeller a-t-il été pris en compte ? Pour quelle valeur ? - Quels sont les hypothèses de baisse du trafic due à la mise en place de la ZFE et du BHNS ? 	<p>Les études de trafic utilisent le modèle Modély qui intègre l'ensemble des projets prévus sur le territoire de la Métropole.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
	<p>Au carrefour Maisons neuves :</p> <ul style="list-style-type: none"> - quel est la simulation des flux dans ce carrefour et les remontées de files attendues ? (trafic arrivant de la rue du Dauphiné qui sera augmenté et croisement avec la voie est-ouest de la route de Genas pour prendre la rue Mistral) 	<p>Les évolutions de trafic sont représentées rue par rue dans la pièce B.04 du dossier d'enquête.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
	<p>Est-ce que les emplacements des places prévues rue Camille et de la Solidarité (étroites) sont accessibles aux semi-remorques de 38 T d'approvisionnement du supermarché Super U (cours R. Vitton) ?</p>	<p>Ce commerce n'est pas situé directement sur le parcours du BHNS. Nous allons cependant prendre contact avec lui pour étudier la prise en compte de ses contraintes et vérifier que la place de livraison prévue correspond à ses besoins.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
	<p>Qu'est-il prévu pour l'acheminement des résidents de l'Est de la Métropole de Lyon qui souhaiteraient emprunter le BHNS dès son terminus à Sept-Chemins, s'ils sont dans l'impossibilité de stationner de façon gratuite sécurisée leur véhicule individuel à proximité ?</p> <p>Des services de navettes venant des différentes communes de l'est de la Métropole sont-ils prévus ? Pourquoi ne pas avoir prévu un terminus plus loin, par exemple à Chassieu, pour optimiser l'usage de cette ligné et lui donner tout son sens si la Métropole refuse de réaliser un parking relais ?</p>	<p>Le réseau viaire autour des Sept Chemins ne permet pas de supporter les circulations de desserte d'un parc relais. Par ailleurs, la majorité des passagers n'est pas attendue aux Sept Chemins. Ce sont les stations intermédiaires qui apporteront le plus de voyageurs. L'opportunité d'un prolongement du BHNS jusqu'à Chassieu a été étudiée mais l'étude a conclu à l'abandon de ce prolongement car il ne desservait pas assez de personnes. En revanche, la ligne de l'Est Lyonnais (LEL) qui permettra de relier Carré de Soie depuis l'Aéroport Saint-Exupéry et les Sept Chemins, en desservant les communes de Genas et Chassieu, sera mise en service en 2025. La correspondance avec le BHNS sera assurée aux Sept</p>	<p>Il reste à vérifier comme indiqué plus haut que la ligne de l'Est Lyonnais sera adaptée pour être une alternative suffisante à l'utilisation de la voiture pour les usagers venant des communes de l'Est (Chassieu, Genas...), notamment en absence de parc relais au niveau des Sept-Chemins ou en amont.</p>

		Chemins. Le projet s'accompagnera d'une restructuration du réseau de surface des bus, notamment des lignes permettant un rabattement vers le BHNS.	
Que deviendront les lignes de bus C9 et C11 ?		<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes- L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	
Le SYTRAL a-t-il prévu de mettre en place un moyen de transport en commun permettant de desservir le cœur de Montchat, pour pallier l'arrêt de l'exploitation du bus 25 ?		<p>Il n'est pas prévu la suppression de la desserte de Montchat.</p> <p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p>	
Est-il envisagé de mettre en place un système de navettes circulant dans le quartier de Montchat afin			
			Je note que la réponse de Sytral Mobilités n'indique pas ce que vont devenir les lignes C9 et C11 mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue (et donc y compris le secteur de Montchat) quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.

<p>de transporter les habitants du cœur de Montchat vers les lignes fortes (métro D, tram T3 + T6 et BHNS) ?</p> <p>Quelles mesures a prévu le SYTRAL en faveur des personnes âgées et à mobilité réduite pour qu'elles puissent se rendre jusqu'à la station de BHNS le plus proche de leur domicile ?</p>	<ul style="list-style-type: none">- Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes- L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p> <p>Le projet s'accompagnera d'aménagements pour améliorer la marchabilité de la rue (trottoirs larges, ombragés, revêtements clairs pour limiter la chaleur en été...) facilitant ainsi les déplacements des personnes.</p>	<p>Je note que Sytral Mobilités a prévu des aménagements pour améliorer la marchabilité de la rue et faciliter le déplacement des personnes.</p>
<p>A peine 5 minutes environ de gain de temps par rapport à une ligne de bus existante et quelques places supplémentaires à bord suffisent-elles à rendre d'utilité publique un projet qui représente une dépense publique de l'ordre de 120 millions d'euros ?</p> <p>Le double inconvénient d'une augmentation de la distance entre chaque station (le temps gagné dans</p>	<p>Le BHNS est un transport "ligne forte" présentant les performances d'une ligne de tramway. Pour garantir cette performance, les arrêts ne peuvent pas être trop proches. La distance moyenne entre arrêts est de 435 m. Les stations sont maintenues aux endroits permettant le plus de montées-descentes. Le calcul de gain de temps est fait à l'échelle des 22 000 voyageurs / jour et n'est peut-être pas valable pour tous. Mais on observe sur le réseau TCL que les lignes les plus fortes (avec de grandes</p>	

	<p>le BNHS sera sans doute « mangé » par le déplacement pédestre nécessaire pour rejoindre la station de BHNS la plus proche...) et d'un tracé qui sera peu favorable aux habitants du cœur de Montchat a-t-il été pris en compte par le SYTRAL ?</p> <p>Ne serait-il pas plus judicieux de se contenter d'augmenter la fréquence du bus 25 ?</p>	<p>interdistances de stations) sont celles qui attirent le plus de monde. A contrario les lignes avec des arrêts rapprochés sont moins attractives car les usagers recherchent de la performance de trajet.</p> <p>Ce projet est justement une amélioration de la ligne 25.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités vis-à-vis de l'intérêt du BHN S par rapport au bus 25.</p>
	<p>Au niveau du carrefour Reconnaissance Balzac quelle est la simulation de flux réalisée pour ce carrefour et les remontées de files attendues ?</p>	<p>Sur ce carrefour, une simulation dynamique a été faite en plus des simulations statiques pour vérifier le fonctionnement sur un périmètre élargi (croisement T3, prolongement de T6, C3). Cette simulation a permis de montrer la nécessité de mettre en cohérence les programmations des feux de circulation aux différents carrefours pour une régulation progressive des flux.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités</p>
	<p>Quel est le trafic actuel sur les rues adjacentes à la route de Genas ?</p> <p>Quel sera-t-il après la réalisation du projet ?</p> <p>Quels sont les reports de circulation prévus du fait de la mise en sens unique prolongée de la route de Genas vers Maisons Neuves et de la rue Frédéric Mistral sur lequel la plateforme du BHNS sera implantée ?</p>	<p>Après la place Kimmerling en direction de l'est, les voies de circulation sur la Route de Genas ne seront pas modifiées. Un travail réalisé conjointement avec la Métropole de Lyon est en cours pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour éviter le report de circulation dans les rues adjacentes.</p> <p>Les déviations proposées sont relativement proches (par le sud en empruntant les rues Lacassagne et Ferdinand Buisson ou par le nord en empruntant les rues Jean Jaurès, Antonin Perrin et Georges Sand). Le projet prend place dans un contexte de diminution globale du nombre de voitures. Aussi le report de circulation qui s'additionne aux flux existants n'est pas équivalent à celui empruntant le sens de circulation supprimé.</p>	<p>Il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions, dans le cadre du plan de circulation, pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes du tracé compte tenu des modifications apportées à la situation actuelle, n'engendrent pas des nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
	<p>La file d'attente aux heures de pointe sur le boulevard Laurent Bonnevey pour emprunter l'échangeur de la porte de Montchat est estimée à 800 mètres et 15 minutes d'attente ;</p>	<p>Les études de trafic utilisent le modèle Modély dans lequel sont entrés l'ensemble des projets prévus sur le territoire de la Métropole</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités</p>

	<p>Cette valeur intègre-t-elle l'éventuel report de circulation automobile dans les rues adjacentes de l'avenue Rockefeller pour entrer dans Lyon, lié à la fermeture de l'avenue Rockefeller à partir de boulevard Pinel dans le sens Est-Ouest (en raison du possible tracé de la VL12) ?</p>		
	<p>L'étude d'impact de la fermeture du sens de circulation Est-Ouest de l'avenue Roosevelt démontre-t-elle un report du trafic de l'échangeur de la porte du Vinatier vers celui de la porte de Montchat ?</p> <p>Dans l'affirmative : quelle est son importance ?</p>	<p>Cette question ne concerne pas le projet du BHNS. Cependant le projet BHNS ayant été intégré au modèle Modély, toutes les études trafic doivent le prendre en compte.</p> <p>Par ailleurs, les usages vont changer, le report de part modale (diminution des circulations voitures, augmentation de la fréquentation des transports en commun et de l'usage des cycles) déjà constaté aujourd'hui dans la métropole va se poursuivre avec les projets en cours (transports en commun, pistes cyclables).</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
	<p>Au carrefour Maisons neuves :</p> <p>Quelle est la simulation de flux réalisée dans ce carrefour et les remontées de files attendues ?</p>	<p>Les évolutions de trafic sont présentées dans la pièce B.04. Les reports pourront se faire par le sud en empruntant les rues Lacassagne et Ferdinand Buisson ou par le nord en empruntant les rues Jean Jaurès, Antonin Perrin et Georges Sand.</p> <p>Le projet a pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile. L'objectif est d'éviter le report vers les quartiers apaisés.</p>	<p>Comme indiqué plus haut il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions, dans le cadre du plan de circulation, pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes du tracé compte tenu des modifications apportées à la situation actuelle, n'engendrent pas des nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
	<p>Par suite de la mise en sens unique de l'av. F. Faure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - quels seront les itinéraires de reports prévus ? - Permettront-ils de préserver une circulation fluide dans le secteur ou un engorgement d'autres axes est-il à craindre ? 	<p>Les reports pourront se faire par le sud en empruntant les rues Lacassagne et Ferdinand Buisson ou par le nord en empruntant les rues Jean Jaurès, Antonin Perrin et Georges Sand.</p> <p>Le projet a pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile. L'objectif est d'éviter le report vers les quartiers apaisés.</p>	

	<p>Sur tout le trajet du BHNS, le SYTRAL s'est-il bien assuré que les commerces et habitants pourront être livrés de manière efficace ?</p>	<p>Le nombre de places de livraison sera multiplié par 3 sur l'ensemble du projet. La situation sera donc améliorée par rapport à l'existant. Les places de livraison sont aux normes de conception. Les voiries respectent les largeurs réglementaires et les girations ont été vérifiées à chaque carrefour</p>	<p>Comme indiqué plus haut il appartient à Sytral Mobilités de définir en concertation avec chacun des artisans et commerçants l'emplacement le plus approprié des places de livraison affectées à leurs activités.</p>
	<p>Une étude sur le stationnement dans la zone correspond à une bande de 100 m de part et d'autre de la ligne du BHNS a-t-elle été réalisée ?</p> <p>Si oui, quelles sont les réponses aux questions suivantes (pour chacun des secteurs impactés par le BHNS) :</p> <p>a) Combien y a-t-il de places de stationnement actuellement ?</p> <p>b) Combien y a-t-il de places libres par tranche horaire ?</p> <p>c) Quelle est la proportion de voitures " ventouses " ?</p> <p>d) Combien y a-t-il de stationnements "résidentiels " ?</p> <p>e) Combien y-a-t- il de stationnement "pendulaires " (en fonction des horaires de travail)</p> <p>f) Nombre de places de stationnement supprimées sur le tronçon Reconnaissance-Balzac / Place Kimerling ?</p> <p>g) Est-il prévu la mise en place du stationnement payant ou à durée limitée (disque stationnement) pour limiter la durée du stationnement ?</p>	<p>Actuellement on observe un mélange de stationnement à la journée, résidentiel et beaucoup de stationnement illicite sur la Route de Genas rendant l'accessibilité piétonne difficile par endroits ou gênant la circulation des bus actuels.</p> <p>Le projet s'inscrit dans une ambition plus globale à l'échelle de la métropole de réduction des circulations automobiles et encouragement au report modal vers les transports en commun, cycles et piétons. Cette diminution de la part modale de la voiture est constatée depuis plusieurs années sur la métropole et va se poursuivre avec les aménagements en cours, dont celui-ci. Cette diminution globale entraîne une diminution du besoin en stationnement.</p> <p>Beaucoup de programmes neufs sont prévus route de Genas avec des parkings en sous-terrain. Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages en zone dense diminue.</p> <p>La Route de Genas aborde une période de transition et une période d'adaptation sera nécessaire pour mettre en place ce changement d'habitudes.</p> <p>La diminution de la part modale de la voiture est nécessaire au regard des enjeux climatiques, de pollution, de sécurité et d'apaisement de la ville. Le projet apporte des solutions alternatives au mode voiture, beaucoup plus capacitaires (vélo, transport en communs) et vient contraindre davantage la circulation en voitures individuelles pour encourager le report modal, notamment vers les transports collectifs.</p>	<p>Malgré une évolution des usages dans les modes de déplacement, on peut penser que l'utilisation de la voiture ne disparaîtra pas totalement surtout dans des délais proches.</p> <p>Un certain nombre de contributeurs ont signalé qu'il leur était indispensable de disposer d'une voiture, notamment pour leur travail.</p> <p>Comme indiqué supra au sujet 3, la suppression de ce grand nombre de places de parking pourra donc être à l'origine de difficultés pour ceux qui ne disposent pas d'un garage privé.</p>

	<p>Si non, il nous semble absolument nécessaire que cette enquête soit faite, de façon à caractériser l'impact de la mise en place du BHNS sur les habitants ne disposant pas de places de stationnement privatives.</p>	<p>Les politiques de tarification du stationnement dépendent des villes. Ce type de décision ne peut être pris dans le cadre d'un projet d'aménagement.</p>	<p>Il appartiendra aux maires des communes concernées de règlementer les conditions de stationnement (tarification, horaires, durée) pour les emplacements disponibles dans les l'environnement du tracé du BHNS.</p>
	<p>La réduction des places de stationnement le long des voies du T6, du BHNS et de l'avenue Rockefeller, couplée à la baisse des normes minimales de stationnement dans les immeubles neufs (introduite par la modification n° 3 du PLU-H votée en novembre 2022) ne risque-t-elle pas de conduire à une pénurie de capacités de stationnement dans certains endroits du quartier et de générer par ricochet des stationnements anarchiques empiétant sur l'espace public et les pistes cyclables ?</p>	<p>Le projet s'inscrit dans une ambition plus globale à l'échelle de la métropole de réduction des circulations automobiles et encouragement au report modal vers les transports en commun, cycles et piétons. Cette diminution de la part modale de la voiture est constatée depuis plusieurs années sur la métropole et va se poursuivre avec les aménagements en cours dont celui-ci. Cette diminution globale entraîne une diminution du besoin en stationnement.</p> <p>Beaucoup de programmes neufs sont prévus route de Genas avec des parkings en sous-terrain. Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages en zone dense diminue.</p>	<p>Comme indiqué plus haut un certain nombre de contributeurs ont signalé qu'il leur était indispensable de disposer d'une voiture, notamment pour leur travail, la suppression de ce grand nombre de places de parking pourra donc être à l'origine de difficultés pour ceux qui ne disposent pas d'un garage privé.</p>
	<p>Concernant la route de Genas, le SYTRAL s'est-il assuré que les nouveaux aménagements ne pénaliseront pas l'activité des commerçants et restaurateurs et que les accès des riverains aux parkings de leur immeuble d'habitation (surtout ceux situés sur le côté gauche de la voirie) resteront praticables et sécurisés ?</p>	<p>Le projet vise à créer des espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes actifs, pour pouvoir redynamiser les cœurs de quartier et favoriser le commerce de proximité. Les commerces de restauration ont été rencontrés pour l'installation ou le maintien des terrasses.</p> <p>Lorsque la plateforme est au centre (1 voie voitures de chaque côté), il ne sera pas autorisé de traverser pour accéder à son entrée charretière mais les demi-tours seront possibles à chaque carrefour. Dans les rues à sens unique, lorsque la plateforme est d'un côté de la rue, sa traversée sera autorisée pour accéder aux entrées charretières.</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités.</p>

	<p>Pourquoi ne pas envisager de partager la voie du BHNS avec les vélos sur le tronçon reliant la place Reconnaissance-Balzac et le périphérique, comme cela est le cas sur le tronçon Place Maisons Neuves – Place Reconnaissance-Balzac ? Cela avait été envisagé en phase de concertation préalable ?</p>	<p>La réalisation d'une voie cyclable est une obligation réglementaire à l'occasion de la rénovation d'une voie urbaine (lois LAURE et LOM).</p> <p>Entre le périphérique et la place Kimmerling, les cyclistes bénéficieront d'une piste cyclable bidirectionnelle dédiée, aménagée selon les préconisations du programme des voies lyonnaises pour éviter les mésusages (stationnement sur les pistes cyclables, débordement des vélos sur les trottoirs, etc...). Si le choix d'un partage de la plateforme avait été fait, il aurait fallu élargir celle-ci pour réaliser une bande cyclable conforme à la réglementation et l'emprise foncière aurait été identique, avec un niveau de sécurité moindre pour les cyclistes.</p> <p>La situation entre la place de la Reconnaissance et Maisons Neuves et sur l'avenue Félix Faure est une dérogation, justifiée par l'alternative que présente la piste cyclable le long du tramway T3 située à proximité. La mixité est donc possible dans ce secteur.</p> <p>Compte-tenu des flux cyclistes attendus sur la partie Est, faute d'alternative d'itinéraire, la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) entre le périphérique et la place Kimmerling n'est pas envisageable, car non conforme</p>	<p>Je note :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que l'aménagement d'une piste cyclable dans l'accompagnement de la ligne du BHNS est une obligation : - que toutes dispositions doivent être prises pour que la circulation des cyclistes puisse se faire en toute sécurité, notamment en prenant en considération le nombre susceptible d'être présent ; - donc que compte tenu de l'importance du flux de cyclistes attendu entre le périphérique et la place Kimmerling la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) n'est pas envisageable
@129	<p>Y aura-t-il toujours possibilité de tourner à droite de l'avenue Lacassagne vers l'avenue Félix-Faure, pour pouvoir accéder à l'entrée et à la sortie de notre parking (qui se situent sur l'avenue Félix Faure, entre la copropriété du 162 avenue Félix Faure et le Auchan Piéton Lyon Lacassagne qui fait l'angle entre l'avenue Félix Faure et l'avenue Lacassagne) lorsque nous venons du Sud ou du Centre de Lyon ?</p>	<p>La rue Felix Faure à cet endroit sera praticable dans le sens est-ouest, donc il sera toujours possible d'accéder à ces garages dans ce sens. Le projet ne prévoit pas de modification de l'avenue Lacassagne.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question du contributeur.</p>
@165	<p>Pourra t'on emprunter la route de Genas depuis le cours Vitton pour aller jusqu'au Bd Pinel ou à Leclerc?</p>	<p>Sur la section Place Kimmerling - avenue Leclerc, il n'y a pas de modification des sens de circulation actuels par le projet BHNS sur la Route de Genas. En revanche, le projet du tramway T6 Nord (Déclaré d'Utilité Publique et en</p>	

		cours de travaux) prévoit l'inversion du sens de circulation du cours Richard-Vitton entre la place Kimmerling et le boulevard Pinel (passage dans le sens est-ouest).	Sytral Mobilités a répondu à la question du contributeur .
E151	A la Porte Montchat comment accède-t-on au périphérique de part et d'autre? Que devient la possibilité du demi-tour, autant de questions cachées par les beaux arbres schématisés sur le plan ?	Les accès au périphérique sont maintenus à l'exception des voies de tourne-à-gauche de part et d'autre du périphérique, depuis la Route de Genas. Les voies de tourne-à-gauche sous l'ouvrage sont maintenues. La possibilité du demi-tour sera maintenue telle qu'actuellement.	Sytral Mobilités a répondu aux questions du contributeur.
@170	Les commerçants seront ils indemnisés de la perte de leur chiffre d'affaires ?	SYTRAL Mobilités a mis en place une procédure d'indemnisation amiable pour les préjudices économiques exceptionnels subis par les entreprises riveraines des chantiers réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage. Cette procédure est instruite et analysée par la Commission d'indemnisation amiable (CIA). Un livret est distribué aux commerçants lorsque les travaux sous maîtrise d'ouvrage SYTRAL Mobilités débutent. Il permet de comprendre la procédure à suivre et de contacter le service dédié.	Sytral Mobilités a répondu à la question du contributeur.
	La fréquentation de la ligne 25, en 2022 est de 4 540 voyageurs /jour . Comment expliquer que ce chiffre sera multiplié par 3 à l'horizon 2030 ?	On observe sur le réseau TCL que les lignes fortes (fréquence élevée, temps de trajet garanti, grande amplitude horaire...) sont celles qui attirent le plus de monde. A contrario les lignes avec des arrêts rapprochés sont moins attractives car les usagers recherchent de la performance de trajet. Lorsque, sur un territoire, on équilibre les modes de transports, on constate une diminution de la voiture au profit des autres flux. Le projet a pour ambition le report modal.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
@176	Dans le quartier des Genêts il ne sera plus possible de prendre à gauche sur la route de Genas, mais à droite rue de la Perle pour ensuite prendre la rue Léon Paviot et ensuite ?	La majorité des mouvements de tourne-à-gauche est maintenue. Pour des raisons de bonne gestion des flux et de sécurité, il a parfois fallu le contraindre. Pour ces carrefours, il existe la possibilité de faire demi-tour sur la Route de Genas aux carrefours de part et d'autre. Il ne sera donc pas nécessaire de faire un détour par les voies citées dans la contribution.	Sytral Mobilités a répondu à la question du contributeur.

E186	Est-ce que les lignes C9 et C11 conserveront leur tronç commun avec la nouvelle ligne ?	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	<p>Comme indiqué plus haut je note que la réponse de Sytral Mobilités n'indique pas ce que vont devenir les lignes C9 et C11 mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.</p>
@194	Est-ce que pendant la phase travaux et après, il sera bien possible d'emprunter la route de Genas dans les deux sens de circulation en venant de la rue Maréchal Foch ? Et si vous avez prévu de modifier le plan de circulation ?	<p>La Route de Genas sera accessible depuis l'avenue Foch dans les deux sens avec l'aménagement d'un carrefour à feux. Un aménagement du débouché de la rue est prévu.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question du contributeur.</p>
	A-t-on un planning précis des travaux et des impacts, quartier par quartier ?	<p>Le phasage précis sera défini avec les entreprises de construction lorsqu'elles seront nommées. Les grands principes suivants ont été arrêtés : démarrage des travaux d'infrastructure (voirie, trottoirs, espaces verts...) à l'été</p>	

		2024 jusqu'à mi-2025 environ, puis réalisation des travaux d'équipements pour l'alimentation électrique des trolleys-bus jusqu'à l'automne 2025. Enfin, une phase d'essais sera réalisée avant la mise en service début 2026	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
@196	Est-ce que l'arrivée du BHNS, avec le projet de ligne de l'est lyonnais (qui ferait Genas- Carré de Soie) et qui passerait sur le rondpoint des 7 Chemins, ne risque-t-il pas de saturer le giratoire qui est déjà saturé ?	Des études trafics ont été menées dans le projet de la Ligne de l'Est Lyonnais. Des feux s'actionneront en cas de saturation détectée par des capteurs. Ces feux auront pour effet de libérer le giratoire.	Sytral mobilités a répondu à la question du contributeur.
	Avec ces 2 projets et les nombreuses pertes de places, le SYTRAL ne pourrait-il pas créer un parc relais sur l'espace Vert de Parc et Sports ?	Le réseau viaire autour des Sept Chemins ne permet pas de supporter les circulations de desserte d'un parc relais. Un pôle de correspondances bus sera aménagé aux Sept Chemins dans le cadre de l'opération Ligne de l'Est Lyonnais (LEL).	Comme indiqué plus haut, en l'absence de parc relais en amont du terminus du BHNS il reste à prouver que la ligne de l'Est Lyonnais sera suffisamment attractive pour être une alternative à la voiture pour les personnes venant de l'Est Lyonnais
@200	Si les magnifiques arbres en bonne santé situés notamment le long de la route de Genas devaient être arrachés serait-il possible de les retirer sans les abîmer puis de les remettre au lieu d'en planter de nouveaux ?	Le projet prévoit de ne couper qu'une dizaine d'arbres d'alignement. Les autres arbres non compatibles avec le projet, relativement jeunes, seront transplantés. Le projet prévoit par ailleurs la plantation de plus de 500 arbres.	Sytral Mobilités a répondu à la question du contributeur.
@201	La ligne 25 est très pratique et traverse Montchat via la rue Ferdinand Buisson, elle doit persister, indépendamment du projet, il n'est pas normal d'être sacrifiés ; augmenter sa fréquence et son amplitude horaire sinon comment les résidents pourront-ils se déplacer sans prendre leur voiture ?	Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont : - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)	Comme indiqué plus haut je note que la réponse de Sytral Mobilités précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue (et donc y compris pour Montchat) quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.

		<p>- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi.</p> <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	
@203	Est-ce que les trajets du bus 25 et du C26 sont modifiés?	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes- L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la</p>	<p>Je note que la réponse de Sytral Mobilités n'indique pas ce que vont devenir les lignes du bus 25 et C26 mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.</p>

		suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.	
	Est-ce qu'il serait envisageable que le bus quitte la route de Genas pour faire rejoindre au moins l'arrêt Aupépin ?	Le réseau TCL est organisé en plusieurs niveaux de lignes : des lignes structurantes qui permettent de se déplacer rapidement sur les axes principaux et des lignes de desserte fine des quartiers qui rabattent vers ces lignes structurantes. Le BHNS est une ligne forte vers laquelle un rabattement sera possible grâce au réseau bus.	Sytral Mobilités a répondu à la question du contributeur.
@222	Pourquoi dans les secteurs 7 et le 8 ne pas garder le même principe que sur les autres secteurs ou éventuellement avoir un espace partagé entre vélos et piétons ce qui existe déjà à Bron, pour limiter les impacts sur le bâti à Bron ?	<p>La réalisation d'une voie cyclable est une obligation réglementaire à l'occasion de la rénovation d'une voie urbaine (lois LAURE et LOM).</p> <p>Entre le périphérique et la place Kimmerling, les cyclistes bénéficieront d'une piste cyclable bidirectionnelle dédiée, aménagée selon les préconisations du programme des voies lyonnaises pour éviter les mésusages (stationnement sur les pistes cyclables, débordement des vélos sur les trottoirs, etc...). Si le choix d'un partage de la plateforme avait été fait, il aurait fallu élargir celle-ci pour réaliser une bande cyclable conforme à la réglementation et l'emprise foncière aurait été identique, avec un niveau de sécurité moindre pour les cyclistes.</p> <p>La situation entre la place de la Reconnaissance et Maisons Neuves et sur l'avenue Félix Faure est une dérogation, justifiée par l'alternative que présente la piste cyclable le long du tramway T3 située à proximité. La mixité est donc possible dans ce secteur.</p> <p>Compte-tenu des flux cyclistes attendus sur la partie Est, faute d'alternative d'itinéraire, la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) entre le périphérique et la place Kimmerling n'est pas envisageable, car non conforme.</p> <p>De la même manière, ces flux ne sont pas compatibles avec une mixité piétons/ cycles, qui nécessiterait de toute façon une sur largeur ne permettant pas de limiter les impacts fonciers.</p>	<p>Je note :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que l'aménagement d'une piste cyclable dans l'accompagnement de la ligne du BHNS est une obligation : - que toutes dispositions doivent être prises pour que la circulation des cyclistes puisse se faire en toute sécurité, notamment en prenant en considération le nombre susceptible d'être présent ; - donc que compte tenu de l'importance du flux de cyclistes attendu entre le périphérique et la place Kimmerling la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) n'est pas envisageable.

