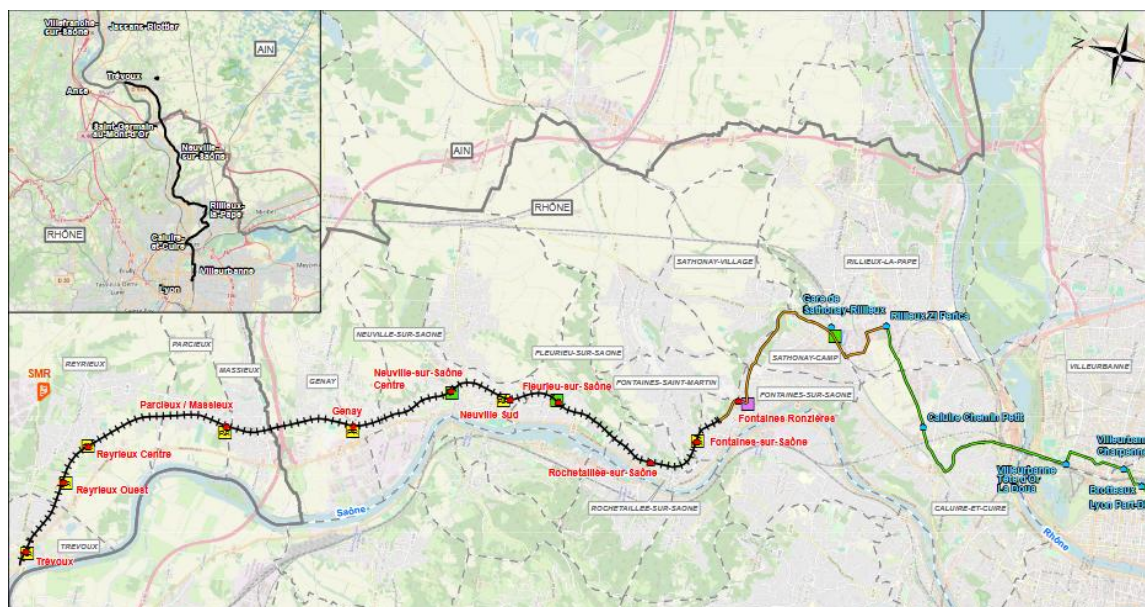


PREFECTURE DU RHÔNE
Porteur du projet
REGION AURA
LYON

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE RELATIVE
à la déclaration d'utilité publique emportant la mise en
compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon
et des PLU des communes de Reyrieux et Parcieux
pour la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau
de Service (BHNS) reliant Trévoux (01) et Lyon (69)



CONCLUSIONS MOTIVEES

Référence TA : E25000219/69 du 21 novembre 2025

Date de l'enquête publique du 21 janvier à 9 h au 19 février 2026 à 17 h

(Le rapport d'enquête unique de l'autorisation environnementale et de l'enquête de DUP emportant la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon et des PLU de Reyrieux et Parcieux, les conclusions motivées de l'enquête d'autorisation environnementale ainsi que le procès-verbal des opérations avec l'avis sur l'emprise des ouvrages projetés de l'enquête parcellaire font l'objet de trois documents séparés correspondant à chacune des deux enquêtes)

Le 14 avril 2026

Sommaire

I. PREAMBULE	4
1.1. Objet de l'enquête	4
1.2. Contexte et objectifs du projet	4
1.3. Modalités de l'enquête	5
II. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'INTERET GENERAL ET L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	8
2.1. Sur le dossier d'enquête de déclaration d'utilité publique	8
2.2. Sur l'organisation de l'enquête et l'information préalable du public	9
2.3. Sur le déroulement de l'enquête publique et la participation du public	11
2.4. Sur les avis émis par les organismes consultés et les réponses apportées par la Région AURA	16
2.5. Sur les observations déposées pendant l'enquête avec les réponses apportées par la Région AURA	17
2.5.1. Rappel des thèmes abordés dans les observations du public	17
2.5.2. Sur l'analyse des thèmes et les réponses apportées par la Région AURA	18
2.5.3. Sur l'analyse sur les réponses apportées aux questions de la commission d'enquête	18
2.6. Sur le Bilan Inconvénients/avantages au regard du coût du projet	19
2.6.1. Les inconvénients majeurs du projet	19
2.6.2. Les avantages majeurs du projet	24
2.7. Synthèse : Le bilan inconvénients/avantages du projet	29
2.8. Conclusion générale sur le caractère d'utilité publique du projet	29
AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	31
III. CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	33
3.1 Sur les sous-dossiers de mise en compatibilité des PLU	33
3.2 Sur les dispositions de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet	33
3.2.1 Sur les dispositions de mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon	34
3.2.2 Sur les dispositions de mise en compatibilité des PLU de la commune de Reyrieux	35
3.2.3 Sur les dispositions de mise en compatibilité du PLU de la commune de Parcieux	35
3.3 Sur l'évaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité des PLU avec le projet	36
3.3.1. Sur l'évaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Reyrieux	37

3.3.2. <i>Sur l'évaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Parcieux</i>	37
3.4 Sur l'examen conjoint des projets de mise en compatibilité des PLU	37
3.4.1 <i>Sur l'examen conjoint du projet de mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon avec les personnes publiques</i>	37
3.4.2 <i>Sur l'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des PLU de Reyrieux et Parcieux avec les personnes publiques</i>	38
3.4.3 <i>Sur l'avis de l'autorité environnementale (MRAe)</i>	38
3.5 Sur la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme	39
3.6 Sur l'information préalable du public	39
3.7 Sur les observations du public relatives à la mise en compatibilité des PLU (pour mémoire)	39
<i>AVIS DE LA COMMISSION ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME AVEC LE PROJET DE BHNS TREVOUX-LYON PART DIEU</i>	39

I. PREAMBULE

1.1. Objet de l'enquête

Le projet d'aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre les villes de Trévoux (01) et Lyon (69) porté par la Région AURA, fait l'objet d'une **enquête unique** regroupant les **deux enquêtes** suivantes :

- la **déclaration d'utilité publique (DUP) emportant la mise en compatibilité (MEC) du PLU-H de la Métropole de Lyon, des PLU des communes de Parcieux et de Reyrieux** ;
- la demande d'autorisation environnementale unique (DAEU) ;

L'enquête parcellaire afférente à ce projet est conduite de façon conjointe.

Les présentes conclusions concernent celles relatives à la **déclaration d'utilité publique (DUP) emportant la mise en compatibilité (MEC) du PLU-H de la Métropole de Lyon, des PLU des communes de Parcieux et de Reyrieux** ; celles relatives à l'enquête de la demande d'autorisation environnementale (DAEU) ainsi que l'avis de la commission d'enquête sur l'emprise des ouvrages projetés avec le procès-verbal de l'opération (enquête parcellaire), font l'objet chacune d'un document indépendant.

1.2. Contexte et objectifs du projet

La réalisation des 28 km de la ligne BHNS projetée a pour objectif de relier entre elles et au cœur de Lyon les communes de la rive gauche du Val de Saône et du Plateau Nord, rapidement et sans correspondance.

16 communes sont concernées par le projet :

- 4 dans l'Ain : Trévoux, Reyrieux, Parcieux et Massieux ;
- 12 dans le Rhône : Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin, Sathonay-Village, Sathonay-Camp, Rillieux-la-Pape, Caluire et Cuire, Villeurbanne et Lyon 6^{ème} .

Pour pouvoir assurer cet aménagement, la Région AURA, en plus de l'obtention de l'arrêté d'autorisation environnementale unique (enquête autorisation environnementale), doit **obtenir la délivrance** d'une part **d'un arrêté de déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon, des PLU des communes de Parcieux et de Reyrieux** et d'autre part d'un arrêté de cessibilité des emprises foncières non acquises à l'amiable (enquête parcellaire) La déclaration d'utilité publique emportant ces mises en compatibilité est rendue nécessaire compte tenu que la Région AURA n'a pas la maîtrise foncière de tous les terrains sur lesquels elle doit effectuer les travaux d'équipements publics sur l'ensemble du tracé du BHNS.

L'objectif du dossier regroupant ces différentes demandes est bien d'obtenir les arrêtés préfectoraux correspondants et plus particulièrement celui de déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon, des PLU de la commune de Parcieux et de la commune de Reyrieux.

1.3. Modalités de l'enquête

La présidente du tribunal administratif de Lyon a désigné une commission d'enquête constituée de Gérard GIRIN président, Alain AVITABILE et Martine BOYE-FLOTTES titulaires et Fabrice GORY suppléant, membres de la liste d'aptitude du département du Rhône pour conduire la présente enquête publique unique comportant notamment l'enquête de DUP emportant la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon, des PLU de la commune de Parcieux et de la commune de Reyrieux, par décision n°E25000219/69 du 21 novembre 2025.

Cette enquête publique s'est déroulée du mercredi 21 janvier 2026 à 9 h au jeudi 19 février 2026 à 17 h, **conformément aux dispositions du code de l'environnement** (compte tenu qu'il s'agit d'une part d'une enquête unique de demande d'autorisation environnementale unique et d'autre part d'une DUP pour un projet susceptible d'affecter l'environnement) et de l'arrêté inter-préfectoral en date du 19 décembre 2025 signé respectivement par les préfètes de l'Ain et du Rhône ayant fixé les modalités de ladite enquête.

Dès la nomination de la commission d'enquête par le tribunal administratif, son président a contacté, puis rencontré la personne chargée de ce dossier au **Guichet unique Autorisations du Service Eau et Nature et Risques - Suivi et Accompagnement des politiques de l'eau et de la nature de la préfecture du Rhône, autorité organisatrice**. L'objectif était de s'informer sur le projet, du contexte règlementaire lié aux 2 enquêtes associées constituant une enquête unique avec l'enquête parcellaire conjointe, et de prendre les dispositions pour assurer un bon déroulement de l'enquête en travaillant en concertation sur le projet de rédaction de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête pour :

- retenir la mairie de Fontaines-sur-Saône comme siège de l'enquête ;
- définir la période d'enquête : du mercredi 21 janvier 2026 à 9 h au jeudi 19 février 2026 à 17 h ;
- déterminer les communes, parmi les 16 concernées par le tracé du BHNS, dans lesquelles il serait opportun qu'un membre de la commission d'enquête tienne une permanence, en choisissant en priorité celles plus particulièrement concernées par l'enquête parcellaire : Trévoux, Reyrieux, Parcieux, Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin, Rochetaillée-sur-Saône et Rillieux-la-Pape ;
- définir le nombre, les dates, lieux et horaires des permanences (à fixer pendant les heures d'ouverture des mairies retenues) ;

Dates et heures	Communes lieux des permanences
Vendredi 23 janvier 2026 de 15 h à 17h	Genay
Mercredi 28 janvier 2026 de 15h à 17h	Neuville-sur-Saône
Vendredi 30 janvier 2026 de 16h à 18h	Parcieux
Lundi 2 février 2026 de 9h 30 à 11h 30	Fontaines-Saint-Martin
Mercredi 4 février 2026 de 9h 30 à 11h 30	Fleurieu-sur-Saône
Jeudi 5 février 2026 de 9h à 11h	Reyrieux
Lundi 9 février 2026 de 9h 30 à 11h 30	Rochetaillée-sur-Saône
Mercredi 11 février 2026 de 9h à 11h	Trévoux
Vendredi 13 février 2026 de 14h à 16h	Rillieux-la-Pape
Mardi 17 février 2026 de 14h à 16h	Fontaines-sur-Saône

- retenir que dans chacune des 16 mairies concernées par le projet seraient déposés deux registres "*papier*" destinés à recevoir les observations émises respectivement par le public sur celui de l'enquête unique (demande d'autorisation de déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et de demande d'autorisation environnementale unique) et par les personnes directement concernées par les parcelles à exproprier pour celui de l'enquête parcellaire ;
- définir les mairies dans lesquelles serait déposé un dossier d'enquête sous forme "*papier*" comportant la totalité des différentes pièces à mettre à disposition du public (les mêmes mairies que celles où serait tenue une permanence d'un commissaire enquêteur) ;
- prévoir la mise en place d'un registre dématérialisé et faire parapher :
 - ✓ les registres "*papier*" afférents à la DUP + MEC et de DAEU par un membre de la commission d'enquête ;
 - ✓ les registres de l'enquête parcellaire par les maires respectifs des communes ;
- préparer une note d'organisation personnalisée pour chacune des mairies suivant qu'elles étaient destinées à recevoir une permanence d'un commissaire enquêteur ou pas, ou encore siège de l'enquête.

