

SYTRAL

ENQUÊTE PUBLIQUE

Enquête relative au projet d'extension de la ligne de tramway T2 d'Eurexpo
jusqu'au rond -point René Cassin sur la commune de Chassieu

L'enquête s'est déroulée du Jeudi 27 Décembre 2012
au Vendredi 31 Janvier 2013 inclus

Rapport du Commissaire Enquêteur

1-PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET :

Le projet soumis à l'enquête publique concerne la réalisation d'environ 2Km de voie nouvelle de tramway en prolongement de l'actuelle voie T2 (ouverte en Novembre 2012 et rebaptisée T5) depuis son terminus actuel Eurexpo jusqu'au rond-point René Cassin situé à l'entrée Sud Ouest de la commune de Chassieu. Cette extension qui a pour tracé le contournement Sud et Est du site d'Eurexpo répond à plusieurs objectifs :

- Mieux desservir par une ligne forte cadencée les habitants résidant au Sud Ouest de la commune de Chassieu.
- Assurer une meilleure desserte de la zone industrielle (ZI) de Mi-Plaine qui compte plus de 1400 établissements et 21000 emplois, cette desserte étant actuellement réalisée par une ligne de bus en rabattement à la fréquence de 30mn aux heures d'entrée/sortie matin et soir et à l'heure l'après midi.
- Renforcer l'intermodalité voiture/transport en commun et 2 roues/transport en commun par la création de parcs relais VL (370 places extensibles à 620) et 2 roues (260 places dont 120 fermées) aux 2 stations nouvelles dont l'une à proximité de la ZI. Cette intermodalité s'avère d'autant plus nécessaire que les accès routiers à l'Est de Lyon sont saturés en heure de pointe.

Les prévisions de fréquentation sont de 1000 à 1500 clients /jour dont 700 à 1200 nouveaux et le coût du projet est estimé à 27,5 millions d'euros + 5,7 millions pour le matériel roulant.

Il est à noter que l'enquête porte non seulement sur l'intérêt général du projet mais également sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon sur la commune de Chassieu en raison en particulier d'une implantation partielle du projet en lieu et place de broussailles situées sur un Espace Boisé Classé (EBC).

II-ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE :

II-1 : Dispositions administratives préalables à l'enquête publique :

- Décision E 12000282/69 en date du 19/10/2012 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif désignant Monsieur Bruno Stérin comme commissaire enquêteur et Monsieur Serge Arveuf comme

commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique préalable à la déclaration de projet pour l'extension de la ligne de tramway T2 d'Eurexpo jusqu'au rond-point René Cassin à Chassieu.

- Arrêté n° 212-133 du 4/12/2012 signé de Monsieur le Président du Sytral (Syndicat Mixte des Transports de l' Agglomération Lyonnaise) prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration de projet ,emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon sur le territoire de la commune de Chassieu pour la réalisation du projet de prolongement de la ligne T2 depuis Eurexpo jusqu'au rond-point René Cassin à Chassieu.
- L'enquête s'est déroulée du 27 décembre 2012 au 31 Janvier 2013 inclus.
- Préalablement à l'enquête publique, une phase de concertation annoncée dans la Presse s'est déroulée du 5 Décembre 2011 au 6 Janvier 2012, cette phase a consisté en :
 - l'organisation d'une réunion publique le 15 Décembre 2011 en Mairie de Chassieu, une centaine de personnes ont participé à cette réunion.
 - la mise à disposition d'un dossier en Mairie de Chassieu et sur le site internet du Sytral ; 149 observations ou avis ont été apposés sur le registre en Mairie de Chassieu ou sur le site du Sytral.

II-2 :Information du public :

Pendant toute la durée de l'enquête les pièces du dossier et un registre d'enquête étaient mis à disposition du public :

- Au Centre Technique Municipal de Chassieu
- Au siège du Sytral à la Part Dieu à Lyon

Hormis l'affichage officiel de l'arrêté dans les panneaux publics, un avis au public (cf annexe 1) particulièrement visible, au format A3 , a été affiché à la Mairie de Chassieu, au Centre Technique Municipal et au Sytral.

Un avis d'enquête a été publié dans les journaux suivants :

- Le Tout Lyon des 8 et 29/12/12
- Le Progrès des 11 et 28 Décembre

II-3 :Contenu du dossier :

Le dossier complètement relié est constitué de 6 parties :

- L'objet de l'enquête et les informations juridiques et administratives
- Un plan de situation
- Une notice explicative

- Un plan général des travaux
- Une étude d'impact de plus de 200 pages
- Un dossier de mise en compatibilité du PLU du Grand Lyon sur la commune de Chassieu.

L'avis de l' Autorité Environnementale ayant été omis dans les documents mis à disposition au Centre Technique Municipal de Chassieu, une copie de cet avis a été ajoutée dès les premiers jours de l'enquête.

II-4 : Permanences du commissaire enquêteur :

Celles-ci se sont tenues sur un seul lieu, le Centre Technique Municipal (CTM) de Chassieu, lieu habituel pour les enquêtes publiques sur Chassieu. 5 permanences étaient prévues , mais celle du Mardi 15 janvier n'a pu avoir lieu en raison des conditions de circulation suite aux chutes de neige ; la mairie de Chassieu ayant été prévenue, elle a pris les coordonnées téléphoniques des 2 seuls visiteurs avec lesquels j'ai pris rendez-vous lors des permanences suivantes ; d'autre part la dernière permanence a été repoussée jusqu'à 17h compte tenu des personnes présentes.

En définitive les permanences suivantes ont eu lieu :

- Jeudi 27 décembre de 10h à 12h
- Vendredi 4 Janvier de 14h à 16h
- Mercredi 23 Janvier de 13h à 16h
- - Jeudi 31 Janvier de 14h à 17h

III-OBSERVATIONS RECUEILLIES :

III-1 :Analyse quantitative :

Si lors des permanences seulement une vingtaine de personnes se sont présentées, un total important de 335 observations ont été recueillies dont 322 au CTM de Chassieu et 13 au SYTRAL. Il est à signaler qu'en toute fin d'enquête le registre de Chassieu étant plein, le service accueil du CTM de Chassieu a enregistré l'ensemble des contributions remises avec nom et adresse des contributeurs, toutes les pièces ont été numérotées de 201 à 304, garantissant ainsi le respect de la procédure. Parmi les observations trois sont arrivées par courrier au Sytral à mon intention après la cloture du registre, ils ont été ajoutés au registre Sytral en pages 33, 35, et 37. Parmi ces 335 observations il faut noter qu'une pétition favorable au projet a été remise en 150 exemplaires dans le registre du CTM de Chassieu ; aux dires d'une conseillère municipale de Chassieu (pièce n° 266) ces pétitions signées sur la voie publique auraient ensuite été agrahées directement dans le registre d'enquête par un élu et j'ai pu constater qu'effectivement ces pétitions se

succédaient par paquet (p 4 à 18, p 21 à 32...), laissant supposer l'exactitude de ces affirmations.

Hormis cette pétition, 51 observations sont favorables au projet et 130 sont défavorables au projet tel qu'il est proposé, plusieurs de ces dernières ne s'opposant pas néanmoins à la partie Eurexpo- Mi Plaine du tracé ; 4 autres observations ne prennent pas partie sur l'ensemble du projet .

III- 2 : Qualité des signataires :

Plusieurs associations défavorables au projet ont apporté leurs remarques et contributions, il s'agit de :

- « Déplacements citoyens »
- « Lyon Metro transports publics »
- « Chassieu environnement »
- « ADDEL (Association pour le développement durable de l' Est lyonnais) »
- « Protraly (promotion du tram dans l'agglomération lyonnaise) »
- « CAEL (Collectif d'associations de l'est lyonnais) »
- « EELV (Europe ecologie les verts) »
- « Association les grandes terres à Genas »
- « Association Lyon Tramway »

Deux groupements, l'un représentant le conseil syndical des Tarentelles Ouest et l'autre l'association ASL Tarentelles Est ont critiqué le projet sur un point d'aménagement concernant leur lotissement et traité au § IV-6.