	<p>Est ce qu'il y a une demande d'offre pour les cyclistes sur cet itinéraire ?</p> <p>Si oui, comment cela a été mesuré ?</p>	<p>Lorsque, sur un territoire, on équilibre les modes de transports, on constate une diminution de la voiture au profit des autres flux (transports en commun, piétons et cycles). Le projet a pour ambition le report modal.</p> <p>Des comptages ont été réalisés par des personnes positionnées aux points de comptage. Les comptages sont réalisés hors périodes de congés pour être représentatifs</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
@227	<p>Comment livrer du matériel médical volumineux depuis la pharmacie 243 bis route de Genas aux malades (hospitalisation à domicile) habitant sur l'axe du BHNS ?</p>	<p>Le nombre de places de livraison sera multiplié par trois, tout le long du linéaire.</p> <p>Un relevé de contraintes a été mené pour identifier les besoins des différents commerces et activités le long du tracé.</p>	<p>Comme indiqué plus haut il appartient à Sytral Mobilités de définir en concertation avec chacun des commerçants l'emplacement le plus approprié des places de livraison affectées à leurs activités.</p>
	<p>Les véhicules de gendarmerie, SDIS et SAMU qui passent chaque jour route de Genas en direction des hôpitaux, pourront-ils franchir la voie du BHNS ?</p> <p>N'y a-t-il pas des risques pour les malades transportés et l'accès des secours ?</p>	<p>Les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme, ce qui améliorera leurs conditions de circulation par rapport à la situation actuelle.</p>	<p>Comme indiqué plus haut je note que les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme et que leurs conditions de circulation seront même améliorées.</p>
@233	<p>Au vu du circuit du BHNS est ce que le C8 va rouler sur sa plateforme ou sur la voie des véhicules au niveau des Genêts Bron ?</p> <p>Le C8 continuera-t-il son trajet habituel ?</p> <p>Est-ce que ce bus et les autres qui empruntent la route de Genas seront pénalisés par le BHNS ?</p>	<p>Les bus du réseau TCL circuleront sur la plateforme du BHNS, continuant ainsi à bénéficier d'un site propre.</p> <p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes 	<p>Sytral a répondu à la question du contributeur et, comme indiqué plus haut je note que dans le cadre de la restructuration du réseau de bus à venir Sytral Mobilités s'est bien engagé à ce que les quartiers desservis actuellement le restent par la suite.</p>

		<p>- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)</p> <p>- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi.</p> <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	
@241	Pouvez-vous nous démontrer les moyens de concertation alertant explicitement les riverains de l'avenue Félix Faure et des rues adjacentes du passage à sens unique de l'av. Félix Faure qui ont été employés ?	<p>La mise à sens unique a été annoncée lors de chaque événement et rencontre organisés dans le cadre de la concertation. Un courrier annonçant la concertation continue a été envoyé à l'ensemble des riverains du linéaire en aout 2022 et invitait chacun à s'informer sur le projet. Tout au long de la concertation, les événements ont été relayés sur les outils de communication des communes et de Sytral Mobilités.</p> <p>Pour plus de détail, voir la synthèse de la concertation continue, jointe au dossier d'enquête publique</p>	Je prends note de la réponse apportée par Sytral Mobilités.
	Pourquoi les affiches jaunes indiquant le déroulement de cette enquête publique sur une période définie n'ont-elles pas fait l'objet d'une diffusion plus importante, au-delà de certains arrêts de bus, alors même que le projet impacte tous les usagers empruntant l'avenue Félix Faure ?	<p>L'enquête publique a été annoncée par des avis au public sur panneaux jaunes, disposés tout le long du linéaire du projet, visibles depuis la voie publique. Des affiches ont été apposées dans les 4 mairies et les informations ont été relayées dans les supports de communications municipaux, métropolitains, et du Sytral (écrans e-tcl, réseaux sociaux...).</p>	<p>Comme indiqué plus haut je confirme que les moyens déployés par Sytral Mobilités et les 4 mairies pour informer de l'ouverture de cette enquête ont été très largement supérieurs au minimum prévu par la réglementation.</p> <p>Même si rien ne l'interdit, la réglementation ne prévoit pas d'avertir individuellement toutes les personnes</p>

	<p>Comment se fait-il que la diffusion n'ait pas été de nature à avertir l'ensemble des habitants du quartier et des usagers ?</p>		<p>situées dans l'environnement d'un projet soumis à enquête publique ; hormis les propriétaires directement impactés sur leur foncier dans le cadre d'une enquête parcellaire, ce qui a bien été fait dans le cas présent.</p>
	<p>Avez-vous procédé à une évaluation quantitative de la circulation actuelle de véhicules par jour et aux heures de pointe sur l'avenue Félix Faure, et-ceci de manière à planifier de manière réaliste la nouvelle distribution de la circulation après travaux, notamment compte-tenu de l'absence de rues parallèles et de taille suffisante évidente pour drainer la circulation de l'avenue Félix Faure déjà très embouteillée le matin et le soir ?</p> <p>Avez-vous également évalué le nombre de passages de cyclistes qui empruntent l'avenue Félix Faure ?</p>	<p>Des comptages ont été réalisés.</p> <p>Le projet a pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile.</p> <p>De manière générale sur le territoire de la Métropole, une diminution des trafics voitures est observée depuis quelques années. Cette tendance se poursuivra avec le développement du réseau de transport en commun et des pistes cyclables.</p>	<p>Comme indiqué plus haut il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions, dans le cadre du plan de circulation, pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes du tracé compte tenu des modifications apportées à la situation actuelle, n'engendrent pas des nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
	<p>Quel itinéraire de substitution à l'utilisation de l'avenue Félix Faure (sens Vivier-Merle/Maisonneuve) avez-vous défini pour la desserte depuis Vivier Merle de l'avenue Félix Faure par les riverains rentrant chez eux, ainsi que la desserte de Villeurbanne, Montchat et du périphérique Est pour les Lyonnais et automobilistes en transit ?</p> <p>En effet, le passage autour de l'esplanade Nelson Mandela apparaît non probable compte-tenu de son chargement actuel et de la nouvelle voie lyonnaise qui passera par la rue Jeanne Hachette et des mesures de sécurité nécessaires à proximité du collègue Gilbert DRU de la rue Jeanne Hachette.</p>	<p>Les reports pourront se faire par le sud en empruntant les rues Lacassagne et Ferdinand Buisson ou par le nord en empruntant les rues Jean Jaurès, Antonin Perrin et Georges Sand.</p> <p>Compte tenu des itinéraires cités, le report sur la rue Jeanne Hachette devrait être assez faible.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu au contributeur.</p>

<p>En l'état actuel des règles de circulation de l'avenue Félix Faure, un passage à sens unique de l'avenue tel que prévu dans le projet induirait un détour de 15 minutes minimum pour les riverains pour rentrer chez eux lorsqu'ils viennent du centre-ville de Lyon et ceci sans compter le report de circulation potentiellement induit par le projet. Qu'avez-vous prévu pour les riverains ayant leur sortie de garage sur l'avenue Félix Faure, à droite de l'avenue dans le sens Ouest-Est (à l'opposé de la voirie prévue en sens unique) ?</p> <p>Est-il prévu une exception au sens unique de circulation pour les riverains de l'avenue ?</p> <p>A défaut, comment garantir la sortie de nos garages en sécurité à quelques pas seulement de l'intersection avec Lacassagne, avec un tracé à sens unique qui induirait de traverser les voies du B.H.N.S et se heurter au dispositif au sol de la plateforme du B.H.N.S ?</p>	<p>Il ne sera pas possible d'ouvrir la circulation de l'avenue Felix Faure en contresens uniquement pour les riverains.</p> <p>Pour l'accès aux garages situés à proximité de l'avenue Lacassagne, si on ouvre un double sens à cet endroit, cela implique de rouler sur la plateforme bus, la chaussée étant trop étroite pour accueillir deux sens de circulation et la plateforme. Indépendamment de l'impact sur la performance du bus, autoriser l'accès à certains endroits et pas à d'autres diminuera la lisibilité des aménagements et complexifiera l'application du code de la route.</p> <p>Dans les rues à sens unique, lorsque la plateforme est d'un côté de la rue, sa traversée sera autorisée pour accéder aux entrées charretières et garages.</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités.</p>
<p>L'avenue Lacassagne depuis Villette passerait à une seule voie de circulation pour les véhicules selon les projets en cours (la voie de droite servirait aux bus et vélos) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle(s) disposition(s) proposez-vous pour tourner à droite à l'intersection avec Félix Faure de manière sécurisée, pour que les riverains de l'avenue Lacassagne puissent retourner vers Vivier-Merle ? 	<p>Le carrefour Félix Faure Lacassagne sera aménagé dans le respect des règles de conception de carrefour pour assurer des circulations de manière sécurisée.</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités</p>
<p>L'avenue Félix Faure a été passée à double sens de circulation il y a 15 ans pour résorber le problème de la sur-fréquentation des avenues Lacassagne et rue du Dauphiné aux heures de pointes, qui</p>	<p>Il est constaté une diminution des trafics ces dernières années sur le territoire de la Métropole. Les aménagements prévus sur ce territoire (transports en</p>	<p>Comme indiqué plus haut il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions, dans le cadre du plan de</p>

	<p>devenait insupportable pour les riverains et était source d'une pollution de l'air très importante. Sachant cela :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quels dispositifs prévoyez-vous pour éviter un engorgement massif des rues adjacentes à l'avenue Félix Faure ? 	<p>commun et infrastructures cyclables) vont entraîner une poursuite de cette diminution.</p>	<p>circulation, pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes du tracé compte tenu des modifications apportées à la situation actuelle, n'engendrent pas des nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Actuellement, au niveau de la place des Maisons Neuves, le bus bénéficie d'une voie qui lui est dédiée, dans le sens descendant vers le centre-ville, et ce jusqu'à la rue Mouton Duvernet. - Quel serait donc l'intérêt d'un BHNS à ce niveau ? Et ce, d'autant plus, que les cyclistes bénéficient d'un couloir dédié (cf. Pièce N°4 a) dans le sens remontant vers Villeurbanne, et sur la dernière portion de l'avenue Faure disposent d'une bordure latérale de protection (Cf. Pièce N°4 b) ; ce qui n'est pas le cas avec le projet du BHNS, qui prévoit que le couloir de bus serait partagé avec celui des vélos 	<p>Le besoin d'une ligne structurante depuis l'Est Lyonnais est identifié dans les documents de planification urbaine. Pour rendre la ligne performante, l'intégration d'une plateforme de bout en bout est nécessaire. Elle ne prend pas plus de place que les voies de bus actuelles mais cet aménagement incite à un meilleur respect des voies réservées au BHNS par les automobilistes (dans la situation actuelle, les automobilistes empruntent les voies réservées au bus).</p> <p>Entre Garibaldi et Kimmerling, la proximité de la voie lyonnaise le long de T3 permet d'envisager la mutualisation de la plateforme bus avec les cycles (fréquentation moindre).</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
	<p>L'avenue Félix Faure n'a que 10 m environ de largeur en moyenne. :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment comptez-vous assurer le respect des platanes et un niveau de performance suffisant du B.H.N.S, avec des voies restreintes contraignant la vitesse et les manœuvres du B.H.N.S, le partage des voies avec les cyclistes, les riverains qui emploieront les voies pour sortir de chez eux ? 	<p>La plateforme du BHNS est dimensionnée pour permettre les manœuvres d'un bus articulé, voire bi-articulé.</p> <p>Les arbres seront conservés et les pieds d'arbres seront encore augmentés avec des plantations de strate basse participant à la végétalisation de la rue.</p>	

	<ul style="list-style-type: none">- Dans ce contexte, comment justifier que l'alternative Félix Faure ait été retenue plutôt que celle de Georges Pompidou, alors même le nombre d'inconvénients de ce tracé, déjà pointés du doigt dans l'enquête elle-même et dans nos questions ci-dessus ?- L'abattement des platanes serait d'autant plus contradictoire car des travaux ont eu lieu récemment pour élargir la base de ces arbres, occasionnant une réduction du nombre de places de stationnement.- Quelle logique de consolider la base des platanes pour ensuite devoir les abattre ? <p>Là encore, aucune solution n'est malheureusement apportée</p>	<p>Les marges de manœuvre sont trouvées sur les voies de circulation des voitures (mise à sens unique) et le stationnement.</p> <p>Le choix du tracé par Felix Faure est le résultat de la concertation continue, puisqu'il avait emporté une légère majorité. Ce tracé a permis de répondre aux conclusions de la concertation préalable en mettant le BHNS en correspondance avec le métro D à Garibaldi.</p>	<p>Sytral mobilités a répondu au contributeur.</p>
	<p>Nous sommes surpris de l'absence de chiffrage précis du nombre de places de parking sur l'avenue Félix Faure entre la Rue Mouton-Duvernet et la place Maisons Neuves alors même que cette portion est directement impactée par le projet du BHNS :</p> <ul style="list-style-type: none">- S'agit-il encore d'un oubli ?- De combien de places de stationnement dispose actuellement l'avenue ?- Y a-t-il des places libres par tranche horaire, si oui combien ?	<p>Consulter le tableau joint en annexe n°2</p> <p>Le projet s'inscrit dans une ambition plus globale à l'échelle de la métropole de réduction des circulations automobiles et d'encouragement au report modal vers les transports en commun, cycles et piétons. Cette diminution de la part modale de la voiture est constatée depuis plusieurs années sur la métropole et va se poursuivre avec les aménagements en cours dont celui-ci. Cette diminution globale entraîne une diminution du besoin en stationnement.</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> - Combien y a-t-il de stationnement « résidentiels » ? - Comment vont faire les riverains n'ayant pas de garage si on leur enlève même le peu qu'il leur reste ? 	<p>Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages en zone dense diminue. Une période d'adaptation sera nécessaire pour mettre en place ce changement d'habitudes.</p> <p>La diminution de la part modale de la voiture est nécessaire au regard des enjeux climatiques, de pollution, de sécurité et d'apaisement de la ville. Le projet apporte des solutions alternatives au mode voiture, beaucoup plus capacitaires (vélo, transport en communs) et vient contraindre davantage la circulation en voitures individuelles pour encourager le report modal, notamment vers les transports collectifs.</p>	<p>Comme indiqué plus haut un certain nombre de contributeurs ont signalé qu'il leur était indispensable de disposer d'une voiture, notamment pour leur travail, la suppression de ce grand nombre de places de parking pourra donc être à l'origine de difficultés pour ceux qui ne disposent pas d'un garage privé.</p>
	<p>Le projet parle de places de livraison, mais n'indique aucune estimation de nombre...Aucun dénombrement du nombre de places de stationnement sur l'Avenue Faure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi parler de places de livraison alors même que 2 places viennent d'être amputées devant un commerce pour mettre des places de vélos (peu, voire pas utilisées du fait de la proximité avec la route), et ce, sans la moindre consultation ? (cf. Pièces n°8 et 9). - Combien de places de livraison et PMR seront installées sur l'avenue Félix Faure après réalisation des travaux si cet engagement devait être tenu ? - Pour les places de livraison, assurez-vous qu'il y aura une équité du nombre de places entre les deux côtés de la chaussée, afin de permettre aux commerçants dans les deux sens d'être livrés ? 	<p>Il est prévu 47 places de livraison dans le projet contre 16 actuellement.</p> <p>Il est prévu 36 places PMR dans le projet contre 13 actuellement.</p> <p>Les places sont réparties des deux côtés de la voirie.</p> <p>Concernant la suppression de deux places pour la création d'un stationnement vélos, Sytral Mobilités ne se prononce pas sur les aménagements réalisés par les collectivités à ce jour.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p> <p>Toutefois comme indiqué plus haut il lui appartient de définir en concertation avec chacun des commerçants l'emplacement le plus approprié des places de livraison affectées à ses activités.</p>
	<p>L'intrication des itinéraires de la voie Lyonnaise 11 et du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins aux abords du collège Gibert Dru engendrant la mise en sens</p>	<p>Le projet a pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile. Des aménagements sont prévus pour les piétons et les cycles</p>	<p>Comme indiqué plus haut il appartiendra à Sytral Mobilités de prendre des dispositions, dans le cadre du plan de</p>

	<p>unique de l'avenue Félix Faure et le re-routage des véhicules sur les rues Jeanne Hachette et Jean Renoir conduira à un dangereux et inévitable encerclement de l'établissement par un flux continu de circulation automobile, bus et véhicules autorisés sur pistes cyclables. (cf. Pièce N°10) Problématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1-Comment protéger les collégiens et le corps éducatif de l'accroissement intrinsèque de pollution aux abords immédiat de l'établissement ? - 2- Quelles dispositions sont prévues afin de permettre les allées et venues piétonnes au collège sachant qu'il faudra traverser deux doubles sens (voies routières et voies cyclables) côte à côte, en évitant l'accidentologie liée à l'interaction de tous les modes de transports sur un espace restreint ? 	<p>sur tout le linéaire et plus particulièrement aux carrefours (ex pas d'obstacles à la visibilité devant les passages piétons, mise en place de feux spécifiques pour prise en compte des cycles, passage piétons équipés de refuges intermédiaires dès que leur longueur est trop importante, traversées piétons et cycles des rues perpendiculaires en plateau surélevé avec visibilité renforcée par un revêtement de voirie différent)</p>	<p>circulation, pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes du tracé compte tenu des modifications apportées à la situation actuelle, n'engendrent pas de risques ou de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
	<p>Nous avons mesuré la dernière portion de la route de Genas-Ouest et obtenons une largeur de mur à mur de 16,48m environ, contre les 20m du document de l'enquête. :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une mesure sérieuse de la largeur disponible a-t-elle vraiment été effectuée avant de réaliser ce projet ? - Comment prétendre à l'insertion de bus surdimensionnés quand la largeur des rues n'est pas à même de les accueillir et d'avoir « un profil d'insertion type » cohérent ? 	<p>La conception du projet se base sur des plans topographiques établis par un géomètre à partir de levés précis faits sur site.</p> <p>Les principes de conception sont les suivants :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Définition de profils types par largeurs moyennes de profil (Félix Faure, Genas Ouest, Genas Est) 2. Adaptation des profils tout au long du linéaire pour adaptation aux profils particuliers et réduction des impacts fonciers. Ces adaptations consistent à réduire les largeurs de chaque fonctionnalité ou de supprimer ponctuellement les bandes végétalisées d'infiltration. 	<p>Sytral Mobilités a répondu aux questions.</p>

	<p>Nous avons également mesuré la rue Frédéric Mistral à la jonction avec la Route de Genas Ouest (environ 9,50m) puis à la jonction avec Felix Faure (environ 10,29m). Ces 2 virages apparaissent donc hasardeux étant donné l'étroitesse de la voie à ce niveau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment permettre à des bus surdimensionnés et en accordéon de tourner correctement si les voiries ne disposent pas d'une largeur suffisante pour leur permettre de manœuvrer ? 	<p>Des acquisitions foncières sont prévues sur la Route de Genas. Elles permettront l'élargissement de la rue.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Quel itinéraire / voies de circulation avez-vous déterminé pour les ambulances et véhicules de pompier ? <p>En effet, l'avenue Félix-Faure dans le sens Vivier-Merle / Maisonneuve ainsi que la Route de Genas représentent actuellement un itinéraire largement utilisé par ces véhicules pour rejoindre les hôpitaux Est et l'hôpital Edouard Herriot depuis le centre-ville de Lyon.</p>	<p>Les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme, ce qui améliorera leurs conditions de circulation par rapport à la situation actuelle.</p>	<p>Comme indiqué plus haut je note que les conditions de circulation des véhicules d'urgence et de secours seront même améliorées par rapport à la situation actuelle.</p>
	<p>Les documents de l'enquête publique ne donnent pas de description technique détaillée des caractéristiques au sol des plateformes du B.H.N.S. Concernant l'avenue Félix Faure dont les changements vont être notoires pour les riverains :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pouvez-vous décrire précisément les caractéristiques de la plateforme du B.H.N.S ? - Va-t-il y avoir une surélévation du sol sur les voies du B.H.N.S, notamment pour séparer ces 	<p>La plateforme s'interrompra aux carrefours et sa bordure de surélévation (environ 6 cm de hauteur) sera chanfreinée ce qui permettra son franchissement. Dans les rues à sens unique, lorsque la plateforme est d'un côté de la rue, sa traversée sera autorisée pour accéder aux entrées charretières et garages.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu aux questions.</p>

	<p>dernières de la voie de circulation des voitures ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment pourront passer les voitures qui sortiront des garages de l'avenue Félix Faure côté B.H.N.S ? 		
	<p>Les arrêts de B.H.N.S seront espacés les uns des autres d'environ 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'avez-vous prévu pour les personnes à mobilité réduite pour qu'elles puissent se rendre jusqu'à leur arrêt de B.H.N.S ? <p>En ce sens, le BUS 25 actuellement en circulation dispose de 21 arrêts répartis équitablement (et donc d'une meilleure accessibilité pour les personnes âgées et PMR) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment assurez-vous un service de qualité au moins équivalent pour les usagers, et notamment les personnes âgées, qui représenteront 31% de la population en 2030 ? <p>Par ailleurs, le bus 25 assure le trajet Part-Dieu à 7 chemins en 33 minutes en heure de pointe et 29 minutes en léger décalé (cf. Pièces N°11 a et 11 b) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quel est donc l'avantage réel du BHNS qui fait le parcours en 25 minutes avec 500m entre chaque station ? - 8 minutes supposées de gain de temps, mais avec plus de marche pour rejoindre la station justifient-elles une dépense de l'ordre de 120 millions d'euros ? 	<p>La ligne de BHNS est un transport "ligne forte" présentant les performances d'une ligne de tramway. Pour garantir cette performance, les arrêts ne peuvent pas être trop proches. La distance moyenne entre arrêts est de 435 m. Les stations sont maintenues aux endroits permettant le plus de montées-descentes. Le calcul de gain de temps est fait à l'échelle des 22 000 voyageurs / jour et n'est peut-être pas valable pour tous. Mais on observe sur le réseau TCL que les lignes les plus fortes (avec de grandes inter distances de stations) sont celles qui attirent le plus de monde. A contrario les lignes avec des arrêts rapprochés sont moins attractives car les usagers recherchent de la performance de trajet.</p> <p>Le projet s'accompagnera d'aménagements pour améliorer la marchabilité de la rue (trottoirs larges, ombragés, revêtements clairs pour limiter la chaleur en été...) facilitant ainsi les déplacements des personnes. Les places de stationnement PMR seront multipliées par 3 sur l'ensemble du linéaire.</p> <p>Le BHNS permet un réel gain de fiabilité. Le temps de parcours annoncé est garanti car le bus bénéficie d'une plateforme réservée sur l'ensemble de la ligne et de la priorité aux feux. La ligne 25 actuelle est ralentie en période de congestion routière.</p>	<p>Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités.</p> <p>Par ailleurs comme indiqué plus haut je note que Sytral Mobilités a prévu des aménagements pour améliorer la marchabilité de la rue et faciliter le déplacement des personnes.</p> <p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités vis-à-vis de l'intérêt du BHNS par rapport au bus 25.</p>

	<p>Aucun nouveau parc relais n'apparaît le long du tracé du B.H.N.S :</p> <ul style="list-style-type: none">- Par quel moyen allez-vous permettre aux personnes n'habitant pas à distance de marche ou de vélo d'un arrêt du B.H.N.S d'utiliser cette ligne pour rejoindre Lyon depuis Bron ?	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes - BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9 - il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes- L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p>	<p>Je note que la réponse de Sytral Mobilités précise que l'objectif de l'étude de restructuration du réseau de surface prévoit bien la desserte fine des quartiers.</p>
	<p>Le BHNS est censé assurer un service de qualité avec une fréquence de bus toutes les 7 minutes en heure de pointe. Il y a actuellement une pénurie de chauffeurs dans chaque dépôt de TCL et une difficulté évidente de recrutement (Cf. Pièces N°12a et N°12b), avec une accentuation de cette situation depuis septembre 2023 :</p> <ul style="list-style-type: none">- Comment les bus du BHNS vont-ils être conduits s'il n'y a pas de chauffeur pour assurer cette condition essentielle de fonctionnement ?	<p>Il s'agit d'un contexte global sans lien avec le projet.</p> <p>On peut néanmoins rappeler que l'exploitant actuel Keolis a procédé à des recrutements massifs ces derniers mois.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>

	<p>C'est comme si vous disiez à un membre de votre famille de se faire opérer tout en sachant qu'il n'y a pas de chirurgien pour assurer le geste :</p> <ul style="list-style-type: none">- Pourquoi ne pas assurer une politique de recrutement plus significative et attractive afin d'assurer une qualité de service pour les lignes déjà existantes ?- Et peut-être dans un 2e temps d'augmenter la fréquence des bus en heure de pointe ? Cela serait plus efficace et moins onéreux.		
	<p>Selon la pièce N°13 (Etude d'impact B03 p7 sur 38), il est énoncé : « La mise à sens unique de l'avenue Félix Faure entre le boulevard Vivier Merle et la rue Jean Jaurès génère principalement des reports de trafic en transit ». Il est donc bien admis que le report de trafic sera évident, et donc va emboliser d'autres axes collatéraux :</p> <ul style="list-style-type: none">- Mais sur quelle base cette étude repose-t-elle pour prétendre qu'il s'agit d'un trafic en transit, alors même que de nombreux riverains habitent l'Avenue Félix Faure et nécessitent leur véhicule pour aller travailler, notamment en dehors de Lyon ?- De même, sur quelle légitimité repose la phrase : « peu d'accès locaux se rattachent sur l'avenue Jean-Jaurès et tous bénéficient d'accès alternatifs »?- Quels procédés ont été utilisés pour affirmer cela ?	<p>Lorsque, sur un territoire, on équilibre les modes de transports, on constate une diminution de la voiture au profit des autres flux. Avec la création de cette ligne forte de transports en commun et la piste cyclable, le projet a pour ambition le report modal. L'objectif n'est pas d'adapter un espace à la situation actuelle mais de créer les conditions pour un report modal et donc une réduction de la circulation automobile.</p> <p>Les accès voitures ne seront pas supprimés mais réduits, en cohérence avec les ambitions de report modal. Une grande partie des déplacements en voiture actuels se font sur des courtes distances. Le report modal vise ces déplacements.</p> <p>Les études trafic reposent sur le modèle Modély, des comptages et des enquêtes origine / destination.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités, mais il lui appartiendra de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues environnantes de l'av. F. Faure n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>