Les différentes pièces disponibles du dossier à mettre à l'enquête ont été transmises sous forme numérisée aux membres de la commission d'enquête.

Le 8 décembre 2025, la commission d'enquête a participé à une réunion en visio avec des agents de la Région AURA chargés du projet de BHNS pour :

- prendre connaissance des grandes lignes du projet de BHNS ;
- définir les conditions de mise en œuvre du registre dématérialisé et de l'adresse de messagerie par le prestataire retenu PUBLILEGAL ;
- échanger sur les moyens déployés par la Région AURA pour informer la population de l'ouverture de cette enquête et des moyens d'y participer (notamment l'établissement d'un plan de communication) en plus des dispositions minimum règlementaires ;
- envisager les modalités de récupération des registres "*papier*" dans les 16 mairies et dans les plus brefs délais suivant la fin de l'enquête pour être remis au président de la commission d'enquête ;
- organiser une visite du site du tracé du BHNS, visite fixée au 16 janvier 2026.

Les dispositions à prendre pour s'assurer du bon déroulement de l'enquête publique ont été finalisées dans le cadre d'une réunion en préfecture du Rhône tenue le 11 décembre 2025 à laquelle ont été conviés les membres de la commission d'enquête et des agents de la préfecture de l'Ain et du Rhône plus particulièrement chargés de ce projet de BHNS.

Le 19 décembre 2025 la préfecture du Rhône a transmis à la commission d'enquête l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture d'enquête signé du même jour et l'avis de la MRAe sur le dossier d'enquête. A cette date il restait à joindre au dossier d'enquête la réponse attendue de la Région AURA à l'avis de la MRAe.

La commission d'enquête a pu commencer à étudier les différentes pièces du dossier d'enquête unique et plus particulièrement celles relatives à la demande de DUP + MEC des documents d'urbanisme et s'assurer que le dossier était bien complet avec :

- la notice explicative ;
- le plan de situation ;
- le plan général des travaux ;
- les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ;
- le périmètre délimitant les immeubles à exproprier ;
- l'appréciation sommaire des dépenses (études, travaux, foncier) ;
- l'évaluation environnementale avec l'étude d'impact et son résumé non technique (pièce commune avec la demande d'autorisation unique) ;
- les procès-verbaux des examens conjoints pour les mises en compatibilité des documents d'urbanisme de Reyrieux, Parcieux et de la Métropole de Lyon soumis à évaluation environnementale ;
- le bilan de la concertation publique de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme soumis à évaluation environnementale organisée pendant l'élaboration du projet ;
- l'évaluation socio-économique (comparaison avantages/coûts) ;
- les avis des personnes publiques et organismes consultés avant la date d'ouverture (avis communs avec le dossier de demande d'autorisation environnementale), à savoir ceux ;
 - ✓ de l'autorité environnementale (MRAe) en date du 19/12/2025 ainsi que la réponse apportée à cet avis par la Région AURA de janvier 2026 (document transmis à la commission d'enquête le 14 janvier 2026) ;
 - ✓ du conseil national de la protection de la nature (CNPN) en date du 8/12/2025 ainsi que la réponse apportée à cet avis par la Région AURA en date de janvier 2026 (document transmis à la commission d'enquête le 14 janvier 2026) ;
 - ✓ des agences régionales de santé de l'Ain et du Rhône datées respectivement du 21/05 et 15/09/2025 pour l'Ain et 26/05/2025 pour le Rhône ;
 - ✓ de l'unité de l'architecture et du patrimoine du Rhône et de la Métropole de Lyon datée du 11/06/2025 et de celle de l'Ain datée du 16/06/2025 ;
 - ✓ de la préfète et de la CDPENAF de l'Ain datées des 16/06 et 4/12/2025 ;
 - ✓ des communes de Trévoux, Parcieux, Massieux, Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Rillieux-la-Pape, Lyon 6^{ème} et la Métropole de Lyon (datées entre le 5 et le 28/11/2025)

A noter que les voies navigables de France (VNF), la Communauté de communes Dombes Saône Doubs et les communes de Reyrieux, Genay, Neuville-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin¹, Sathonay-Village, Sathonay-Camp, Caluire et Cuire et Villeurbanne consultées n'avaient pas délibéré dans le délai de 2 mois.

¹ Fontaines-Saint-Martin a transmis sa délibération en cours d'enquête comme observation.

II. CONCLUSIONS MOTIVEES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'INTERET GENERAL ET L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

2.1. Sur le dossier d'enquête de déclaration d'utilité publique

Commentaire de la commission d'enquête

Globalement, ce sous-dossier relatif à l'enquête préalable à la DUP donne bien tous les éléments nécessaires à la compréhension du projet et des principales procédures nécessaires ainsi que les démarches annexes s'y rattachant.

Celui-ci présente de manière détaillée l'objet du projet, les objectifs poursuivis, la maîtrise d'ouvrage, les conditions et les procédures administratives, dont le bilan de la concertation publique, et les avis des personnes publiques.

La structure interne des pièces présente toutefois des redondances d'une pièce à l'autre, avec un ordre différent entre la note de présentation non technique (générale) du dossier d'enquête et les pièces spécifiques aux différents sous-dossiers.

La notice explicative (pièce C-DUP), expose bien les éléments de justification de l'utilité publique du projet, notamment au point de vue de l'intérêt socio-économique, au plan quantitatif mais aussi qualitatif, et la nécessité d'exproprier pour le projet de BHNS.

En outre, le carnet de plans annexé (40 pages) constitue un document très utile et de grande qualité graphique.

La pièce relative aux caractéristiques des ouvrages d'art (pièce D), présente de manière détaillée les caractéristiques des ouvrages d'art ainsi que les incidences foncières et sur l'organisation des chantiers. Il est fait remarquer que la note ne précise pas les modalités de partage entre cycles et bus. Toutefois, la visite sur terrain avec les services de la maîtrise d'ouvrage a précisé que les vélos seraient prioritaires.

Le Plan Général des Travaux et le périmètre (pièce E – DUP), permet bien de localiser sur fond de photos aériennes les emprises des travaux par nature, d'une part, les emprises sur lesquelles porte la demande de DUP, sachant que le dossier d'enquête parcellaire présente de manière détaillée ces emprises sur un fond de plan cadastral.

L'appréciation Sommaire des Dépenses (ASD - pièce F) et ses annexes (avis du domaine sur l'estimation sommaire et globale) mériterait d'être mieux explicitée.

L'évaluation socio-économique (ESE-pièce I) apporte des éléments de justification de l'utilité publique du projet au point de vue de l'intérêt socio-économique. Toutefois, celle-ci mériterait d'être mieux explicitée en étant plus accessible au grand public.

Par ailleurs, si le dossier s'avère très détaillé, notamment sur le plan technique, le lien avec le projet de tramway desservant le Plateau nord, évoqué dans les observations du public, n'est pas abordé dans le dossier. Or, celui-ci est susceptible d'avoir des incidences sur l'intermodalité et en particulier les connexions possibles avec le BHNS.

NOTA : Les pièces relatives à la mise en compatibilité des PLU (pièces G1, G2, G3) sont analysées dans les conclusions relatives à ce volet présentées plus loin (voir partie III).

2.2. Sur l'organisation de l'enquête et l'information préalable du public

Comme spécifié au § I.3. supra, dans le cadre de la préparation de l'enquête :

- d'une part le président de la commission d'enquête a échangé à plusieurs reprises par téléphone, par courriels et sur place avec la personne chargée du projet au Guichet unique Autorisations du Service Eau, Nature et Risques - Suivi et Accompagnement des politiques de l'eau et de la nature à la préfecture du Rhône et dans le cadre de la tenue d'une réunion avec différents agents responsables chargés de ce dossier à la préfecture du Rhône et de l'Ain et plus particulièrement pour préparer le projet d'arrêté inter-préfectoral d'ouverture de l'enquête unique ;
- d'autre part la commission d'enquête :
 - ✓ a échangé avec l'Assistant à Maîtrise d'Ouvrage pour la Région AURA pour ce projet de BHNS Trévoux Lyon plus particulièrement pour prendre connaissance de ses spécificités, assurer une bonne information du public et lui donner la possibilité de participer dans les meilleures conditions possibles ;
 - ✓ s'est déplacée le 16 janvier 2026 (soit 8 jours précédant l'ouverture de l'enquête) sur le site du tracé accompagné par 4 interlocuteurs de la Région AURA. Cette visite, depuis le terminus de Trévoux jusqu'au secteur de la rue du stade de la sortie de la plateforme de l'ancienne voie ferrées, a permis également repérer les principaux sites devant faire l'objet d'acquisitions foncières tels que le site du P+R de Genay, le site de Neuville-sur-Saône, en aval du pont pour l'agrandissement de la plate-forme mordant sur une cour privée ;
 - ✓ s'est déplacée le 5 février 2026, pendant la période d'enquête sur le site du terminus 1, B^d Jules Favre accompagnée par 3 de leurs interlocuteurs de la Région AURA. Cette visite s'est concentrée sur le trajet du retournement du BHNS dans les rues Vauban, W. Rousseau et Fournet depuis le terminus du 1, Bd J. Favre. Ce qui a permis de constater que ces rues ne sont pas de grands gabarits, disposent de places de stationnements de chaque côté, dont un certain nombre vont être supprimées et plusieurs établissements hébergeant des enfants sont très proches (école, maison de l'enfance, crèche) ;
 - ✓ a été à l'origine d'une rencontre avec des responsables de SYTRAL Mobilités, plus particulièrement chargés de ce projet de BHNS afin d'échanger en présence de nos interlocuteurs de la Région AURA sur la pertinence de l'emplacement de ce terminus au 1, B^d Jules Favre avec passage dans les rues Vauban, W. Rousseau et Fournet pour le retournement. Cette rencontre était motivée par l'inquiétude manifestée par un grand nombre d'observations formulées par le public et des élus sur le passage du BHNS dans ces petites rues de Lyon 6^{ème} ;
- la commission d'enquête :
 - ✓ a contacté et échangé, avant l'ouverture de l'enquête, avec chacune des 16 mairies concernées par le tracé du BHNS pour évoquer les différents points abordés dans la note personnalisée envoyée par le président et plus particulièrement sur la gestion des registres "papier", les courriers reçus et les moyens à déployer pour informer leur population de l'ouverture de cette enquête unique ;

- ✓ s'est informée sur les différentes dispositions prises par la préfecture du Rhône, la Région AURA et les 16 mairies pour informer la population de l'ouverture de cette enquête et des différents moyens mis en place pour y participer.

L'arrêté inter-préfectoral d'ouverture fixant les modalités du déroulement de cette enquête, conformément aux dispositions du code de l'environnement, a été signé le 19 décembre 2025 par les préfètes respectivement de l'Ain et du Rhône et transmis aux membres de la commission d'enquête, aux 16 mairies et à la Région AURA.

Commentaire de la commission d'enquête

Le Guichet unique Autorisations du Service Eau, Nature et Risques - Suivi et Accompagnement des politiques de l'eau et de la nature a mis en œuvre les dispositions pour que l'enquête publique unique, qui a pris en considération entre autres les spécificités relatives aux enquêtes de déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité des PLU de Reyrieux et Parcieux et du PLU-H de la Métropole de Lyon, soit correctement organisée dès la nomination de la commission d'enquête en passant par les contacts établis entre elle les préfectures de l'Ain et du Rhône et leurs services, les 16 mairies concernées par le tracé du BHNS et le prestataire chargé du registre dématérialisé.

Ces dispositions ont concerné plus particulièrement les moyens à déployer pour :

- assurer une information la plus large possible du public ;
- que le public soit bien informé des modalités de déroulement de façon à pouvoir prendre connaissance du dossier, transmettre ses observations et rencontrer un membre de la commission d'enquête s'il le souhaitait, le tout dans le respect des textes réglementaires applicables à ce type d'enquête, notamment avec la mise en place d'un registre dématérialisé.