Les représentants de 3 autres organisations sont favorables au projet :

- L'association « Mi plaine Entreprise »
- EUREXPO
- La Chambre de commerce et d'industrie

Lors de mes permanences Monsieur le Maire de Chassieu(pièce 201) et plusieurs Maires adjoints m'ont fait part de leur souhait que le projet se réalise même si le tracé proposé n'était pas le meilleur .

Les autres signataires des contributions sont presque essentiellement des habitants de Chassieu.

III-3 : Nature des observations :

Il faut tout d'abord noter qu'aucune observation n'a trait à l'impact du projet sur l'environnement ni en phase chantier ni en phase opérationnelle ce qui n'est pas étonnant compte tenu du lieu d'implantation du projet. De plus une seule remarque a

eu trait à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme du grand Lyon sur la commune de Chassieu.

Au vu du grand nombre d'observations et de la similitude des remarques, celles-ci ont été regroupées par thème .

La pétition ainsi que les contributions favorables mettent l'accent sur :

- La facilitation d'accès au centre de Lyon (30 mn) , aux hopitaux, au commissariat de Bron, à l'université Lyon 2 et au lycée J.P.Sartre.
- La desserte de l'ensemble de Chassieu par correspondance avec la ligne 68.
- L'intérêt pour l'emploi et le développement économique par la desserte à proximité de la ZI de Mi Plaine.
- Le développement des modes doux au travers des parcs relais velos et véhicules permettant de réduire le trafic sur le CD 29.

Les observations défavorables au projet, déjà exprimées lors de la phase de concertation, concernent principalement les points suivants :

- Le choix du tracé et en particulier du terminus René Cassin (103 observations)
- Le risque d'engorgement et de stationnement sauvage autour du rond point R.Cassin (48 obsrvations)
- L'objectif final du projet qui serait de desservir le Grand Stade (65 observations)
- Le coût par rapport à l'intérêt général et à la fréquentation prévue (22 observations)
- Le projet de création de nouveaux cheminements piétons dans le lotissement des Tarentelles (13 observations).

Quelques autres observations ont trait à la forme de l'enquête sur des points divers qui seront traités au § IV-7.

IV – ELEMENTS D'ANALYSE ET DE REPONSE AUX OBSERVATIONS :

Conformément à la procédure prévue, une synthèse de questions faisant suite aux observations a été adressée au Sytral par courrier électronique le 4/02/13 (cf annexe 3- questions et réponses de Sytral) cette synthèse a été précédée en cours d'enquête d'un 1^{er} questionnaire que j'ai moi-même adressé également au Sytral afin de compléter mon information (annexe 2 questions avec réponses de Sytral). Quelques questions complémentaires ont été posées à Mr Gaydon ,représentant Eurexpo , qui m'y a répondu par courrier électronique (annexe 4) .L'ensemble de ces éléments ainsi que le contenu du dossier d'enquête permettent d'apporter les réponses et remarques suivantes :

IV-1 : Contenu de la pétition en faveur du projet :

S'il est vrai que la prolongation de T2 facilitera les liaisons avec quelques établissements publics desservis (hôpital, commissariat, lycée) ,certains arguments ne semblent pas complètement justes :

- Ainsi le temps de parcours indiqué pour le centre de Lyon (30mn) est sous estimé d'environ 10 à 15 mn.
- L'emplacement de l'arrêt Mi Plaine limitrophe de la Zone industrielle sera d'un intérêt limité par rapport au développement économique de la zone,la fréquentation de 15 passagers piétons /jour à cet arrêt en est un peu la preuve.
- Enfin la limitation de la circulation sur le CD 29 du fait de la création d'un parc relais de 250 à 500 places à Mi Plaine ne devrait qu'être très légèrement ressentie vu la circulation actuelle de 18000 véhicules par jour sur cet axe.

IV-2 :Choix du tracé et du terminus René Cassin :

Si 103 observations sont défavorables au tracé, la plupart ne voient pas d'inconvénient sur le tronçon Eurexpo/Mi Plaine , mais tous rejettent le 2^{ème} tronçon Mi Plaine/R.Cassin estimant que le tram reste trop éloigné de Chassieu centre et que donc, hormis pour les quelques 500 habitants proches de ce terminus, l'accès au tram nécessitera pour le plus grand nombre de prendre le bus 68 ou le velo ou la voiture.Quelques uns signalent aussi que l'itinéraire projeté ne dessert pas réellement la zone industrielle.

Partant de ce refus du tracé, beaucoup de propositions diverses ont été faites, toutes excluant un passage au rond- point R.Cassin ; parmi celles-ci on retiendra :

- celle de « Chassieu environnement »(registre CTM p98 à 100) : A partir de Mi Plaine, avenue Bleriot, avenue du Progrès jusqu'au rond point Usingen, puis CD 29, chemin de Trèves et Boulevard du Raquin

- ainsi que celle de l'association ADDEL et de quelques habitants de Chassieu(registre p67/68 et p 246) qui propose 2 variantes :

- Anue Bleriot, Anue du Progrès, Usingen et direction Genas avec création de parkings en amont de la rocade

- Anue Bleriot, anue du Progrès, Roosevelt, rue de la République, place Caponat et passage par le Raquin.

Par rapport à ces propositions déjà émises lors de la concertation, le SYTRAL dans son rapport sur la concertation, émet des objections sur les gênes à la circulation avec remise en cause du double sens de circulation, ce sont ces mêmes objections que l'on retrouve dans le dossier d'enquête sans aucun complément d'étude ce qui paraît dommage. De même en conclusion du rapport SYTRAL sur cette phase de concertation il est dit « la mise en place de navettes de rabattement sera étudiée pour accompagner la mise en service de la ligne de tramway », or on constate sur ce point que le dossier ne fait aucune proposition ou analyse nouvelle.

Des observations faites sur le terrain, il ressort qu'un tracé par l'avenue Bleriot et l'avenue du Progrès jusqu'au carrefour Usingen paraît possible ; le tronçon entre le carrefour Usingen et le carrefour Roosevelt nécessiterait peut être une mise à une voie de la circulation VL mais il semble possible d'assurer le 2^{ème} sens par un léger détour des VL par le chemin de l' Afrique , parallèle proche de l'avenue du Progrès. De plus tant près du carrefour Usingen que de celui de Roosevelt des espaces et surlargeurs de voies laissent la place à des aménagements nécessaires. Quant à la suite du tracé, s'il apparaît effectivement difficile rue de la République il pourrait se poursuivre vers l'Est en direction de Genas ou du secteur du Raquin, quartier prévu en fort développement. Quant aux remarques sur la circulation de poids lourds et la gêne apportée par le tramway, elles sont peut-être exactes mais non rédhibitoires.

En tout état de cause le choix de terminus à R.Cassin semble rédhibitoire pour une future desserte plus à l'Est en vue de mieux desservir le centre de Chassieu et de capter les VL en amont de la commune sur un parc relais proche de la rocade et de Genas.

IV-3 : Engorgement et stationnement sauvage près de la station R.Cassin :

Un parc relais de 120 places est prévu à la station R.Cassin mais nombre de riverains du lotissement des Tarentelles craignent un stationnement sauvage dans leurs rues ce qui paraît possible au vu du nombre de véhicules passant à ce rond

point. Au contraire du parc relais de Mi Plaine aucune extension n'est prévue. On peut aussi penser que nombre de VL squatteront le parking du petit centre commercial à proximité créant ainsi une situation conflictuelle gênante pour tous.

IV-4 : Objectif final du projet : desserte du futur Grand Stade :

Si dans le dossier il est bien dit (pièce C p10) que « l'aménagement de T2C ne participera pas au programme de l'accès Sud du Grand Stade, les 2 programmes étant clairement séparés et indépendants fonctionnellement », divers écrits ou déclarations laissent beaucoup de Chasselands en douter.