	<p>Selon le tableau de synthèse (cf. Pièce N°13), le tracé passant par Félix Faure provoque un détour réduisant la performance (vs tracé direct et performant par Pompidou), une perturbation riveraine importante sur Faure (vs peu de perturbation riveraine sur Pompidou), un point dur sous ouvrage (vs pas de point dur sous ouvrage), la modification de 5 carrefours structurants (vs 4 carrefours en passant par Pompidou). Malgré toutes ces raisons, « la variante empruntant l'avenue Félix Faure a été conservée bien que moins favorable ». « La raison de ce choix est de restreindre les axes de transit entre l'Est et l'ouest des voies ferrées pour les VL » :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi avoir choisi le tracé le moins favorable alors qu'il est plus impactant sur le secteur concerné, et ce, sans apporter de solution aux riverains fortement impactés par cette alternative, et d'autant plus que l'instauration des VL constitue déjà une modification majeure dans le quartier en particulier au niveau de l'Esplanade Mandela (cf. Question N°11 + problématique) ? 	<p>Le choix du tracé par Felix Faure est le résultat de la concertation continue, puisqu'il avait emporté une légère majorité. Ce tracé a permis de répondre aux conclusions de la concertation préalable en mettant le BHNS en correspondance avec le métro D à Garibaldi.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
@242	<ul style="list-style-type: none"> - Certains choix du SYTRAL ne sont-ils pas plus inspirés par la volonté de restreindre le recours aux véhicules individuels ou en autopartage, que par la volonté de fluidifier les déplacements et d'améliorer la qualité de vie des personnes de passage ou des habitants des lieux impactés par le trajet du BHNS ? 	<p>Le projet a effectivement pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile. Mais le projet vise à créer des espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes doux, pour pouvoir redynamiser les cœurs de quartier et favoriser le commerce de proximité. Il s'agit d'un projet structurant accompagnant une mutation du secteur, dans lequel une évolution des usages et l'arrivée de nouveaux habitants devraient encourager une ville de proximité.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les bases de calcul permettant d'obtenir des hypothèses de fréquentation journalière à 5 et 15 ans -présentées comme des quasi-certitudes ? 	Le modèle utilisé est Modély. C'est le modèle utilisé sur l'ensemble des projets de la Métropole. Il est régulièrement mis à jour avec des comptages et les nouveaux projets (infrastructures et programmes immobiliers).	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
	<ul style="list-style-type: none"> - Comment expliquer une hausse de fréquentation journalière hypothétique de 247% sur la ligne 25, en contradiction avec les projections d'augmentation de la population des territoires concernés par le bus 25 ? 	Lorsque, sur un territoire, on équilibre les modes de transports, on constate une diminution de la voiture au profit des autres flux (transports en commun, piétons et cycles). Le projet a pour ambition le report modal. De plus, de nouveaux projets immobiliers sont prévus notamment sur les communes de Bron et Vaulx-en-Velin le long de la Route de Genas.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
@243 @245 OB10	<ul style="list-style-type: none"> - Comment se fait-il qu'un permis de construire ait été accordé récemment pour une nouvelle construction côté Bron opposé au 293 route de Genas à Villeurbanne route de Genas sans aucun recul par rapport aux constructions actuelles? <p>Un recul aurait limité l'impact sur la propriété du 293 route de Genas.</p>	Ce permis de construire a été accordé dans l'alignement du mur de clôture classé « élément bâti patrimonial » à préserver au Plan Local d'Urbanisme et d'Habitat (PLU-h).	Sytral Mobilités a répondu à la question.
@247	<p>Un aménagement est-il prévu pour préserver les piétons et les cyclistes aux carrefours Lacassagne/Félix Faure et Dauphiné/Lacassagne (suite aux reports de circulation attendus)?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Est-il prévu des places de stationnement et de livraison pour les futurs commerces de proximité qui vont s'implanter? <p>La question des livraisons se pose déjà pour les commerces existants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment livrer les magasins sans entraver la circulation ? 	Des aménagements sont prévus pour les piétons et les cycles sur tout le linéaire. La situation sera ainsi améliorée sur l'ensemble du tracé. La conception des carrefours a fait l'objet d'une vérification des règles de conception et de visibilité sur les piétons (ex pas d'obstacles à la visibilité devant les passages piétons, mise en place de feux spécifiques pour prise en compte des cycles, passage piétons équipés de refuges intermédiaires dès que leur longueur est trop importante, traversées piétons et cycles des rues perpendiculaires en plateau surélevé avec visibilité renforcée par un revêtement de voirie différent) Le nombre de places de livraison sera multiplié par 3 sur l'ensemble du linéaire.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités Par ailleurs concernant les places de livraison, comme indiqué plus haut il appartient à Sytral Mobilités de définir en concertation avec chacun des commerçants l'emplacement le plus approprié des places de livraison affectées à ses activités.

	<p>- Est-il prévu de sauvegarder les arbres (de taille importante qui forment le rare îlot de fraîcheur de la route de Genas) en face du cabinet médical Galilée (côté Villeurbanne) ?</p>	<p>Ces arbres seront conservés et intégrés dans le double alignement d'arbres créé dans cette rue.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
	<p>- Avec la diminution des places de stationnement est-il prévu des solutions de stationnement à la journée (de type P+R) à proximité de Sept Chemin pour celles et ceux venant travailler sur Lyon?</p>	<p>Le réseau viaire autour des Sept Chemins ne permet pas de supporter les circulations de desserte d'un parc relais. Mais la desserte de cet axe par la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) qui connectera les Sept-Chemins au Pôle d'Echange Multimodal de Vaulx-la Soie est prévue pour 2025. La LEL permettra la desserte de Chassieu et Genas jusqu'à Saint-Exupéry.</p>	<p>Comme indiqué plus haut, en l'absence de parc relais en amont du terminus du BHNS il reste à prouver que la ligne de l'Est Lyonnais sera suffisamment attractive pour être une alternative à la voiture pour les personnes venant de l'Est Lyonnais</p>
	<p>- Est-ce qu'une solution alternative est prévue au sein du quartier, de Montchat en particulier pour les seniors et les PMR pour pallier la suppression du bus 25 ?</p>	<p>Il n'est pas prévu la suppression de la desserte de Montchat.</p> <p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera</p>	<p>Comme indiqué plus haut je note que la réponse de Sytral Mobilités précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue (et donc y compris pour Montchat) quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.</p>

		maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.	
@250	<ul style="list-style-type: none"> - Pourquoi une discontinuité entre les secteurs 5 et 6 ? Aucune donnée détaillée n'est explicitée depuis l'Avenue du Général Leclerc jusqu'au Boulevard du Vinatier ? - N'y aura-t-il réellement aucune nouvelle modification après la réalisation du tram T6 (par exemple piste cyclable) ? 	<p>Ce tronçon est commun au BHNS et au prolongement du tramway T6. Le projet T6 a fait lui-même l'objet d'une déclaration d'utilité publique et pour ne pas porter de confusion entre les périmètres des projets, le dossier d'enquête publique du BHNS s'est limité à ce projet.</p> <p>Sur cette portion, le BHNS empruntera la plateforme tramway. Pour obtenir des informations sur le T6, il est possible de consulter le site https://www.sytral.fr/565-prolongement-t6.htm.</p>	Sytral Mobilités a répondu à la question.
@259	<ul style="list-style-type: none"> - Combien, tronçon par tronçon, de places de stationnement vont être supprimées ? 	Consulter le tableau joint en annexe n°2	Sytral Mobilités a répondu à la question.
@260	<ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que la liaison directe de l'arrêt Cyrano à l'arrêt Pinel-Lépine pour rejoindre le parc de Chambovet sera conservée avec le C9 ? 	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9, il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés</p>	Je note que la réponse de Sytral Mobilités n'indique pas si la liaison directe de l'arrêt Cyrano à l'arrêt Pinel-Lépine pour rejoindre le parc de Chambovet sera conservée avec le C9, mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.

		des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.	
@264	<p>Au niveau des aménagements plus précis de certaines portions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelle reprise des aménagements existants sur Garibaldi entre le double site propre de bus et Felix Faure ? - Notamment quel traitement pour l'arrêt Rancy ? - Est-ce que le BHNS devra traverser deux voies de circulation pour aller desservir cet arrêt avant de retraverser deux voies pour retrouver son double site propre ? - Ou est-ce que cet arrêt est supprimé, et tant pis pour la population qui habite autour de l'arrêt ? 	<p>Ce tronçon de la rue Garibaldi sera réaménagé par la Métropole dans les mêmes temporalités. Le double site propre sera prolongé.</p> <p>L'arrêt Rancy ne sera pas maintenu dans le projet Garibaldi. Un emplacement va être prévu à proximité de la piscine pour permettre sa desserte par les cars scolaires sans impacter la performance des bus.</p> <p>Le double site propre sera continu. Le BHNS n'aura pas à traverser les voies.</p> <p>Cet arrêt va donc être supprimé mais un nouvel arrêt va être créé un peu plus sud.</p>	Sytral Mobilités a répondu aux questions.
	<ul style="list-style-type: none"> - Au niveau de l'arrêt Reconnaissance Balzac, est-ce que les véhicules particuliers partagent le site propre du bus ? <p>Si c'est le cas il y a une erreur de couleur sur le plan général à cet endroit-là. L'angle de giration entre les deux VL sur la place de la Reconnaissance est trop faible.</p>	<p>Effectivement, place de la Reconnaissance et sur une portion très limitée, les véhicules emprunteront la plateforme de bus. Cet accès sera géré par des barrières qui éviteront que des véhicules s'engagent à l'arrivée du bus et lui laisseront la priorité.</p> <p>L'angle de giration est effectivement faible. Il est contraint par l'infrastructure du tramway et les axes de voirie. Cependant, ce mouvement sera rare car les cyclistes emprunteront un circuit plus court en passant par la rue Antonin Perrin.</p>	Sytral Mobilités a répondu à la question.
@285	<ul style="list-style-type: none"> - A l'été 2022 le Sytral répondait que « si impact foncier il y avait, nous serions avisés dans les 	<p>Dans le cadre de la concertation, des relevés de contraintes des commerces et activités ont été réalisés. Les contacts pris en février 2023 par SYTRAL Mobilités</p>	Sytral Mobilités a répondu à la question

	temps ! », Pourquoi les commerçants impactés n'ont été avisés qu'au printemps 2023 ?	avaient pour but d'anticiper et d'accompagner l'envoi d'un courrier officiel qui est intervenu en juin 2023.	
	Lorsque l'on consulte, que l'on est malade, on ne prend pas le bus ! - Quel sera le devenir des médecins, dentistes, et autres personnels de santé ? ... si impossibilité de se garer pour les RDV médicaux ?	Les quartiers aux abords de la Route de Genas sont amenés à muter et à se densifier. Les usages vont se transformer avec la ville. Il y a des personnels de santé dans les villes denses et les citadins parviennent à se faire soigner.	Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités tout en notant que l'absence de stationnement pourra être à l'origine de difficultés dans un certain nombre de situations.
	- comment les véhicules de secours interviendront chez les riverains lorsqu'il y aura impossibilité de se garer ? - Bloqueront-ils la voie de circulation voiture ? La voie cyclable ? La voie du BHNS ? puisque chacune de ses voies seront séparées par des bordures ou végétalisation - comment circuleront-ils au milieu d'embouteillages, sans possibilité de doubler ?	Comme aujourd'hui, les véhicules de secours ont rarement une place dédiée et disponible devant leurs lieux d'intervention. Ils pourront franchir la bordure de la plateforme (chanfreinée), s'arrêter sur les entrées charretières, et ponctuellement sur la plateforme. Ce sont des usages tolérés aujourd'hui pour les interventions d'urgence. Ils le resteront demain. A noter que les accès pompiers pour la défense incendie ont été vérifiés avec le SDMIS pour l'ensemble du tracé. Les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme, ce qui améliorera leurs conditions de circulation par rapport à la situation actuelle.	Sytral Mobilités a répondu aux questions
	- comment sera évalué le préjudice moral et affectif subi par les gens impactés par l'emprise du projet sur leur terrain et bâtiment ?	Les acquisitions foncières sont un investissement public donc sont soumises à une évaluation de leur valeur par le service des domaines (service de l'Etat). SYTRAL Mobilités met en place des mesures d'accompagnement comme l'aide au relogement ou le programme des restitutions riveraines pour les personnes impactées partiellement afin de travailler à un aménagement du foncier résiduel prenant en compte leurs usages et besoins fonctionnels	Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités. Toutefois en ce qui concerne le préjudice moral et affectif il appartiendra à la victime de le faire valoir et de le défendre lors des demandes d'indemnisation.
	- où seront mises les places PMR (x3) ?	Les places sont réparties tout au long de l'itinéraire.	Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités.

<p>- où seront mises le places de déchargement et combien ?</p>	<p>Les places sont réparties tout au long de l'itinéraire, spécifiquement dans les zones avec commerces. Il y en aura 47, contre 16 aujourd'hui.</p>	<p>Comme indiqué plus haut il appartient à Sytral Mobilités de définir en concertation avec chacun des commerçants l'emplacement le plus approprié des places de livraison affectées à ses activités.</p>
<p>- qu'est ce qui remplacera le bus 25 pour desservir le nouveau quartier de la Clairière ?</p>	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes - BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9 - il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	<p>Je note que la réponse de Sytral Mobilités n'indique pas qui remplacera le bus 25 pour desservir le nouveau quartier de la Clairière, mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue (et donc y compris pour la Clairière) quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.</p>
<p>- le partage de la voie de circulation des voitures avec les bus C8, C9, C15 et C17 ne risque-t-il</p>	<p>Les bus du réseau TCL circuleront sur la plateforme du BHNS, continuant ainsi à bénéficier d'un site propre.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>

	pas de ralentir et d'engorger encore plus cette voie ?		
	- comment sera résolu le problème du manque de chauffeurs avec une augmentation de la fréquence de rotation et de l'amplitude horaire par rapport au bus 25 ?	Il s'agit d'un contexte global sans lien avec le projet. On peut néanmoins rappeler que l'exploitant actuel Keolis a procédé à des recrutements massifs ces derniers mois.	Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités.
@296	- Pourquoi ne pas prévoir des abris vélos sécurisés à plus d'endroits du parcours, qu'à la place Kimmerling et aux Sept Chemins?	Le projet prévoit régulièrement des stationnements pour les vélos, y compris vélos-cargos, ainsi que des emplacements pour des stations Velo'v. Des stationnements sécurisés aux Sept Chemins et place Kimmerling sont également prévus (abris vélos sécurisés accessibles avec carte TCL) pour permettre l'intermodalité vélo- transports en commun.	Sytral Mobilités a répondu à la question.
	- Est-il prévu de compléter l'offre de transport avec des stations vélo le long du parcours ? Plus particulièrement sur la portion Bron ce qui permettrait de "drainer" plus de personnes depuis et vers le bus.		
	- En attendant une éventuelle prolongation du parcours des 7 chemins vers Eurexpo, sera-t-il prévue une navette reliant les 7 chemins à Eurexpo qui pourrait servir de parking relais ?	Ce scénario a été étudié et l'opportunité n'a pas été confirmée : trop peu de personnes concernées pour une augmentation du coût d'exploitation important.	Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités.
@297	- Au point d'intersection route de Genas/cours Vitton au niveau de la place Reconnaissance Balzac, qui sera prioritaire entre Rhône express, le BHNS, le Tram et les vélos ... ?	Le réseau TCL définit un ordre de priorité entre ses véhicules : tramway (Rhône express y compris), trolley-bus, ligne forte, bus. Le tramway et Rhône Express seront donc prioritaires sur le BHNS. Le BHNS sera prioritaire aux intersections sur les voitures et les vélos.	Sytral Mobilités a répondu à la question.
@298	- Alors que l'ensemble des projets de cette envergure du plan de mandat du SYTRAL 2020_2026 sont en mode tramway, qu'un tram est prévu pour le T10 avec une estimation de 22kvoyageurs/j, pourquoi un BHNS pour cette ligne pour une même estimation de fréquentation ?	Le tramway (en rame simple) et le BHNS répondent aux mêmes besoins de fréquentation. L'intérêt du tramway est la possibilité de végétaliser la plateforme. Mais cette végétalisation n'est pas possible sur la Route de Genas car il s'agit d'un axe structurant pour les véhicules de secours qui doivent pouvoir accéder à la plateforme.	Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités.

@300	Pourquoi le terminus ne se fait pas à la ZAC du Chêne afin de relier la ligne créé à la ligne du T5 afin de se rendre facilement à Eurexpo ?	Eurexpo est déjà desservi par la ligne T5, dimensionnée pour la desserte des salons.	Sytral Mobilités a répondu à la question.
@301	<p>- Comment une personne âgée (ni vélo, ni voiture) habitant rue des pâquerettes peut-elle se rendre cours docteur Long (office religieux, poste, marché), puis avenue Lacassagne (MGEN angle rue Feuillat), sans faire 20 mn de marche ?</p> <p>Trajet fait précédemment avec le bus 25.</p>	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes - BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9 - il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	Je note que Sytral Mobilités ne répond pas précisément à la question du contributeur mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.
@305	<p>- Quel est le temps réel de gagner par rapport au bus 25 ?</p> <p>- Les temps de décrochage/raccrochage sont-ils pris en compte ?</p> <p>Les durées sont différentes suivant les pages.</p>	Le BHNS permet un réel gain de fiabilité. Le temps de parcours annoncé est garanti car le bus bénéficie d'une plateforme réservée sur l'ensemble de la ligne et de la priorité aux feux. La ligne 25 actuelle est ralentie en période de congestion routière.	

		Le perçage / déperçage des bus est prévu aux stations, en temps masqué des montées/descentes des passagers. Il n'y a donc pas de perte de temps.	
	- Quel document, par suite d'un essai réalisé en amont, stipule le nombre d'usagers rentrant toutes les 20min dans le Bus n°25 actuel ?	Les évaluations des fréquentations actuelles sont réalisées par comptage.	
	- Quel document, par suite d'un essai réalisé en amont, stipule le nombre d'usagers sur la plage horaire plus étendue (entre 7 à 10min de 4H30 à 00h30. ?	Les évaluations des fréquentations futures sont estimées à partir du modèle Modély et des enquêtes Ménages.	
	- Comment assurer la fréquence de passage envisagé de ce bus avec la pénurie actuelle de chauffeurs, en 2024 ?	Il s'agit d'un contexte global sans lien avec le projet. On peut néanmoins rappeler que l'exploitant actuel Keolis a procédé à des recrutements massifs ces derniers mois.	Je prends acte des réponses de Sytral Mobilités.
	- Par qui seront entretenus les nouveaux massifs (+467 arbres au total sur ce tracé de 8,5km) ? - Seront-ils laissés en friche comme, actuellement, sur la quasi-totalité des nouveaux massifs de Lyon 3 ^e ?	Les massifs seront entretenus par la Métropole et les villes selon une répartition classique sur le territoire de la Métropole.	
	Le trottoir de droite fait actuellement 2,50m, devant le 264 route de Genas. Les futurs feront 2 m à droite et 2, 5 m à gauche : - Quel est donc l'utilité pour les piétons d'emprunter des trottoirs plus étroits que ceux actuels?	Les trottoirs sont globalement élargis sur l'ensemble du tracé. Il existe des zones ponctuelles où les trottoirs sont larges aujourd'hui et où le partage de l'espace entraîne une réduction de largeur tout en restant dans des normes confortables.	
	- Avec la réduction de 22 à 19 stations, où est l'utilité publique de prolonger le temps de marche des usagers lambda, personnes âgées, à mobilité réduite, malades et avec enfants pour se rendre aux stations?	Le BHNS est un transport "ligne forte" présentant les performances d'une ligne de tramway. Pour garantir cette performance, les arrêts ne peuvent pas être trop proches. La distance moyenne entre arrêts est de 435 m. Les stations sont maintenues aux endroits permettant le plus de montées-descentes. On observe sur le réseau TCL que	Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités.

		<p>les lignes les plus fortes (avec de grandes interdistances de stations) sont celles qui attirent le plus de monde. A contrario les lignes avec des arrêts très rapprochés sont moins attractives car les usagers recherchent de la performance de trajet.</p> <p>Le projet s'accompagnera d'aménagements pour améliorer la marchabilité de la rue (trottoirs larges, ombragés, revêtements clairs pour limiter la chaleur en été...) facilitant ainsi les déplacements des personnes.</p>	<p>Par ailleurs comme indiqué plus haut je note que Sytral Mobilités a prévu des aménagements pour améliorer la marchabilité de la rue et faciliter le déplacement des personnes</p>
	<p>- Le BHNS ne desservant pas les quartiers de Montchat et l'av. Lacassagne, quels moyens disposeront les habitants de la Route de Genas habitués hebdomadairement à se rendre aux commerces et marchés cours Docteur Long??</p>	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes - BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9 - il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes- L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes- L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE)- L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	<p>Je note que Sytral Mobilités ne répond pas précisément à la question du contributeur mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue (et donc y compris pour Montchat) quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Comment attirer les gens des communes de Chassieu, Genas, Meyzieu, Jonage à venir prendre le BHNS pour se rendre en ville sans parking à leur disposition aux 7 Chemins? - Comment attirer ces futurs usagers à prendre le bus dans leur ville pour rejoindre les 7 Chemins? <p>Le BHNS ne leur fera gagner que 10min au maximum par rapport à l'actuel Bus n°25, s'ils se rendre jusqu'au Terminus Part Dieu.</p>	<p>Le réseau viaire autour des Sept Chemins ne permet pas de supporter les circulations de desserte d'un parc relais. Mais la desserte des communes de Chassieu et Genas par la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) qui connectera les Sept-Chemins au Pôle d'Echange Multimodal de Vaulx-la Soie est prévue pour 2025. La LEL permettra la desserte de Chassieu et Genas jusqu'à Saint-Exupéry. Meyzieu et Jonage sont desservis par l'axe T3.</p> <p>Le gain de temps peut paraître faible en moyenne mais le temps de trajet est garanti à tout moment de la journée, grâce à la plateforme réservée tout le long du parcours et la priorité aux feux. L'amplitude horaire forte, la régularité, le meilleur confort sont également des facteurs d'attractivité.</p>	<p>Comme indiqué plus haut, en l'absence de parc relais en amont du terminus du BHNS il reste à prouver que la ligne de l'Est Lyonnais sera suffisamment attractive pour être une alternative à la voiture pour les personnes venant de l'Est Lyonnais.</p> <p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités vis-à-vis de l'intérêt du BHN S par rapport au bus 25.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Avec la suppression des places de stationnements, comment la vie de quartier des habitants est-elle préservée ? - Comment les commerces de proximité sont-ils préservés à défaut des grandes surfaces? 	<p>La ville est en mutation, la densité de population va augmenter. Concernant l'impact sur les commerces, ceux-ci apportent un service essentiel à la population. Le projet vise à créer des espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes doux, pour pouvoir redynamiser les cœurs de quartier et favoriser le commerce de proximité. Il s'agit d'un projet structurant accompagnant une mutation du secteur, dans lequel une évolution des usages et l'arrivée de nouveaux habitants devraient encourager une ville de proximité.</p>	<p>On peut penser que l'utilisation du BHNS et les modes doux ne soient pas des moyens adaptés à toutes les situations, notamment en cas d'un volume de courses important acquis dans différents commerces. D'où la nécessité de conserver un minimum de places de stationnement à proximité des commerces.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Où sont les 14 places de livraison actuelles de la Route de Genas sur ce projet? <p>Elles n'apparaissent pas dans le dossier.</p>	<p>Le dossier présente le projet à venir.</p>	<p>RAS</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Où sont les places d'"arrêts minutes" permettant aux automobilistes de continuer à faire leurs achats dans ces commerces? 	<p>Ce type de place n'existe pas officiellement aujourd'hui. Il n'en est pas prévu dans le projet.</p> <p>Le nouvel aménagement permettra un meilleur partage de l'espace entre piétons, vélos, transport en commun et voitures. Les commerces profiteront de l'ensemble de ces nouveaux flux.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Où seront donc les 3 x 15 places PMR, uniquement sur la Route de Genas? <p>Aucunes n'apparaît sur le dossier!</p>	<p>Les places PMR sont réparties sur l'ensemble du linéaire, avenue Félix Faure et Route de Genas.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Les ambulances, Samu, pompiers pourront-ils franchir la voie du BHNS? - Si oui, de quelle hauteur seront les terre-pleins de la plateforme du BHNS d'une part pour qu'ils puissent les franchir et se rendre aux plus vite à leur destination et d'autre part pour donner la possibilité aux automobilistes de se doubler en cas de panne ? 	<p>Les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme, ce qui améliorera leurs conditions de circulation par rapport à la situation actuelle.</p> <p>La plateforme s'interrompra aux carrefours et sa bordure de surélévation (environ 6 cm de hauteur) sera chanfreinée, ce qui permettra, si un véhicule bloque la rue, un dépassement ponctuel au pas.</p>	<p>Comme indiqué plus haut je note que les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme et que leurs conditions de circulation seront même améliorées.</p> <p>Sytral Mobilités a répondu à la question sur la hauteur des terre-pleins.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Compte tenu des 287 places existantes actuellement route de Genas et des 601 supprimées au total combien en restera-t-il ou seront-elles toutes supprimées sur la totalité du parcours ? <p>Aucune place n'apparaît sur le dossier.</p>	<p>Consulter le tableau joint en annexe n°2</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Tout le long de la piste cyclable où sont les feux des cyclistes garantissant aux automobilistes qu'ils pourront tourner à droite sans les percuter? - Vont-ils respecter le code de la route des automobilistes? 	<p>Le code de la route impose aux automobilistes de respecter les priorités lorsqu'ils tournent à droite ou à gauche car les rues dans lesquelles ils tournent sont également au vert pour les piétons et cycles qui traversent.</p> <p>Cette configuration est classique et l'aménagement prévoit des infrastructures aux dernières normes de conception plus sécuritaires que l'aménagement actuel.</p> <p>Si un automobiliste ou un cycliste a décidé de ne pas suivre le code de la route, il n'existe pas d'aménagement l'en empêchant totalement.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Où est l'écologie avec la pollution ? 	<p>Les bus du réseau TCL circuleront sur la plateforme du BHNS, continuant ainsi à bénéficier d'un site propre.</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> - Générée par les véhicules obligés de s'arrêter derrière chacun des bus 24, 52, 64, C8, C9 et C15 lors de leurs arrêts (bus circulant sur la même voie avec les voitures et les camions à côté du BHNS) - visuelle des lignes aériennes LAC ? 	<p>Le choix a été fait d'avoir un matériel qui permet de limiter le linéaire de lignes aériennes. Le choix du mode trolleybus est un choix historique sur l'agglomération lyonnaise et un grand nombre de rues en est équipé.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu aux questions.</p>
@310	<ul style="list-style-type: none"> • Sabine Filippi avocat pour AEW IMMOCOMMERCIAL au 294 route de Genas à Bron: <ul style="list-style-type: none"> ✓ une analyse de l'impact de la création du BHNS sur l'activité du magasin CASINO de Bron ; <p>De l'ensemble des documents remis il ressort plus particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ que l'utilité du projet peut être contesté de la présence de la ligne 25, par ailleurs peu utilisée et pas exploitée de façon optimale par le manque de chauffeurs ; ✓ que la création de cette nouvelle piste cyclable peut être contestée compte tenu qu'il en existe une autre voisine ; ✓ que les conséquences du projet sur les commerçants et les commerçants en place ont été passées sous silence alors que l'impact était qualifié de « Fort » ;elles vont à l'encontre des déclarations d'intention du maître de l'ouvrage concernant le 		