Au moins un membre de la commission d'enquête a constaté que la publicité réglementaire de l'ouverture de cette enquête publique unique a bien été effectuée avec :

- l'affichage de l'avis d'enquête et de l'arrêté d'ouverture au panneau officiel de chacune des 10 mairies où a été tenue une permanence d'un commissaire enquêteur ;
- la parution de l'avis d'enquête dans le quotidien "Le Progrès" des éditions du Rhône et de l'Ain, les hebdomadaires "Le Tout Lyon Affiches" et "La Voix de l'Ain", 15 jours avant l'ouverture avec un rappel dans les 8 premiers jours ;
- la parution sur le site Internet de la préfecture du Rhône de l'arrêté d'ouverture, de l'avis d'enquête, (constatée le 6 janvier 2026) ;
- l'affichage de l'avis d'enquête en différents points du site le long du tracé du BHNS avant la date d'ouverture (constaté le 16 janvier 2026) ;
- mise en ligne de l'arrêté d'ouverture d'enquête et de l'avis d'enquête sur le site internet du registre dématérialisé <https://www.registre-numerique.fr> (constaté le 1^{er} jour à l'ouverture de l'enquête) ;
- la réception (transmise par la préfecture du Rhône) des 32 certificats d'affichage signés des maires des 16 communes traversées par le BHNS certifiant que l'avis d'enquête avait bien été affiché au moins 15 jours avant la date d'ouverture et était resté en place jusqu'au dernier jour (art. 7 de l'arrêté d'ouverture).

Cette publicité réglementaire a été complétée, avant et pendant l'enquête par :

- une information annonçant l'ouverture de l'enquête publiée sur les sites Internet et/ou l'application Panneau pocket des mairies de Trévoux, Massieux, Fontaines-Saint-Martin, Rochetaillée-sur-Saône, Sathonay-Village, Genay et Neuville-sur-Saône (constatée le 6 janvier 2026).

La Région AURA s'est assurée du maintien de l'affichage de l'avis d'enquête tout au long du tracé du BNHS en faisant effectuer :

- un contrôle par PUBLILEGAL une fois par semaine ;
- des constats d'huissier du bon affichage de l'avis d'enquête au moins 15 jours avant le début d'enquête et le dernier jour de l'enquête (19 février 2026), fait effectués par la Région AURA pour les affichages en mairies et sur le terrain.

2.3. Sur le déroulement de l'enquête publique et la participation du public

La présente enquête s'est déroulée pendant 30 jours consécutifs du mercredi 21 janvier 2026 à 9 h au jeudi 19 février 2026 à 17 h conformément à l'arrêté inter-préfectoral la prescrivant.

Un dossier complet comprenant l'intégralité des pièces de chacune des trois enquêtes, dont celle de demande de déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, a été disponible et consultable pendant toute la durée de l'enquête :

- sous forme "**papier**" dans 10 des 16 mairies concernées par le tracé du BHNS ;
- sur le site Internet dédié à la présente enquête cité dans l'arrêté d'ouverture et dont l'adresse était bien rappelée dans l'avis d'enquête, donnant la possibilité de prendre connaissance électroniquement des pièces du dossier et même de les télécharger ;
- à partir d'un poste informatique mis à disposition dans les mairies de Trévoux, Reyrieux, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône et Villeurbanne, ainsi qu'une tablette informatique en mairie de Fontaines-sur-Saône pendant leurs heures d'ouverture.

En plus de l'expression orale auprès d'un commissaire enquêteur, le public a disposé des quatre moyens d'expression suivants :

- les registres "**papier**" disponibles dans chacune des 16 mairies concernées par le tracé du BHNS à partir du 1^{er} jour de l'enquête et jusqu'au dernier ;
- l'adresse postale de la mairie de Fontaines-sur-Saône, siège de l'enquête, pour s'adresser directement au président de la commission d'enquête ;
- un registre dématérialisé dont l'adresse d'accès était précisée dans l'arrêté d'ouverture et l'avis d'enquête, avec possibilité de déposer une contribution associée éventuellement de pièces jointes numérisées ;
- une adresse courriel, précisée dans l'arrêté d'ouverture et l'avis d'enquête, associée au registre dématérialisé, utilisable pour déposer une contribution avec éventuellement des pièces jointes numérisées.

La commission d'enquête a tenu 10 permanences de 2 h chacune dans les mairies citées supra, qui ont été prolongées de :

- 17 h jusqu'à 17 h 15 à Neuville -sur-Saône ;
- 18 h à 18 h 45 à Parcieux ;
- 11 h à 12 h à Reyrieux ;

- 11 h 30 à 12 h à Rochetaillée-sur-Saône ;
- 16 h à 16 h 45 à Rillieux-la-Pape ;
- 16 h à 18 h 45 à Fontaines-sur-Saône.

représentant 25 h 1/4 au total à la disposition du public, soit 5 h 1/4 de plus que prévu dans l'arrêté d'ouverture pour recevoir toutes les personnes souhaitant rencontrer un membre de la commission d'enquête.

Ces permanences ont été tenues pendant les heures d'ouverture des mairies respectives et réparties les matinées et après-midi, de façon à répondre au mieux aux besoins du public ; au total 78 personnes ont été reçues individuellement plus une cinquantaine en groupe compte tenu de l'affluence du public (une vingtaine à Parcieux et une trentaine à Fontaines-sur-Saône, un groupe de 3 à Rochetaillée-sur-Saône, de 4 à Rillieux-la-Pape et de 3 à Fontaines-Saint-Martin)

L'autorité organisatrice de l'enquête publique unique, la préfecture du Rhône, n'a pas été sollicitée pour suspendre l'enquête.

A compter du jeudi 19 février 2026 à 17 h, jour de la clôture de l'enquête :

- les mairies ont retiré les registres "*papier*" de l'accès au public ;
- PUBLILEGAL prestataire du registre dématérialisé l'a fermé et a bloqué l'accès à l'adresse de messagerie dédiée ;
- les maires ont clôturé les registres "*papier*" de l'enquête parcellaire ;
- la Région AURA a fait procéder à la collecte des 32 registres "*papier*" dans chacune des 16 mairies.

Le 3 mars février 2026 la totalité des registres "*papier*" ont été remis au président de la commission d'enquête :

- qui a constaté que les 16 registres de l'enquête parcellaire avaient bien été clôturés par les maires respectifs ;
- qui a procédé à la clôture des 16 registres dédiés à l'enquête de la demande d'autorisation environnementale et la DUP + MEC des documents d'urbanisme.

La compilation des résultats des contributions ont fait ressortir qu'au total 534 personnes (particuliers, associations, collectifs, élus, syndic de copropriété,...) se sont exprimées dans les délais de l'enquête oralement ou par écrit selon les différentes possibilités offertes au public sur les registres "*papier*" déposés dans les 16 mairies et le registre dématérialisé, par courriels ou par courrier (et certains en utilisant plusieurs de ces possibilités faisant ressortir 565 contributions au total)

Si un certain nombre de ces contributions pouvaient traiter d'un sujet particulier, un très grand nombre pouvaient être en lien aussi bien avec l'utilité publique du projet que l'autorisation environnementale ou encore avec l'enquête parcellaire.

L'examen du registre dématérialisé fait ressortir :

- qu'il y a eu 3 541 visiteurs avec 6 133 visites du site (un même visiteur ayant pu visiter plusieurs fois le site du registre) ;
- 2 133 visualisation de différents documents dont 2 405 ont été téléchargés.

Les observations ont été regroupées en 8 thèmes :

- thème n°1 : avis favorable plus ou moins argumenté assortis de commentaires ou de réserves précises limitées laissant supposer un avis favorable ou considéré comme tel ;
- thème n°2 : avis défavorable plus ou moins argumenté ou considéré défavorable à la vue des critiques et ou réserves formulées ;
- thème n°3 : observations, contestations, informations, en lien avec l'enquête parcellaire ;
- thème n°4 : Inquiétudes, réserves, recommandations relatives au temps de trajet, aux rues du retournement à Lyon 6^{ème}, et aux emplacements des terminus ;
- thème n°5 : opportunité du projet, inquiétudes en lien avec les coûts , prix du billet, fiabilité des horaires, cohabitation vélos/bus, comparaison avec les trains ;
- thème n°6 : observations, inquiétudes, vis-à-vis des impacts sur l'environnement, la biodiversité ;
- thème n°7 : observations, inquiétudes, demandes de précisions diverses ;
- thème HS : observations, remarques considérées comme sans lien avec le sujet.

A noter la demande de prolongation de l'enquête formulée dans un courrier adressé à la Région AURA et réitérée oralement lors de la permanence de Fontaines-sur-Saône 48 h avant la clôture de l'enquête.

Les raisons invoquées étant d'augmenter la possibilité au public de prendre connaissance des pièces du dossier et de faire part de leurs observations, compte tenu d'un manque d'informations évoqué sur l'ouverture de cette enquête et le fait qu'une partie de la période d'enquête se déroulait pendant des vacances scolaires.

Le commissaire enquêteur a précisé que le délai lui paraissait trop court pour notifier une décision motivée à la préfecture (autorité organisatrice), afin que celle-ci puisse mettre en œuvre les mesures de publicité associées, tel qu'un avis ou nouvel arrêté de prolongation.

A compter du jeudi 19 février 2026 à 17 h, jour de la clôture de l'enquête :

- les mairies ont retiré les registres "*papier*" de l'accès au public ;
- PUBLILEGAL prestataire du registre dématérialisé l'a fermé et a bloqué l'accès à l'adresse de messagerie dédiée ;
- les maires ont clôturé les registres "*papier*" de l'enquête parcellaire ;
- la Région AURA a fait procéder à la collecte des 32 registres "*papier*" dans chacune des 16 mairies.

Le 3 mars 2026 la totalité des registres "*papier*" ont été remis au président de la commission d'enquête :

- qui a constaté que les 16 registres de l'enquête parcellaire avaient bien été clôturés par les maires respectifs ;
- qui a procédé à la clôture des 16 registres dédiés à l'enquête de DUP + MEC des documents d'urbanisme et à la DAEU.

Après avoir pris connaissance dans le détail des différentes contributions formulées, la commission d'enquête en a fait la synthèse et a remis son procès-verbal correspondant qui contenait également ses propres questions et/ou observations le 13 mars 2026 à M Rodolphe Munier Directeur Pôle Maitrise d'ouvrage des grands projets à la Région AURA qui en a accusé réception le jour même avec le cachet de la Région AURA.

A la remise de ce procès-verbal étaient également présents Mme P. Escarmant, M. G. Lhuillier et M. G. Rouhet, représentants de la Région AURA.

Le 27 mars 2026 la Région AURA a transmis par courriel ses observations en réponse à ce procès-verbal de synthèse des observations reçues. Ce mémoire en réponse a été suivi d'un courrier du 31 mars signé de M. Rodolphe MUNIER directeur du pôle maitrise d'ouvrage des grands projets de la Région AURA apportant des précisions et justifications sur la prise en compte des observations et questions formulées.

La commission a donc pu examiner l'ensemble des contributions du public émises après avoir pris connaissance des observations en réponse de la Région AURA et rédiger son rapport d'enquête présentant l'objet, les objectifs et le contexte de l'enquête, son déroulement et son analyse des observations recueillies.

Commentaire de la commission d'enquête

Au moins un membre de la commission d'enquête a constaté que :

- les registres "papier" avaient bien été ouverts par les maires des communes respectives pour le 1^{er} jour de l'enquête ;
- le registre dématérialisé fonctionnait correctement (testé le 21 janvier 2026 par l'envoi d'une note à 9 h 03) ;
- l'adresse courriel fonctionnait correctement (testé le 21 janvier 2026 par l'envoi d'un message à 9 h 08) ;
- les différentes pièces constituant la totalité du dossier soumis à l'enquête unique avaient bien été mises en ligne sur le site dédié à la présente enquête, avec possibilité de téléchargement (vérifié le 21 janvier 2026 à 9 h 03).

Aucune indisponibilité n'a été signalée.

La commission d'enquête considère donc que l'enquête publique unique s'est déroulée dans de bonnes conditions conformément à l'arrêté inter-préfectoral la prescrivant et aux procédures en vigueur.

Les moyens mis en œuvre pour informer le public ont été bien 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 de 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 des constats qu'elle a effectuée, la commission d'enquête 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.

Toutefois il appartient au service de la préfecture du Rhône de valider que l'affichage de l'avis d'enquête a bien été effectif dans chacune des 16 communes concernées par le projet en récupérant les certificats d'affichage des maires (cf. art. 7 de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture)

La tenue des 10 permanences s'est effectuée dans des conditions tout à fait satisfaisantes (salle de réunions ou bureaux isolés avec hall d'attente et accès adaptés aux personnes à mobilité réduite).