Ainsi l'association « Déplacements citoyens » (registre sytral p12) rappelle le protocole du 13/10/2008 précisant les engagements des partenaires du projet « OL Land » et en particulier du Sytral « qui s'engage à assurer ... le prolongement du tram T2 à Eurexpo et la mise à l'étude de sa prolongation future jusqu'au stade du Montout et de son bouclage avec la ligne T3. »

Monsieur Bertin(registre CTM p67) produit en annexe d'un document détaillé le courrier adressé par Mme Jouanno à Mr G.Collomb le 16 Mai 2011 où celle-ci dit « aussi me paraît il important que l'étude complémentaire engagée par le Sytral pour la création d'un second parc relais sur la commune de Chassieu, le long de la ligne T2 puisse rapidement se concrétiser ». Mr Bertin estime que le parc relais de Mi Plaine répond à la demande mentionnée par Mme le Ministre pour déclarer d'intérêt général le projet de stade.

Le groupe « Europe ecologie les verts » en annexe de sa note (p 269) joint un courrier du Président du Sytral adressé le 15/03/2011 à Monsieur le Maire de Chassieu où il est dit « une fois cette extension réalisée, nous pourrions envisager la liaison des lignes T2 et T3 inscrite au SCOT, schéma de cohérente territoriale de Lyon. »

De ces divers écrits on peut comprendre qu'un doute subsiste dans la tête des Chasselands sur les véritables intentions du Sytral à amener le tram au rond point R.Cassin...

IV-5 : Coût et rentabilité socio économique du projet :

Le coût d'exploitation a été chiffré à 800 000 euros pour les 123000 km effectués sur le tronçon Eurexpo/Cassin , or le tronçon Parc du Chêne/Eurexpo en amont sera exploité tous les jours contrairement à ce qui est actuellement où le tronçon n'est exploité que les jours de foires ou salons à Eurexpo. Le nombre de km supplémentaires pour le projet est donc en réalité(annexe 2 Q5) de 200000 , soit à 6,53 eur/km un surcoût réel d'exploitation de 1 300 000 euros et donc un dépassement de 500 000 euros /an sur le chiffrage du TRI ; la recette supplémentaire due aux salariés d'Eurexpo (60 salariés en tout) qui prendraient le tram quotidien est considérée comme négligeable.

Avec ce seul surcout , le TRI indiqué passerait de 6,3% à 4,9% et le TRI immédiat de 4,6% à 3,2%. Pour mémoire le TRI d'autres projets ou réalisations du Sytral sont les suivants :

- Pour T1 Debourg : 6,9%
- Pour T2 Eurexpo : 6,7%
- Pour C1/C2 : 7,2 %
- Pour T4 phase 2 : 7,4%

Le bilan (recettes – dépenses d'exploitation) ne serait pas ainsi de - 449700 eur mais de - 949700 eur et le rapport Recettes / Dépenses serait de 27%.

Enfin il faut noter que le calcul du TRI est fait sur une durée de vie de 50 ans, mais le coût d'investissement ne prend pas en compte le renouvellement et/ou la rénovation de l'ensemble des équipements , opérations indispensables pour une telle durée ; le cout kilométrique ne prend en effet en compte que les dépenses d'entretien courant (cf annexe 2 Q9). De ce fait on peut considérer que le TRI de 4,9% est sensiblement supérieur à la réalité.

IV-6 : Création de cheminements piétons dans le lotissement des Tarentelles :

Ceci est une crainte émise à 13 reprises sur les registres dont 2 associations de propriétaires du lotissement ; ils s'étonnent tout d'abord de découvrir cet aménagement éventuel dans le dossier d'enquête alors qu'aucun d'entre eux ne semble avoir été contacté jusqu'à présent, ils souhaitent tous garder l'intégralité de leurs propriétés et craignent que ces passages piétons n'incitent les automobilistes à se garer dans leur lotissement entièrement privé, y compris les rues qui le desservent.

A ceci (annexe 3 Q.F) le Sytral indique que le schéma (pièce C p 28) n'est qu'une éventualité et qu'un état des lieux des cheminements actuels sera fait. Aucune expropriation n'est envisagée actuellement.

IV-7 : Remarques diverses :

- Date de l'enquête : Quelques observations regrettent que l'enquête se déroule en partie sur une période de vacances scolaires ; à ceci on peut répondre que l'enquête a été ouverte sur 36 jours, durée supérieure au minimum requis, d'autre part la période des vacances peut permettre à certains salariés de se libérer plus facilement pour prendre connaissance du dossier. Ces dates ont par ailleurs été arrêtées d'un commun accord entre le Sytral et le Commissaire Enqueteur.

- Dossier non disponible sur le site internet du Sytral :à ceci (annexe3 Q.A) le Sytral indique que le projet étant concentré sur Chassieu,il ne lui est pas apparu utile de le mettre sur son site.

- Enquête porte le nom de prolongement de T2 et non T5 : à ceci (annexe 3 Q.B) le Sytral indique que le projet dès l'origine a porté le nom de prolongement de T2 et qu'afin d'éviter des confusions en phase administrative il a gardé le même titre , le nom de T5 ayant été donné plus récemment à l'ouverture de la ligne Eurexpo en Novembre 2012.

V-AUTRES ANALYSES ET PROPOSITIONS:

Il apparaît à la lecture du dossier que la majorité des déplacements nouveaux grâce au tram serait due à l'utilisation des parcs relais par les automobilistes en provenance d l'Est avec même des craintes que celui de Cassin soit rapidement saturé.Or avec le parking Eurexpo d'une contenance de 10000 places on dispose à proximité de la station Eurexpo existante d'une grande réserve de stationnement ; pourquoi ne pas envisager d'en ouvrir l'accès d'une partie aux usagers des transports en commun sachant que ce parking Eurexpo n'est rempli que 9 à 10 jours par an hors week end(cf annexe 5-réponse Eurexpo) ! Pour ces 9 à 10 jours on pourrait exiger un billet d'accès au salon en cours afin de bien réserver la plénitude des places lorsqu'Eurexpo en a besoin ; de plus en lieu et place de la voie tram prévue, des places supplémentaires pourraient être créées.Bien entendu une étude d'accès par les VL serait à faire et une création de voiries serait à réaliser mais le coût en serait certainement moins élevé que le projet étudié.

Cette utilisation mixte des parkings Eurexpo est bien ce qui est prévu dans le cadre du projet de Grand Stade !

VI-CONCLUSION SUR LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE :

Ceci a pu se dérouler normalement et a suscité un grand nombre d'avis très partagés entre les partisans et les opposants au projet comme lors de la phase de concertation. On peut d'ailleurs regretter que le dossier n'ait pu apporter de réponse supplémentaire aux arguments et propositions des opposants au projet alors que la partie étude d'impact est, elle, très développée alors même que le lieu d'implantation du projet, hors de toute zone d'habitation, ne relève d'aucun enjeu environnemental sensible. Ceci vient en alourdir inutilement le contenu et compliquer une lecture que beaucoup des auteurs des observations enregistrées n'ont pas effectuée.

Bruno Stérin
Commissaire Enquêteur
Le 22/02/13



Liste des annexes

- 1- Affiche format A3
- 2- Reponses Sytral aux questions numérotées de 1 à 11
- 3- Réponses Sytral aux questions sur la synthèse d'observations nécessitant un complément de réponse, numéros A à K
- 4- Réponses Eurexpo à quelques questions

TRAMWAY T 2

PROLONGEMENT

Eurexpo → Chassieu René Cassin

Le SYTRAL,
Syndicat mixte
des Transports
pour le Rhône et
l'Agglomération
Lyonnaise engage le
projet d'extension de la
ligne T2 d'Eurexpo au
rond-point René Cassin
à Chassieu.

PARTICIPEZ

À L'ENQUÊTE

PUBLIQUE !

**DU 27 DÉCEMBRE 2012
AU 31 JANVIER 2013
INCLUS**

Le projet d'extension de la ligne T2 d'Eurexpo au rond-point René Cassin, consistant principalement à réaliser deux kilomètres de voie de tramway permettant la desserte des nouvelles stations « ZI Mi-Plaine » et « Cassin », sera soumis à une enquête publique.