	<p>développement économique annoncé pour le secteur de la route de Genas ;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ que le projet a privilégié le transport au détriment d'autres activités humaines essentiels et certains usagers au détriment d'autres ; ✓ que la circulation ne sera pas apaisée, il y aura des reports de circulation, des perturbations pour les véhicules de secours ; <p>Dans de telles conditions la fermeture du magasin devra être envisagée privant la clientèle d'une source d'approvisionnement facilement accessible à pied ou à moins de 5 minutes en voiture.</p>		<p>Comme indiqué plus haut dans la contribution notée au thème 13 de ce même contributeur, des discussions sont en cours entre Sytral Mobilités et le propriétaire.</p>
	<p>- Compte tenu de la fréquence de rotation du BHNS et de son amplitude horaire, combien faudra-t-il de chauffeurs ?</p>	<p>Les études d'exploitations ne sont pas finalisées, sur le volet organisation des rotations de conducteurs. En revanche, le nombre de bus nécessaires à l'exploitation de la ligne a été évalué à 12.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
	<p>- Comment ont été évalués les nombre de passagers (23 700/jour en 2023) par rapport à la ligne 25 ?</p>	<p>Les modélisations de fréquentations ont été réalisées à l'aide du modèle Modély. Ce modèle associe un taux d'attractivité en fonction du mode et de sa régularité. C'est la raison pour laquelle les chiffres sont différents entre la ligne de bus classique 25 et le BHNS.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
	<p>- La solution proposant de placer l'arrêt sur la route de Genas au numéro 286 entre la rue des gendarmes et la départementale, là où la route est la plus large avec un terre-plein central sans contrainte de part et d'autre est-elle envisageable ?</p>	<p>La station sera implantée à l'est de la rue des Gendarmes. Basculer la station à l'ouest de cette rue, et donc à proximité immédiate de l'échangeur du périphérique, serait dangereux pour les piétons qui traverseraient en sortie de bretelle.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
	<p>- La solution proposée rue du Gendarme limitant l'emprise lors des travaux peut-elle être retenue ?</p>	<p>Le BHNS ne passe pas par la rue des Gendarmes. Il ne peut donc y avoir de station sur cette rue</p>	<p>RAS</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Si non pour quelles raisons ? 		
	<ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que d'autres solutions ont été explorées pour éviter la suppression d'autant de places de parking du magasin CASINO ? <p>Si oui lesquelles et pourquoi n'ont-elles pas été retenues ?</p>	<p>L'acquisition foncière prévue permettra de rééquilibrer l'espace public, aujourd'hui en grande partie dédié à la voiture, entre les différents modes.</p> <p>Cette transformation est nécessaire pour accompagner la mutation de la ville avec l'arrivée d'un grand nombre de logements et de bureaux.</p> <p>La Route de Genas étant aujourd'hui saturée, l'insertion de nouvelles solutions de mobilité est indispensable avec l'augmentation de la population.</p>	<p>Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités, toutefois Il lui appartiendra d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet après avoir pris en considération les souhaits formulés par le propriétaire et l'exploitant du supermarché afin de restituer les places de parking supprimées par l'emprise du projet en priorité.</p>
@317	<p>A-t-on procédé à un comptage sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - av. F. Faure ? - av. Rockefeller ? - rue du Dauphiné ? 	<p>Des comptages sont régulièrement menés sur le territoire de la Métropole. Ils permettent la mise à jour des outils de modélisation.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Comment pourrait-on procéder à une évacuation rapide av. F. Faure et av. Rockefeller en cas d'accident très grave (à la raffinerie de Feyzin par exemple) ? 	<p>L'avenue Rockefeller n'est pas sur le tracé du BHNS.</p> <p>Pour l'avenue Félix Faure, la plateforme facilitera les interventions de secours.</p> <p>A noter qu'en cas d'incident sur un site classé ICPE ou Seveso, les préconisations sont de se calfeutrer chez soi.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
@321	<ul style="list-style-type: none"> - Est-il prévu de créer des parkings gratuits sécurisés avec justificatif de ticket BUS? afin de pouvoir laisser sa voiture gratuitement en toute sécurité ? 	<p>Le projet ne prévoit pas de parc-relais mais le réseau de bus sera réorganisé pour permettre le rabattement vers la ligne du BHNS.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
@327	<ul style="list-style-type: none"> - Hormis devant le supermarché Casino 400 quand et comment les comptages du trafic et des cycles ont été réalisés ? 	<p>Des comptages sont régulièrement menés sur le territoire de la Métropole. Ils permettent la mise à jour des outils de modélisation.</p> <p>Des comptages spécifiques ont été menés aux début des études en différents points du tracé.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
@328	<p>Le SYTRAL a-t-il étudié toutes les solutions possibles pour diminuer l'emprise au sol de la ligne BHNS PD7C ?</p>	<p>L'exercice de réduire les largeurs des différentes parties de la voirie a été fait. Quand la réduction des largeurs permettait de sauvegarder le bâti, ces réductions ont été retenues. Si ces réductions ne permettaient pas de</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Dans l'affirmative quelles solutions n'ont pas été retenues ? - Dans la négative : Le SYTRAL a-t-il l'intention d'envisager des solutions alternatives permettant de diminuer l'emprise au sol de la ligne BHNS ? 	<p>sauvegarder le bâti, le projet est revenu à des largeurs plus confortables, en impactant le bâti. La réflexion est allée jusqu'aux largeurs minimum conformes aux réglementations pour conserver la fonctionnalité.</p> <p>L'alternative aurait été de supprimer une fonctionnalité mais le choix d'une ligne forte de transport en commun fort étant retenu, le réaménagement de la rue a entraîné l'obligation réglementaire d'insérer une voie cyclable et un trottoir de chaque côté, ainsi que l'obligation réglementaire de désimperméabiliser la rue, c'est-à-dire de ne pas renvoyer les eaux de pluie dans les réseaux mais de les infiltrer via des espaces verts. Les marges de manœuvre restaient donc sur les voies de circulation des voitures et le stationnement. Il a été décidé de passer à sens unique la route de Genas et l'avenue Félix Faure à l'ouest de Kimmerling mais de maintenir le double sens à l'est de Kimmerling car ce secteur présente peu d'alternatives pour le report des voitures. Il a été décidé de supprimer le stationnement en très grande partie, à l'exception des places de livraisons et le stationnement PMR, dont le nombre est multiplié par 3.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Le SYTRAL a-t-il prévu de placer des parcs à vélos SECURISES, aux stations et aux terminus ? <p>Cette mesure pourrait être une incitation à l'utilisation de BHNS, en compléments d'autres moyens de locomotion.</p>	<p>Le projet prévoit régulièrement des stationnements pour les vélos, y compris vélos-cargos, ainsi que des emplacements pour des stations Velo'v. Des stationnements sécurisés aux Sept Chemins et place Kimmerling sont également prévus (abris vélos sécurisés accessibles avec carte TCL) pour permettre l'intermodalité vélo- transports en commun.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à la question.</p>
@330	<ul style="list-style-type: none"> - Quelle sera, en voiture, l'évolution du temps de trajet entre Périphérique et Part Dieu, selon les horaires de la journée, avant et après le projet de BHNS ? 	<p>Le projet a pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>
E343	<p>Les dates, saisons et durées des mesures de relevés de bruits, NO₂, particules, etc. ne sont pas spécifiées mais précèdent les débuts de tout travaux sur le terrain. Il n'a pas été présenté les températures des</p>	<p>Les différents relevés avant travaux n'ont pas encore été programmés.</p>	

	<p>zones urbaines (identification d'ilots de chaleur) ni même de simulations de ces données après travaux si le projet aboutissait. Cependant, les techniques computationnelles existent et c'est sur la base de résultats attendus, à la vue de possibles améliorations que le projet final devrait être décidé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pourriez-vous nous communiquer le résultat des calculs de ces paramètres avant le début des travaux afin d'anticiper leurs impacts et permettre d'ajuster le projet pour améliorer la qualité environnementale le long du trajet prévu de BHNS ? 	<p>En ce qui concerne les températures des zones urbaines, une approche quantitative n'était pas prévue.</p> <p>Cette démarche est cependant intéressante et nous allons étudier les différentes possibilités d'étude.</p>	<p>Je prends acte de la réponse de Sytral Mobilités qui envisage d'étudier l'amélioration de la qualité environnementale que pourra apporter le projet notamment en matière de température dans les zones urbaines.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Quels sont les compensations et aménagements prévus ainsi que possibilité de recours pour que la valeur immobilière "après travaux" créées aux 7 Chemins ne le soit pas au détriment de la valeur immobilière "avant travaux" de notre zone d'habitation ? <p>Voir Stationnement, circulation, commerces, accueil de visiteurs/familles qui n'habitent pas forcément aux 7 Chemins.</p>	<p>La proximité aux infrastructures de transport en commun est en général une valeur ajoutée pour un bien immobilier en ville.</p> <p>Un aménagement qualitatif de l'espace public aux alentours de ce bien immobilier apporte également une plus-value.</p> <p>Le projet prévoit l'insertion de nouvelles solutions de mobilités sur un axe aujourd'hui saturé et dans un quartier en cours de densification urbaine. Ces solutions profiteront aux résidents et au non-résidents en correspondance de la Ligne de l'est lyonnais ou de la VL11 depuis Chassieu.</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités, toutefois comme indiqué plus haut un certain nombre de contributeurs ont signalé qu'il leur était indispensable de disposer d'une voiture, notamment pour leur travail, la suppression de ce grand nombre de places de parking pourra donc être à l'origine de difficultés pour ceux qui ne disposent pas d'un garage privé.</p>
	<p>Compte tenu de la suppression des 600 places de stationnement, Sytral/la Métropole décident de fait d'augmenter la valeur immobilière des garages et stationnements privés tout en créant une nouvelle taxe effective de résidence :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pourquoi est-ce qu'il n'est pas explicitement prévu de créer des parking résidentiels gratuits pour au moins un véhicule par foyer. et quand cela sera-t-il mis en place ? 	<p>Le projet est justement de rééquilibrer l'espace public vers les autres modes que la voiture et non d'encourager à son usage. Par contre il améliorera la situation des piétons, cycles et transports en communs qui verront donc mécaniquement croître leurs flux.</p>	

	<p>Compte tenu des avantages que procure le projet pour les habitants des 7 chemins par rapport à ceux de la rue de Genas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles compensations (dont les stationnements) vont être mises en place ? 	<p>Les riverains de la route de Genas pourront bénéficier d'un transport efficace, rapide, fiable et silencieux, d'une végétalisation de la rue, ainsi que d'aménagements confortables et sécurisés pour les cycles et les piétons.</p>	
	<p>Le BHNS va apporter les inconvénients d'un centre-ville, alors que nous n'avions pas acheté en centre-ville, sans nous en donner les avantages :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comment le projet sera-t-il modifié pour soit ne pas nous apporter les inconvénients du centre-ville soit pour nous apporter ses avantages ? - Quelles contreparties seront incluses dans les travaux ? 	<p>Les quartiers autour de la Route de Genas se densifient, indépendamment du BHNS. Le projet vient accompagner cette mutation pour permettre son accessibilité, cet axe étant déjà saturé aujourd'hui.</p> <p>Le projet prévoit un aménagement qualitatif de la route, aujourd'hui très minérale.</p>	
	<p>Impacts négatifs sur les commerces locaux, consécutifs à la suppression des stationnements :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quelles sont les mesures prises (réduction de leurs loyers/taxes ? Subventions ?) et leur suivi qui seront mis en place pour garantir que les commerces locaux pourront continuer à exister voire se développer ? - En quoi les auteurs du BHNS ont-ils pris en compte l'illectronisme des personnes qui seront affectés par le BHNS ? <p>Tous les déplacements ne peuvent pas se faire en transports en commun (livraisons, courses, poussettes...).</p> <p>Un BHNS est pensé plus particulièrement pour les étudiants, jeunes adultes, jeunes seniors sans enfants à charge :</p>	<p>Ce projet permettra une meilleure accessibilité pour tous (personnes âgées, PMR, enfants..) en mettant aux normes d'accessibilité la Route de Genas, en apportant une solution de mobilité entièrement accessible et en sécurisant les déplacements, notamment sur les traversées piétonnes.</p> <p>La ville est en mutation, la densité de population va augmenter. Concernant l'impact sur les commerces, ceux-ci apportent un service essentiel à la population. Le projet vise à créer des espaces publics qualitatifs et agréables, de nature à faciliter les cheminements piétons et les déplacements modes doux, pour pouvoir redynamiser les cœurs de quartier et favoriser le commerce de proximité. Il s'agit d'un projet structurant accompagnant une mutation du secteur, dans lequel une évolution des usages et l'arrivée de nouveaux habitants devraient encourager une ville de proximité.</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> - Où sont les résultats de consultation d'experts indépendants de Sytral et des transports en commun, qui seraient capables de considérer l'intégration d'un projet tel que le BHNS dans sa globalité afin de ne pas simplement prendre aux uns pour donner aux autres mais au contraire de donner aux uns et aux autres ? - Comment favoriser par exemple le stationnement résidentiel gratuit pour inciter les gens à prendre les transports en commun sans les pénaliser dans leurs autres activités a-t-il été pris en compte ? 	<p>L'objet de la procédure d'enquête publique est bien d'avoir un regard neutre sur le projet, à la fois par les services instructeurs de l'Etat dans leurs différentes expertises et à la fois par la population. La MRAE (Mission régionale d'Autorité Environnementale) a donné un avis joint au dossier (pièce C du dossier d'enquête) dans lequel elle a souligné le caractère vertueux du projet.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Comment la problématique des transferts de valeurs (location de voitures,) a-t-elle été prise en compte dans la préparation et la future implémentation du projet BHNS ? 	<p>Question non comprise</p>	<p>/</p>
<p>@347</p>	<p>A la suite de la mise à sens unique de l'av. F. Faure et d'une partie de la route de Genas :</p> <ul style="list-style-type: none"> - quels sont les itinéraires de reports prévu ? - Sur la base de quelles études d'impacts ont-ils été réalisés? - un aménagement des carrefours Lacassagne-Félix Faure et Lacassagne-Dauphiné a-t-il été prévu pour assurer la sécurité des cyclistes et piétons qui seront amenés à les traverser? 	<p>Les reports pourront se faire par le sud en empruntant les rues Lacassagne et Ferdinand Buisson ou par le nord en empruntant les rues Jean Jaurès, Antonin Perrin et Georges Sand.</p> <p>Le projet a pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile. Des aménagements sont prévus pour les piétons et les cycles sur tout le linéaire et plus particulièrement aux carrefours (ex pas d'obstacles à la visibilité devant les passages piétons, mise en place de feux spécifiques pour prise en compte des cycles, passage piétons équipés de refuges intermédiaires dès que leur longueur est trop importante, traversées piétons et cycles des rues perpendiculaires en plateau surélevé avec visibilité renforcée par un revêtement de voirie différent)</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités mais il lui appartiendra de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues avoisinantes de l'av. F. Faure n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - que deviendront les lignes de bus C9 et C11 ? - Comment le SYRAL a-t-il pris en compte l'articulation des nouveaux projets de mobilités (T6 nord, VL11, VL12) ? - De quelle manière s'est-il assuré de la préservation de la qualité de vie des habitants du quartier de Montchat? 	<p>Avec l'arrivée des nouvelles lignes - BHNS, Ligne de l'est lyonnais, le prolongement de T6 au nord et T9 - il a été décidé d'étudier la restructuration du réseau de surface (lignes de bus). Les objectifs de cette étude sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le maintien de la desserte fine des quartiers en complémentarité avec les nouvelles lignes structurantes - L'adaptation du niveau d'offre de chacune des lignes aux nouveaux flux en analysant les reports sur les nouvelles lignes - L'évolution du réseau en réponse aux besoins des zones à vocation économique et en accompagnement de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) - L'évolution pour prendre en compte les croissances de population et d'emploi. <p>Cette étude va se dérouler sur les années 2024/2025. Elle sera partagée avec les villes (Bron, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin et Lyon) et fera l'objet d'information et d'échanges.</p> <p>Donc si des lignes de bus vont voir leur itinéraire profondément modifié lorsqu'elles sont proches des tracés des nouvelles lignes structurantes, cela n'implique pas la suppression de la desserte des quartiers qui sera maintenue par des lignes réorganisées au plus juste des besoins actualisés.</p>	<p>Je note que Sytral Mobilités ne répond pas précisément à la question du contributeur sur le devenir des lignes C9 et C11, mais précise que la desserte fine des quartiers sera maintenue (et donc y compris pour Montchat) quand bien même des itinéraires de bus seraient modifiés.</p>
@349	<p>Crainte pour les enfants en bas âge et dans les 2 crèches voisines (l'Hormat et J. J. Rousseau) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - où sont les mesures compensatoires pour la pollution de l'air supplémentaire (30%)dans les rues adjacentes liée aux reports de circulation ? 	<p>Le projet a pour ambition le report modal et donc une réduction de la circulation automobile. L'objectif est d'éviter le report vers les quartiers apaisés.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités mais il lui appartiendra de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues avoisinantes du tracé n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>

@351	<p>Il est constaté des travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur l'av. Faure avant la fin de l'enquête publique qui concernerait de l'éclairage public, du stationnement, de la circulation, la déviation du C11 prévus du 8/01/2024 au 31/12/2025, avec suppression de 2 dessertes des stations de Bir-Hakeim à Maisons Neuves en direction de L. Bonnevey, c'est-à-dire le tronçon de l'av F. Faure concerné par le BHNS - sur la place Mandela avec des protecteurs de troncs en spirale sur les arbres. - S'agit-il du démarrage des travaux de la VL11 qui n'a pas fait l'objet d'une concertation ? - Comment des travaux peuvent-ils avoir lieu alors que le résultat de l'enquête publique n'est pas encore établi? Quel est donc le respect du travail et de la contribution de chacun(e)? 	<p>Il s'agit de travaux d'opportunité de renouvellement des réseaux concessionnaires réalisés sous leur maîtrise d'ouvrage.</p> <p>Il est fréquent que les concessionnaires anticipent leurs travaux de renouvellement lorsqu'un projet d'aménagement urbain est annoncé pour ne pas avoir à revenir sur une rue qui vient d'être refaite.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p> <p>Personnellement je ne sais pas si les travaux engagés sont liés au projet de BHNS.</p> <p>Toutefois je précise qu'à ma connaissance rien n'empêche un maître d'ouvrage de commencer les travaux, même avant la fin de l'enquête publique, sachant que c'est un risque qu'il prend dans le cas où le projet ne serait pas reconnu d'utilité publique par la suite.</p>
CL2	<ul style="list-style-type: none"> - Comment M. C. Agopian qui reçoit des livraisons lourdes et encombrantes tous les jours à sa boucherie, de même que les autres commerces, vont faire pour se faire livrer leurs marchandises ? 	<p>Les places de livraison seront multipliées par trois sur l'ensemble du linéaire.</p>	<p>Comme indiqué plus haut il appartient à Sytral Mobilités de définir en concertation avec chacun des commerçants l'emplacement le plus approprié des places de livraison affectées à ses activités</p>
CL7 E3 CB1	<ul style="list-style-type: none"> - Quel est l'intérêt de ce projet puisqu'il existe déjà une voie de bus ? - Qu'apporte-il par rapport au bus 25 en temps et en desserte ? 	<p>Le besoin d'une ligne structurante depuis l'Est Lyonnais est identifié dans les documents de planification urbaine. Pour rendre la ligne performante, l'intégration d'une plateforme de bout en bout est nécessaire. Elle ne prend pas plus de place que les voies de bus actuelles mais cet aménagement incite à un meilleur respect des voies réservées au BHNS par les automobilistes (dans la situation actuelle, les automobilistes empruntent les voies réservées au bus).</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités vis-à-vis de l'intérêt du BHN S par rapport au bus 25.</p> <p>Par ailleurs comme indiqué plus haut je note que Sytral Mobilités a prévu des aménagements pour améliorer la marchabilité de la rue et faciliter le déplacement des personnes.</p>

		Le BHNS permet donc un réel gain de fiabilité. Le temps de parcours annoncé est garanti car le bus bénéficie d'une plateforme réservée sur l'ensemble de la ligne et de la priorité aux feux. La ligne 25 actuelle est ralentie en période de congestion routière.	
	- Pourquoi ne pas partager la voie du BHNS avec les vélos entre la place Kimmerling et le périphérique comme cela s'est fait ailleurs ?	<p>La réalisation d'une voie cyclable est une obligation réglementaire à l'occasion de la rénovation d'une voie urbaine (lois LAURE et LOM).</p> <p>Entre le périphérique et la place Kimmerling, les cyclistes bénéficieront d'une piste cyclable bidirectionnelle dédiée, aménagée selon les préconisations du programme des voies lyonnaises pour éviter les mésusages (stationnement sur les pistes cyclables, débordement des vélos sur les trottoirs, etc...). Si le choix d'un partage de la plateforme avait été fait, il aurait fallu élargir celle-ci pour réaliser une bande cyclable conforme à la réglementation et l'emprise foncière aurait été identique, avec un niveau de sécurité moindre pour les cyclistes.</p> <p>La situation entre la place de la Reconnaissance et Maisons Neuves et sur l'avenue Félix Faure est une dérogation, justifiée par l'alternative que présente la piste cyclable le long du tramway T3 située à proximité. La mixité est donc possible dans ce secteur.</p> <p>Compte-tenu des flux cyclistes attendus sur la partie Est, faute d'alternative d'itinéraire, la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) entre le périphérique et la place Kimmerling n'est pas envisageable, car non conforme.</p>	<p>Je note :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que l'aménagement d'une piste cyclable dans l'accompagnement de la ligne du BHNS est une obligation : - que toutes dispositions doivent être prises pour que la circulation des cyclistes puisse se faire en toute sécurité, notamment en prenant en considération le nombre susceptible d'être présent ; - donc que compte tenu de l'importance du flux de cyclistes attendu entre le périphérique et la place Kimmerling la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) n'est pas envisageable
Questions du commissaire enquêteur			
	La concertation sur ce projet s'est tenue entre le 11 octobre et le 19 novembre 2021 : - pouvez-vous me donner des références sur les éléments qui font état sur le fait que la voie lyonnaise Ligne 11 était intégrée au projet de	<p>Une réponse détaillée est présentée en annexe 3</p> <p>Documents supplémentaires à consulter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pages 42 et 43 du dossier de concertation préalable relatives aux aménagements cyclables et piétons (annexe 6) 	Je prends note que le dossier de concertation préalable précisait bien que« Une partie des aménagements

	<p>BHNS : date des réunions, des rencontres avec les acteurs locaux (autres que celles dédiées uniquement aux élus) , articles de presse, réseaux sociaux, flyers ?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - bilan de la concertation (joint au dossier d'enquête publique) - site internet de SYTRAL Mobilités www.sytral.fr/bhns <p>SYTRAL Mobilités avait confirmé lors du bilan de la concertation préalable qu'il porterait la réalisation de certaines sections de la Voie Lyonnaise n°11, en lien avec la Métropole et en cohérence avec le réseau cyclable. La piste cyclable faisant partie intégrante du projet de BHNS, tout comme les trottoirs, ces aménagements ont été soumis à enquête publique via l'enquête publique du BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins, comme une composante du projet dont ils ne sauraient être dissociés.</p>	<p><i>cyclables le long de la plateforme BHNS intégrera les Voies Lyonnaises, le réseau express vélo de la Métropole de Lyon... »</i></p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Hormis l'emplacement et la création de stations supplémentaires, quelles sont les principales observations formulées dans le cadre de la concertation qui ont été prises en considération pour faire évoluer le projet ? 	<p>La concertation a notamment permis de choisir le passage par l'avenue Félix Faure plutôt que par l'avenue Pompidou et d'adapter le tracé pour connecter le BHNS à la ligne D, station Garibaldi.</p>	<p>Sytral Mobilités a répondu à ma question.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Où seront les itinéraires de remplacement à la suite de la mise en voie unique sur l'av. F. Faure ? 	<p>Les reports pourront se faire par le sud en empruntant les rues Lacassagne et Ferdinand Buisson ou par le nord en empruntant les rues Jean Jaurès, Antonin Perrin et Georges Sand.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités mais il lui appartiendra de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues avoisinantes de l'av. F. Faure n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - Combien de commerces sont impactés d'une part directement sur leur foncier et d'autre part indirectement sur leur exploitation future 	<p>De l'ordre de 35 commerçants, artisans ou professions libérales sont impactés. Il peut s'agir d'impacts faibles (pas d'impact sur les fonctionnalités de l'entreprise), d'impacts partiels (nécessitant une restitution des fonctionnalités ou</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités précisant que des échanges sont en cours avec chacune des entreprises impactées par le projet.</p>

	<p>compte tenu de la disparition de places de stationnement et de livraisons ?</p>	<p>une indemnisation financière) ou bien d'impact fort (entraînant un transfert ou une éviction de l'activité).</p> <p>Les échanges sont en cours avec chacune de ces entreprises pour évaluer le niveau d'impact et les réponses à apporter, au cas par cas.</p>	<p>Toutefois compte tenu de la nature et du nombre de remarques émises, notamment par des commerçants, sur l'absence d'écoute et de prise en compte de leur remarques, il appartient à Sytral Mobilités de définir dès à présent en concertation avec eux les dispositions à prendre pour leur assurer en priorité une restitution de leurs fonctionnalités.</p>
	<p>La fréquence des bus, 1 toutes les 7 minutes en heure de pointe, autorise une cohabitation en bus et cyclistes sur le site propre entre Part-Dieu et place-Ronde :</p> <p>- L'emprise du projet entre Kimmerling et Sept-Chemins pourrait donc être réduite de 3 mètres, largeur de la piste cyclable, ce qui permettrait de diminuer le nombre d'immeubles à exproprier. Cette alternative raisonnable qui épargnerait des commerces de proximité support de la vie de quartier a-t-elle été étudiée ?</p>	<p>Les règles que nous suivons pour l'intégration ou non d'une piste cyclable sont précisées dans la réponse à la question suivante.</p> <p>Nous dérogeons à ces règles uniquement sur le tronçon entre Part-Dieu et l'avenue du Général Leclerc en raison de la proximité immédiate d'une piste cyclable structurante le long du tramway T3. Les aménagements ont été prévus pour orienter les vélos sur cet itinéraire et limiter le flux des cyclistes empruntant le trajet du BHNS.</p> <p>Cette mixité n'est pas continue entre Part-Dieu et l'avenue du Général Leclerc. En effet, une piste cyclable est insérée sur l'avenue Félix Faure entre le boulevard Vivier Merle et la rue Jeanne Hachette car il a été estimé impossible sur cette portion de détourner les flux cyclistes vers un autre itinéraire.</p> <p>Pour déterminer quel type d'aménagement cyclable doit être réalisé, nous suivons les textes :</p> <p>Extrait de l'article 61 de la loi d'orientation des mobilités : L'article L. 228-2 du code de l'environnement est ainsi modifié :</p> <p><i>1° Le premier alinéa est ainsi modifié :</i></p> <p><i>a) Les mots : « sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants » sont remplacés par les mots : « prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones</i></p>	<p>Je note :</p> <ul style="list-style-type: none"> - que l'aménagement d'une piste cyclable dans l'accompagnement de la ligne du BHNS est une obligation : - que toutes dispositions doivent être prises pour que la circulation des cyclistes puisse se faire en toute sécurité, notamment en prenant en considération le nombre susceptible d'être présent ; - donc que compte tenu de l'importance du flux de cyclistes attendu entre le périphérique et la place Kimmerling la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) n'est pas envisageable