Toutefois il faut signaler que compte tenu du nombre de personnes notamment à Parcieux, Reyrieux et Fontaines-sur-Saône un certain nombre ont été reçues ensemble avec leur accord, la permanence pouvant être assimilée plus à une réunion publique, mais les quelques personnes souhaitant échanger individuellement avec le commissaire enquêteur ont pu le faire.

Hormis le cas de M. Humbert (mais qui a pu s'exprimer sur le registre dématérialisé) toutes les personnes qui se sont présentées ont pu échanger avec un membre de la commission d'enquête, même au-delà des heures fixées dans l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture, les membres de la commission d'enquête ayant prolongé les horaires des permanences de façon que toutes les personnes qui le souhaitaient puissent les rencontrer.

Bien qu'il soit difficile de prévoir le nombre de personnes souhaitant rencontrer le commissaire enquêteur, il apparait qu'il aurait été souhaitable de mettre des permanences de 3 h et non pas de 2 h et d'en prévoir une en mairie de Lyon 6^{ème}, secteur où est situé le terminus et les rues concernées par le retournement du BHNS.

La commission d'enquête n'a pas jugé utile d'organiser une réunion publique en cours d'enquête, compte tenu :

- que ni la Région AURA, ni aucun des maires des 16 communes concernées par le tracé, ni personne du public ne l'a demandé ;
- de l'importance des moyens déployés par la Région AURA mais également les communes concernées par le tracé du BHNS d'une part pour informer la population de l'ouverture de cette enquête et d'autre part des moyens d'y participer ;
- de la mise en place du registre dématérialisé qui donnait la possibilité à toutes les personnes intéressées de prendre connaissance des différentes pièces du dossier et de les télécharger à leur gré à n'importe quel moment de la journée ;
- du bilan de la concertation tel que présenté où avaient été mis en place de nombreux moyens pour échanger avec la population dont plusieurs réunions publiques.

La commission d'enquête a jugé également qu'il n'y avait pas lieu de prolonger l'enquête (comme l'art. R 123-6 en donne la possibilité) compte tenu :

- que toutes les personnes qui ont fait part de leur souhait de rencontrer un commissaire enquêteur ont pu le faire (hormis le cas de M. Humbert cité plus haut) ;
- qu'à la date de la demande de prolongation il y avait déjà eu plus de 3 000 visiteurs sur le site du registre d'enquête dématérialisé et plusieurs centaines de contributions déposées sur ce registre ;
- qu'il n'y a pas eu de réunion publique ;
- que, bien que le dossier soit volumineux et complexe il n'y avait pas eu :
 - ✓ de pièces complémentaires versées au dossier en cours d'enquête ;

- ✓ de carence dans la publicité de l'enquête (malgré les critiques formulées sur le secteur de Rochetaillée-sur-Saône) ;
- ✓ d'évènements ou de cas de force majeure pouvant le justifier ;
- qu'à son avis la période de vacances scolaires, invoquée par quelques contributeurs, n'empêchait pas la consultation des différentes pièces du dossier sur le site du registre dématérialisé à toute heure de la journée et de n'importe où ; ce moyen étant par ailleurs beaucoup plus pratique que la consultation du dossier papier (de 29 kg) ;
- que la demande des quelques personnes a été formulée trop tardivement pour pouvoir notifier une décision motivée de prolongation à la préfecture (autorité organisatrice), afin que celle-ci puisse mettre en œuvre les mesures de publicité associées, par exemple par un avis ou nouvel arrêté de prolongation.

La clôture de l'enquête avec celle des registres "papier" et celui dématérialisé a pu être effectuée normalement.

La commission a étudié et s'est prononcé sur chacune des observations formulées après avoir pris connaissance des réponses apportées par la Région AURA.

Les observations relevant de l'enquête parcellaire ont été traitées dans le document indépendant "Procès-verbal de l'opération avec avis sur l'emprises des ouvrages projetés".

La commission d'enquête n'a pas constaté et personne ne lui a signalé d'incident.

NOTA :

La commission d'enquête prend note que les avis :

- d'une part de l'Unité départementale de l'architecture et du patrimoine de l'Ain, de la CDPENAF de l'Ain, des communes de Parcieux et Massieux ont été formulés comme favorables ou sans réserve, ni remarque ni observation ;
- d'autre part des Voies navigables de France (VNF), de la Communauté de communes Dombes-Saône-Doubs, des communes de Reyrieux, Genay, Neuville-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Sathonay-Village, Sathonay-Camp, Caluire-et-Cuire et Villeurbanne, qui n'ont pas délibéré dans le délai imparti, sont réputés favorables.

2.4. Sur les avis émis par les organismes consultés et les réponses apportées par la Région AURA

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête a analysé les avis de chacun des organismes et personnes publiques associées qui ont répondu à la consultation.

Chacune de ces analyses est détaillée au § 2.8. des conclusions de la commission d'enquête sur le dossier de demande d'autorisation environnementale.

Toutefois sont repris ci-après les points particuliers suivants :

Sur l'avis de l'autorité environnementale (MRAe)

Concernant la clarification de la localisation du terminus de Lyon, la commission d'enquête a noté qu'une solution alternative est à l'étude dans les secteurs Part-Dieu et à Charpenne mais qu'un positionnement plus proche de la gare de la Part-Dieu impliquerait que la Métropole et SYTRAL Mobilités réouvrent la possibilité de positionner le terminus au cœur du pôle multimodal.

Concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, la commission d'enquête note que la Région AURA :

- a bien conditionné l'ouverture de l'extension du parking de Reyrieux Ouest à la saturation documentée des parkings existants et à la mise en œuvre de mesures environnementales adaptées ;
- a bien prévu de transmettre aux collectivités compétentes l'ensemble des éléments nécessaires à la prise en compte des mesures compensatoires dans leurs documents d'urbanisme, lorsque cela sera nécessaire ;
- précise que les collectivités pourront intégrer, dans leurs documents d'urbanisme, une réduction des surfaces de stationnement exigibles par logement en prenant en compte la distance qui les sépare des stations du BHNS.

Sur l'avis de la préfète de l'Ain (CDPENAF de l'Ain et du Rhône)

Dans sa réponse la Région AURA, a confirmé son engagement de compenser à hauteur de 128 352 € les incidences du projet sur l'économie agricole, d'actualiser prochainement l'étude préalable agricole et de la soumettre à l'avis des CDPENAF du Rhône et de l'Ain en cas d'évolution des sites, et prévoir de mettre en place et piloter un comité de gouvernance pour l'attribution des fonds sur le département du Rhône.

Sur l'avis de la CDPENAF de l'Ain

La commission d'enquête prend acte de l'avis favorable de la CDPENAF de l'Ain sur la création d'un STECAL dans le cadre de la MEC PLU de Reyrieux, pour un parking-relais.

Sur les avis des communes

Concernant les avis émis par les communes, la Région AURA s'est engagée à poursuivre le dialogue avec elles tout au long du projet.

La commission d'enquête confirme l'impérieuse nécessité d'une coopération étroite et effective entre la Région AURA et les collectivités territoriales concernées tout au long du projet et dans le cadre de sa mise au point, et demande que cet engagement pris par la Région AURA soit respecté.

2.5. Sur les observations déposées pendant l'enquête avec les réponses apportées par la Région AURA

2.5.1. Rappel des thèmes abordés dans les observations du public

Thèmes		Nbre	Thèmes		Nbre
1	Avis favorable plus ou moins argumenté, assorti de commentaires ou réserves précises limitées laissant supposer un avis favorable ou considéré comme tel vu	70	2	Avis défavorable plus ou moins argumenté ou considéré défavorable à la vue des critiques et/ou réserves formulées	129
3	Observations ou contestations en lien avec l'enquête parcellaire	58	4	Inquiétudes, réserves, recommandations relatives au temps de trajet, aux rues du retournement à Lyon 6 ^{ème} et aux emplacements des terminus	266

5	Opportunité du projet, inquiétudes en lien avec les coûts, prix du billet, fiabilité des horaires, cohabitation vélos/bus, comparaison avec les trains	103	6	Observations, inquiétudes vis-à-vis des impacts sur l'environnement, la biodiversité	67
7	Observations, inquiétudes, demandes de précision diverses	192	H S	Observations, remarques considérées comme sans lien avec le sujet	25

2.5.2. Sur l'analyse des thèmes et les réponses apportées par la Région AURA

Dans son courrier du 31 mars 2026 au Président de la Commission d'enquête, la Région AURA explique n'avoir pas apporté de « réponses spécifiques ligne par ligne » aux thèmes issus des contributions du public, tels que synthétisés par la Commission d'enquête. La maîtrise d'ouvrage a ainsi estimé que « les sujets appelant une contribution de la maîtrise d'ouvrage sont déjà traités dans d'autres parties (du) document » et qu'elle a « donc privilégié une approche synthétique et structurée, évitant les redondances, tout en veillant à répondre de façon complète à l'ensemble des points soulevés ».

Commentaire de la commission d'enquête

La commission d'enquête est consciente qu'il existait un certain nombre de redondances entre les observations, propositions du public ainsi qu'avec ses propres questionnements ; toutefois elle regrette que la Région AURA n'ait pas répondu directement d'une part à chacun des thèmes (hormis pour le thème 3 relatif à l'enquête parcellaire) et d'autre part plus particulièrement aux propositions des contributeurs.

Cette absence de réponses précises n'a pas facilité l'analyse des propositions produites par les contributeurs comme demandé à l'art. R. 123-19 du code l'environnement. Néanmoins, la commission d'enquête a analysé les propositions du public qui sont présentées plus loin, en s'appuyant notamment sur des éléments contenus dans les réponses du maître d'ouvrage aux questions de la commission et en en faisant sa propre analyse.

Par ailleurs, la commission d'enquête a procédé à une analyse synthétique des thèmes majeurs issus des observations du public, en s'appuyant notamment sur le contenu du dossier mis à l'enquête, les réponses apportées par la Région AURA aux questions posées dans le procès-verbal de synthèse ainsi que de leur appréciation par la commission d'enquête au regard des objectifs du projet.

Celle-ci est présentée dans le rapport d'enquête.

2.5.3. Sur l'analyse sur les réponses apportées aux questions de la commission d'enquête

Les questions résultant de ses propres interrogations et de réflexions du public ayant plus particulièrement attiré l'attention de la commission d'enquête ont, comme pour les différentes observations émises fait l'objet de réponses détaillées et argumentées par la Région AURA.

De manière générale, la commission d'enquête a pris acte des réponses de la Région AURA.

En ce qui concerne la question n°1 sur la recherche de solutions alternatives du terminus du BHNS à Lyon, la Commission d'enquête a pris note de la réponse de la Région AURA, et précise qu'une réunion s'est tenue avec le maître d'ouvrage et des responsables de SYTRAL Mobilités sur ce point en rappelant les différentes hypothèses envisagées pour le terminus de Lyon avec leurs contraintes : allongement du trajet de retournement notamment, rues sans voie bus (Maurice Flandin). Néanmoins, la commission d'enquête réaffirme la nécessité de rechercher une solution alternative au retournement Vauban-Waldeck-Rousseau assurant la meilleure connexion possible (temps de parcours, confort voyageur) avec le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Part Dieu.

Concernant la question n°5 relative à la parcelle AK72 sur la commune de Parcieux citée dans les emprises (5m²) concernées dans le document « ANNEXE F- ESG Ain – Avis FD 2023-01427-97676 » (tableau p10/15), indiquant que son propriétaire Bernard n'a pas reçu de LR+AR, elle relève de l'enquête parcellaire.

Sur ce point, la Région AURA a précisé que lors de la conception, des échanges ont été menés afin d'informer les propriétaires susceptibles d'être concernés par le projet. Tout au long de cette période, la Région AURA a par ailleurs travaillé à optimiser le projet, notamment pour réduire autant que possible les impacts sur le foncier. Dans ce contexte, certaines parcelles initialement identifiées ne sont finalement plus impactées par le projet. Les parcelles effectivement concernées ont été précisément définies dans le cadre de l'enquête parcellaire, et chaque propriétaire a été notifié individuellement. Pour ce cas spécifique, la parcelle n'est in fine pas impactée par le projet.

Les questions 2, 3, 4, 8 et 14 sont traitées plus spécifiquement dans les conclusions relatives à la demande d'autorisation environnementale présentées par ailleurs.