SYTRAL

21, boulevard Vivier Merle - 69003 LYON
Horaires d'ouverture : Du lundi au vendredi,
de 8h30 à 11h30 et de 14h à 16h30
(fermeture le 31 décembre 2012
et le 1^{er} janvier 2013)

Centre Technique Municipal

27, chemin de l'Afrique - 69680 CHASSIEU
Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi,
de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h
(fermeture le 31 décembre 2012
et le 1^{er} janvier 2013)

INFORMEZ-VOUS

Consultez le dossier d'enquête publique
au Centre Technique Municipal de Chassieu
et au SYTRAL.

EXPRIMEZ-VOUS

- Formulez vos observations
- sur les registres ouverts à cet effet.
- Les observations du public pourront également
être adressées sur papier libre au commissaire
enquêteur, au siège de l'enquête,
- pour être annexées au registre d'enquête.

RENCONTREZ LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

designé par le Président du Tribunal
Administratif, Monsieur Bruno STERIN,
au Centre Technique Municipal de Chassieu
aux jours et heures suivants :

JEUDI 27 DÉCEMBRE 2012 DE 10H À 12H
VENDREDI 4 JANVIER 2013 DE 14H À 16H
MARDI 15 JANVIER 2013 DE 10H À 12H
MERCREDI 23 JANVIER 2013 DE 14H À 16H
JEUDI 31 JANVIER 2013 DE 14H À 16H



SYTRAL

sytral.fr

Réponses aux questions posées au SYTRAL sur le dossier d'enquête publique ayant trait au prolongement de T2 d'Eurexpo à Chassieu

- 1- Quel dispositif est prévu pour empêcher les exposants d'Eurexpo d'utiliser le parc relais de Mi Plaine les jours de salon ?

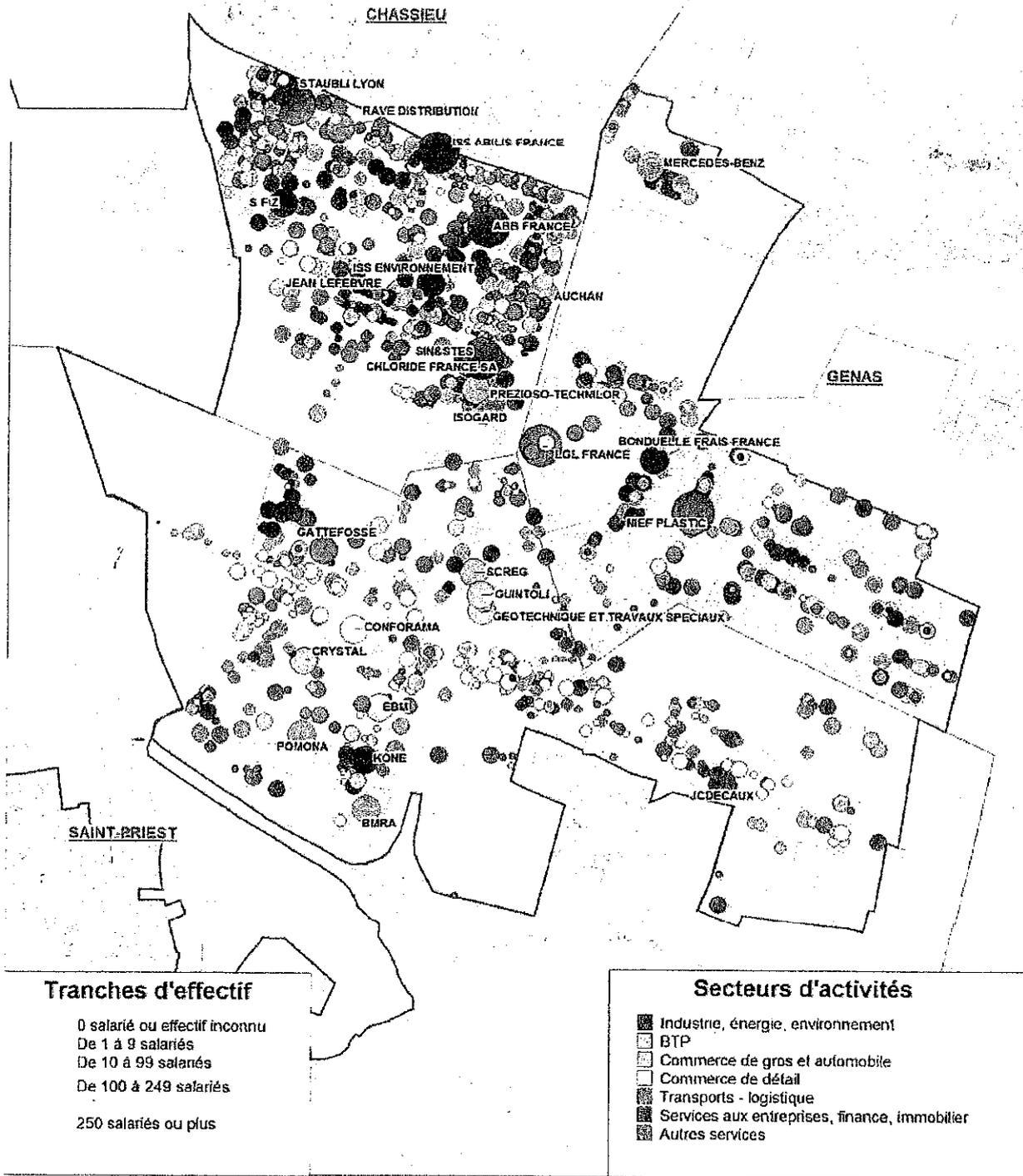
L'accès au parc relais sera réservé aux détenteurs d'un abonnement sur le réseau TCL. Ceci devrait limiter le stationnement des exposants d'Eurexpo.

- 2- Le parc relais de Mi Plaine est dit provisoire, pourquoi ? et quelle autre solution est prévue ?

En accord avec le Grand Lyon, le parc relais Mi-Plaine est implanté provisoirement au plus près de la station, sur l'emplacement de la future LY12. En cas de prolongement de la LY12 au-delà de l'avenue Blériot, le parc relais serait déplacé au sud du carrefour d'entrée dans Eurexpo.

- 3- Sait-on combien de salariés travaillent physiquement régulièrement sur la ZI de Mi Plaine ?

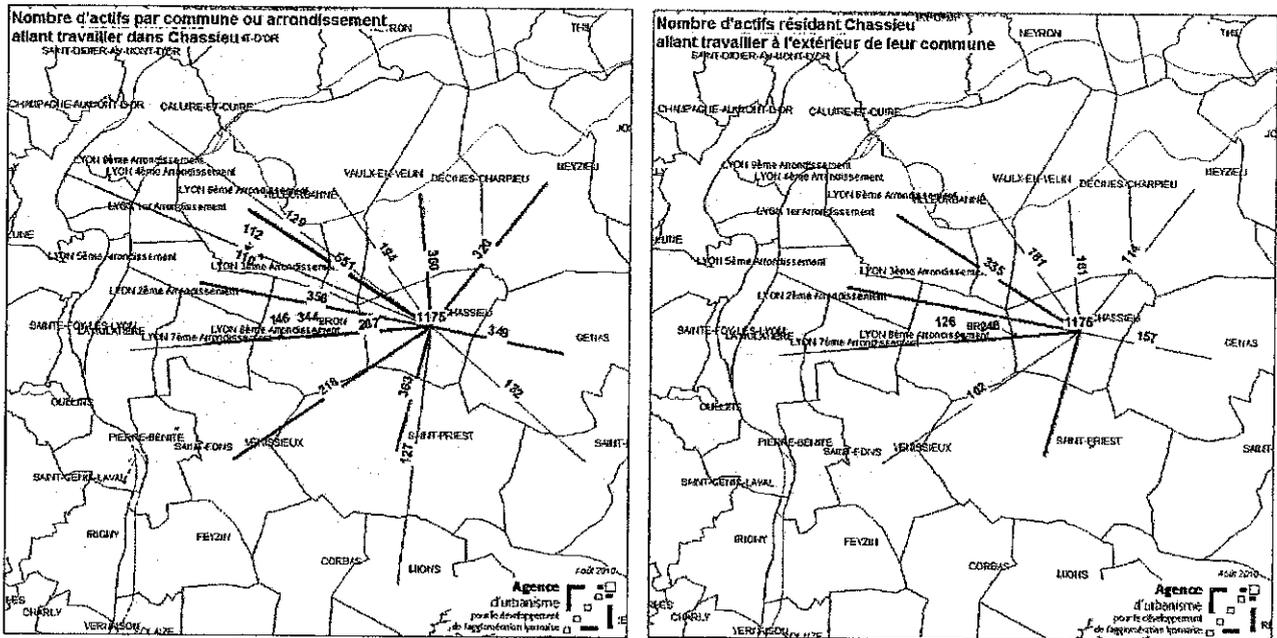
La ZI Mi-Plaine regroupe 22 000 emplois. 1150 emplois ont été dénombrés sur la zone à moins de 500 mètres à vol d'oiseau de la station tram.