	<p>- Et si oui pour quelles raisons a-t-elle été abandonnée ?</p>	<p><i>de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol » ;</i></p> <p><i>b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. » ;</i></p> <p><i>2° Le second alinéa est ainsi rédigé :</i></p> <p><i>« Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »</i></p> <p>Pour évaluer si les conditions sont satisfaites pour une mixité vélo / bus, nous suivons les préconisations du Cerema, résumées dans le tableau ci-dessous.</p> <p>Nous sommes dans un cas où :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les véhicules roulent à 50 km/h sur la plateforme - Le trafic de véhicules sur la plateforme est < 1500 unités de véhicules/jour - La fréquentation attendue est de plus de 5000 vélos par jour (source Modely) <p>Nous sommes donc bien dans une configuration nécessitant une piste cyclable dédiée.</p> <p>Ne pas la réaliser ne serait pas réglementaire ou ne respecterait pas les règles de conception établies pour garantir la sécurité des circulations.</p> <p>Le second alinéa de l'article 61 précise qu'il doit être tenu compte des orientations du plan de mobilités.</p> <p>Le développement de transports en commun et d'un réseau cyclable performants est une réponse aux enjeux climatiques.</p>	
--	---	--	--

		<p>A noter qu'au sein de la Métropole, l'usage du vélo est en hausse constante : + 12 % entre 2021 et 2022, et + 370 % en 10 ans. Il est donc indispensable de rééquilibrer l'espace public entre chaque mode pour garantir des circulations dans les meilleures conditions de sécurité.</p> <p>Enfin, une étude a été faite sur l'impact de la présence des vélos sur la plateforme C3 (qui dispose pourtant d'une bande cyclable). Les conclusions sont les suivantes : L'impact des vélos empruntant la plateforme sur les performances du bus est quasi proportionnel : environ -1 km/h de vitesse commerciale tous les paliers de 100 vélos/h par sens.</p> <p>Le nombre de vélos a un impact fort sur les temps de parcours des bus car l'augmentation du nombre de vélos complexifie les dépassements par les bus qui ne trouvent pas de créneaux pour se rabattre et s'arrêter aux stations.</p> <p>La présence des vélos sur la plateforme diminuerait la performance du BHNS qui s'apparenterait alors à une ligne de bus classique (situation actuelle), peu attractive pour un report modal significatif. Cette situation générerait également un risque d'accident lorsque les bus se rabattront aux stations et en cas de croisement de deux bus.</p> <p>A noter que le profil du projet impacte deux commerces de proximité, un restaurant sur Vaulx-en-Velin et un autre sur Lyon, et n'impacte pas de bâti d'immeubles. Il n'y a donc pas de lien entre l'insertion d'une piste cyclable et la présence ou non de commerces de proximité ni d'expropriation d'immeubles.</p>	
	<p>La contribution de M. le maire de Bron est constituée de deux courriers transmis à la présidence du SYTRAL.</p>	<p>Le maire de Bron demande une ligne forte en site propre à la hauteur des enjeux d'aujourd'hui et de demain, en citant les différents programmes de densification en cours.</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités</p>

	<p>Si le 1^{er} traite plus de l'opportunité du choix, le second, de décembre 2022 fait un certain nombre de remarques sur l'avant-projet soumis à cette date, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none">- les conditions d'implantation et d'entretien des espaces verts ;- l'éclairage public et la vidéo protection (implantation et fonctionnement) ;- la circulation et le stationnement, le traitement routier, étude de circulation, les tourne à gauche ;- les interfaces : école des Genêts, les accroches avec les voies perpendiculaires, PUP des Genêts, les sorties des résidences "Les Tours de l'Isère"- Ces demandes ont-elles été intégrées ? et si non lesquelles et pour quelles raisons ?	<p>Ces programmes ont bien été intégrés dans les modélisations de fréquentation. Le mode BHNS répond à ce besoin avec une marge d'évolution pour les futures années possible par l'utilisation de matériel biarticulé et l'augmentation de la fréquence. Plusieurs agglomérations font le choix du BHNS pour maîtriser les coûts d'investissement et de fonctionnement tout en répondant au besoin de déplacement.</p> <p>Contrairement à ce qui est affirmé dans ce courrier, il n'aurait pas été possible de végétaliser la plateforme tramway car il faut maintenir le passage des véhicules de secours sur un axe structurant, à proximité d'un centre hospitalier.</p> <p>Le choix du programme et donc du mode a été fait en Conseil syndical du Sytral (instance remplacée aujourd'hui par le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités) par vote. Tous les élus membres de ce conseil ont été convoqués et ont pu s'exprimer.</p> <p>Les espaces verts de moins de 20 m² à proximité du périphérique ont été remplacés par des pavés enherbés. Le financement des lisses métalliques est pris en charge intégralement par SYTRAL Mobilités.</p> <p>Le matériel d'éclairage public a été uniformisé entre communes (4 en tout sur la route de Genas) pour une harmonie d'ensemble. Cette harmonisation a été partagée avec les services des communes.</p> <p>Pour la vidéoprotection, c'est une compétence communale. Elle n'est pas prévue en provisoire dans le cadre du chantier. Il a été convenu avec la Ville de Bron qu'elle pouvait prévoir un dispositif mobile pendant le chantier. Pour le dispositif définitif, nous restons sur une</p>	
--	--	---	--

		<p>répartition classique : SYTRAL Mobilités prend en charge les fourreaux et les supports et la Ville de Bron fournit les équipements.</p> <p>Pour la voie de tourne-à-gauche, contrairement à ce qui est écrit dans le courrier, il n'était pas prévu de l'étudier. A noter qu'elle n'est pas en concurrence avec l'espace vert bien moins large mais avec la plateforme du bus. Intégrer une voie supplémentaire de voitures entraînerait des impacts fonciers supplémentaires.</p> <p>L'étude circulation évoquée est une étude menée par la Métropole sur un périmètre plus large sur Bron pour étudier les aménagements nécessaires à l'apaisement des quartiers hors grands axes. L'aménagement du BHNS est bien intégré dans les données d'entrée de cette étude.</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Les conséquences financières de l'impact du foncier, plus particulièrement sur le site de CASINO au 294 route de Genas à Bron et la SCI MAGS Immo 4 au 37 route de Genas ont-elles été évaluées et intégrées dans les indemnités d'évictions commerciales et de réemploi ? - Et si oui à combien s'élèvent-elles ? 	<p>Il n'y a pas eu d'évaluation d'éviction commerciale car l'impact du projet sur cette activité ne le justifiait pas.</p> <p>En effet, l'impact du projet sur le site Casino est la suppression de 26 places de stationnement sur 98. La mutation urbaine en cours dans cette zone (proximité immédiate de la ZAC de la Clairière) et l'implantation de la station du BHNS devant l'entrée du supermarché entraîneront une évolution des usages et de la clientèle.</p> <p>Cette perte de fonctionnalité (diminution du stationnement) sera indemnisée.</p> <p>Le montant de cette indemnité est en cours d'instruction par le service des Domaines.</p> <p>Pour la SCI MAGS Immo4, il est proposé une réorganisation du parking avec reconstruction des différentes fonctionnalités et d'un auvent si nécessaire.</p>	<p>Il appartiendra à Sytral Mobilités d'assumer les conséquences des impacts directs et indirects du projet à partir des estimations du Domaine après avoir pris en considération les souhaits formulés par le propriétaire et l'exploitant du supermarché afin d'étudier en priorité la restitution des places de parking supprimées par l'emprise du projet.</p> <p>Il appartiendra à Sytral Mobilités de définir les modalités de réorganisation du parking en concertation avec la SCI MAGS Immo4.</p>

<p>Lors d'un échange avec M. le maire de Chassieu et de Mme. N. Sibeud son adjointe à la Mobilité, ils m'ont précisé qu'en l'absence d'un parking relais au rond-point Cassin, l'utilisation de la voiture est quasiment imposée aux populations de l'Est lyonnais et le fait de disposer d'une ligne de TC à 2 vitesses rend du coup inopérant le BHNS sur la partie Part Dieu 7 chemins pour rejoindre l'aéroport :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un tel parking relais au rondpoint Cassin est-il envisageable ? - Si non pourquoi ? <p>La concomitance avec le projet L11 complexifie encore l'impact sur l'espace public et la circulation sur tout le tracé amont et aval.</p> <p>Il constate un déficit de transparence puisque pour la L11 la concertation réglementaire n'a pas pris en compte la section 7 chemins patte d'oie avenue Jean Mermoz sur laquelle les conséquences d'aménagement de la LEL et de L11 sur la circulation entrante et sortante de Chassieu sont énormes alors même que les habitants (aves des secteurs pavillonnaires nécessitant l'utilisation d'une voiture) ne disposent pas et ne disposeront pas de desserte en transports en commun efficace.</p> <p>A ce jour, la population chasselande n'est pas informée de ces projets et l'impact sur leur quotidien</p>	<p>Le rond-point Cassin n'est pas sur le tracé du BHNS. Il n'y a donc pas de lien entre un potentiel parking relais à cet endroit et la fréquentation du BHNS.</p> <p>La ligne de l'est lyonnais est une alternative à la voiture individuelle adaptée à ce territoire peu dense qui permettra un rabattement de Chassieu et Genas vers le réseau structurant (BHNS à Sept Chemins et Métro A et T3 à la Soie).</p> <p>Insérer un transport en site propre pour desservir le centre des villes de Chassieu et Genas entraîne soit la suppression totale de la circulation automobile, soit un impact foncier considérable. La densité de population, et donc le besoin de déplacement, ne justifie pas un tel impact. Une ligne de bus à service renforcé telle que la LEL permet une desserte adaptée au volume de déplacement tout en limitant les impacts.</p> <p>L'objectif du BHNS n'est pas de desservir l'aéroport.</p> <p>Le projet LEL n'est pas soumis à concertation réglementaire. Il a cependant fait l'objet d'une concertation volontaire.</p> <p>Cela étant dit, ne s'agissant pas du projet BHNS, cette contribution est hors sujet.</p>	<p>Je prends note des réponses apportées par Sytral Mobilités du fait des difficultés d'insérer un transport en site propre pour desservir le centre des villes de Chassieu et Genas.</p> <p>Toutefois comme indiqué plus haut, en l'absence de parc relais en amont du terminus du BHNS il reste à prouver que la ligne de l'Est Lyonnais sera suffisamment attractive pour être une alternative à la voiture pour les personnes venant de l'Est Lyonnais.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Compte tenu de l'absence de parking relais au terminus des Sept Chemins et de l'attractivité que devrait susciter l'exploitation du BHNS, 	<p>Le réseau viaire autour des Sept Chemins ne permet pas de supporter les circulations de desserte d'un parc relais. Mais la desserte de Chassieu et Genas par la Ligne de l'Est</p>	

<p>quels transports en commun compétitifs en temps avec une voiture, seront disponibles lors de sa mise en service pour les utilisateurs potentiels provenant de l'est lyonnais (Chassieu, Genas, Décines-Charpieu...)?</p>	<p>Lyonnais (LEL) qui connectera les Sept-Chemins au Pôle d'Echange Multimodal de Vaulx-la Soie est prévue pour 2025. La LEL permettra la desserte de Chassieu et Genas jusqu'à Saint-Exupéry, avec une correspondance avec le BHNS aux Sept Chemins. Par ailleurs, La station terminus du BHNS a été positionnée de manière à pouvoir réaliser un prolongement vers l'est, dans l'éventualité d'une augmentation de la demande. Le mode bus choisi pour la LEL permet un juste équilibre entre performance de transports en commun, capacité attendue et impact sur la circulation automobile. En effet, insérer une plateforme en site propre jusqu'à l'aéroport en passant par les centres-villes à desservir aurait entraîné un impact foncier considérable.</p> <p><i>Synoptiques des lignes LEL et BHNS, projets du plan de mandat : en annexe 4</i></p>	
<p>Des recherches sur l'évaluation des coûts d'implantation de BHNS font apparaître des montants compris entre 5 et 10 M€/km :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qu'est ce qui explique les 17,8 M€ pour celui soumis l'enquête ? <p>(164,7 -13 =151,7M€/8,5 = 17,84 M€/km</p>	<p>Ce projet est un réaménagement de la rue de façade à façade, c'est-à-dire qu'en complément à la réalisation de la plateforme BHNS, il est prévu un aménagement qualitatif de la route de Genas, aujourd'hui très minérale et peu adaptée aux piétons et aux cycles, voire dangereuse. De plus, elle ne respecte pas les obligations réglementaires d'accessibilité PMR.</p> <p>Par ailleurs, les nouvelles obligations de désimperméabilisation (SDAGE Rhône Méditerranée) entraînent la réalisation d'ouvrages d'infiltration conséquents.</p> <p>Tous ces aménagements ont un coût qui s'ajoute au coût de l'infrastructure BHNS.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités pour justifier l'importance du coût du projet par rapport à d'autres lignes de BHNS.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Pouvez-vous affirmer que les caractéristiques des voies d'une part ne seront pas une gêne pour une circulation dans les meilleures conditions de délais pour les véhicules de secours ? - 	<p>Les véhicules d'urgence et de secours pourront circuler sur la plateforme, ce qui améliorera leurs conditions de circulation par rapport à la situation actuelle.</p>	<p>Comme indiqué plus haut je note que les conditions de circulation des véhicules d'urgence et de secours seront même améliorées par rapport à la situation actuelle.</p>

Observations et questions relatives à la MRAe		
L'autorité environnementale a effectué une série de recommandations et a émis les remarques suivantes qui nécessitent un complément de réponse.		
- SYTRAL Mobilités aurait pu donner plus de précisions sur les caractéristiques « bas-carbone » du béton architecturé et de l'enrobé grenailé envisagés pour la plateforme ;	<p>SYTRAL Mobilités a réalisé une étude du bilan des émissions des gaz à effet de serre. Cette étude (intégralement disponible en pièce B.10) permet de quantifier les émissions du projet à chacune des phases du cycle de vie, ainsi que de définir des pistes d'actions et des variantes visant à réduire les émissions et la pression sur le climat.</p> <p>La mesure préconisée consiste à privilégier le béton bas-carbone en ciment à base de laitier de haut fourneau, ce qui réduit l'utilisation de clinker dont l'énergie grise est nettement plus élevée. L'évaluation de cette mesure est faite en remplaçant le facteur d'émission ciment CEM II utilisé dans les bétons conventionnels par celui du ciment incorporant du laitier (CEM III/B).</p> <p>Pour les enrobés, il est préconisé l'utilisation de béton bitumineux incorporant des taux de recyclage.</p> <p>Si cette démarche a permis d'identifier des gisements d'économie de carbone, des réflexions restent à mener durant les phases ultérieures du projet.</p>	Je prends note des compléments apportés aux observations de la MRAe.
- on peut regretter l'absence d'une carte globale de report de trafic sur l'ensemble des axes routiers impactés. Manque de précisions pour les incidences notamment sur la rue du Dauphiné ;	<p>La rédaction et la lisibilité de certaines cartographies de l'étude d'impact restent dépendantes d'études spécifiques (notamment des illustrations de l'étude de trafic).</p> <p>Des cartes par section présentent les modifications de circulation. Pour assurer une meilleure accessibilité de l'information, un encart a été ajouté au début du chapitre VI.4. « Déplacements et infrastructures » pour introduire le chapitre et orienter le lecteur notamment vers la pièce B.09 qui présente les hypothèses de trafics et les conditions de circulation (plan de circulation routière, stationnement, transport en commun).</p>	Dans le cadre de l'étude à venir de la métropole pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour contraindre les reports de circulation dans d'autres quartiers, la rue du Dauphiné devra faire l'objet d'une attention particulière.

	<p>- il n'a pas été proposé de mesures de réduction vis-à-vis de l'augmentation de concentrations de NO2 allant jusqu'à 30% en 2026 et 10% en 2046 au niveau de la route de Genas et de la RD29 du fait de l'augmentation du trafic sur les routes perpendiculaires à ce niveau de l'axe du BHNS ;</p>	<p>Le projet fait l'objet d'une étude « air et santé », présentée intégralement dans une pièce spécifique compte tenu de sa complexité (pièce B.10 – Annexe 02).</p> <p>Les variations « en pourcentage » sont relatives et ne reflètent pas des concentrations. Comme l'atteste la modélisation avec projet « référence 2026 » et « référence 2046 », les concentrations de NO2 en µg/m3 restent en dessous des seuils réglementaires. En outre, l'étude spécifique indique bien que l'ensemble des concentrations modélisées respectent la réglementation (chapitre IX.4.3 – Résultats sur l'ensemble de la zone d'étude).</p> <p>Compte tenu des bénéfices globaux, aucune mesure de réduction spécifique n'est envisagée.</p> <p>Le projet contribue favorablement à la diminution des émissions polluantes et de gaz à effet de serre</p>	
	<p>- il n'a pas été proposé de mesures d'évitement à la source, parce que les seuils limites de bruit ne sont pas atteints ;</p>	<p>Le projet n'implique aucune modification significative des niveaux sonores le long du BHNS (en raison de la baisse du trafic). En revanche, quelques voiries adjacentes présentent une modification significative mais pour ces tronçons aucun dépassement des seuils n'est observé. Les niveaux sonores estimés en situation future n'imposent pas de mesures de protection.</p> <p>Par ailleurs, la réalisation du projet permet de réduire les niveaux sonores le long du BHNS, avec 21 points noirs de bruit identifiés en situation future par rapport à 79 points noirs de bruit en situation actuelle.</p>	<p>Il appartiendra à Sytral Mobilités de vérifier après la mise en exploitation du BHNS que les valeurs limites de bruit dans les rues environnantes du tracé ne seront pas dépassées et, si ce n'était pas le cas, de mettre en place des mesures de protection adaptées.</p>
	<p>- il n'a pas été proposé de mesures d'évitement des impacts issus des sites et sols pollués identifiés.</p>	<p>La gestion des sites et sols pollués identifiés appelle à une action des pouvoirs publics.</p> <p>Concernant la réalisation du projet, les éventuels déblais pollués feront l'objet d'une gestion adaptée selon la caractérisation des polluants et conformément à la réglementation en vigueur. Les entreprises sont notamment tenues d'établir un Schéma d'Organisation et de Suivi de l'Élimination des Déchets. Conformément à la législation et aux guides techniques existants, dont le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.</p>

		(PRPGD), les déchets générés lors des travaux seront triés, collectés puis éliminés par le biais de filières adaptées et agréées.	
	Conseil municipal de la ville de Bron		
	- Demande que toutes les mesures de réduction de l'impact sur les Bâts et Fonciers envisagées et écartées (notamment la MR17 Diminution des emprises foncières) soient précisées et jointes au dossier de DUP ;	L'exercice de réduire les largeurs des différentes parties de la voirie a été fait. Quand la réduction des largeurs permettait de sauvegarder le bâti, ces réductions ont été retenues. Si ces réductions ne permettaient pas de sauvegarder le bâti, le projet est revenu à des largeurs plus confortables, en impactant le bâti. La réflexion est allée jusqu'aux largeurs minimum conformes aux réglementations pour conserver la fonctionnalité. L'alternative aurait été de supprimer une fonctionnalité mais le choix d'une ligne forte de transport en commun fort étant retenu, le réaménagement de la rue a entraîné l'obligation réglementaire d'insérer une voie cyclable et un trottoir de chaque côté, ainsi que l'obligation réglementaire de désimperméabiliser la rue, c'est-à-dire de ne pas renvoyer les eaux de pluie dans les réseaux mais de les infiltrer via des espaces verts.	Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités.
	- Demande que toutes les mesures de réduction de sur les Activités et Equipements envisagées et écartées (notamment la MR17 Diminution des emprises foncières sur ces deux points) soient précisées et jointes au dossier de DUP	Accueillir les cycles sur la plateforme nécessite d'élargir celle-ci, ce qui ne réduit pas les emprises foncières. Ce partage est proposé à partir de Kimmerling en raison de la proximité de la piste cyclable le long de T3 mais, en l'absence d'alternative, sur l'autre partie de la route de Genas, une piste cyclable sécurisée sera créée. En complément des coupes présentées en annexe 5, qui correspondent aux règles de l'art, nous avons ponctuellement réduit encore plus ces marges : 6,30 m pour la plateforme 2,5 m pour les vélos en bidirectionnel 1,8 m pour les piétons Et la voirie voiture est retenue à 3 m sur l'ensemble du tracé. <i>annexe 5 : coupes de principe</i>	Personnellement il ne m'appartient pas de me positionner sur l'intérêt d'un métro ou d'un tramway, ces alternatives n'étant pas des éléments du dossier d'enquête. Je note : - que l'aménagement d'une piste cyclable dans l'accompagnement de la ligne du BHNS est une obligation ; - que toutes dispositions doivent être prises pour que la circulation des cyclistes puisse se faire en toute sécurité, notamment en prenant en considération leur nombre susceptible d'être présent ; - que le fait d'accueillir les cycles sur la plateforme nécessiterait de l'élargir, ce qui ne réduirait pas les emprises foncières ; - que compte tenu de l'importance du flux de cyclistes attendu entre le périphérique et la place Kimmerling la mixité bus-cycles sur la plateforme (sans élargissement de celle-ci) n'est pas envisageable.

	<p>- Demande l'impact en termes de déplacement soit précisé et accompagné d'une étude de déplacement permettant réellement d'en apprécier l'impact.</p> <p><i>(Le texte de la délibération faisait référence à la MR16, mais je pense qu'il s'agissait de la MR17)</i></p>	<p>Une étude est en cours, réalisée par la Métropole de Lyon, pour proposer des aménagements (changement de sens de certaines rues par exemple) afin d'éviter les reports de circulation dans les quartiers que l'on souhaite apaiser ou maintenir apaisés.</p>	<p>Je prends note de la réponse de Sytral Mobilités mais il lui appartiendra de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation pour que les reports de circulation constatés dans les rues avoisinantes du tracé n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains, et si c'était le cas de mettre en place des mesures de correction adaptées.</p>
--	--	---	--

SIX ANNEXES au mémoire en réponses de SYTRAL Mobilités

Annexe 1 : plan d'aménagement du carrefour Reconnaissance-Balzac



Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu <-> Sept Chemins

Annexe 2 – Détail du nombre de places de stationnement

		Places actuelles (enquête terrain)	Places restituées	Bilan
Carrefour 1	Carrefour 2	Places simples	Places simples	Places simples
Faure/Garibaldi	Faure/Vivier Merle	26	0	-26
Faure/Vivier Merle	Faure/Garibaldi	30	0	-30
Total		56	0	-56
Faure/Vivier Merle	Faure Duvernet	0	0	0
Faure Duvernet	Faure/Vivier Merle	0	0	0
Total		0	0	0
Faure/Duvernet	Faure/Lacassagne	24	0	-24
Faure/Lacassagne	Faure/Duvernet	20	0	-20
Total		44	0	-44
Faure/Lacassagne	Maisons neuves	52	0	-52
Maisons neuves	Faure/Lacassagne	62	0	-62
Total		114	0	-114
Maisons neuves	Genas/Mistral	3	0	-3
Genas/Mistral	Maisons neuves	3	0	-3
Total		6	0	-6
Genas/Mistral	Reconnaissance	46	0	-46
Reconnaissance	Genas/Mistral	44	0	-44
Total		90	0	-90
Reconnaissance	Genas/Leclerc	35	0	-35
Genas/Leclerc	Reconnaissance	49	0	-49
Total		84	0	-84
Kimmerling	Genas/Bonnevay	12	0	-12
Genas/Bonnevay	Kimmerling	21	0	-21
Total		33	0	-33
Genas/Bonnevay	Genas/Luxembourg	10	0	-10
Genas/Luxembourg	Genas/Bonnevay	22	3	-19
Total		32	3	-29
Genas/Luxembourg	Genas/Poudrette	4	0	-4
Genas/Poudrette	Genas/Luxembourg	0	0	0
Total		4	0	-4
Genas/Poudrette	Genas/Salengro	63	4	-59
Genas/Salengro	Genas/Poudrette	60	5	-55
Total		123	9	-114
Genas/Salengro	Genas/7Chemins	5	0	-5
Genas/7Chemins	Genas/Salengro	9	0	-9
Total		14	0	-14
Genas/7Chemins	Rond point 7Chemins	6	0	-6
Rond point 7Chemins	Genas/7Chemins	8	0	-8
Total		14	0	-14
				-602

Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu <-> Sept Chemins

Annexe 3 : intégration de la VL11 dans la concertation

La concertation préalable a permis d'interroger l'opportunité du projet, son tracé et sa desserte.

Cette première phase de concertation a confirmé l'opportunité du projet. Elle a également permis d'établir le programme de l'aménagement en affinant son tracé :

- En choisissant le passage par l'avenue Félix Faure plutôt que par l'avenue Pompidou
- En adaptant le tracé pour connecter le BHNS à la ligne D, station Garibaldi.

Elle a également fait émerger plusieurs enjeux :

- **Qu'une attention particulière soit portée sur le renforcement de la sécurisation piétonne de la route de Genas et l'aménagement des voies cyclables ;**
- Que le futur tracé du BHNS devienne un axe offrant des potentialités en termes de biodiversité, en créant un nouvel axe fort et végétalisé sur un axe Est / Ouest le long duquel quatre séquences fortes ont été identifiées selon les critères suivants : composition urbaine et paysagère, dimension de la chaussée, usages actuels majeurs.

La concertation préalable a permis d'informer :

- Que La loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) et la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) imposent désormais la réalisation d'aménagements cyclables de qualité le long de toute nouvelle infrastructure, dont les BHNS.
- **Qu'une partie des aménagements cyclables le long de la plateforme BHNS intégrerait les Voies Lyonnaises.**

Les chiffres de la concertation préalable :

401 personnes ont participé à huit rencontres publiques (réunions, stands). 112 personnes ont abordé les modes doux et les pistes cyclables.

Le plateforme Destination 2026 (plateforme de concertation citoyenne) a recueilli 756 avis et contributions.

112 contributions ont abordé le sujet de la place des vélos et piétons dans le projet.

Les participants et les contributeurs ont exprimé la nécessité de rendre plus confortables et plus sécurisés les cheminements piétons et vélos, en cohérence avec l'apaisement attendu des rues et notamment de la route de Genas.