2.6. Sur le Bilan Inconvénients/avantages au regard du coût du projet

2.6.1. Les inconvénients majeurs du projet

• Le temps de trajet jugé important et le niveau de service

Concernant le temps de trajet, celui-ci est estimé à environ 65 minutes ce qui est considéré comme un recul par rapport aux premières estimations avancées lors de l'élaboration du projet. Comme le soulignent de nombreuses observations du public, ce temps apparaît excessivement long, dans l'absolu, et peu compétitif notamment sur le tronçon Neuville/Part-Dieu qui peut être assuré par le bus 70 et par rapport à l'alternative du train en rive droite, à partir d'Albigny-sur-Saône ou de Saint Germain-au-Mont-D'Or.

Ce temps de trajet estimé, jugé important et non attractif, est notamment lié au ralentissement prévisible du fait des sections empruntant la voirie existante sans voie dédiée au BHNS en aval de Fontaines-sur-Saône, qui pose aujourd'hui des problèmes de circulation, appelés à s'accroître, et risque d'engendrer de ce fait des ralentissements du BHNS, fragilisant ainsi la fiabilité des temps de trajet, plus particulièrement aux heures de pointe.

A ce titre, certaines observations du public mettent en avant le fait que le projet n'apporte pas un gain de temps sur le tronçon Neuville-Lyon, notamment avec le bus 70.

Il est à noter que la section en alternat des bus (Fontaines-sur-Saône) ajoute une difficulté supplémentaire sur le temps de parcours, même si celle-ci n'apparaît pas significative a priori.

C'est aussi le partage entre les vélos et le BHNS, sur la plateforme en site propre, qui est susceptible de ralentir le bus notamment dans les montées, les premiers étant prioritaires.

En outre, comme cela est indiqué par ailleurs, le temps de trajet total est aussi lié à l'arrêt sur le boulevard Jules Favre qui nécessite un trajet à pied jusqu'à la gare Part-Dieu (600 mètres), pénalisant pour les PMR et les personnes chargées, s'ajoutant au temps de transport global.

De ce fait, ces sources d'allongement de la durée du trajet mettant en jeu la fiabilité des horaires présentent un inconvénient potentiel majeur et touchent en définitive au niveau de service attendu constituant le fondement du projet.

• *L'intégration urbaine du BHNS et la sécurité sur le secteur de retournement de Lyon-Brotteaux*

Ce terminus pose de nombreux problèmes sur le secteur d'arrivée sur Lyon-boulevard Jules Favre : rues étroites (rues Waldeck Rousseau, Fournet, Vauban), rayons de giration modélisés mais non testés en situation réelle sur le terrain, présence d'enfants (Maison de l'enfance, établissements scolaires, notamment école Ferry-Montaigne au niveau du carrefour rue Waldeck-Rousseau/rue Vauban) pouvant poser des problèmes de sécurité ajoutés aux vélos à contre sens, risques de stationnement en double file pour la dépose des enfants, véhicules de livraison (plus ou moins peu soucieux de la circulation), autant de sources de ralentissement du BHNS avec une circulation déjà actuellement difficile à certaines heures et des remontées observées sur la rue Juliette Récamier, proche.

Il est à noter également que les stationnements en épis vont être divisés par 2 au profit de stationnement en long, réduisant ainsi la capacité sur le secteur. Par ailleurs, est pointée la destruction de travaux récents ("oreilles de Mickey", plots pour accrocher les vélos, piste cyclable) aux angles des rues Vauban/Waldeck Rousseau/Fournet.

Ces différentes nuisances ont été largement soulignées dans les observations du public.

Aussi, la commission d'enquête considère qu'il est nécessaire de trouver une alternative pour éviter un retournement du BHNS sur les îlots Waldeck Rousseau, Fournet, Vauban.

• *L'emplacement du terminus de Lyon*

Le point d'arrivée boulevard Jules Favre en lui-même n'apparaît pas comme une option pleinement satisfaisante, du fait de la nécessité d'un trajet à pied jusqu'à la gare de la Part-Dieu et au pôle d'échanges multimodal, conduisant à un allongement du temps de trajet à pied évalué estimé à 8 minutes.

Ce terminus ne dessert pas directement la station de métro Brotteaux. Ces inconvénients ont été soulignés dans les observations du public et notamment pour les voyageurs avec des bagages et devant se rendre à la gare de la Part-Dieu ou à la station de navette Rhônexpress vers l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry.

A la remarque mentionnée ci-dessus de rechercher une alternative pour éviter un retournement du BHNS sur les îlots Waldeck Rousseau, Fournet, Vauban, s'ajoute celle de trouver un positionnement du terminus assurant la meilleure connexion possible (temps de parcours, confort voyageur) avec le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Part-Dieu.

• *L'emplacement du terminus de Trévoux*

Cet emplacement apparaît, dans certaines observations du public, éloigné des lieux de vie et centres d'intérêt de la commune (bas port, rue des arts, vieux Trévoux, certaines zones du centre-ville, médiathèque, parc d'activité).

En outre, l'aire de retournement est jugée difficile entre l'aire de jeux pour les enfants et le city stade avec les risques de sécurité induits. Est pointé également le risque de conflit au niveau du parking entre les utilisateurs du BHNS et les parents des enfants du groupe scolaire La Sidoine voisin aux rentrées et sorties des classes.

Des contributions du public ont formulé des propositions notamment de déplacer le terminus et la zone de retournement à l'Ouest, en zone industrielle de Fétan de Trévoux, sur le site de l'usine Langlade et Picard, montée d'Ars (friche artificialisée).

Cependant, la Région AURA a précisé, dans son mémoire en réponse, que la solution de terminus au niveau de la montée d'Ars a été étudiée en soulignant que la traversée de Trévoux comporte des rues étroites qui ne permettent pas de faire passer un bus articulé facilement et entraînerait une modification très profonde du fonctionnement des circulations dans la ville. Aussi, l'implantation au droit de l'ancienne gare a été retenue notamment au regard de sa meilleure connectivité avec les réseaux de transport en commun de la Communauté de communes, sa position plus proche du centre-ville et sa bonne connexion au réseau local modes doux, avec en revanche un allongement du temps de parcours (30 à 60 secondes) lié au franchissement d'un carrefour supplémentaire et d'un linéaire allongé.

• *L'intégration urbaine du BHNS et la sécurité sur le secteur parc des sports à Fontaines-sur-Saône*

Ce secteur a fait l'objet d'observations récurrentes du public, sur les difficultés de réinsertion du BHNS dans la circulation à Fontaines-sur-Saône, par le fait que le projet va supprimer des voies cyclables prévues rue du stade et rue de la Libération, des stationnements et aires de jeu ainsi que des chemins de promenade et que le passage du BHNS présente un risque d'accident pour les enfants.

• *Les emplacements des autres stations*

Certaines observations du public pointent l'arrêt de Reyrieux-centre qu'il faudrait déplacer vers le collège : emprise parking plus importante, la station de Rochetaillée jugée mal positionnée pour être accessible aux vélos et pas de place PMR et à l'écart des flux. De même, il est proposé que l'arrêt de Massieux soit au niveau de la bascule située à l'intersection de la route de Reyrieux /Civrieux proche de la zone d'activité et sur l'axe Trévoux Lyon.

Par ailleurs, des observations du public regrettent que le BHNS ne desserve pas Sathonay-Camp ni Sathonay-Village (désenclavement de la vallée du Ravin).

Toutefois, la commission d'enquête note que la Région AURA a précisé que l'analyse territoriale et l'étude des documents d'urbanisme a permis de conforter les secteurs et communes les plus stratégiques pour accueillir une station.

• *Les emplacements des parkings relais*

L'emplacement du parking relais à Fontaines-sur-Saône présente, selon certaines contributions du public, l'inconvénient d'être situé dans une zone pavillonnaire.

Par ailleurs, l'emplacement du Parking de Massieux-Parcieux apparaît éloigné de la zone d'activité.

• *Les capacités de stationnements apparaissant insuffisantes.*

Si plusieurs parkings-relais sont prévus dans le projet, il peut être regretté la non-crédation d'un parking-relais à Neuville-sur-Saône et le public exprime une inquiétude par rapport aux stationnements existants en général qui deviendraient payants, avec un risque de stationnement sauvage à proximité.

Le manque de stationnement est également pointé, en particulier, aux abords de la station de Fleurieu-sur-Saône, avec une proposition de création d'un parking relais, ce qui, pour la Région AURA, s'inscrit en décalage avec les orientations de la Métropole de Lyon données qui ne visaient pas à systématiser la création ou l'extension de parkings-relais (trafic induit, saturation locale, consommation d'espace).

• La place des vélos et modes doux

La réinsertion du BHNS dans la circulation générale à partir de Fontaine-sur-Saône, dans sa partie aval, jusqu'à la station de Rillieux-la-Pape sans voie dédiée au bus et par ailleurs sans voie cyclable, va faire perdre la continuité des modes doux, en site protégé.

Plus largement, la mixité d'usages entre le BHNS, les cycles et les piétons ne sera pas assurée sur tout son parcours, notamment sur la section Rochetaillée/Fontaines/Sathonay. C'est en ce sens que des contributions ont proposé que la voie ferrée inutilisée soit convertie en mode doux.

La commission d'enquête fait cependant remarquer que la Région AURA a précisé, dans son mémoire en réponse, que l'option de voies vertes piétons-vélos avait été étudiée dès l'origine du projet mais que les différentes contraintes ne permettaient pas sa mise en œuvre de manière continue et présentait des inconvénients (acquisitions foncières, impacts sur les zones boisées...)?

Par ailleurs, certaines observations indiquent que les dépassements par le bus (de longueur importante) peuvent présenter des risques pour les cyclistes, même si le maître d'ouvrage a indiqué que ceux-ci seront prioritaires.

• Les nuisances pour les riverains

Ponctuellement, les aménagements proposés peuvent être de nature à apporter des nuisances, notamment au plan du paysage et des vues, de la perte d'agrément des espaces extérieurs (terrasses, jardins...), d'intimité, ou de la perte de luminosité depuis les propriétés riveraines, l'éclairage nocturne, les nuisances sonores et le passage, même si celles-ci seront limitées par la motorisation électrique, plus particulièrement pour celles situées en bordure immédiate de la plateforme et/ou des parcs relais.

Ce sont aussi des contraintes qui sont pointées par le public sur les servitudes de tréfonds, restreignant l'usage des sols, y compris des clôtures.

Par ailleurs, les élargissements nécessaires en certains points de la plateforme vont réduire des espaces privatifs attenants.

Enfin, des nuisances seront inévitablement engendrées par les travaux d'aménagement et les ouvrages d'art touchant à la circulation, à l'organisation de la voirie, au stationnement, aux nuisances sonores, notamment sur le secteur de l'impasse du petit Moulin, avec une inquiétude la grue de 700 tonnes, celles-ci étant cependant limitées à la phase de chantier.

• Les incidences sur le foncier pour les propriétaires (atteintes à la propriété)

Si la majorité des terrains nécessaires au projet est maîtrisée à ce jour par le maître d'ouvrage (de l'ordre de 80 %, hors sites de compensation), les surfaces de terrain nécessaires au projet vont réduire les superficies des propriétés, sachant que ces réductions seront modérées et limitées à la plate-forme, en grande partie.

Cependant, les sites nécessaires aux aménagements des parkings relais seront plus conséquents et peuvent poser un problème aux propriétaires n'étant pas forcément vendeurs, et désireux d'être indemnisés au prix du marché, beaucoup estimant que les évaluations d'achat de terrain apparaissent sous-évaluées.

Il est à noter toutefois que, concernant les sites de compensation écologique, le dossier mentionne que des dispositions visant à instaurer des conventions d'occupation temporaire seront recherchées.

• Les incidences environnementales du projet

Il est à noter que le projet de BHNS va conduire à la création de nouvelles surfaces artificialisées et imperméabilisées liées notamment aux futurs parkings relais et éventuellement liées à la plate-forme dans sa partie nord, par rapport à l'ancienne voie ferrée sur les sections démontées, et donc avec des conséquences sur l'écoulement des eaux de pluie et des risques de mouvements de terrain liés à la création de remblais.

En particulier, la présence de deux parkings dédiés à Reyrieux représente une consommation d'espace, nécessitant la création d'un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limité (STECAL), en zone non constructible.

Par ailleurs, le projet va altérer un espace de continuité écologique sur l'emprise de la voie ferrée non utilisée par le BHNS posant en outre le problème de sa gestion.