- 4-Y- a-t-il eu une enquête origine de ces salariés ? Sait-on quelle part habite à l'extérieur et à l'intérieur de la Communauté urbaine ?

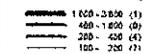
Il n'existe pas à ce jour d'enquête exhaustive concernant les déplacements des salariés de la zone.

Il est néanmoins possible d'exploiter les données fournies par l'Agence d'urbanisme concernant les flux domicile – travail :



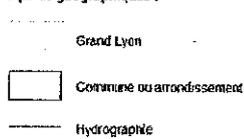
FLUX DOMICILE-TRAVAIL CONCERNANT LA COMMUNE DE Chassieu

Nombre d'actifs occupés concernés :



Borne inférieure
Les flux inférieurs à 200 sont à considérer avec prudence
Les flux inférieurs à 100 ne sont pas mentionnés

Repères géographiques :



Source : INSEE RP2008

Nombre d'actifs par communes ou arrondissements allant travailler dans Chassieu				
69029	Bron	69271	Chassieu	287
69034	Caluire-et-Cuire	69271	Chassieu	129
69256	Vaulx-en-Velin	69271	Chassieu	194
69259	Vénissieux	69271	Chassieu	218
69266	Villeurbanne	69271	Chassieu	551
69271	Chassieu	69271	Chassieu	1 175
69275	Décines-Charpieu	69271	Chassieu	360
69277	Genas	69271	Chassieu	349
69282	Meyzieu	69271	Chassieu	320
69283	Mions	69271	Chassieu	127
69287	Saint-Bonnet-de-Mure	69271	Chassieu	132
69290	Saint-Priest	69271	Chassieu	363
69383	Lyon 3e Arrondissement	69271	Chassieu	356
69384	Lyon 4e Arrondissement	69271	Chassieu	110
69387	Lyon 7e Arrondissement	69271	Chassieu	146
69388	Lyon 8e Arrondissement	69271	Chassieu	344
69389	Lyon 9e Arrondissement	69271	Chassieu	112
Nombre d'actifs résidant Chassieu allant travailler à l'extérieur de leur commune				
69271	Chassieu	69029	Bron	248
69271	Chassieu	69256	Vaulx-en-Velin	181
69271	Chassieu	69259	Vénissieux	102
69271	Chassieu	69266	Villeurbanne	335
69271	Chassieu	69271	Chassieu	1 175
69271	Chassieu	69275	Décines-Charpieu	161
69271	Chassieu	69277	Genas	157
69271	Chassieu	69282	Meyzieu	114
69271	Chassieu	69290	Saint-Priest	248
69271	Chassieu	69383	Lyon 3e Arrondissement	335
69271	Chassieu	69387	Lyon 7e Arrondissement	114
69271	Chassieu	69388	Lyon 8e Arrondissement	126

La desserte proposée par T2 Cassin pourra être particulièrement pertinente pour les personnes en provenance ou se rendant dans les secteurs de Bron, Lyon 8^{ème} arrondissement et Vénissieux, soit 1325 salariés.

- 5-Les km supplémentaires de tram estimés à 129 000 incluent ils les km en plus sur le tronçon Parc du chêne /Eurexpo les jours où il n'y a pas de salon ? Pour ce kilométrage, quelle fréquence (ou combien d'allers-retours/j) est prévue entre Eurexpo et Chassieu ?

La fréquence envisagée pour cette desserte est de 10 minutes en heure de pointe et 15 minutes en heure creuse.

Les 129 000 km (800 k€ de surcoût d'exploitation, qui représentent en fait $800\ 000 / 6,53 = 122\ 000$ kms environ) constituent une première estimation du kilométrage réalisé entre Eurexpo et René Cassin. Dans cette première approche, le bilan socio-économique valorise les effets des deux nouvelles stations créées. La valorisation des usagers profitant d'une offre continue sur l'année vers Eurexpo (notamment les employés du site) n'est pas considérée.

Une approche globale, prenant en compte les kilométrages réalisés entre Parc du Chêne et Eurexpo viendrait à considérer un surcoût d'exploitation de l'ordre de 1,25 M€, soit environ 200 000 kms supplémentaires d'exploitation entre Parc du Chêne et René Cassin.

La prise en compte de ce surcoût global d'exploitation aboutirait à réduire le bilan socio-économique du projet, mais sans remettre en cause ses conclusions : le TRI reste supérieur à 4%, à 4,9%. Cependant, ce calcul devrait également prendre en compte les effets socio-économiques positifs liés à la fréquentation supplémentaire hors jours de Salons de la station d'Eurexpo, dont l'estimation n'a pas été menée.

Prise en compte du tronçon Eurexpo – Cassin uniquement :

Bilan socio-économique actualisé en 2013	Gains liés à T2C
TRI (%)	6,3%
VAN (M€)	26,24
TRI immédiat	4,6%
VAN / euro public investi	0,61

Prise en compte de la totalité des surcoûts d'exploitation mais pas des effets socio-économiques sur Eurexpo hors jours de salon (hypothèse basse) :

Bilan socio-économique actualisé en 2013	Gains liés à T2C
TRI (%)	4,93%
VAN (M€)	11,1
TRI immédiat	3,2%
VAN / euro public investi	0,26

- 6-Quelles étaient les prévisions d'utilisation du parc relais de St Priest dans les études préalables ?
A l'époque où la ligne T2 a été réalisée, la construction d'un parc relais à l'extrémité de la ligne était impérative pour obtenir des subventions de l'Etat. Il était prévu qu'un accès direct aux parcs relais soit aménagé à partir de l'autoroute. Le potentiel du parc relais Porte des Alpes avait alors été évalué à 500 véhicules par jour. La bretelle d'accès n'ayant pas été construite conformément à ce qui était envisagé initialement, l'accès au parc relais Porte des Alpes est compliqué et le rend peu attractif.
- 7-Quel est le TRI et le TRI immédiat pour d'autres projets du SYTRAL déjà réalisés ou en cours (Tram T4, branche T2 Eurexpo, prolongement metro à Oullins ...)

Projet	TRI	TRI Immédiat
T1 Debourg	6.9%	3.3%
T2 Eurexpo	6.7%	
C1 - C2	7.2%	5.2%
T4 Phase 2	7.4%	
T3 AM	6.34%	5.4%
T3 GS	5%	

- 8-Il est dit (E VII-p5) qu'il y a une économie de 5 097 200 km de VL pour 1000 VL deux sens confondus (soit 500 par sens), sur 250 jours ouvrables cela représente 20 km/j par véhicule alors que la distance jusqu'au centre de Lyon est d'environ 10 km soit la moitié, peut-on savoir le calcul réalisé ?