Ils ont souligné la priorisation nécessaire des piétons et cyclistes lorsque des arbitrages seraient à faire entre les différents modes du fait de l'étroitesse de la voirie. Cela s'est traduit par des demandes concrètes :

- Garantir des largeurs de trottoir suffisantes
- Séparer les usages sur la voirie (avec des pistes cyclables notamment bien distinctes des autres circulations)
- Sécuriser les traversées piétonnes
- Éviter les ruptures de pistes cyclables
- Du stationnement vélo : parking relais pour vélo à Sept Chemins, arceaux vélo en station, parkings sécurisés à proximité des stations, etc.
- La possibilité de monter à bord du bus avec des vélos
- L'installation de bornes Velo'v à proximité des stations
- La sécurisation des interconnexions de voies cyclables.
- La cohérence entre les Voies Lyonnaises le long de BHNS et les itinéraires cyclables qui y débouchent
- La nécessité de concevoir les futurs axes pour tous les usagers à vélo (y compris les vélos cargo).

52 contributeurs ont par ailleurs fait des propositions concrètes de prolongements de l'itinéraire cyclable prévu le long du BHNS

- Le prolongement de la piste cyclable sur l'avenue Felix Faure pour rejoindre Garibaldi.
- Le prolongement de la piste cyclable à l'Est de Sept Chemins, jusqu'au centre de Chassieu
- L'opportunité de donner plus de place aux déplacements piétons et vélos tout en les sécurisant

SYTRAL Mobilités a confirmé lors du bilan de la concertation préalable qu'il portera la réalisation de certaines sections de la Voie Lyonnaise n°11, en lien avec la Métropole et en cohérence avec le réseau cyclable.

Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins

La concertation continue

La concertation continue organisée de mai 2022 à novembre 2023, a continué d'approfondir le projet de BHNS en lien avec les riverains du projet dans le cadre de la concertation continue et notamment pour ce qui concerne les modes doux et la VL11 de préciser auprès des riverains les conditions de partage de voirie entre les différents modes, sur les différentes séquences ainsi que les caractéristiques des aménagements cyclables.

A l'Ouest de la place de la Reconnaissance, les vélos circuleront sur la plateforme BHNS dans le cadre d'une desserte locale. Les circulations de transit seront déportées sur la Voie Lyonnaise 10.

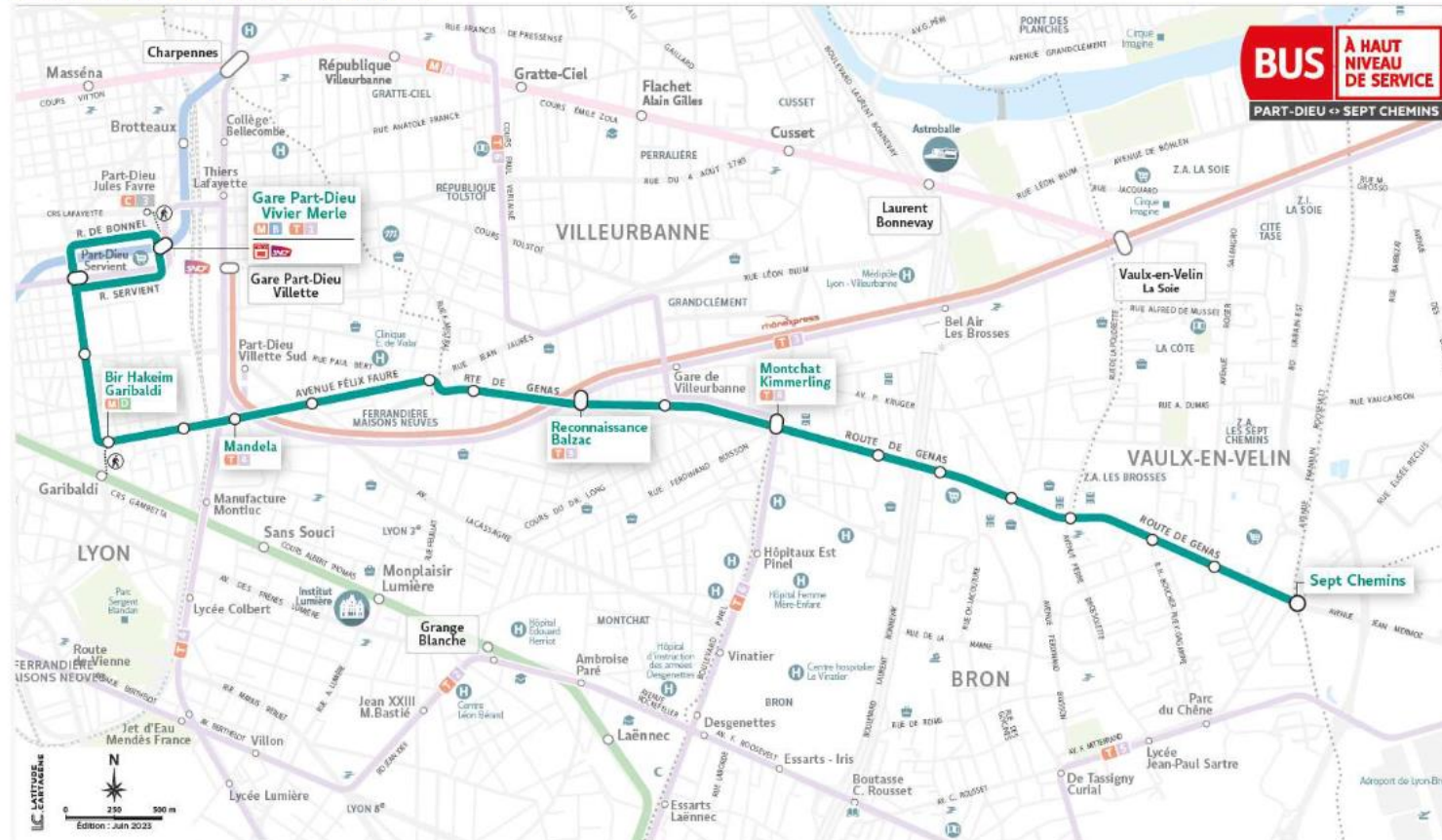
La Voie Lyonnaise 11 permettra une circulation sécurisée des vélos entre Sept Chemins et Reconnaissance Balzac avec une piste bidirectionnelle de 3 mètres minimum de large, sauf ponctuellement au niveau des carrefours.

Des arceaux vélos seront installés au niveau des bandes plantées, sur l'intégralité du tracé du BHNS, et aux abords des stations.

Les associations de cyclistes présentes à la rencontre du 24 février 2023 ont fait des propositions d'aménagement sur le revêtement des aménagements cyclables, les rayons de giration, etc.).

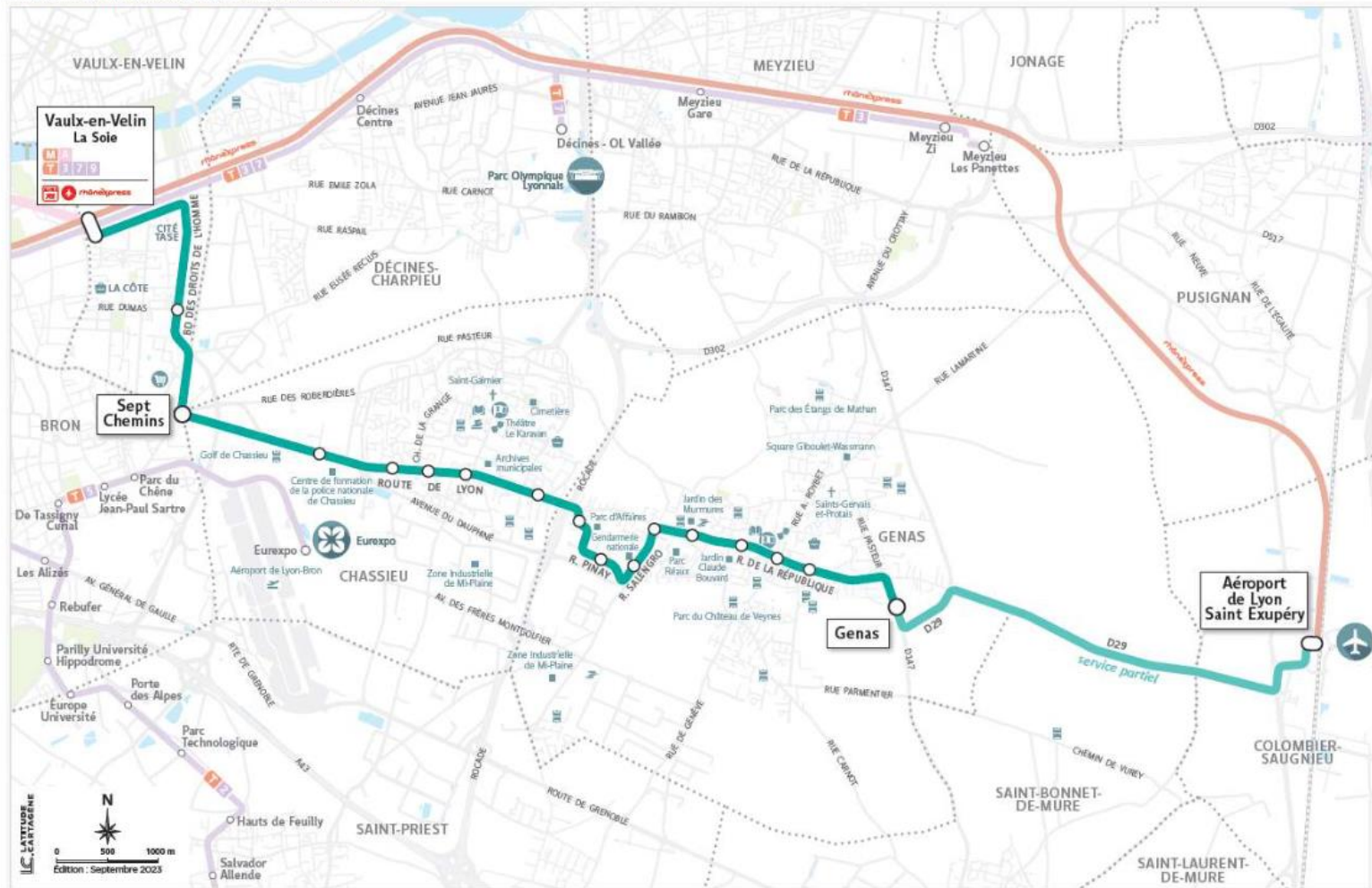
Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins

Annexe 4 : synoptique du BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins



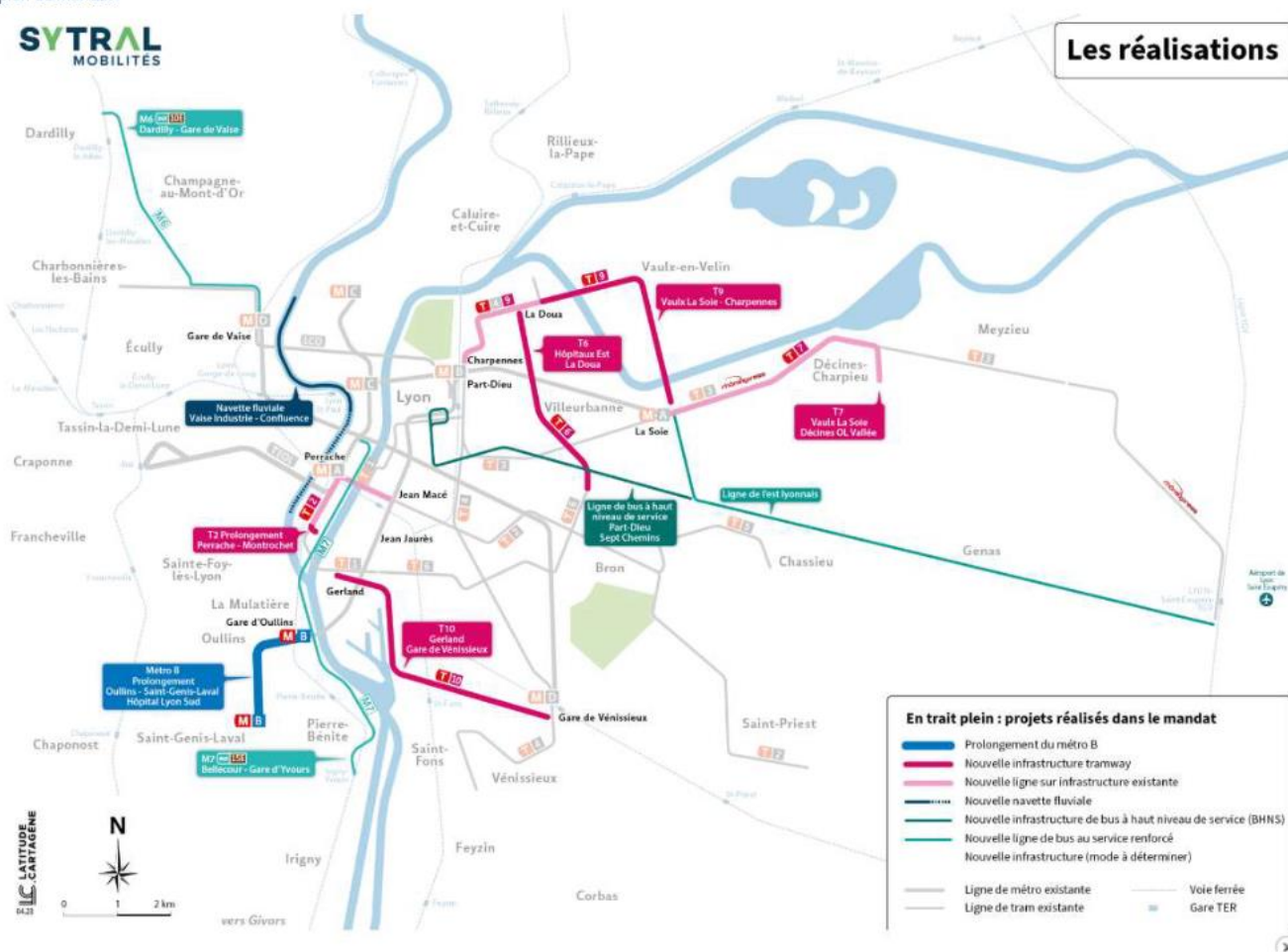
Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu ↔ Sept Chemins

Annexe 4 : synoptique de la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL)



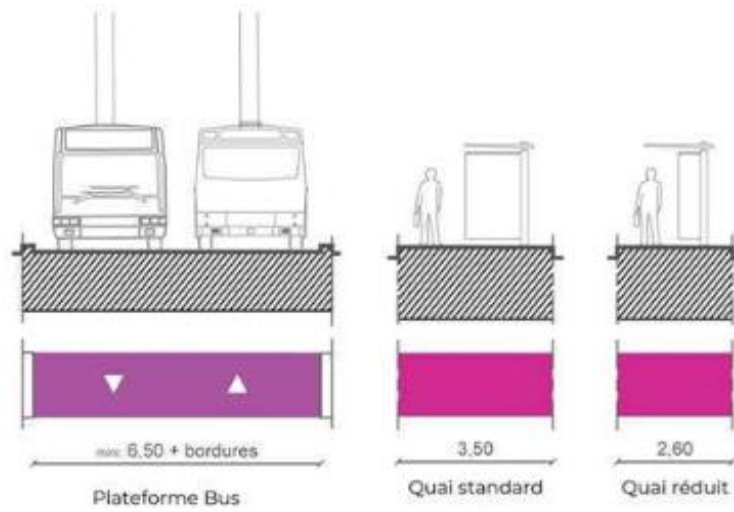
Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu <-> Sept Chemins

Annexe 4 : plan de mandat

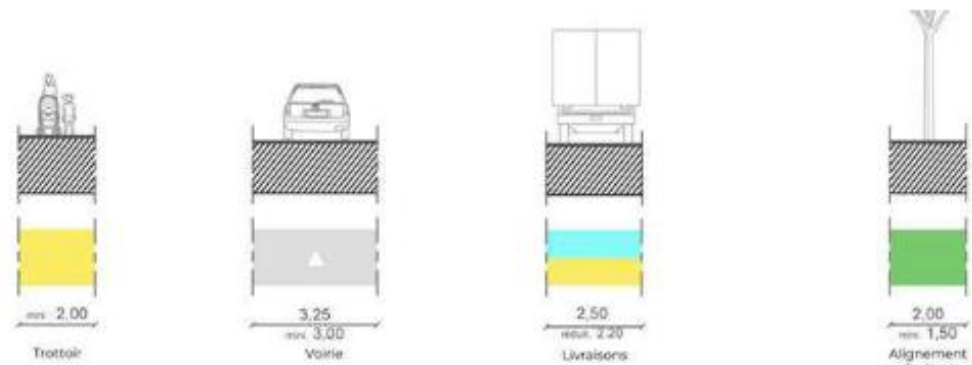


Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu <-> Sept Chemins

Annexe 5 : Coupes de principe (règles de l'art)



CONFIGURATION	DIMENSIONNEMENT	
	Valeur cible en section courante	Mini en cas de point dur
PISTE UNIDIRECTIONNELLE	3 m	2 m minimum
PISTE BIDIRECTIONNELLE	4 m	3 m minimum



Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse Enquête publique BHNS Part-Dieu <-> Sept Chemins

Annexe 6 : extrait du dossier de concertation BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ET PIÉTONS

Le long du tracé des voies cyclables seront aménagées en partie, intégrées aux Voies Lyonnaises (le réseau express vélo de la Métropole).



LE VÉLO

100 % du tracé permet l'intégration d'aménagements cyclables



LES PIÉTONS

- sécurisation traversées piétonnes
- trottoirs confortables

FAVORISER LES MOBILITÉS DOUCES

Les mobilités douces correspondent à tous les déplacements qui nécessitent de l'énergie humaine pour être réalisés : vélo, marche, trottinette... Ils sont complémentaires des transports en commun. C'est pourquoi la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) et la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) imposent la réalisation d'aménagements cyclables de qualité le long de toute nouvelle infrastructure, dont les BHNS.

La Métropole, de son côté, s'est dotée d'un Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) qui traduit les orientations du PDU et du PLU-H en deux objectifs :

- une part modale « mobilités douces » fixée à 8 % par la création d'un réseau cyclable de 1 000 km ;
- l'augmentation de la longueur moyenne des déplacements piétons (de 650 m à 1 km, soit 15 minutes de marche).



SYTRAL - DOSSIER DE CONCERTATION BHNS PART-DIEU <> SEPT CHEMINS - 42

Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins



LES VOIES LYONNAISES

Une partie des aménagements cyclables le long de la plateforme BHNS intégrera les Voies Lyonnaises, le réseau express vélo de la Métropole de Lyon. Ce dernier vise à promouvoir, à travers une logique de lignes dédoublées, un réseau de transport alternatif à l'échelle de la métropole.

L'ambition de ce réseau est de développer la pratique quotidienne du vélo et la distance des déplacements réalisés par la création d'aménagements cyclables continus les plus directs possibles, sécurisés et présentant un confort d'usage. Les Voies Lyonnaises seront également un lieu de mise en œuvre des politiques publiques de la Métropole de Lyon en matière de végétalisation pour l'ombrage, biodiversité, réduction des îlots de chaleur, ville perméable. D'un total de 320 km sur la métropole à l'horizon 2030, l'objectif au mandat est de livrer d'ici 2026 environ 250 km de réseau dont environ 100 km existants à labelliser Les Voies Lyonnaises, sur l'ensemble de la métropole de Lyon.

SYTRAL - DOSSIER DE CONCEPTION BHNS PART-DIEU - SEPT CHEMINS - 42

Annexes jointes aux réponses de SYTRAL Mobilités au Procès Verbal de synthèse
Enquête publique BHNS Part-Dieu <> Sept Chemins

VI. DEMANDE DE REPORT DU DELAI DE REMISE DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS

Compte tenu d'une part de l'importance et des caractéristiques du dossier et du grand nombre de contributions émises par le public et d'autre part de la nécessité d'effectuer des recherches d'informations complémentaires pour finaliser mon rapport et mes conclusions, n'étant pas certain de pouvoir éditer le tout dans le délai de 30 jours après la fin de l'enquête j'ai décidé, conformément à l'art. L.123-15 du code de l'environnement de solliciter un report de délai pour cette remise en préfecture.

Après avoir recueilli l'avis de SYTRAL Mobilité responsable du projet le 13 février 2024, le jour-même j'ai formulé ma demande auprès de la préfecture du Rhône - Bureau de l'urbanisme et de l'utilité publique – Direction des affaires juridiques et de l'administration locale (DAJAL) pour une remise pour le mardi 20 février 2024.

L'accord de la préfecture pour ce délai supplémentaire m'a été transmis par courriel par retour le jour même.

VII. BILAN D'ENSEMBLE DU PROJET

Le tableau ci-après reprend l'essentiel des aspects positifs du projet (dans la 1^{ère} colonne) et négatifs (dans la 2^{ème}) qui synthétisent le déroulement de l'enquête et font apparaître les avantages et inconvénients à sa réalisation (théorie du bilan)

<u>ASPECTS POSITIFS : AVANTAGES</u>	<u>ASPECTS NEGATIFS : INCONVENIENTS</u>
1. CRITERES RELATIFS A L'ENQUÊTE	
1.1. Jours et heures de l'enquête	
<input type="checkbox"/> Les secrétariats des mairies de Lyon 3 ^{ème} , Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne m'ont confirmé que le dossier était resté consultable par toutes les personnes intéressées pendant toutes les heures d'ouvertures habituelles au public de leurs mairies respectives. <input type="checkbox"/> J'ai constaté que le dossier était resté consultable, avec possibilité de téléchargement des différentes pièces le constituant, sur le site Internet dédié à l'enquête du registre dématérialisé https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins à compter du lundi 4 décembre 2023 (1 ^{er} jour de l'enquête) jusqu'au vendredi 12 janvier 2024 (dernier jour de l'enquête)	RAS
Commentaire du commissaire enquêteur	
Je considère que l'enquête s'est déroulée dans des conditions tout à fait satisfaisantes qui n'appellent pas de remarques particulières de ma part.	
1.2. Publicité de l'enquête	
<input type="checkbox"/> J'ai constaté que l'avis d'ouverture d'enquête : <ul style="list-style-type: none"> • était rédigé de manière claire et compréhensible ; • était bien affiché, avec l'arrêté d'ouverture, aux panneaux officiels de chacune des mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne lors de la tenue de mes permanences ; • était bien affiché en un grand nombre de points (74) le long du tracé du projet de BHNS (vu le 28 novembre lors de ma visite du site, en trolleybus et à pied, notamment au niveau d'abribus des stations d'arrêt des lignes de bus 25 et C11. Par ailleurs un constat d'huissier a été effectué 17 novembre 2023 constatant ces affichages et également au niveau des lignes de bus 24, 28, 37, 52, 68, 79, C8, C9, C13, C15, C17, C26, Tram T1, T3, T4, ainsi qu'au niveau des 4 mairies et de SYTRAL Mobilités ; • a bien été publié avec l'arrêté d'ouverture, sur le site Internet de la préfecture du Rhône http://www.rhone.gouv.fr/, (à compter du 19 novembre 2023) et sur le site dédié à l'enquête https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins avec les différentes pièces des deux dossiers et possibilité de les télécharger (dès le 1^{er} jour de l'enquête le 4 décembre 2023) 	

- ❑ J'ai constaté qu'une information relative à l'ouverture de cette enquête avait été publiée sur le **site Internet** :
 - de SYTRAL Mobilités (vu le 24 novembre 2023) ;
 - de la mairie de Lyon 3^{ème} (vu le 4 décembre 2023) ;
 - de la mairie de Bron (vu le 24 novembre 2023) ;
 - de la mairie de Vaulx-en-Velin (vu le 24 novembre 2023) ;
- ❑ Concernant les moyens déployés pour informer la population de l'ouverture de cette enquête et des modalités pour y participer:
 - SYTRAL Mobilités m'a transmis son plan de communication qui détaille les nombreux moyens déployés pour informer la population (voir l'annexe 2 en fin de rapport) ;
 - J'ai été en possession :
 - ✓ des attestations établies par les maires de chacune des 4 mairies de de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne que l'avis d'enquête était bien resté affiché depuis au moins 15 jours avant la date d'ouverture et jusqu'au dernier jour de l'enquête ;
 - ✓ des 4 avis d'enquête publiés dans les annonces légales du quotidien "*Le Progrès de Lyon*" du 16 novembre et du 7 décembre 2023 et l'hebdomadaire "*Le Tout Lyon Affiches*" du 18 novembre et du 9 décembre 2023 ;
- ❑ Par ailleurs j'ai pris connaissance :
 - d'un article dans le quotidien *Le Progrès* du 2 décembre 2023 communiquant des informations sur cette enquête et les possibilités d'y participer ;
 - des nombreux et différents moyens utilisés par chacune des 4 mairies (se reporter au § 3.3.2. du rapport supra)

- ❑ Un certain nombre de contributeurs (habitants ou exploitants de commerces) le long de l'av. F. Faure et de la route de Genas ont signalé trouver anormal de ne pas avoir été informés personnellement de ce projet et de ses conséquences sur leur vie de tous les jours.
- ❑ Des propriétaires et des locataires de terrains et/ou d'immeubles ont signalé avoir été informés très tardivement (en fin d'année 2023) qu'ils étaient impactés par l'emprise du projet.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je considère que les moyens déployés pour assurer la publicité de l'enquête, qui ont été bien au-delà du minimum règlementaire, étaient suffisants et bien adaptés pour informer les populations plus particulièrement concernées par ce projet de ligne notamment avec les 74 affiches fixées tout le long du parcours de son tracé (au niveau des abris bus des stations d'arrêt de plus d'une quinzaine de lignes de bus, notamment la 25 et la C11)

Le fait que plus de 350 personnes se soient exprimées en utilisant les différents moyens pour déposer leurs observations laissent supposer que l'information de l'ouverture de cette enquête a bien été largement diffusée, même si on peut regretter, si c'est bien le cas, que des propriétaires de foncier impacté par l'emprise du projet n'aient été informés personnellement que très tardivement (décembre 2023)

Par ailleurs je précise que la réglementation ne prévoit pas d'informer individuellement les riverains d'un projet soumis à enquête publique hormis pour les propriétaires impactés dans leur foncier dans le cadre de l'enquête parcellaire (ce qui a été fait pour cette enquête à partir de son ouverture)

1.3. Expression du public

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ❑ Les personnes du public qui le souhaitent pouvaient s'exprimer soit : <ul style="list-style-type: none"> • par courrier postal envoyé à l'intention du Commissaire Enquêteur dans chacune des 4 mairies concernées par le projet ; • en laissant une observation sur les registres "papier" ouvert à cet effet dans chacune des mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ; • par courriel à l'adresse dédiée bhns-partdieu-septchemins@mail.registre-numerique.fr; • par courrier électronique déposé sur le registre dématérialisé : https://www.registre-numerique.fr/bhns-partdieu-septchemins ; • oralement en rencontrant le commissaire enquêteur lors d'une de ses 4 permanences ou encore sur rendez-vous pris notamment avec des associations et/ou collectifs ; ❑ Chacune des 4 mairies m'a confirmé que : <ul style="list-style-type: none"> • que leurs registres "papier" étaient restés à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête ; • qu'un poste informatique a été mis à la disposition du public pendant toute la période d'enquête permettant de consulter les différentes pièces du dossier, voire de les télécharger et/ou de déposer une observation sur le registre dématérialisé (ce qu'elles pouvaient faire également avec leurs moyens informatiques personnels à toute heure) ❑ Je n'ai pas jugé utile ni été sollicité au dessein d'organiser une réunion publique d'information ou à celui de prolonger l'enquête au-delà de la période fixée dans l'arrêté préfectoral d'ouverture, compte tenu des données précisées au § 3.3.5. supra | <ul style="list-style-type: none"> ❑ Un contributeur (M. P. André) a fait part de son désaccord sur le fait que la permanence du commissaire enquêteur à la mairie de Villeurbanne (qu'il avait pris pour une réunion d'information) se tenait le dernier jour de l'enquête, ce qui ne lui aurait pas laissé suffisamment de temps pour s'exprimer. ❑ Une personne (M. P. Landry) a fait part à l'agent d'accueil de la mairie de Bron qu'elle rebroussait chemin à la vue de l'importance du nombre de personnes dans la salle d'attente lors de ma permanence du 19 décembre dans cette mairie. |
|--|---|

Commentaire du commissaire enquêteur

Je considère que le public a eu toute latitude pour faire connaître ses remarques, observations et propositions aussi bien par oral en me rencontrant que par écrit à partir soit des registres "papier", soit depuis chez eux ou à l'aide du poste informatique disponible dans les quatre mairies et sur le registre dématérialisé, soit encore par courriel ou courrier postal.