Le projet va également conduire à un déboisement sous le viaduc du Petit Moulin où logent de nombreuses espèces. Plus largement, le projet va impacter des zones naturelles sur de nombreuses communes (Massieux, Parcieux, Rochetaillée, Fleurieu), avec des espaces naturels sensibles pour la flore et la faune (notamment par l'élargissement de la plateforme par rapport à l'ancienne voie ferrée) avec des espèces protégées identifiées (écureuil roux, Grand-duc...) sachant cependant que des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été étudiées.

• Le coût important du projet et le niveau au regard du niveau de service

Le coût du projet, jugé très important et semblant avoir été largement accru depuis le début des études, à savoir 192 millions € hors-taxes, est notamment lié à la nécessité de reprise des ouvrages de franchissement de l'ancienne voie ferrée, à la réalisation de la plateforme et aux aménagements de parc relais.

Certaines observations questionnent la valeur ajoutée du projet, tout au moins dans la section Neuville-Lyon, compte tenu notamment de l'existence du bus 70 au départ de Neuville, du TER depuis Sathonay desservant la Part-Dieu en 8 mn et de la ligne C2 au départ de Rillieux.

• L'incertitude concernant le tarif non indiqué dans le dossier

L'incertitude concernant le tarif, non indiqué dans le dossier car non encore déterminé, soulève des inquiétudes quant à l'intérêt du projet comme alternative aux solutions existantes.

De ce fait, l'appréciation de l'intérêt du projet au regard du niveau de service proposé comparé aux alternatives existantes est rendue difficile, en l'absence de ce critère.

Aussi, la commission d'enquête recommande d'apporter des éléments sur ce point, a minima en donnant des ordres de grandeur de prix.

• La sécurité, notamment routière

Le projet de BHNS pose le problème de la gestion des intersections avec la voirie existante.

Si cette question sera traitée principalement dans la phase d'approfondissement du projet, il est à noter que, selon une observation du public, 34 intersections ne seront pas protégées (carrefours à feux notamment)

Par ailleurs, il est fait remarquer que la plateforme linéaire du BHNS est bordée de zones boisées, est accessible sans contrôle jour et nuit par des chemins secondaires et présente des risques d'usages détournés qui posent la question de la mise en place de dispositifs de surveillance et de sécurisation nocturne qui pourraient s'avérer nécessaires.

2.6.2. Les avantages majeurs du projet

• Une nouvelle offre de mobilité alternative à la voiture particulière sur un territoire aux axes de circulation routière saturés

Le projet traduit bien l'objectif d'offrir un transport collectif entre Trévoux et Lyon, sur 28 kms, en site propre à 80 % (voie dédiée bus), empruntant en partie l'ancienne voie ferrée sur 15 kms entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône, sans correspondance, et connecté avec les réseaux existants et futurs.

Il est à noter cependant la présence d'une section sans voie dédiée au bus entre Fontaines-sur-Saône (dans sa partie aval) et Rillieux-la-Pape, avec l'utilisation des voiries à vitesse modérée existantes qui seront adaptées ponctuellement pour garantir la performance du bus (carrefours notamment)

Entre la station Rillieux ZI Perica et le quartier Part-Dieu (8 km, 4 à 5 stations), le BHNS circulera majoritairement sur des aménagements existants de voie dédiée aux transports publics, en cohabitation avec des lignes d'autres réseaux de transport, notamment la ligne C2 du réseau TCL.

Le trajet est donc majoritairement en site propre (80 % pour rappel) et est de nature à permettre une circulation fluide et sécurisée pour le BHNS, avec une priorité de celui-ci aux carrefours, limitant ainsi les aléas de circulation sur une section réduite (Fontaines-sur-Saône/Rillieux ZI Perica).

Ainsi, le projet de BHNS s'inscrit bien dans un objectif d'améliorer l'accessibilité tous modes dans un secteur fortement attaché à la voiture particulière, d'autant que le réseau de transport en commun actuel est peu attractif (fréquences, correspondances et temps de parcours). Cependant, les habitants sont confrontés à un réseau routier contraint avec l'A46 rejoignant Lyon par l'Est ou la RD433 en bordure de Saône côté Est, ces axes routiers étant saturés notamment aux heures de pointe, occasionnant jusqu'à un doublement du temps de parcours entre Trévoux et Lyon passant de 45/50 min à plus d'1h30.

Par ailleurs, il est à noter, comme l'indique le dossier, que l'offre TER est concentrée sur la rive droite, avec un P+R sur Saint-Germain-au Mont-d'Or régulièrement saturé et des ouvrages de franchissement de la Saône également saturés en heure de pointe, créant un « effet barrière » de fait.

Ainsi, le projet de BHNS Trévoux-Lyon répond bien aux objectifs de solutions alternatives et performantes à la voiture particulière.

Le BHNS apportera également des avantages pour les usagers qui utilisaient déjà le réseau de transport en commun en termes de gains de temps (de l'ordre de 10-15 minutes en moyenne sur les principales origines-destinations), de fréquence et de régularité grâce à la circulation du BHNS principalement en site propre.

• Un niveau de services proche d'un transport urbain

Comme l'indique le dossier, le BHNS apportera un niveau de service proche d'un transport urbain, avec une fréquentation attendue de 10 000 voyages/jour.

Le BHNS desservira 16 communes avec 18 stations situées au plus proche des centres-bourgs. Tous les arrêts seront desservis systématiquement avec des arrêts courts espacés de 1,5 km en moyenne.

Le BHNS offrira un maillage fin du territoire permettant de répondre à la fois aux besoins de déplacements de longue distance (Trévoux-Lyon) et aux déplacements plus courts internes au Val de Saône (section Trévoux-Neuville-sur-Saône)

• ***Une fréquence rapprochée et un temps de trajet optimisé***

La fréquence prévue est de 15 minutes aux heures de pointe avec une large amplitude horaire (5 h 30 à 23 h 00), ce qui représente un bon niveau de service.

Le temps de trajet total, optimisé, est estimé à environ 65 minutes entre les terminus de Trévoux et de Lyon Part-Dieu, avec des temps de parcours intéressants sur les trajets intermédiaires : Trévoux-Neuville en 15 minutes, Neuville gare de Sathonay-Rillieux en 20 minutes, gare de Sathonay-Rillieux- Lyon Part-Dieu en 30 minutes, ce qui constitue une liaison nettement plus rapide qu'en voiture particulière aux heures de pointe et avec les bus et cars actuels.

• ***Un accès rapide depuis la partie nord du Val de Saône***

Le tronçon du BHNS empruntant l'ancienne voie ferrée sur 15 kms permettra un accès particulièrement rapide entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône, avec un trajet fluide et prévisible car sur un site propre protégé exempt de contraintes sur le temps de trajet. Le trajet Trévoux Neuville-sur-Saône est estimé à 15 minutes, ce qui représente un temps de trajet très faible et concurrentiel par rapport à la voiture particulière.

Comme cela a été indiqué plus haut, la plateforme intégrera les cycles, en partage de la voie bus, et les piétons avec un trottoir continu, ce qui offrira un espace sécurisé et agréable pour tous les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

• ***Un système billettique (Oùra) et un bouquet de services aux voyageurs***

Si le prix du billet n'est pas indiqué dans le dossier, car non encore déterminé, il est prévu un système billettique et un bouquet de services aux voyageurs (multi-réseaux), ce qui permettra de faciliter l'intermodalité avec pour des correspondances avec les réseaux TCL et Saônibus notamment, avec un titre de transport commun (carte Oùra)

• ***L'intégration des modes doux au projet : cycles et piétons***

Le projet présente en outre l'avantage d'offrir une liaison pour les modes doux avec notamment :

- un axe dédié aux bus et aux vélos, garantissant une circulation fluide et sécurisée ;
- des services dédiés aux cyclistes dans les stations ;
- un trottoir continu pour une meilleure accessibilité aux piétons ;
- un axe pouvant servir comme lieu de promenade, avec des abords végétalisés et une vue plongeante sur la Saône ;
- des itinéraires locaux pour les modes doux facilités dans un environnement vallonné grâce une plateforme plane.

Il est à noter que le projet offrira un nouvel itinéraire structurant articulé avec la « Voie Bleue » à Trévoux et les réseaux cyclables dans la Métropole (réseau structurant, Voies Lyonnaises).

• ***Un rôle structurant dans l'accompagnement du développement du territoire***

Le projet devrait contribuer à structurer le territoire, notamment sur le plan économique. En effet, un accès facilité aux pôles d'emploi du Val de Saône, est de nature à renforcer l'attractivité du territoire et constituer un levier de croissance pour accompagner et anticiper les futures créations d'emplois.

C'est aussi un vecteur de développement sur le plan résidentiel, en valorisant les secteurs desservis.

• La réutilisation d'une infrastructure en site propre existante

Le projet réutilise en grande partie l'emprise de l'ancienne voie ferrée entre Trévoux et Fontaines-sur-Saône sur 15 kms à la fois pour la circulation des bus, des vélos et des piétons. Il conserve les ouvrages d'art de viaducs qui seront repris, notamment au niveau de leur tablier.

• La limitation des acquisitions foncières

Il est fait remarquer que 80 % du foncier est actuellement maîtrisé par la Région AURA. Les acquisitions à réaliser concernent principalement des ajustements de parcelles liés à la plateforme et les emprises nécessaires à l'aménagement des nouveaux parcs de stationnement.

Par ailleurs les sites de compensation écologique et de restauration (voir pièce E2 : Périmètre d'emprise de la demande de DUP) seront mobilisés prioritairement par voie de conventionnement (superficie totale de 61,2 ha dont 47 ha de sites prioritaires et 14,2 ha de sites optionnels).

Les mesures de compensation agricoles seront déterminées en accord avec les représentants de la profession. A ce titre, comme celle-ci le précise dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations, la Région AURA a engagé des échanges avec les Chambres d'Agriculture de l'Ain et du Rhône afin de définir une gouvernance spécifique pour l'attribution des fonds, en vue de faire émerger et d'accompagner des projets agricoles.

Ainsi, globalement, les acquisitions foncières à engager restent faibles au regard de l'emprise totale du projet. Il est précisé que des acquisitions amiables seront recherchées en priorité.

• Des stations multimodales bien localisées avec des services

Comme l'indique le dossier, le projet comporte 18 stations multimodales offrant des services pour les voyageurs et les modes actifs dont :

- la section de l'ancienne voie ferrée, entre Trévoux et le stade de Fontaines-sur-Saône, avec 10 stations qui seront créées à des endroits pertinents par rapport au tissu urbain et aux correspondances : Trévoux, Reyrieux Ouest, Reyrieux Centre, Parcieux/Massieux, Genay, Neuville-sur-Saône Centre, Neuville-sur-Saône Sud, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône ;
- la station à proximité du stade de Fontaines-sur-Saône ;
- des stations existantes, au nombre de 2, partagées avec des lignes de bus du réseau TCL au niveau de la gare de Sathonay-Rillieux et de la ZI Périca ;
- d'autres stations existantes du réseau de Transport en Commun Lyonnais (TCL), au nombre de 5, en mutualisation avec la ligne C2, sur la section située entre Sathonay-Camp et Lyon Part-Dieu : Caluire Chemin Petit, Parc de la tête d'Or / Stalingrad, Charpenne, Brotteaux (descente uniquement) Part-Dieu Nord (arrêt Jules Favre)

• Un confort du BHNS pour les usagers et les riverains avec une minimisation des nuisances sonores

Les bus, électriques (au nombre de 13) seront de zéro émission de pollution. Par ailleurs, par ce système de motorisation, les nuisances sonores seront très faibles, voire marginales, à la fois pour les usagers et les riverains.

Les bus articulés de 18 m seront de grande capacité (110 voyageurs) avec des places assises, accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La flotte comprendra 13 véhicules électriques articulés de 18 m, d'une capacité de 110 voyageurs, dont la Région AURA sera propriétaire.

Le choix des bus électriques, en plus de décarboner les mobilités, permet de limiter les nuisances pour les riverains : pollution et bruit.

Par ailleurs, l'option prise pour des véhicules électriques fonctionnant sur batterie évitera ainsi une infrastructure de caténaires, avec ses incidences notamment sur le paysage.