Les hypothèses de calculs sont plus complexes :

Les 1000 véhicules sont une valeur arrondie, en réalité, ils sont de l'ordre de

- o 391 600/300 (jours ouvrables) / 1,2 (taux de remplissage moyen) soit environ 1100
- o Le nombre de jours ouvrables est de 300 et non 250
- o La distance moyenne considérée est la distance totale en voiture. Au-delà du trajet en tramway, il convient de rajouter les distances de diffusion dans Lyon et l'accès à la station. Les 10km indiqués dans le rapport correspondent à la distance approximative ente Chassieu et Lyon (périphérique). En réalité, dans le calcul, la distance moyenne économisée par trajet en voiture est de l'ordre de 15 km.

(Le ratio de passage de 300 jours à l'année a été considéré en tenant compte d'environ 220 à 230 jours ouvrés et d'environ 126 à 136 jours non ouvrés (comprenant les WE et congés) où la fréquentation serait diminuée de moitié).

- 9- Le coût d'exploitation de 6,53 €/km tram prend-t-il en compte la seule petite maintenance ou également les rénovations et maintenances lourdes indispensables sur 50 ans, durée prise pour établir le TRI ?

Ce coût d'exploitation intègre l'ensemble des composantes du service (exploitation, maintenance, contrôle, commercialisation...). En revanche, comme pour tous les autres projets du Sytral, il n'intègre pas la rénovation des rames à mi-vie.

- 10- Le gain de coût de déplacement VL (EVII-p7) est chiffré à 555100€, ce qui à 0,16 €/km correspond à 3469000 km alors que l'hypothèse prise précédemment donne une économie de 5097000 km ???

Le calcul exact doit prendre en compte ce que paye aussi l'usager pour se déplacer en tramway. L'économie est donc de : coût économisé en voiture – coût en TCL. C'est pourquoi, il est plus faible que la simple économie en voiture.

Le calcul exact (arrondi pour des raisons de présentation dans le rapport) est de :

*5 097 195 km *0,1657 €/km = 844 838 € d'économie sur l'usage de la voiture*

Auquel on enlève 289 750 € de titres payés par ces usagers (ce chiffre est différent de la recette supplémentaire perçue par le Sytral – estimée à 350 300 €HT – car cette dernière intègre à la fois les recettes des voyageurs issus du report modal et les recettes des voyageurs induits).

Soit 555 088 € d'économie pour se déplacer (arrondi à 555 100)

?

- 11-Il semble (EVII-p8) qu'il y ait une erreur de cohérence dans le chiffrage des économies d'usure de la voirie et de la sécurité, les valeurs unitaires indiquées devant donner des totaux dix fois plus importants, pouvez- vous donc confirmer que les valeurs unitaires respectives à prendre en compte sont de 0,026 et 0,035 eur/km et non 0,26 et 0,35 ?

Oui. Il s'agit d'une erreur de frappe.

ENQUÊTE PUBLIQUE PROLONGEMENT DE T2 A CHASSIEU- ROND POINT CASSIN

SYNTHESE DES QUESTIONS SUITE AUX OBSERVATIONS RELEVÉES SUR LES REGISTRES D'ENQUÊTE

A – Pourquoi le dossier d'enquête publique n'était-il pas consultable sur le site internet du SYTRAL comme cela avait été le cas pour la phase de concertation ?

Il n'y a pas d'obligation de mettre en ligne le dossier d'enquête publique et le Sytral ne le fait pas systématiquement, en particulier lorsqu'il s'agit de projets portant sur un secteur ciblé de l'agglomération.

B- Pourquoi l'enquête porte-t-elle le nom de prolongation de T2 alors même que la ligne allant à EUREXPO porte maintenant le nom de T5 ?

Le projet de prolongement du tramway d'Eurexpo jusqu'au rond-point René Cassin à Chassieu a été lancé par le SYTRAL, lors de la séance du comité syndical du 8 juillet 2010.

Toutes les délibérations du SYTRAL concernant ce projet s'intitulent logiquement « prolongement du tramway T2 d'Eurexpo jusqu'au rond-point René Cassin à Chassieu » puisqu'alors le prolongement engagé de « les Alizés » à Bron jusqu'à Eurexpo se nommait officiellement « T2 Eurexpo ».

Inaugurée et mise en service le 17 novembre 2012, la ligne de tramway reliant Grange-Blanche à Eurexpo est désormais exploitée sous le nom de T5. Pour assurer une homogénéité au cours de la phase administrative du projet, et notamment au cours de l'enquête publique, il continue de s'appeler prolongement du tramway T2 au rond-point René Cassin à Chassieu.

C- Quels sont les horaires prévus en semaine, le samedi et le dimanche ?

La ligne fonctionnera selon les mêmes horaires que la ligne T5 :

- Amplitude horaire de 5h (6h le dimanche) à minuit
- Fréquence en semaine : 10 minutes en heure de pointe, 15 minutes en heure creuse
- Fréquence le samedi : 15 minutes le matin, 10 minutes l'après-midi
- Fréquence le dimanche et les jours fériés : 15 minutes

D- Face à la crainte des riverains d'une rapide saturation du parc-relais du rond-point de Cassin, y a-t-il des possibilités d'extension de ce parc ?

Le parc-relais a été dimensionné pour répondre au besoin. A ce jour, il n'y a pas eu d'étude particulière concernant ses possibilités d'extension. Un suivi régulier de sa fréquentation sera effectué afin de pouvoir réagir rapidement en cas de saturation.

Par ailleurs, il est prévu que le jalonnement oriente les automobilistes en priorité vers le Parc relais Mi-Plaine.

E – Pourquoi toutes les variantes de tracé étudiées aboutissent-elles au rond-point de Cassin ?

Des variantes de tracé avaient été étudiées en amont de la concertation mais n'avaient pas pu être retenues. L'encadré ci-dessous reprend une des variantes présentées dans le bilan de la concertation :

-Extension depuis le Terminus T2 Eurexpo par l'avenue Louis Blériot, l'avenue du Progrès et l'avenue de la République jusqu'à l'Hôtel de ville : l'avenue de la République ne présente pas une largeur suffisante sur l'ensemble de son tracé (voir Figure 1) pour permettre la circulation des tramways tout en maintenant la circulation des voitures dans les deux sens. De plus, en admettant que le tramway soit inséré sur l'avenue de la République jusqu'à l'Hôtel de Ville, la topographie du chemin de Décines et l'étroitesse de la rue Oreste Zénézini (voir Figure 2) ne permettraient pas le prolongement de la ligne. Sur la rue Oreste Zénézini, des expropriations seraient nécessaires si une ligne de tramway devait être insérée tout en maintenant la circulation des véhicules au moins dans un sens. Ainsi, un terminus dans le centre de Chassieu empêcherait donc toute extension ultérieure de la ligne de tramway.



Figure 1 : Rue de la République, au niveau du numéro 4

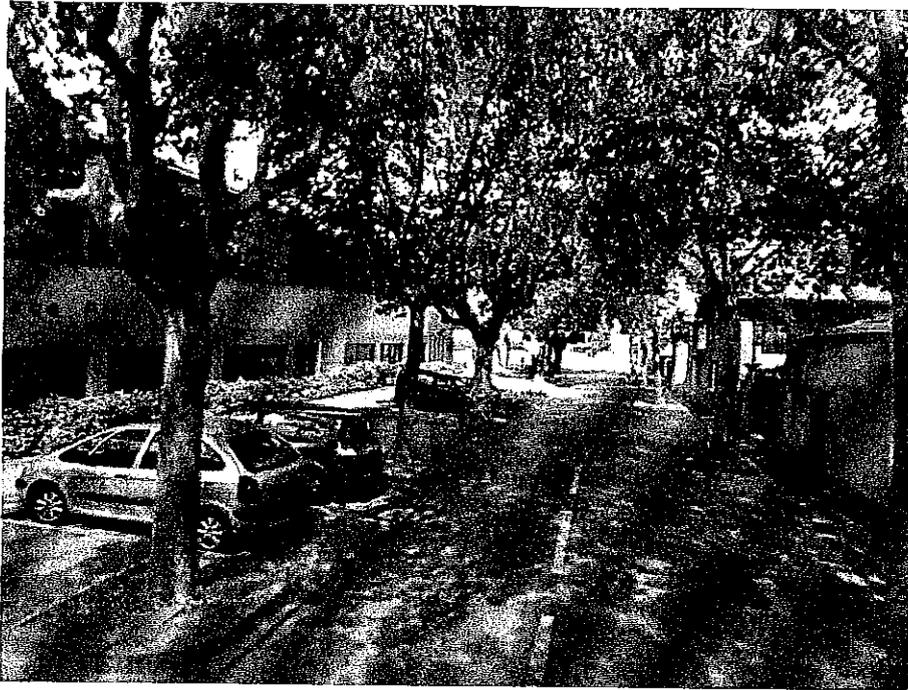


Figure 2 : Rue Oreste Zénézini, au niveau de la médiathèque

Les difficultés d'insertion de la ligne dans le centre de Chassieu ont conduit à l'abandon des variantes qui empruntaient cet itinéraire.