J'ai considéré qu'une réunion publique ne présentait pas un intérêt majeur et pense qu'elle n'aurait pas fait surgir d'observations importantes ou très différentes de celles exprimées pendant l'enquête, compte tenu d'une part des moyens déployés pour informer la population sur l'ouverture de l'enquête, d'autre part que personne ne me l'a demandé et également des informations relatives à ce projet détaillées dans le dossier mis à l'enquête.

On peut regretter qu'une mauvaise information, dont je n'ai pas eu connaissance de son auteur, ait laissé supposer à la majorité de la presque vingtaine de personnes qui se sont présentées à ma permanence de Villeurbanne qu'il s'agissait d'une réunion d'information ; d'où l'incompréhension pour certains de voir se tenir une telle réunion le dernier jour de l'enquête.

Je précise que M. P. Landry qui n'a pas pu me rencontrer lors de ma permanence du 19 décembre a déposé par la suite une contribution sur le registre dématérialisé (repérée @220) ; de même M. P. André a eu le temps de déposer une observation sur le registre dématérialisé (repérée E343)

1.4. Déroulement de l'enquête et bilan comptable des observations du public

- ❑ J'ai pu conduire l'enquête dans des conditions permettant au public de prendre une connaissance complète du projet et de présenter ses appréciations, suggestions et propositions ; en effet :
- la totalité des différentes pièces constituant les dossiers d'enquête est bien restée accessible au public pendant toute la durée de l'enquête, c'est à dire du lundi 4 décembre 2023 au vendredi 12 janvier 2024 ;
 - les emplacements alloués par les mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne pour permettre au public de consulter le dossier étaient accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
 - les agents d'accueil de ces mairies étaient à la disposition du public dans la zone d'accès au dossier, prêtes à répondre aux questions pratiques, à orienter le public qui les sollicitait vers le local où siégeait le commissaire enquêteur ;
 - j'ai tenu mes 4 permanences, comme prévu en prolongeant celle du 13 décembre en mairie de Lyon 3^{ème} jusqu'à 12 h 30, celle du 19 décembre en mairie de Bron jusqu'à 18 h 30, et celle du 12 janvier 2024 en mairie de Villeurbanne jusqu'à 17 h 30 soit un total de 13 h 30 pour recevoir toutes les personnes qui s'étaient présentées ;
 - suite à leurs demandes, j'ai reçu sur rendez-vous, pendant 3 h 30, respectivement et indépendamment :
 - ✓ une dizaine de membres de l'Association Route de Genas, dont Mme S. Claudin la présidente ainsi que leur avocat Maître Grillon ;
 - ✓ une dizaine de membres du Collectif des Commerçants et Riverains de l'av. F. Faure/Dauphiné, dont leur porte-parole M. Raouilson ;
- ils ont déposé par la suite (en tant qu'association et collectif d'une part mais aussi individuellement pour beaucoup d'entre eux d'autre part) une contribution sur un des registres, par courriers ou par courriels ;
- ainsi je considère que toutes les personnes qui ont demandé à me rencontrer ont pu le faire, aucune autre personne n'a souhaité une entrevue particulière en dehors des heures de permanence hormis :
- Mme la maire de Vaulx-en-Velin que j'ai rencontrée le 15 décembre dans sa mairie, et qui m'a déclaré soutenir le projet ;
 - M. le maire de Bron et son adjointe Déléguée aux Mobilités, à la Voirie, à la Transition environnementale et au quartier des Genêts Lacouture également Conseillère de la Métropole de Lyon, m'ont indiqué, indépendamment des raisons pour lesquelles ils s'opposaient à ce projet, qu'ils soutenaient une ligne forte pour relier l'est au centre la Part-Dieu.

M. le Maire et son adjointe m'ont précisé les raisons pour lesquelles leur conseil municipal avait émis un avis défavorable au projet de ce BHNS

<ul style="list-style-type: none"> • Aucune personne ne m'a fait savoir, sous quelques formes que ce soit, qu'elle n'aurait pas eu accès à des informations jugées par elle indispensables à une connaissance complète du dossier. ❑ Parmi les 353 personnes qui ont déposé une contribution, indépendamment des 58 contributeurs qui ne se sont pas prononcés pour ou contre ce projet et qui ont simplement déposé des observations sur différents points, on relève <ul style="list-style-type: none"> • 104 avis favorables, plus ou moins argumentés ; • 46 avis favorables accompagnés de réserves et/ou recommandations ; • 30 dépositions émanant de contributeurs qui sont propriétaires et/ou propriétaires occupants (pour 27), soit locataires (pour 3) de terrains et/ou immeubles concernés par l'emprise du projet ; ❑ Je n'ai été confronté à aucun incident susceptible d'empêcher le public de prendre connaissance du dossier ou d'empêcher quiconque de s'exprimer, en effet : <ul style="list-style-type: none"> • même si des contributions ont été déposées sur le registre dématérialisé dans les dernières minutes avant minuit le 12 janvier 2024 dernier jour d'enquête, aucun n'a été rejeté pour être arrivé quelques minutes en retard (les trois non pris en compte étaient arrivées les 19 et 22 janvier) ; ❑ Personnellement : <ul style="list-style-type: none"> • j'ai rencontré ou eu des contacts à plusieurs reprises avec la personne chargée de ce dossier à la Préfecture du Rhône (Bureau de l'urbanisme et de l'utilité publique de la Direction des Affaires Juridiques et de l'Administration Locale), à SYTRAL Mobilités avec la Cheffe de ce projet et d'autres agents pour des points particuliers et dans chacune des 4 mairies de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ; • je me suis déplacé sur le site le 28 novembre 2023 accompagné de la Cheffe de projet et plusieurs autres agents de SYTRAL Mobilités ainsi que le paysagiste du projet ; ce qui m'a permis de prendre connaissance de visu de spécificités de terrain et contraintes expliquant et/ou justifiant un certain nombre de choix ; • j'ai contacté et eu des échanges avec l'agent de la SERL chargé des questions foncières et avec un agent du Domaine chargé de l'estimation des coûts liés aux expropriations pour compléter mes informations ; • j'ai eu des échanges avec M. le maire de Chassieu et son adjointe à la Mobilité ; • j'ai sollicité pour information et obtenu une copie des notifications d'ouverture de l'enquête effectuées par LR avec AR aux propriétaires et ayant-droit éventuels des parcelles qui sont impactées par l'emprise des travaux à réaliser ; ❑ SYTRAL Mobilités m'a précisé que, compte tenu de l'importance du nombre de courriers (37) de ces notifications qui étaient revenus "N'habite pas à l'adresse indiquée" ou non retirés des bureaux de la Poste, il avait demandé à chacune des 4 mairies d'afficher d'une part la liste de la totalité des personnes à qui ces courriers avaient été envoyés (ou uniquement celui des personnes concernées s'il n'y en avaient qu'une ou deux) et d'autre part un courrier type de ceux envoyés ; 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Indépendamment des 58 contributeurs qui ne se sont pas prononcés pour ou contre ce projet et qui ont simplement déposé des observations sur des points divers, on décompte 130 avis exprimés clairement comme défavorables. ❑ Parmi les 30 propriétaires et/ou locataires de terrain impacté par le projet on note que 17, sont soit clairement opposés au projet, soit trouvent la surface qu'on leur prend trop importante. ❑ Dans mon échange avec M. le maire de Chassieu et son adjointe à la Mobilité, j'ai noté le fait qu'ils étaient réservés sur le projet vis-à-vis de ce qu'il pourrait être une alternative à la voiture.
--	---

- je n'ai pas eu connaissance de documents non inclus dans le dossier d'enquête que j'aurais jugés utiles de communiquer au public pour compléter son information ; toutefois à ma demande SYTRAL Mobilités a ajouté au dossier d'enquête et dès son ouverture :
 - **un bordereau** récapitulant les différentes pièces reliées indépendamment dans le but de s'assurer plus facilement qu'elles sont bien toutes présentes ;
 - une note intitulée "**Tout comprendre sur l'enquête publique et le projet du BHNS ! Informez-vous et participez du 4 déc. 2023 au 12 janv. 2024**" ;

Commentaire du commissaire enquêteur

Je considère que toutes les personnes qui le souhaitent :

- ont bien eu la possibilité de prendre connaissance des pièces du dossier aussi bien sous forme numérisée depuis un poste informatique de leurs domiciles que dans les 4 mairies à leurs heures d'ouverture respectives, ou encore sous formes "papier".
- ont eu la possibilité faire part de leurs observations (certains ayant déposé la même observation par différents moyens)

Je note l'importance du nombre de propriétaires concernés par l'emprise du projet sur leur propriété foncière puisque 251 lettres recommandées avec accusé de réception ont été envoyées à la vue desquelles 27 personnes se sont manifestées en cours d'enquête en déposant une contribution, dont 5 uniquement oralement. Parmi ces dernières :

- 17 ont exprimé clairement leur désaccord ou trouvent la surface à céder trop importante ;
- 2 (pour un même Terrier) précisent avoir négocié un accord avec SYTRAL Mobilités ; les autres posent des questions, demandent à être contactées ;
- 9 (au moins) sont des commerçants ou des propriétaires dont le foncier impacté est occupé par une activité commerciale.

L'importance du nombre de contributions (353 après avoir décompté les doublons et regroupé celles d'un même contributeur), de consultations du dossier sur le registre dématérialisé (2 959 visites du site pour 1 817 visiteurs avec 1 388 téléchargements de différentes pièces) sont des éléments de preuve de la large information de l'ouverture de l'enquête auprès du public.

Mes rendez-vous accordés à une association et à un collectif, à leurs demandes, en dehors des heures de mes permanences et fixés d'un commun accord avec eux leur a facilité la possibilité de s'exprimer sans contraintes de temps (en plus des contributions écrites qu'ils ont déposées)

1.5. Clôture de l'enquête	
<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> A l'expiration du délai d'enquête :<ul style="list-style-type: none">• dès le samedi 13 janvier 2024 j'ai constaté que le prestataire du registre dématérialisé avait bien clôturé ce registre interdisant le dépôt de nouvelles contributions ;• le 15 janvier 2024 j'ai été en possession de 6 des 8 registres <i>papier</i> que SYTRAL Mobilités a fait récupérer dans les mairies (Lyon 3^{ème}, Bron, et Vaulx-en-Velin) et le lendemain des 2 autres de la mairie de Villeurbanne, avec les courriers et documents annexés, ainsi que le dossier d'enquête déposé à la mairie de Lyon 3^{ème}, siège de l'enquête. J'ai pris possession de l'ensemble et pu clôturer immédiatement dès leur réception ceux de l'enquête de DUP ; les registres de l'enquête parcellaire ayant été clôturés par leurs maires respectifs.	RAS
1.6. Procès-verbal de synthèse des observations et questions reçues et réponses apportées par SYTRAL Mobilités	
<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> J'ai rédigé mon procès-verbal de synthèse des observations recueillies auxquelles j'ai ajouté mes propres questionnements et j'ai remis le 25 janvier 2024 à Mme C. Prospero un courrier avec les liens pour le télécharger ainsi que le dossier numérisé récapitulatif la totalité des contributions émises par le public ; courrier dont elle m'a accusé réception. Cette remise a été effectuée dans les 10 jours qui ont suivi la récupération des 8 registres "<i>papier</i>" d'enquête. Compte tenu de la nature et du nombre de contributions déposées j'avais sollicité l'accord de SYTRAL Mobilités pour lui remettre ce procès-verbal de synthèse au-delà des 8 jours fixés à l'art. R 123-18 du code de l'env.<input type="checkbox"/> Toutes les contributions afférentes au dossier d'enquête, qu'elles concernent la déclaration d'utilité publique (ainsi que celles relatives à l'enquête parcellaire), ainsi que mes questions posées à SYTRAL Mobilités dans mon procès-verbal de synthèse, ont été traitées et prises en compte dans le cadre du mémoire en réponse transmis le 5 février 2024 par courriel.	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> Au § 5.2. 2. "<i>Tableaux récapitulatifs de la synthèse des observations avec les réponses de SYTRAL Mobilités par sujet les commentaires du commissaire enquêteur</i>" ci-dessus du présent rapport, j'ai relevé un assez grand nombre de réponses de SYTRAL Mobilités qui faisaient apparaître, qu'il ne pouvait pas être donné une suite favorable aux demandes des contributeurs.
<p>Commentaire du commissaire enquêteur</p> <p>Je constate que SYTRAL Mobilités s'est employée à répondre pratiquement point par point à chacune des observations et questions déposées pendant l'enquête et relatées dans mon procès-verbal de synthèse.</p> <p>Je considère que ces réponses présentées dans un fichier de 170 pages, accompagné d'un deuxième document de 8 pages comprenant 6 annexes, sont claires et argumentées avec force détails.</p> <p>J'ai exprimé mon avis sur les observations formulées par les différents contributeurs après avoir pris connaissance des réponses apportées par SYTRAL Mobilités à la suite de mon procès-verbal de synthèse de l'ensemble des observations et questions reçues. Il est détaillé au § 5.2. du rapport "<i>Observations en réponse de SYTRAL Mobilités à mon procès-verbal de synthèse et analyses personnelles du Commissaire Enquêteur</i>".</p> <p>Le grand nombre de réponses de SYTRAL Mobilités qui ne donnaient pas une suite favorable aux demandes des contributeurs peut s'expliquer par l'impact du projet lié aux caractéristiques dimensionnelles de son emprise que SYTRAL Mobilité indique ne pouvoir réduire.</p>	

2. CRITERES RELATIFS AU DOSSIER PRESENTE ET SOUMIS A ENQUÊTE

2.1. Conformité sur la constitution du dossier de déclaration d'utilité publique

- | | |
|---|--|
| <p><input type="checkbox"/> La demande de déclaration d'utilité publique comporte bien les différents documents précisés dans les articles, et plus particulièrement ceux du code :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de l'environnement applicables :L 122-1 et R 123-8 (voir § II supra) ; <ul style="list-style-type: none"> ✓ la description du projet ; ✓ l'évaluation environnementale compte tenu que le terrain d'assiette du terrain du projet de BHNS est supérieur à 10 ha (16 ha) ; ✓ l'évaluation des incidences notables sur les sites NATURA 2000 ; ✓ les avis des autorités consultées, avec la réponse apportée aux observations de la MRAe ; <p>A noter que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - parmi les collectivités consultées seule la ville de Bron a répondu en émettant un avis défavorable, les avis des 4 autres (La Métropole Lyonnaise, Lyon 3^{ème}, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne) sont donc réputés favorables ; - la MRAe a souligné le caractère vertueux du projet dans la mesure où il permet une synergie entre transports en commun et aménagements cyclables. <ul style="list-style-type: none"> • de l'expropriation pour cause d'utilité publique applicables R 112-4 et 5 respectivement pour la réalisation de travaux ou d'ouvrages et en vue de l'acquisition d'immeubles, avec : <ul style="list-style-type: none"> ✓ la notice explicative précisant l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, parmi les variantes envisagées, le présent projet a été retenu notamment vis-à-vis de son insertion dans l'environnement ; ✓ un plan de situation ; ✓ le plan général des travaux ; ✓ le périmètre délimitant les immeubles à exproprier ; ✓ les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants (plateforme du BHNS, , voies, stations, pistes cyclables, trottoirs, , bandes fonctionnelles et paysagères, maillage avec le réseau TCL, incidences sur les bâtis, gestion des eaux pluviales) ; ✓ l'estimation sommaire des dépenses et du coût des acquisitions à réaliser. | <p><input type="checkbox"/> Dans sa délibération du 11 septembre 2023 le conseil municipal de Bron a exprimé un avis défavorable sur le choix d'un BHNS :</p> <ul style="list-style-type: none"> - regrettant que le choix d'un métro et d'un tramway ait été écarté ; - demandant que soit complétée l'étude d'impact dans le but d'une part de réduire l'importance des emprises foncières et d'autre part de pouvoir réellement apprécier l'impact en termes de déplacement. <p><input type="checkbox"/> La MRAe a fait part des recommandations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • R1 : aurait souhaité plus de précisions sur les caractéristiques « bas-carbone » du béton architecturé et de l'enrobé grenailé envisagés pour la plateforme ; • R2 : renvoi à la pièce B.09 « Compléments spécifiques aux infrastructures de transport » ; comme l'indique la MRAe on peut regretter l'absence d'une carte globale de report de trafic sur l'ensemble des axes routiers impactés. Manque de précisions pour les incidences notamment sur la rue du Dauphiné ; • R3 : il n'est pas proposé de mesures de réduction vis-à-vis de l'augmentation de |
|---|--|

☐ Toutes les pièces produites :

- sont identifiées et récapitulées dans un bordereau (*Pour mémoire, la constitution détaillée du dossier est indiquée au § I.4.1. supra du rapport*)

concentrations de NO₂ allant jusqu'à 30% en 2026 et 10% en 2046 au niveau de la route de Genas et de la RD29 du fait de l'augmentation du trafic sur les routes perpendiculaires à ce niveau de l'axe du BHNS ;

- R4 : il n'est pas proposé de mesures d'évitement à la source, parce que les seuils limites de bruit ne sont pas atteints ;
- R9 : il n'a pas proposé de mesures d'évitement des impacts issus des sites et sols pollués identifiés.

Commentaire du commissaire enquêteur

Je constate que le dossier de demande de déclaration d'utilité publique comporte bien les différentes pièces demandées dans les articles afférents des codes de l'environnement et de l'expropriation pour cause d'utilité publique, ce qui se confirme par le fait que le service instructeur de la préfecture du Rhône a bien lancé la procédure d'enquête.

Toutes les pièces produites sont d'une qualité satisfaisante avec sommaires, glossaires, cartes légendées, schémas, coupes, photos-montage et photographies en couleurs, d'une rédaction claire et bien compréhensible, grandement facilitée par leur numérisation.

SYTRAL Mobilités a pris en compte dans le dossier définitif mis à l'enquête les observations formulées par la MRAe, toutefois j'ai sollicité des compléments de réponses aux recommandations R1, R2, R3, R4 et R9 auxquelles il a été répondu à la fin du tableau du § 5.2. du présent rapport.

Toutefois :

- d'une part dans le cadre de l'étude à venir de la métropole pour identifier les mesures à mettre en œuvre pour contraindre les reports de circulation dans d'autres quartiers, la rue du Dauphiné devra faire l'objet d'une attention particulière ;
- d'autre part il appartiendra à Sytral Mobilités de vérifier après la mise en exploitation du BHNS que les valeurs limites de bruit dans les rues environnantes du tracé ne seront pas dépassées et, si ce n'était pas le cas, de mettre en place des mesures de protection adaptées.

Concernant l'avis défavorable formulé par le conseil municipal de Bron, je note :

- que M. le maire et son adjointe ont précisé que la municipalité aurait préféré une ligne forte du type métro ou tramway. Je précise en ce qui me concerne qu'il m'appartient de me prononcer uniquement sur le contenu du dossier mis à l'enquête et que ces variantes n'en faisaient pas partie.
- qu'en ce qui concerne les autres observations, SYTRAL Mobilités avait répondu (se reporter aux tableaux du §5.2 du présent rapport)

2.2. Critères relatifs au dossier de l'enquête parcellaire	
<input type="checkbox"/> Les informations relatives à l'enquête parcellaire sont traitées dans le document séparé intitulé : « Procès-verbal des opérations et avis motivé sur l'emprise des ouvrages projetés »	RAS
3CRITERES RELATIFS A L'ENVIRONNEMENT Evaluation environnementale – Etude d'impact	
3.1. Résumé non technique	
<input type="checkbox"/> Le résumé non technique comporte : <ul style="list-style-type: none"> • un plan de situation ; • des informations générales sur le demandeur, le projet, ses objectifs, les variantes envisagées avec le plan d'aménagement ; • un résumé sur les différentes thématiques étudiées dans l'évaluation environnementale ; 	RAS
Commentaire du commissaire enquêteur	
Le résumé non technique est présenté de façon claire et accessible à tout public, il permet bien de prendre connaissance des principales thématiques traitées dans l'évaluation environnementale.	
3.2. Environnement naturel – urbain - agricole - patrimonial	
<input type="checkbox"/> A noter que le dossier de demande de déclaration d'utilité publique a fait l'objet d'une évaluation environnementale avec une étude d'impact qui a traité : <ul style="list-style-type: none"> • de l'état initial de l'environnement avec prise en compte des différents milieux susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet, et plus particulièrement : <ul style="list-style-type: none"> ✓ du milieu physique : localisation, relief, topographie, climat, géologie, hydrogéologie, hydrologie, les risques naturels, zones humides ; ✓ du milieu naturel : périmètres de protection naturel, autres plans de sauvegarde et mesures de compensation connus, continuités écologiques, faune et flore inventoriés ; 	

<ul style="list-style-type: none"> ✓ du milieu humain : diagnostic socio-économique, documents d'urbanisme, occupation des sols, risques industriels majeurs, accessibilité du site, autres projets urbains environnants, acoustique, qualité de l'air, pollution lumineuse, paysage, patrimoine historique et archéologique ; avec hiérarchisation des enjeux synthétisés en regard du projet (de nul à très fort) ; • des différentes variantes étudiées : avec leurs descriptions et la justification des choix à partir d'analyses comparatives ; • des incidences notables du projet sur l'environnement et des mesures prévues aussi bien en phase de travaux que d'exploitation avec les mesures d'évitement, de réduction et de compensation, voire d'accompagnement sur toutes les thématiques abordées dans le cadre de l'état initial, relatives : <ul style="list-style-type: none"> ✓ à la réalisation des travaux : fonctionnement du chantier, déchets, gestion des matériaux, servitudes d'utilité publiques avec des impacts nuls à très faibles ; ✓ à la protection et à la ressource en eau : gestion des eaux pluviales, qualité et écoulement des eaux souterraines, milieux humides, avec des impacts nuls à très faibles mais un impact positif avec la diminution des surfaces imperméabilisées ; ✓ à la préservation du milieu naturel : avec réalisation d'un diagnostic faune, flore ; <ul style="list-style-type: none"> ➤ habitat naturels, faune : <ul style="list-style-type: none"> ▪ en phase chantier : impacts négligeables à faibles sur l'altération temporaire des habitats d'espèces et dérangement de la faune et faibles à modérés vis-à-vis de la destruction des individus ; ▪ en phase exploitation : impacts faibles vis-à-vis de la destruction permanentes des habitats d'espèces et au regard de l'évitement des arbres à enjeux identifiés ; impact positif à faible à long terme vis-à-vis de l'altération des déplacements de la faune ; ➤ flore : pas d'espèce protégée ou patrimoniale ; ✓ à la protection vis-à-vis des risques majeurs : <ul style="list-style-type: none"> ➤ sismique : impacts résiduels nuls à très faibles avec le respect des règles de constructions parasismiques ; ➤ et inondation : impacts résiduels nuls à très faibles étant donné la gestion du risque d'inondation en phase travaux ; ➤ industriels : impact nul ; 	<ul style="list-style-type: none"> ❑ Malgré les mesures d'évitement et de réduction, le fonctionnement du chantier sera à l'origine d'impacts résiduels vis-à-vis : <ul style="list-style-type: none"> ▪ d'emprises temporaires pour les stockages de matériaux, nuisances sonores, visuelles, pollutions accidentelles ; ▪ des perturbation de la circulation sur les axes, la circulation d'engins, salissures ; ▪ du risque fort de dissémination de la flore exotique envahissante à la suite de la dégradation des milieux.
---	---

<p>✓ à l'environnement humain :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ acquisitions foncières, activités et équipements : emprises exactes précisées dans le dossier d'enquête parcellaire ; indemnisation prévues comme mesures de compensation ;➤ socio-économie :démographie, emploi, urbanisation : impacts positifs, forts, directs, indirects, permanents et à long terme (se reporter au § 4 infra relatif à l'évaluation socio -économique) <ul style="list-style-type: none">➤ déplacements, infrastructures : limitation des impacts du trafic en contribuant à améliorer le cadre de vie sur la métropole lyonnaise (conformément aux orientations du SCoT de l'agglomération lyonnaise) : impacts positifs direct, permanents et à long terme par les gains de temps, l'intégration de modes alternatifs de déplacement (doux) et d'offre de transports en commun ;	<ul style="list-style-type: none">❑ Des impacts résiduels considérés comme moyens au niveau de l'étude subsistent vis-à-vis des bâtiments, du foncier et des activités économiques, nécessitant de procéder à des acquisitions foncières et sur des activités de commerce voire par expropriation si pas d'accord amiable :<ul style="list-style-type: none">▪ pour le conseil municipal de Bron, les mesures de réduction (MR17, MR18) et de compensation (MC1 et MC2) ne sont pas à la hauteur des enjeux.❑ Report de circulation à craindre sur les rues avoisinantes.❑ Distance entre les stations plus importante.❑ Le conseil municipal de Bron estime :<ul style="list-style-type: none">- l'impact en termes de déplacement et d'infrastructures évalué de façon très positive. Les projections de circulation et de stationnement sur le parcours du futur BHNS et sur les rues adjacentes restent plus que succinctes et auraient, compte tenu de l'enjeu, méritées d'être poussées ;- note que le gabarit très généreux de la piste cyclable intégré au tracé du BHNS au niveau des Genêts fait recourir à des fonciers de largeur supérieure aux emplacements réservés à cet effet dans le PLU-H.❑ La municipalité de Chassieu estime qu'alors que le projet a pour objectif de desservir les communes de l'Est
--	--

<ul style="list-style-type: none"> ➤ stationnement : restitution de 3 fois plus de places PMR et de livraisons ; ✓ à la lutte contre les nuisances, : <ul style="list-style-type: none"> ➤ sonores avec les résultats de l'étude acoustique : aucun des bâtiments n'est à équiper de protection acoustique, les seuils règlementaires ne sont pas dépassés ; Mesures de prévention de lutte contre le bruit en phase travaux ➤ émissions polluantes : impact positif en phase exploitation le long du tracé ; ➤ par rapport à la santé humaine : pas d'effet dommageable sur la santé humaine ; se reporter au § 4 infra relatif à l'étude "Air et santé" ; ✓ au respect du paysage et du patrimoine historique et archéologique : impact résiduel positif vis-à-vis des paysages, pas d'impact vis-à-vis du patrimoine historique et prise en compte de l'archéologie préventive vis-à-vis du patrimoine archéologique ; ✓ aux effets sur le climat et au changement climatique : pas de vulnérabilité notable vis-à-vis du réchauffement climatique ; (se reporter au § 3.3 infra relatif aux bilan des gaz à effet de serre) ; ✓ aux impacts éventuels cumulés avec d'autres projets (tramway T6 nord et ligne de l'Est Lyonnais) : <ul style="list-style-type: none"> ➤ en phase chantier : études envisagées pour rechercher une mutualisation lors des approvisionnements en matériaux et définition d'un plan de circulation commun pour les flux de chantier ; ➤ en phase exploitation : contribue à l'attractivité générale des transports en commun ; ✓ aux modalités de suivi des mesures et de leurs effets sur l'environnement : management environnemental, surveillance et entretien, choix des périodes d'intervention ; 	<p>Lyonnais, tel qu'il est conçu il n'est pas une véritable alternative à la voiture pour les communes de Chassieu et Genas.</p> <ul style="list-style-type: none"> ❑ La mise en œuvre du projet entraîne la suppression de 601 places de stationnement, ce qui est à l'origine de nombreuses contestations. ❑ Augmentation des nuisances sonores : <ul style="list-style-type: none"> - en phase travaux ; - pour 21 bâtiments le long du tracé du BHNS de jour et de nuit et pour 7 bâtiments de nuit en phase exploitation. ❑ Risques d'augmentation de la pollution de l'air dans les rues avoisinantes en phase exploitation, liés aux reports de circulation
---	--

<ul style="list-style-type: none">• de l'évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 : pas d'effet direct ni sur les habitats qui composent le site ;• de l'appréciation de la compatibilité du projet avec les documents cadre : SDAGE, SAGE, SRADDET, SCoT, PLU-H ;• de l'analyse des méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les incidences du projet : méthodologies reconnues, enjeux, sensibilités et impacts environnementaux, séquence ERC, études spécifiques ;• des noms et qualité des auteurs : bureau d'étude spécialisé avec sur chacune des études environnementales spécifiques ;• des compléments spécifiques aux infrastructures de transport vis -à-vis :<ul style="list-style-type: none">✓ des conséquences prévisibles sur le développement éventuel de l'urbanisation : pas d'effet structurant ;✓ des enjeux écologiques et des risques liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers : projet en site urbain ;✓ des coûts collectifs et évaluation des consommations énergétiques :<ul style="list-style-type: none">➢ gains de temps et de confort et amélioration de la fiabilité du transport ;➢ diminution de l'usage de la voiture particulière, réduction des risques d'accident de la route et de la consommation énergétique ;➢ réduction des émissions de polluants atmosphériques et des nuisances sonores au niveau du tracé, réduction des émissions des gaz à effet de serre ;➢ trajets en modes actifs plus confortables, agréables et sécuritaires ;➢ bilan globalement positif pour la collectivité ;✓ des hypothèses de trafics, des conditions de circulation et des méthodes de calcul (état actuel et projeté) : plan de circulation, circulation routière, circulation cycliste, stationnement, transports en commun.	<ul style="list-style-type: none">❑ Suppression de sens de circulation sur des tronçons av. F. Faure et route de Genas : report de circulation sur les rues avoisinantes avec des conséquences prévisibles pour les riverains.❑ Remontées de files au carrefour de la route de Genas avec le boulevard périphérique.❑ Mouvements de tourne à gauche perturbés.
--	--

Commentaire du commissaire enquêteur

L'évaluation environnementale a bien pris en considération les différentes thématiques relatives à chacun des milieux à étudier à partir de l'analyse de l'état initial et des caractéristiques du projet. Les enjeux ont pu être caractérisés et leurs niveaux hiérarchisés.