• Des stations multimodales proches des centres, avec stationnements vélos, et de nombreux parkings-relais (P+R)

Un des avantages du projet réside dans la localisation des stations multimodales à proximité des centres villes, faciles d'accès, avec des stationnements vélos et une dépose minute. S'ajoutent à ça, dans de nombreux cas des parkings-relais (P+R) pour les voitures avec 7 parkings qui seront créés sur Trévoux, Reyrieux Centre, Reyrieux Ouest, Parcieux/Massieux, Genay, Neuville Sud, Fontaines-sur-Saône, équipés de stationnements pour les voitures et les vélos, de zones de dépose-minute, d'emplacements de recharge pour véhicules électriques, de correspondance bus.

Comme l'indique le dossier, le projet comporte 18 stations multimodales offrant des services pour les voyageurs et les modes actifs dont :

- *la section de l'ancienne voie ferrée, entre Trévoux et le stade de Fontaines-sur-Saône, avec 10 stations qui seront créées à des endroits pertinents par rapport au tissu urbain et aux correspondances : Trévoux, Reyrieux Ouest, Reyrieux Centre, Parcieux/Massieux, Genay, Neuville-sur-Saône Centre, Neuville-sur-Saône Sud, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône ;*
- *la station à proximité du stade de Fontaines-sur-Saône ;*
- *des stations existantes, au nombre de 2, partagées avec des lignes de bus du réseau TCL au niveau de la gare de Sathonay-Rillieux et de la ZI Périca. ;*
- *d'autres stations existantes du réseau de Transport en Commun Lyonnais (TCL), au nombre de 5, en mutualisation avec la ligne C2, sur la section située entre Sathonay-Camp et Lyon Part-Dieu : Caluire Chemin Petit, Parc de la tête d'Or / Stalingrad, Charpenne, Brotteaux (descente uniquement) Part-Dieu Nord (arrêt Jules Favre).*

Cependant, le retournement sur le secteur des Brotteaux et la localisation de la station Jules Favre pose des difficultés (voir inconvénients du projet par ailleurs).

• La réutilisation d'un site d'activité existant pour un dépôt de bus

Le Site de Remisage et de Maintenance (SMR) réutilisera une emprise d'activité économique existante acquise par la Région AURA à cet effet, situé sur la commune de Reyrieux, avec une grande proximité de la plateforme (moins de 2 km de la station Reyrieux Ouest) dans un environnement déjà artificialisé, afin d'accueillir la flotte de BHNS et d'intégrer toutes les installations nécessaires à sa maintenance et à la recharge des bus, et au pilotage de l'exploitation de la ligne.

Il sera créé principalement par réaménagement des bâtiments existants (halles, bureaux), ce qui n'entraînera donc pas d'artificialisation nouvelle des sols.

• Des incidences environnementales limitées (faune, flore, milieux écologiques)

L'étude d'impact attachée à l'autorisation environnementale du projet a mis en application la démarche « ERC – éviter, réduire, compenser » (impacts environnementaux), avec une maîtrise d'ouvrage en concertation avec les collectivités partenaires. La richesse écologique des sites a été prise en compte et les impacts sur la biodiversité réduits autant que possible.

Ainsi, a notamment été prise l'option d'une mesure d'évitement majeure, à savoir l'évitement de l'Espace Naturel Sensible du Ruisseau du Ravin (sur les communes de Rillieux-La-Pape, Sathonay-Camp, Sathonay-Village, Fontaines-Saint-Martin et Fontaines-sur-Saône). L'itinéraire a ainsi été modifié sur les communes de Fontaines-sur-Saône, Sathonay-Village et Sathonay-Camp où il n'empruntera pas les 3 derniers kilomètres de l'ancienne voie ferrée Trévoux-Sathonay.

Par ailleurs, le projet prévoit des sites pour la compensation écologique et hydraulique, dans le cadre de la demande d'Autorisation Environnementale, destinés à compenser les impacts de celui-ci sur les milieux naturels et les zones humides (voir étude d'impact et dossier de demande de dérogation CNPN – pièces H et M).

En termes de transition écologique, le projet devrait contribuer à une réduction des gaz à effet de serre liée à une réduction de la circulation routière.

Plus largement, comme l'indique le dossier, le projet de création de la ligne BHNS Trévoux-Lyon a pour objectifs de « décarboner les mobilités », dans une logique d'améliorations des déplacements : diminution des temps de parcours, proposition d'alternatives attractives à la voiture particulière, diminution des trafics, de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre et polluants...

• ***Un bilan socio-économique favorable au projet***

Bien que l'évaluation socio-économique n'ait pas pu prendre en compte plusieurs avantages structurants du projet (report modal vers le BHNS minoré ; effet piste cyclable peu pris en compte), les gains retenus et monétarisés parviennent à compenser nettement les coûts d'investissement et d'exploitation afférents au projet, le bilan socioéconomique du projet de BHNS présente une « Valeur Actualisée Nette Socio-Economique » (VAN-SE)* positive, de l'ordre de 91,4 M € 2024, comme l'indique le dossier.

Ainsi, les avantages dégagés par le projet compensent les coûts engendrés et conduisent à un taux de rentabilité interne de 5,2%, un taux supérieur au taux d'actualisation égal à 3,2%.

Le projet est donc rentable pour la collectivité d'un point de vue socio-économique.

Au-delà du calcul monétarisé de la Valeur Actualisée Nette, sur le plan qualitatif, le projet présente des bénéfices en matière économique, environnementale et sociale : amélioration de l'accessibilité pour tous, amélioration du cadre de vie des usagers et des riverains, accompagnement de la dynamique territoriale, opportunité de nouvelle desserte urbaine au cœur des communes pour les modes doux...

Ainsi, la considération de l'ensemble des enjeux met en évidence un projet positif pour la collectivité.

**VAN-SE : indicateur fondamental constitué par la somme actualisée, sur la durée de vie du projet, des avantages monétarisés du projet, diminués de l'ensemble des coûts monétarisés (en euros constants, hors frais financiers). Il représente le bilan du projet pour l'ensemble de la collectivité. Ainsi, le projet est d'autant plus intéressant pour la collectivité que la VAN-SE est grand.*

2.7. Synthèse : Le bilan inconvénients/avantages du projet

Les inconvénients majeurs du projet tiennent à :

- un temps de trajet total jugé très long, peu attractif par rapport à la voiture particulière sauf pour les communes nord du Val de Saône et jusqu'à Neuville-sur-Saône, mais aussi au TER en rive droite de la Saône pour certains habitants ;
- la présence d'une section sans voie dédiée au bus entre Fontaines-sur-Saône et Rillieux, allongeant le temps de parcours et fragilisant sa fiabilité ;
- l'insertion difficile du retournement sur le secteur Brotteaux et l'absence d'une desserte directe de la gare de la Part-Dieu ;
- un coût élevé du projet (192 M€), lié en partie à la reprise des viaducs.

Cependant, ces inconvénients majeurs mis en évidence et notamment le coût élevé apparaissent largement compensés par des bénéfices en matière économique, environnementale et sociale à travers le niveau de service qui sera mis en place globalement avec notamment :

- une nouvelle offre de mobilité alternative à la voiture particulière sur un territoire aux axes de circulation routière déjà saturés aujourd'hui avec une diminution des temps de parcours, des alternatives attractives à la voiture particulière, une diminution des trafics, de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre et polluants ;
- une fréquence élevée, soit 15 mn aux heures de pointe, avec une desserte au plus proche des centres-bourgs, des parkings-relais et un accès rapide depuis la partie nord du Val de Saône très attractive avec un trajet fluide et prévisible ;
- des incidences environnementales limitées et positives avec le fait de « décarboner les mobilités » (diminution de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre et polluants notamment) ;
- l'intégration des modes doux au projet : cycles et piétons ;
- un confort du BHNS pour les usagers et les riverains avec une minimisation des nuisances sonores ;
- la limitation des acquisitions foncières et leur nécessité au regard du projet.

Ainsi, la commission d'enquête considère que le bilan est positif, en faveur du projet, compte tenu des différents éléments qui ont développé plus haut.

2.8. Conclusion générale sur le caractère d'utilité publique du projet

L'analyse bilancielle du projet a mis en évidence les inconvénients et avantages majeurs du projet avec notamment :

- Au plan des atteintes à la propriété privée, le fait que, si le projet met en jeu un nombre relativement important de propriétaires fonciers, une large majorité des parcelles est déjà maîtrisée par le maître d'ouvrage, la Région AURA, ces atteintes sont justifiées par le fait que le projet de BHNS s'inscrit dans un objectif d'amélioration des transports collectifs, interurbains et urbains, et de leurs connections, faisant une part à la mobilisation des modes doux, afin de réduire la part modale de la voiture particulière sur le territoire en rive gauche de la Saône appelée à s'accroître en l'absence de solutions alternatives ; par ailleurs, il est à noter que les propriétaires pourront bénéficier outre leur indemnisation, d'avantages fiscaux liés à la procédure de DUP ;

- Au plan du coût financier du projet, le fait que le projet représente un coût significatif lié notamment aux acquisitions foncières, aux travaux d'aménagement (plateforme et parc relais) mais aussi à la reprise des ouvrages d'art mais qui est à mettre en rapport avec les avantages apportés par le projet de BHNS, en termes de service à la population, d'amélioration de la qualité de l'environnement (réduction de la pollution atmosphérique, réduction des gaz à effets de serre, réduction des nuisances sonores..) ;
- Au plan économique, comme cela a été mis en évidence ci-avant, le fait que les inconvénients touchent à un coût significatif lié aux travaux d'aménagement et aux acquisitions foncière mais que ceux-ci seront compensés par une meilleurs accessibilité du territoire en transports alternatifs à la voiture particulière, mais aussi par une structuration du territoire avec un renforcement potentiel des activités économiques (bureaux, commerces-services) et du potentiel de logements ;
- Au plan social, le fait que, si les inconvénients peuvent toucher à la réduction des emprises de propriétés riveraines, celles-ci restent faibles car relevant d'ajustements de limites, en dehors des emprises des parcs relais. Cependant, comme le met en évidence le dossier d'enquête, une acquisition amiable sera systématiquement privilégiée ;
- En matière d'environnement et de santé publique, le fait que les inconvénients potentiels ont été pris en compte et tiennent principalement à la phase de chantier avec les nuisances pouvant être engendrées par les travaux d'aménagement (bruit, qualité de l'air...) pour les riverains, sachant que ces nuisances seront limitées dans le temps. Celles-ci seront largement compensées par le fait que le projet est de nature à favoriser une diminution de l'usage de la voiture particulière et donc à limiter la production de gaz à effet de serre et les nuisances sonores.

Plus largement, comme l'indique le dossier, le projet de BHNS a pour objectifs de « décarboner les mobilités », dans une logique d'améliorations des déplacements : diminution des temps de parcours, proposition d'alternatives attractives à la voiture particulière, diminution des trafics, de la congestion et des émissions de gaz à effet de serre et polluants...

Par ailleurs, si le projet s'accompagne d'une mise en compatibilité avec le PLU-H de la Métropole de Lyon et aux PLU des communes de Reyrieux et de Parcieux, celui-ci s'inscrit en compatibilité avec les documents d'urbanisme à l'échelle du territoire.

Aussi, la commission d'enquête considère que les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients potentiels du projet sur le plan socio-économique et en matière d'environnement et de santé publique ne sont pas excessifs au regard de l'intérêt que présente celui-ci.

Au vu des considérations exposées ci-avant relevant de son analyse personnelle, et des objectifs poursuivis par la Région AURA, en collaboration avec la Métropole de Lyon et les communes concernées, à la fois sur le département du Rhône et le Département de l'Ain, la commission d'enquête considère que le projet présente bien un caractère d'intérêt général et une utilité publique et confirme l'opportunité de procéder à une Déclaration d'Utilité Publique, afin d'engager la mise en œuvre du projet de BHNS Trévoux-Lyon/Part-Dieu, notamment au niveau des acquisitions foncières, et permettre de rendre ce projet opérationnel dans un horizon rapproché.

Il est rappelé que le projet a fait l'objet d'une concertation engagée dès le début des études, avec tenu de réunions publiques et d'une concertation spécifique à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) avec le projet, dont les conclusions sont présentées par ailleurs.

AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

De manière générale, on se reportera aux appréciations formulées par la commission d'enquête au fil de l'analyse des observations et propositions issues de l'enquête publique et des avis des personnes publiques, exposées dans le rapport d'enquête et citées plus haut.