Par ailleurs, une desserte plus fine de la zone industrielle en empruntant l'avenue Blériot et la rue du Progrès a été écartée. En effet, il semble difficilement envisageable d'implanter une ligne de tramway dans un secteur caractérisé par la circulation intensive de poids lourds, ces derniers risquant de gravement endommager la ligne aérienne de contact.

F- En pièce C page 28, un schéma de « proposition d'amélioration du maillage du territoire » laisse à penser aux habitants du lotissement des Tarentelles que des voies nouvelles pour piétons seraient ouvertes, est-ce le cas ? des contacts ont-ils été pris avec les propriétaires concernés ? ceci se ferait-il par voie d'expropriation ?

L'objet du schéma figurant en page 28 de la pièce C est de suggérer des aménagements complémentaires permettant aux habitants du lotissement des Tarentelles de se rendre plus directement et plus facilement à la station tram. Ces aménagements n'ont pas fait l'objet d'études approfondies et aucune expropriation n'est envisagée actuellement. La municipalité de Chassieu a prévu de prendre contact avec les copropriétaires et de réaliser dans un premier temps un état des lieux des cheminements existants.

G- Quels sont les temps de trajet prévisionnels de Cassin à Bellecour et de Cassin à Part Dieu-gare SNCF ?

Une quarantaine de minutes sera nécessaire pour rejoindre la place Bellecour par T5 et le métro D. Pour se rendre à Part Dieu-gare SNCF, la ligne 68 en correspondance avec la ligne 25 ou le tram T3 restera la solution la plus pertinente.

H- Au vu du constat par un client de la saturation de la station Grange Blanche aux heures de pointe, ne peut-on craindre un entassement de trams à cette station lors de la prolongation de T2 ?

L'extension de la ligne jusqu'au rond-point René Cassin sera sans incidence sur le fonctionnement de Grange-Blanche. En effet, les trajets actuellement en terminus à Parc du Chêne ou à Eurexpo seront prolongés jusqu'à René Cassin, le niveau d'offre à Grange-Blanche étant inchangé.

I – Dans le rapport SYTRAL sur la concertation préalable, il est indiqué (p 11) que « des services de navettes pourront être mis en place notamment dans le cadre des plans de déplacement interentreprises », le dossier d'enquête ne fait apparemment aucune proposition nouvelle sur ce point , est-ce bien le cas ?

Comme pour toutes les mises en service de modes lourds, le Sytral accompagnera l'extension de la ligne de tramway en mettant en œuvre une restructuration du réseau de bus dans le secteur concerné. Cette restructuration, qui est en cours d'étude, concernera a minima les lignes 68 et Z15. Elle permettra d'optimiser le maillage entre la nouvelle ligne de tramway et le réseau de bus pour desservir la commune de Chassieu et la zone industrielle. Par ailleurs, le Sytral tente d'encourager l'élaboration d'un PDIE au sein de la zone industrielle. Une réunion a été organisée à cet effet le 17/12/2012 avec des représentants de la ZI Mi-Plaine et de la CCI.

J- Une demande de copie du dossier d'enquête aurait été faite le 31/12/2012 par le biais du formulaire de contact du site internet du SYTRAL mais aucune réponse n'y a été donnée. Pouvez- vous confirmer ou infirmer cette remarque ?

Un internaute a effectivement demandé que lui soit communiqué le dossier d'enquête. Une réponse lui a été apportée le 1^{er} février, incluant un devis correspondant au coût d'impression d'un exemplaire du dossier d'enquête. Par mail en date du 5 février, l'internaute nous a indiqué qu'il ne souhaitait pas donner suite à cette proposition, l'enquête étant close.

K- Il est fait état pour le calcul des recettes de 470 000 déplacements, soit pour un équivalent de 300 jours pleins annuels un total de 1570 déplacements par jour, comment ce chiffre est-il mis en rapport avec l'estimation des voyageurs quotidiens par station donnée dossier C p 28 ; de plus le cout d'investissement prend-il en compte l'extension à 250 places du parc relais de Mi Plaine ?

Les recettes sont calculées à partir du nombre de déplacements nouveaux effectués en transports en commun, à savoir les déplacements précédemment réalisés en voiture et les déplacements qui sont induits (nouveaux déplacements). Ces déplacements ont été évalués pour chacune des deux stations créées :

Station Cassin

	Estimation (Passagers par jour)	Mode d'origine	Pourcentage	Estimation
Voitures jusqu'au PR puis T2C	166	Voiture	60%	100
		Bus 68 puis métro A	7,5%	12
		Bus 68 puis 24	7,5%	12
		Voiture jusqu'à PR puis TC	15%	25
		Induit	10%	17
Voyageurs du 68 en correspondance pour T2C	263	Voiture	45%	118
		Bus 68 puis bus 24	25%	66
		Bus 68 puis métro A	25%	66
		Induit	5%	13
Voyageurs du 76 en correspondance pour T2C (si rabatement)	38	Voiture	5%	2
		Bus 76 puis T3	95%	36
Cyclistes jusqu'à René Cassin	40	Voiture	50%	20
		Bus 68 puis métro A	20%	8
		Bus 68 puis bus 24	20%	8
		Induit	10%	4
Piétons jusqu'à René Cassin (Si cheminements piétons)	75	Voiture	50%	38
		Bus 68 puis métro A	20%	15
		Bus 68 puis bus 24	20%	15
		Induit	10%	8
Total montées /jour				582
Rappel nombre de passagers dossier Cp28				500 à 700
Total nouveaux clients /jour				319

Station Mi-Plaine

	Estimation (Passagers par jour)	Mode d'origine	Pourcentage	Estimation
Voitures jusqu'au PR puis T2C	500	Voiture	60%	300
		Bus 68 ou Z15 puis métro A	7,5%	38
		Bus 68 puis 24	7,5%	38
		Voiture jusqu'à PR puis TC	15%	75
		Induit	10%	50
Voyageurs du Z15 en correspondance pour T2C à Mi-Plaine	75	Bus Z15 puis bus 24	60%	45
		Induit	40%	30

Cyclistes jusqu'à Mi-Plaine	100	Voiture	50%	50
		Bus ZI 5 puis métro A	20%	20
		Bus ZI 5 puis bus 24	20%	20
		Induit	10%	10
Piétons jusqu'à Mi-Plaine (Si cheminements piétons)	50	Voiture	50%	25
		Bus ZI 5 puis métro A	20%	10
		Bus ZI 5 puis bus 24	20%	10
		Induit	10%	5
Total montées /jour				726
Rappel nombre de passagers dossier Cp28				500 à 800
Total nouveaux clients /jour				470

Le nombre de nouveaux déplacements par an est estimé grâce au calcul suivant :

(nouvelles montées à Cassin + nouvelles montées à Mi-Plaine) x 2 x 300 = 473 688

Le coût d'investissement prend bien en compte la réalisation d'un parc relais de 250 places à la station Mi Plaine.