Plusieurs variantes ont été étudiées et les choix effectués ont été justifiés.

Les mesures d'évitement et de réduction ont été déployées pour limiter au maximum les impacts sur l'environnement avec celles de compensation, voire d'accompagnement lorsqu'il restait un impact résiduel.

<p>A noter l'amélioration de la situation existante vis-à-vis :</p> <ul style="list-style-type: none">• des conditions d'écoulement des eaux superficielles consécutives à la diminution des surfaces imperméabilisées ;• des nuisances sonores et de la qualité de l'air après la mise en service du BHNS au niveau de son tracé, avec en revanche un risque d'augmentation de ces nuisances au niveau des rues avoisinantes lié aux reports de circulation ;• du paysage avec l'intégration d'un parti d'aménagement paysagé. <p>Des mesures de suivi et d'accompagnement sont prévues pour la phase chantier.</p> <p>L'étude conclut par ailleurs à l'absence d'effet dommageable notable du projet sur le site inscrit au réseau Natura 2000 le plus proche.</p> <p>Le projet ne présente aucune incompatibilité par rapport aux documents cadres (SAGE, SDAGE, SRADDET ; SCoT et PLU-H)</p> <p>L'étude relative aux infrastructures de transport montre que le projet :</p> <ul style="list-style-type: none">• présente un gain notable pour la collectivité en matière de sécurité, de confort, de gain de temps et de bien être tout en réduisant les nuisances (au niveau du tracé) ;• induit une diminution des coûts énergétiques ;• nécessitera toutefois la suppression de plus de 600 places de parking tout en en restituant pour les PMR et les livraisons en plus grand nombre (3 fois plus) <p>Toutefois :</p> <ul style="list-style-type: none">• il appartiendra à SYTRAL Mobilités :<ul style="list-style-type: none">✓ de prendre des dispositions dans le cadre du plan de circulation à l'étude pour que les reports de circulation constatés dans les rues avoisinantes du tracé n'engendrent pas de risques et de nuisances supplémentaires (sonores, pollution de l'air, engorgement) pour leurs riverains ;✓ de confirmer que les gabarits des différentes fonctionnalités dont ceux de la piste cyclable intégrée au BHNS, notamment route de Genas, ont bien été optimisés tout en respectant les exigences règlementaires, afin de limiter les emprises foncières qui ont des conséquences sur les activités et les fonctionnalités des commerces de proximité ;• la disparition d'un aussi important nombre de stationnement laisse craindre :<ul style="list-style-type: none">✓ des difficultés pour les riverains du tracé dont l'usage de la voiture est indispensable et qui ne possèdent pas de garage privé ;✓ une augmentation des incivilités (stationnements sur les trottoirs, en double file...)✓ des incidences négatives pour accéder aux commerces et sur leur attractivité.	
3.3. Bilan des émissions de gaz à effet de serre	
<input type="checkbox"/> Le bilan des gaz à effet de serre a permis d'évaluer la pression qu'exerce le projet sur le climat à travers l'estimation du potentiel de réchauffement global mesuré en CO _{2e}	

<ul style="list-style-type: none">❑ Cette évaluation a été effectuée de la création à l'exploitation du projet et sur tout son parcours à partir des méthodes développées par l'ADEME et autres standards internationaux ; toutes les données prises en compte sont précisées.❑ Les résultats, calculés indépendamment pour les infrastructures et le matériel roulant, font ressortir<ul style="list-style-type: none">• 42 440 t CO_{2e} pour les infrastructures, qui pourraient être ramenées à 35 566 t CO_{2e} ;• 2 025 t CO_{2e} pour les 12 trolleybus.❑ Le projet encourage le report modal de la route vers les transports en commun, ce qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.	<p>RAS</p>
<p>Commentaire du commissaire enquêteur</p> <p>Le projet présente un bilan des gaz à effet de serre favorable qui pourrait atteindre la rentabilité carbone à l'horizon 2040.</p>	
<p>4. CRITERES RELATIFS A L'ASPECT HUMAIN : SANTE PUBLIQUE - SOCIO-ECONOMIQUE - EMPLOI</p>	
<ul style="list-style-type: none">❑ La prise en compte du milieu humain a été traité :<ul style="list-style-type: none">• dans l'étude d'impact comme rappelé au § 3.2. ci-dessus, avec :<ul style="list-style-type: none">✓ un diagnostic socio-économique qui a pris en compte la population, l'emploi, les zones d'activités, les équipements publics majeurs au niveau des 4 communes directement concernées mais également celles limitrophes à l'Est du projet (Décines-Charpieu et Chassieu)✓ les dispositions prises relatives aux impacts directs liés :<ul style="list-style-type: none">➢ aux négociations possibles pour les acquisitions foncières ;➢ aux effets bénéfiques apportés en offrant une alternative à la traversée des communes entre le centre et l'Est de la métropole ;➢ à la pollution de l'air avec une étude spécifique « Air et santé » dont la synthèse précise que le projet ne présente pas de risques sanitaires ; incidences globales positives après la mise en service ;➢ à la pollution de l'eau et aux risques, qui ne nécessitent pas de mesures de compensation compte tenu des mesures d'évitement et de réduction prises ;➢ aux nuisances sonores : aucun bâtiment d'habitation individuelle situé le long du BHNS ne nécessite une protection acoustique ; les seuils réglementaires ne sont pas dépassés ;	<ul style="list-style-type: none">❑ La réalisation du projet nécessite l'acquisition d'emprises foncières (terrains et immeubles) appartenant à plus de 250 propriétaires privés, dont environ 35 sont liés à des commerces, artisans ou professions libérales et ce par expropriation si pas d'accord amiable.❑ Augmentation de la pollution de l'air pendant la phase travaux et dans les rues avoisinantes en phase exploitation❑ Augmentation des nuisances sonores :<ul style="list-style-type: none">- en phase travaux ;

<ul style="list-style-type: none">➤ à l'accessibilité du site : création d'une liaison directe attractive de transports en commun de la Part-Dieu aux Sept-Chemins avec des aménagements spécifiques pour les modes doux de déplacements ;➤ à l'offre de stationnement avec maintien (et même augmentation) du nombre de places pour les PMR et de livraisons pour les commerces ;• dans l'évaluation socio-économique qui a pris en compte les externalités positives du projet : gains aux usagers et avantages aux tiers ;• par rapport à l'emploi :<ul style="list-style-type: none">✓ le projet dessert plusieurs grands pôles d'activités et d'emplois, des centres hospitaliers et les centres médicaux, et des groupements universitaires ou scolaires. Il améliore ainsi l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, aux soins, à la culture et aux loisirs ;✓ les phases d'études et de chantier sont à l'origine de création d'emplois et/ou permettent de conforter des emplois existants.	<ul style="list-style-type: none">- pour 21 bâtiments le long du tracé du BHNS de jour et de nuit et pour 7 bâtiments de nuit en phase exploitation.❑ Suppression de 601 places de parking avec des impacts négatifs pour :<ul style="list-style-type: none">▪ les commerces ;▪ les travailleurs à horaires décalés ;▪ les riverains dont l'usage de la voiture est indispensable et qui ne possèdent pas de garage privé
--	--

Commentaire du commissaire enquêteur

La mise en exploitation du projet :

- va être à l'origine d'une réduction globale des émissions des polluants, diminuant légèrement l'indice d'exposition de la population à la pollution ;
- ne présente pas de risques sanitaires ;
- sera à l'origine d'augmentations de la contribution sonore au niveau de bâtiments de rues avoisinantes, bien que permanents, elles restent faibles et les seuils réglementaires ne sont pas dépassés ;
- améliorera l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, aux soins, à la culture et aux loisirs.

Comme indiqué dans mon commentaire ci-dessus :

- les reports de circulation dans les voies avoisinantes du tracé consécutifs aux mises à sens unique de tronçons des voies F. Faure et route de Genas risquent d'être à l'origine de nuisances pour leurs riverains dont SYTRAL Mobilités devra s'assurer qu'elles restent dans des limites acceptables ;
- la suppression du nombre important de places de parking peut laisser craindre des incivilités et des impacts négatifs sur l'activité des commerces au détriment des populations riveraines.

Je note que l'évaluation socio-économique a mis en évidence et évalué :

- les gains aux usagers, en temps, en confort et aussi liés à la diminution de l'usage de la voiture particulière ;

- les diminutions :
 - ✓ des déplacements de voitures particulières et donc de risques d'accidents de la route, d'émissions de gaz à effet de serre ;
 - ✓ de nuisances sonores et d'émissions de polluants atmosphériques au niveau du tracé du BHNS ; toutefois ces nuisances seront augmentées au niveau des rues avoisinantes.

5. CRITERES RELATIFS AUX ASPECTS ECONOMIQUES

5.1. Coûts directs

- Le coût d'aménagement de ce projet de BHNS **est évalué à 164,7 M€ €** (valeur 2022) se répartissant de la façon suivante :
 - ✓ 22 M€ pour les études maitre d'ouvrage ;
 - ✓ 26,7 M€ pour des acquisitions foncières et libérations d'emprise, dont :
 - 16 M€ pour les indemnités principales ;
 - 10,7 M€ pour les indemnités accessoires ;
 - ✓ 19,4 M€ pour la déviation des réseaux ;
 - ✓ 83,6 M€ pour les travaux ;
 - ✓ 13 M€ pour le matériel roulant ;

Dans ces coûts ne sont pas inclus ceux des opérations réalisées indépendamment du projet de BHNS, à savoir ceux des pistes cyclables Voies Lyonnaises et des travaux de confortement de réseaux.
- La longueur totale du tracé **étant de 8 km** le coût moyen au ml de ce projet d'aménagement s'élève donc à **17,16 M€/km hors acquisition du foncier**.
- L'étude socio-économique a montré que :
 - ✓ la valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est de 30,8 et reste positive pour l'ensemble des tests de sensibilité réalisés, ce qui démontre la robustesse du projet ;
 - ✓ le taux de rentabilité interne (TRI) de 5,04% est supérieur au taux d'actualisation de 4,5% .

A noter

- d'une part l'importance du pourcentage des indemnisations, 23,22%, imputable aux activités commerciales, indemnités de réemploi et marges incluses, hors foncier ou mur correspondant ;
 - d'autre part les remarques de contributeurs trouvant le montant des indemnisations proposées sous-évaluées.
- Le coût du présent projet de 17,6 M€/km paraît nettement supérieur aux coûts d'autres lignes de BHNS : la fourchette des coûts se situant entre 5 et 10 M€/km (valeur 2019) (voir annexe 3 en fin de dossier)

5.2. Impact financier pour les collectivités et le contribuable	
<input type="checkbox"/> Il est bien précisé dans le dossier que les expropriations des propriétaires privés ne concernent qu'une partie limitée des terrains inclus dans le périmètre du projet, à savoir uniquement les parcelles nécessaires à la réalisation des équipements publics : voiries, espaces publics, sachant par ailleurs que la plus grande partie de la surface de l'emprise est détenue par les collectivités la Métropole qui soutient le projet et/ou les villes de Lyon, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.	<input type="checkbox"/> Le coût du projet sera à la charge des utilisateurs et du contribuable.
Commentaire du commissaire enquêteur	
<p>Je note que l'étude socio-économique fait ressortir que le projet sera à l'origine de gains aux usagers, en temps, en confort en plus des réductions des nuisances et des risques le long du tracé consécutifs à la diminution de l'usage de la voiture particulière.</p> <p>A titre de comparaisons, des recherches internet indiquent que les coûts d'investissement des lignes BHNS se situent entre 5 et 10 millions du km (voir annexe 4)</p> <p>Dans ses réponses apportés (au §5.2 supra du rapport) SYTRAL Mobilité justifie l'écart entre ces montants et le coût du présent projet évalué à 17,16 M€/km, par les aménagements qui accompagnent l'infrastructure du seul BHNS (aménagement qualitatif de la route de Genas aussi bien en termes de paysage, de modes doux, pour les PMR, la désimperméabilisation des sols)</p> <p>On constate également d'une part l'importance du pourcentage des montants évalués par SYTRAL Mobilités pour indemniser les commerçants impactés (hors foncier) et d'autre part les remarques de contributeurs estimant leurs propositions d'indemnisation sous-évaluées.</p>	
6. CRITERES RELATIFS A L'OPPORTUNITE DU PROJET	
6.1. Réponse au besoin	
<input type="checkbox"/> Le choix de ce projet se justifie par : <ul style="list-style-type: none"> • la nécessité de répondre aux besoins de la population qui résulte de l'analyse du territoire et de son évolution : <ul style="list-style-type: none"> ✓ rapprochement de l'Est de la Métropole de la Part-Dieu avec un axe fort pour circuler et penser la ville ; ✓ besoins de mobilité : nombre d'échanges quotidiens, évolution attendue de la population, au regard du réseau de transport en commun , ✓ desserte des grands pôles d'activités et d'emplois (ZAC Part-Dieu, ZAC Grandclément, ZAC du site de la Clairière, projets urbains Genêts-Kimmerling et Terrailon-Chénier, PUP Gimenez), centres hospitaliers, centres médicaux, groupements universitaires ou scolaires ; • l'importance de la croissance démographique avec un étalement urbain notamment vis-à-vis de l'habitat, tout en relevant les défis démographiques, de changement climatique et de coût énergétique ; 	<input type="checkbox"/> Dans sa délibération du 11/11/2023 le conseil municipal regrettait que de réelles études ne lui aient pas été présentées entre les choix d'une part d'un métro qui présente moins d'impacts en surface avec des capacités de déplacements très supérieures et d'autre part d'un tramway qui a également des capacités de déplacement bien supérieures pour un impact en surface équivalent.

<ul style="list-style-type: none">• le fait qu’il soit conforté par la concertation préalable ;• la prise en compte des objectifs des documents de planification (SCoT, SRADDET…) ;• la volonté d’offrir un cadre de vie agréable aux résidents, avec un réaménagement de façade à façade des voies empruntées, un partage plus harmonieux de l’espace public entre les piétons, cyclistes usagers des transports en commun et automobilistes, avec plus de places pour les mobilités actives, plus de nature en ville et une continuité dans les paysages ;• l’occasion qu’il donne d’opérer des choix de programmation et de conception permettant une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux, de la qualité de vie et de la performance économique ;• la trame verte conséquente qu’il crée à l’échelle de la métropole tout en reliant certains espaces verts et projets urbains ;• sa réponse à l’objectif, en termes de paysage, qui est de relier les pôles de biodiversité et de faire de son tracé un couloir écologique important ;• la nécessité de procéder à la désimperméabilisations des sols avec des solutions permettant la gestion des eaux pluviales à l’échelle de l’emprise du projet et également aux exigences règlementaires en prenant en compte les impacts environnementaux ;• le résultat des études comparatives effectuées sur les différentes variantes étudiées ;• une intermodalité optimisée en profitant des avantages du bus et du tramway : offre d’une desserte en transport en commun efficace et attractive prenant en compte des enjeux environnementaux, la qualité de vie et la performance économique ;• un BHNS est moins couteux qu’un métro et qu’un tramway et plus rapidement mis en exploitation ; <p><input type="checkbox"/> Le recours à l’expropriation se justifie par l’intérêt général du projet nécessitant pour SYTRAL Mobilités de maîtriser les terrains situés à l’intérieur de l’emprises du projet ;</p> <p><input type="checkbox"/> A noter que la Métropole lyonnaise, qui soutient ce projet de BHNS, est propriétaire de la majorité des terrains sur du tracé.</p> <p><input type="checkbox"/> SYTRAL Mobilités prévoit l’acquisition amiable d’un certain nombre de parcelles appartenant à des particuliers.</p>	<p><input type="checkbox"/> M. le maire de Chassieu et son adjointe à la Mobilité estiment qu’en l’absence de parc(s) relais en amont de son terminus et qu’alors que le projet a pour objectif de desservir les communes de l’Est Lyonnais, tel qu’il est conçu il n’est pas une véritable alternative à la voiture notamment pour les communes de Chassieu et Genas.</p> <p><input type="checkbox"/> La réalisation de ce projet de BHNS portera atteinte à la propriété privée et nécessite donc de passer par une déclaration d’utilité publique pour pouvoir procéder aux expropriations indispensables en cas d’impossibilité de traiter à l’amiable.</p> <p><input type="checkbox"/> Pour permettre la réalisation des travaux, si aucun accord amiable ne peut aboutir pour donner la maîtrise</p>
--	--

<p><input type="checkbox"/> Le bilan des contributions émises par le public fait ressortir que sur les 353 personnes qui se sont exprimées au cours de l'enquête 104 étaient favorables sans critique négative et 46 également mais avec des réserves et/ou recommandations.</p>	<p>des parcelles privées situées à l'intérieur de l'emprise du projet, le préfet serait amené à prendre un arrêté de cessibilité.</p> <p><input type="checkbox"/> Parmi les 353 contributeurs qui se sont exprimés 130 ont émis clairement un avis défavorable au projet pour des raisons diverses.</p>
<p>Commentaire du commissaire enquêteur</p> <p>Je note que ce projet de BHNS :</p> <ul style="list-style-type: none">• a été voté à l'unanimité des élus de SYTRAL Mobilités présents ou représentés lors de la délibération du 25 mai 2023 ;• répond aux objectifs des documents de planification (SCoT, SRADDET) et qu'il est compatible avec les documents amont (PDU, SDAGE, PLU-H) ; <p>Le bilan des contributions émises par le public fait apparaître :</p> <ul style="list-style-type: none">• un pourcentage sensiblement équivalent entre les avis favorables et défavorables parmi les contributeurs qui se sont exprimés clairement pour ou contre ce projet ;• que la majorité des propriétaires privés des emprises foncières impactées par le projet qui se sont exprimés, d'une part informent de leur désaccord et d'autre part un certain nombre se plaignent d'avoir été avertis très tardivement de son impact sur leur propriété. Dans ses réponses à mon procès-verbal de synthèse (voir §5.2 supra du présent rapport) SYTRAL Mobilités a indiqué que des échanges étaient en cours avec la plupart. <p>Il reste à prouver qu'en l'absence de parc(s) relais en amont du terminus du BHNS la ligne de l'Est Lyonnais sera une alternative suffisante à l'utilisation de la voiture pour les personnes habituées à prendre leurs voitures et provenant des communes de l'Est (notamment Chassieu et Genas)</p>	
<p>6.2. Acteurs concernés</p>	
<p><input type="checkbox"/> Les acteurs du projet sont SYTRAL Mobilités : Etablissement public maître d'ouvrage et autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais avec comme partenaires :</p> <ul style="list-style-type: none">• la Métropole de Lyon ;• les villes de Lyon, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne ;• le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (France Relance) ;• l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) ;• l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse ;	

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ❑ Indépendamment des personnes concernées dans le cadre de l'exploitation du BHNS (chauffeurs et autres...), on peut citer : <ul style="list-style-type: none"> • les bureaux d'étude, architectes et cabinets divers travaillant sur ce projet de BHNS ainsi que les artisans, et entreprises de travaux publics qui interviendront au fur et à mesure de son aménagement et pour son maintien en bon fonctionnement ; • les riverains du tracé qui bénéficieront des aménagements réalisées (environnement paysagé, diminution des nuisances sonores et de la pollution de l'air...)
 ❑ Les principales personnes concernées dans le cadre de l'exploitation de ce projet sont : <ul style="list-style-type: none"> • les habitants actuels de Lyon 3^{ème}, Bron, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne mais aussi les riverains des communes limitrophes et plus particulièrement ceux de Chassieu, Genas et Décines ; • les commerçants implantés le long de la route de Genas dont les fonctionnalités auront été restituées dans le cadre des indemnisations et leur clientèle ; • l'ensemble des futurs utilisateurs de cette ligne BHNS connectée à de nombreux autres moyens de transports en commun (métros B et D, tramways T3, T4 et T6, LEL, bus) ; • les utilisateurs des modes doux de déplacement. | <ul style="list-style-type: none"> ❑ Les propriétaires et locataires des emprises foncières impactées par le projet dont ceux contraints de déménager et/ou d'arrêter d'exploiter leur activité.
 ❑ Les riverains qui subiront les nuisances consécutives aux travaux d'aménagement pendant la phase du chantier
 ❑ Une crainte existe sur les effets négatifs qui pourraient être engendrés par : <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'évolution de la circulation automobile (modification des circuits utilisés actuellement et augmentation sur certaines voies environnantes au tracé du BHNS) ; ▪ la suppression d'un nombre important de places de stationnement ; ▪ les impacts négatifs sur l'activité des commerces implantés le long du tracé pour lesquels les fonctionnalités n'auraient pas pu être restituées. |
|--|--|

Commentaire du commissaire enquêteur

Le projet de BHNS rentre bien dans le cadre des missions de SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des modalités des transports lyonnais :

- en proposant une offre de transport en commun efficace en termes de régularité et temps de transport entre l'Est de la métropole et le centre de Lyon ;
- en prenant en compte :
 - ✓ le contexte urbain marqué par un étalement urbain important ;
 - ✓ l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération ;
 - ✓ le dysfonctionnement du réseau routier en proposant une alternative à la voiture individuelle par un transport en site propre non sensible aux aléas du trafic.

A noter que SYTRAL Mobilités devra prendre toutes les dispositions vis-à-vis :

- des riverains du tracé pour maintenir leurs accès pendant la phase des travaux ;
- des commerçants implantés le long du tracé, d'une part pour maintenir l'accès à leur clientèle pendant la phase travaux et d'autre part prendre en considération les conséquences des aménagements réalisés pendant la phase d'exploitation de façon à restituer leur fonctionnalités en priorité en concertation avec chacun d'eux ;
- des personnes impactées par l'emprise du projet en procédant à une indemnisation juste de l'ensemble des conséquences directes et indirectes subies.

Enfin il reste s'assurer que les personnes en provenance des communes de l'Est Lyonnais (Chassieu, Genas), disposeront soit de moyens alternatifs à la voiture soit suffisamment de places de stationnement en amont si elles souhaitent prendre le BHNS.

5.3. Pérennité

- Ce projet de BHNS s'inscrit dans le cadre :
 - du SCoT de l'agglomération lyonnaise (approuvé le 16 août 2010) qui définit l'évolution du cadre de vie à l'horizon 2030 ; les SCoT étant propices pour mener une approche prospective et définir une stratégie de développement de 20 ou 30 ans ;
 - des enjeux stratégiques de développement à l'échelle de la Région, notamment vis-à-vis du SRADDET ;
 - du PLU-H de la Métropole de Lyon (du 13 mai 2019) dont la temporalité, bien que théorique, est à 2030 ; la durée de vie d'un PLU intercommunal étant estimée actuellement à 12 ou 15 ans et pouvant aller au-delà ;
 - des orientations développées dans le Plan de déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération lyonnaise applicable sur la période 2017- 2030 ;
- Le résultat de l'étude socio-économique démontre la robustesse du projet.

Commentaire du commissaire enquêteur

- Ce projet s'inscrit dans le cadre du développement des transports en commun du Rhône en répondant aux objectifs :
- d'assurer le maillage du territoire et l'intermodalité ;
 - de rééquilibrer les modes de déplacements en proposant des alternatives à la voiture ;
 - de mettre en place des transports en commun performants à énergie propre ;
 - d'aménager l'espace pour favoriser la cohésion social et le développement socio-économique ;
 - liés aux contraintes de la Zone à Faible Emission (ZFE)

Le 16 février 2024

Gérard GIRIN
Commissaire enquêteur