RE: enquête prolongement T2

De : **Jean-Paul.GAYDON@eurexpo.com**

Envoyé : lun. 04/02/13 09:41

À : bruno sterin (brunosterin@hotmail.fr)

Bonjour Monsieur,

Voici les réponses à vos questions concernant le remplissage des parkings Eurexpo:

- **Nombre de jours par an, hors samedi et dimanche, où les parkings Eurexpo sont pleins:**

9 jours en année impaire (Sirha) et 10 en année paire (Pollutec)

La prise en compte des week-ends rajoute 12 jours en année paire et 14 en année impaire (SIRHA). Pour information, nos parkings étant saturés à l'occasion du SIRHA 2013 (185 000 visiteurs, +14% / 2011), nous avons dû garer environ 600 véhicules sur les gazons dans et autour d'Eurexpo et, par ailleurs, utiliser un parking relais à l'aéroport de Bron pour 500 places les lundi et mardi.

- **Quelle diminution d'utilisation de parking avez-vous constaté lors de Pollutec 2012 du fait de l'arrivée du Tram?**

Il est difficile de répondre, en effet, l'édition 2010 avait été fortement perturbée par la neige.

Le nombre de visiteurs était, de ce fait, passé de 74 000 en 2008, à seulement 49 000 en 2010, pour remonter à 64 000 en 2012.

Il est donc impossible de mesurer le transfert réel, d'autant plus qu'une partie du flux tram correspond certainement à un transfert depuis la ligne 100.

En revanche, nous avons constaté de visu le succès du tram qui était plein dès l'ouverture du salon. Ce que le SYTRAL devrait pouvoir vous confirmer précisément chiffres à l'appui.

- **Projet d'extension Eurexpo:**

Bien que le timing et le financement ne soit pas encore définis, nous avons un projet d'extension de 10 à 12 000 m² en une ou 2 tranches.

Afin de conserver un ratio correct parking/m², cette extension devrait s'accompagner d'une augmentation de plus de 1000 places de parking.

Je reste à votre disposition pour compléter ces informations si nécessaire.

Cordialement.

Jean-Paul GAYDON

Directeur du développement

Development manager

EUREXPO LYON | BP190 | 69686 Chassieu Cedex

Phone: +334 72 22 31 76 | Fax: +334 72 22 31 20

Jean-paul.gaydon@eurexpo.com | <http://www.eurexpo.com>

SYTRAL

ENQUÊTE PUBLIQUE

Enquête relative au projet d'extension de la ligne de tramway T2 d'Eurexpo
jusqu'au rond -point René Cassin sur la commune de Chassieu

L'enquête s'est déroulée du Jeudi 27 Décembre 2012
au Vendredi 31 Janvier 2013 inclus

Avis du Commissaire Enquêteur

Le projet de prolongement du tram T2 d'Eurexpo jusqu'au rond-point René Cassin à Chassieu sur une longueur de 2 km avec création d'une station intermédiaire à Mi-Plaine répond pour le SYTRAL à 3 objectifs :

- Mieux desservir la population à l' Ouest de Chassieu
- Mieux desservir la zone industrielle de Mi-Plaine comportant plus de 20000 emplois
- Accroître l'intermodalité voiture ou vélo/transport en commun par création de parcs relais accolés à chaque station et par là même désengorger la circulation sur les axes d'accès à l'Est de Lyon.

Au total 334 observations ont été relevées sur les registres dont une pétition favorable au projet signée en 150 exemplaires, les autres se partageant en 129 contre le projet et 51 pour. Parmi ces observations, 14 émanent d'associations ou groupements , 11 sont défavorables au projet et 3 favorables.

Après avoir :

- Constaté le respect des procédures de l'enquête
- Pris connaissance du dossier et des réponses complémentaires
- Fait des observations sur le terrain
- Rencontré le chef de projet pour le Sytral, un représentant d'Eurexpo et Monsieur le Maire de Chassieu

Le Commissaire Enquêteur considère :

- Que le projet ne répond que très partiellement aux 3 objectifs énoncés, à savoir :

- qu'une faible partie de la population de la commune de Chassieu est réellement desservie par le tracé proposé, le terminus R.Cassin se situant à l'extrémité Ouest et à environ 1 km du centre, ce qui nécessite l'usage d'un 2^{ème} moyen de locomotion, rendant par là même dissuasive l'utilisation du tram.

- que la desserte de la ZI de Mi-Plaine n'est également que très partiellement réalisée puisqu'environ seulement 1200 emplois sur les 20000 se situent à moins de 500 m à vol d'oiseau de l'arrêt Mi-Plaine, en bout de l'avenue Blériot, ceci nécessitant le maintien de la navette bus ZI5 qui traverse la zone.

- que l'objectif d'accroître l'intermodalité est possible par la création d'un parc relais voitures de 250 à 500 places à Mi-Plaine, mais son usage reste à démontrer compte tenu des temps de parcours dissuasifs et des correspondances nécessaires pour gagner le centre de Lyon.

- Que le projet ,qui n'est pas inscrit au PDU établi en 2005 , de par le choix délibéré de desservir le rond-point R.Cassin prend une option sur de futurs prolongements en condamnant toute desserte vers le centre et l'Est de Chassieu et au-delà Genas.

- Que si l'intention du Sytral est à l'avenir de prolonger la ligne vers le Nord pour la relier à T3 et desservir l'éventuel futur Grand Stade, comme certains écrits le laissent entendre, il aurait fallu que le dossier contienne certains développements à ce sujet afin de respecter le code de l'environnement sur la notion de programme, ceci figure d'ailleurs en page 3 §2 de l'avis de l'autorité environnementale en date du 29/11/12 sur le dossier.

-Que la fréquentation prévue apparaît faible par rapport aux moyens mis en œuvre ce qui se traduit pour le projet par un taux de rentabilité interne (TRI) de 4,9%, proche de la limite inférieure admissible et un taux de rentabilité immédiat de 3,2%, bien inférieurs à ceux d'autres projets ou réalisations du Sytral dont le TRI est supérieur à 7 %.Ce taux de 4,9% est le taux corrigé après la pris en compte d'une omission sur les km supplémentaires de tram estimés dans le dossier à 123000 km alors qu'en réalité ce supplément est de 200000 km , mais ce chiffre de 4,9 ne tient pas compte dans les investissements des rénovations indispensables sur une durée de vie de 50 ans, le chiffre réel est donc encore inférieur.On peut ajouter que le déficit annuel d'exploitation de Sytral après correction des km sera de 950000 euros pour 470000 déplacements supplémentaires soit 2 eur/déplacement avec un ratio marginal de recettes/dépenses de 27%.

- Qu'aucune étude plus approfondie des différentes hypothèses de tracé ni de mise en place de navettes complémentaires n'apparaît dans le dossier d'enquête malgré les critiques et propositions faites en phase de concertation qui montrait que 70% des observations étaient contre le projet proposé et non 68% d'opinions favorables comme l'indique de manière partisane le rapport de synthèse de cette concertation.

En conséquence le Commissaire Enquêteur donne un

AVIS DEFAVORABLE

Au projet, tel qu'il est présenté , de prolongement du tram T2 d'Eurexpo au rond-point R.Cassin à Chassieu.

- Il recommande qu'une étude plus globale dans le cadre du nouveau PDU analyse les diverses dessertes et liaisons utiles au développement de l'Est lyonnais.
- Il suggère qu'à court terme une expérience de mise en place de parc relais à la station Eurexpo par une utilisation de places de parking Eurexpo , peu utilisées sur une année, soit testée avec un balisage approprié.
- Il incite les employeurs de la ZI de Mi -Plaine à étudier la mise en place d'un PDIE à base de desserte par bus, seul moyen assez souple et flexible pour envisager des dessertes fines des établissements de la zone.
- Il est favorable en cas de besoin à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon sur la commune de Chassieu, telle que le dossier la décrit.

Le : 22/02/13


Bruno Sterin
Commissaire Enquêteur