Au vu des conclusions exposées ci-dessus, la commission d'enquête considère :

- que le dossier, dans sa composition, est conforme à la réglementation applicable aux installations relevant de la procédure de déclaration d'utilité publique telle que prévue dans le code de l'environnement pour les projets ayant une incidence sur l'environnement ;
- que les documents présentés sont clairs et lisibles par tout public ; à noter que la présence de l'ensemble des pièces du dossier sur le site Internet du registre dématérialisé facilitait la lecture, notamment pour les des cartes et plans ;
- que l'information de l'ouverture de cette enquête publique unique a bien été faite conformément à la réglementation et aux prescriptions de l'arrêté inter-préfectoral d'ouverture, d'une part avec de nombreux moyens d'information complémentaires déployés notamment par la Région AURA et également les communes concernées par le tracé du BHNS, d'autre part ;
- que le public a eu tous loisirs d'une part de prendre connaissance des différentes pièces du dossier :
 - ✓ sur place dans les 10 mairies où avait été déposé un exemplaire complet "*papier*" pendant leurs heures d'ouverture (Trévoux, Reyrieux, Parcieux, Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin et Rillieux-la-Pape) ;
 - ✓ à l'aide d'un poste informatique mis à disposition dans 5 des 16 mairies concernées par le tracé du BHNS (Trévoux, Reyrieux, Fleurieu-sur-Saône, Rochetaillée-sur-Saône et Villeurbanne) ou à l'aide d'une tablette en mairie de Fontaines-sur-Saône siège de l'enquête ;
 - ✓ sur le site internet dédié à la présente enquête pendant toute sa durée avec possibilité de téléchargement ;
- que le public a eu à sa disposition différents moyens pour faire connaître ses observations à la commission d'enquête, soit en rencontrant directement un de ses membres au cours des dix permanences (totalisant 25 h 1/4 de présence en mairie des matins et après-midi), soit par courrier, soit en écrivant sur les registres "*papier*", soit encore par courriel ou sur le registre dématérialisé aux adresses dédiées ;
- que toutes les personnes qui auraient souhaité consulter le dossier, porter une annotation sur un des registres, écrire au président de la commission d'enquête ou encore rencontrer un de ses membres ont eu la possibilité de le faire ;
- que les observations formulées par la MRAe ont fait l'objet d'une réponse argumentée par la Région AURA ;
- que tous les avis émis par les organismes et collectivités consultés étaient favorables ou réputés favorables et que les réserves et/ou observations qui les accompagnaient ont fait l'objet d'une prise en considération par la Région AURA ;

- que la Région AURA a donné des réponses aux questions qui lui ont été posées par la commission d'enquête par l'intermédiaire du procès-verbal de synthèse ;
- que la Région AURA n'a pas apporté de réponses spécifiques aux observations du public ligne par ligne dans les tableaux classés par thématique considérant que les sujets appelant une contribution de la maîtrise d'ouvrage étaient déjà traités dans d'autres parties du procès-verbal de synthèse (questions de la commission d'enquête) en évitant les redondances, tout en veillant à répondre à l'ensemble des points soulevés ;
- que les propositions du public ont fait l'objet d'une analyse par la commission d'enquête comme demandé à l'art. R. 123-19 du code l'environnement ;
- qu'aucune des observations formulées par le public ne fournit des arguments suffisants pour s'opposer à la déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon et des communes de Reyrieux et Parcieux pour le projet de BHNS Trévoux Lyon ;
- que le projet de BHNS :
 - ✓ répond effectivement à une finalité d'intérêt général bien réel, précis et permanent du fait de la proportionnalité des impacts du projet eu égard aux autres intérêts qu'il procure, et présente bien un caractère d'utilité publique au regard des objectifs de renforcement de l'offre de transport en commun dans l'aire d'influence de la métropole de Lyon présentés dans la délibération de la Région AURA et le dossier soumis à l'enquête publique unique ainsi que de son analyse personnelle ;
 - ✓ propose une alternative à la voiture particulière ;
 - ✓ cumule des avantages sur les plans écologique (réaménagement de la voie ferrée entre Trévoux et Fontaines-sur Saône, tout en évitant l'Espace Naturel Sensible du Ravin), social et économique (réhabilitation d'un ancien site industriel pour installer le site de maintenance) ;
- que les résultats des analyses effectuées montrent que :
 - ✓ l'opération d'aménagement du BHNS Trévoux Lyon nécessite bien d'envisager de recourir à l'expropriation, la Région AURA n'étant pas propriétaire de la totalité du foncier nécessaire à cet aménagement ;
 - ✓ le bilan coûts/avantages penche en faveur de la réalisation du projet ;
 - ✓ les atteintes à la propriété privée sont totalement justifiées dans leurs choix et proportionnées aux besoins.

En conséquence la commission d'enquête émet un avis favorable à la demande de déclaration d'utilité publique pour le projet de BHNS Trévoux-Lyon Part Dieu, présentée la Région AURA, sur le territoire concerné,

Avec :

- Les réserves suivantes :
 - ✓ que, compte tenu des impacts du projet quant au terminus prévu à Lyon 6ème, la Région AURA, maître d'ouvrage du projet, recherche une solution alternative au retournement Vauban-Waldeck-Rousseau ;
 - ✓ que La Région AURA respecte les engagements qu'elle a annoncés dans ses réponses aux questions et observations formulées dans le PV de synthèse de la commission d'enquête et notamment à assurer une coopération étroite et effective avec les collectivités territoriales concernées tout au long du projet et dans le cadre de sa mise en œuvre ;

- ✓ apporter des réponses à tous les cas particuliers soulevés dans les questions et remarques formulées par le public de façon individuelle ou par des collectifs
- Les recommandations suivantes :
 - ✓ que la Région AURA recherche un positionnement du terminus de Lyon assurant la meilleure connexion possible (temps de parcours, confort voyageur) avec le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Part-Dieu
 - ✓ que la Région AURA étudie, au regard des données d'exploitation et des besoins locaux, la mise en place d'une ligne express offrant une liaison plus directe vers la Part- Dieu (via Rillieux), à certaines heures, particulièrement utile pour les communes les plus éloignées (Trévoux, Reyrieux, Parcieux, Massieux) ;
 - ✓ que la Région AURA apporte des éléments sur le tarif du billet en donnant a minima des ordres de grandeur de prix ;
 - ✓ que la Région AURA s'engage à prendre en compte l'environnement contraint (proximité des habitations et du contexte vibratoire) dans la méthodologie d'exécution du chantier.

III. CONCLUSIONS MOTIVEES SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

3.1 Sur les sous-dossiers de mise en compatibilité des PLU

De manière générale, le dossier de mise en compatibilité des PLU présente très clairement les différentes dispositions nécessaires à celle-ci, à travers les pièces suivantes :

- Pièce G1 : Mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole du Grand Lyon ;
- Pièces G2 : Mise en compatibilité du PLU de Reyrieux ;
- Pièce G3 : Mise en compatibilité du PLU de Parcieux.

Celles-ci mettent notamment en évidence les évolutions nécessaires des rapports de présentation, du règlement, graphique et écrit, ainsi que des orientations d'aménagement et de programmation, le cas échéant.

3.2 Sur les dispositions de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet

De manière générale, le projet est compatible avec les différents documents supra-communaux, à savoir :

- le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes qui prévoit explicitement le projet de liaison Trévoux-Lyon Part-Dieu ;
- le SCoT Val de Saône Dombes sur le territoire de l'Ain ;
- le SCoT de l'agglomération lyonnaise sur le département du Rhône ;

- le Plan des Déplacements Urbains 2017-2030.

En revanche, le projet nécessite mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes du département de l'Ain : PLU de Reyrieux (dossier G2 du dossier DUP) et au PLU de Parcieux (dossier G3 du dossier DUP), d'une part, du Plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) de la Métropole de Lyon.

3.2.1 Sur les dispositions de mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon

Comme l'indique le dossier, la mise en compatibilité concerne :

- **deux espaces boisés classés** par le PLU-H impactés très à la marge sur les communes de Genay (0.02 %) et de Rochetaillée-sur-Saône (0.13 %) pour les besoins du projet ;
- ceux-ci peuvent concerner des espaces boisés, les bois, forêts, parcs, des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies ou des plantations d'alignement, à conserver, à protéger ou à créer, ce classement interdisant tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ;
- les Espaces végétalisés à valoriser (EVV) : Le projet constitue un aménagement de voirie d'intérêt général. De ce fait, le PLU-H l'autorise à impacter des EVV ce qui est le cas ponctuellement le long de la voie de chemin de fer aménagée entre Genay et Fontaines-sur-Saône. En revanche, sur le tronçon Fontaines-sur-Saône / Sathonay / Lyon depuis la rue du stade, le projet s'inscrit sur la voirie. Les quelques aménagements envisagés (création d'une station, allongement de quais des stations existantes, aménagements de carrefours) n'impactent pas les EVV. Le projet est donc compatible avec le règlement propre aux EVV du PLU-H et en tant que tel, ne nécessite pas de mise en compatibilité des zonages des EVV.

Néanmoins, par souci de cohérence d'ensemble du règlement graphique de son PLU-H, la Métropole souhaite que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de BHNS de la Région AURA soit le support de cette régularisation. À la demande de la Métropole, la Région AURA intègre donc cette régularisation des zonages EVV dans le présent dossier de mise en compatibilité du PLU-H.

De nombreux EVV sont présents au droit du tracé de la plateforme et seront concernés par la régularisation du zonage sur les communes de Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône.

- **Des plantations sur le domaine public** : Le projet constitue un aménagement de voirie d'intérêt général. De ce fait, le PLU-h l'autorise à impacter des plantations sur domaine public. Le projet est donc compatible avec le PLU-H sur ce point. Il est de plus à noter que le projet prévoit de nombreuses plantations venant compenser les plantations sur domaine public impactées.

Néanmoins, comme pour les EVV, la Métropole souhaite que la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet de BHNS soit le support d'une régularisation des plantations sur le domaine public impactées par le projet, même si le projet est compatible avec le règlement des plantations sur le domaine public. Cette régularisation des plantations sur le domaine public concerne les communes de Genay, et de Fleurieu-sur-Saône.

En résumé, le projet constitue un aménagement de voirie d'intérêt général. De ce fait, le PLU-H l'autorise à s'implanter dans des EVV ou dans des Plantations sur le Domaine Public. Cependant, la Région AURA a tenu à intégrer en conception tous les efforts possibles pour éviter ces espaces, au même titre que les espaces boisés classés (EBC). A la demande de la Métropole, la présente procédure de MECDU sera en outre le support d'un ajustement de zonages pour tenir compte de l'implantation du projet dans ces zonages.

Ceci concerne :

- pour les zonages d'EVV : les communes de Genay, Neuville-sur-Saône, Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin, Rochetaillée-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône ;
- pour les zonages de plantations sur le Domaine Public : les communes de Genay et de Fleurieu-sur-Saône.

En outre, le projet nécessite mise en compatibilité du PLU-H des espaces boisés classés (EBC) pour les besoins du projet, sur les deux communes suivantes de Genay et de Rochetaillée-sur-Saône pour déclassement partiel d'un espace boisé classé.

Ces dispositions de mise en compatibilité seront traduites dans les plans de zonage (EBC, EVV, plantations sur le domaine public) et les cahiers communaux des communes concernées.

Par ailleurs, en matière de protection des eaux potables, le projet est compatible avec la servitude AS1 avec cependant des conditions concernant le captage Tourneyrand à Fleurieu-sur-Saône, à savoir que des mesures de protection devront être mises en œuvre pour en assurer la conformité, telles qu'envisagées par le maître d'ouvrage, tant en phase chantier qu'en exploitation : pas d'infiltration dans les périmètres de protection du captage en phase d'exploitation.

3.2.2 Sur les dispositions de mise en compatibilité des PLU de la commune de Reyrieux

La mise en compatibilité du PLU porte sur l'ajout, au règlement graphique de la zone N, d'un sous-secteur NT (secteur de taille et de capacités d'accueil limitées) spécifique dédié à la réalisation du parking relais de Reyrieux Ouest du projet de BHNS et aux ouvrages nécessaires à l'exploitation du parking relais (voirie d'accès, ouvrages d'assainissement, ombrières pour l'installation de panneaux photovoltaïques, aménagements paysagers, etc....) et du BHNS.

Cette mise en compatibilité du PLU porte également sur la modification du règlement écrit de la zone N en intégrant le secteur NT, prévoyant notamment des dispositions sur l'insertion paysagère soignée du parking relais afin de limiter l'impact du projet sur les riverains.

Enfin, le rapport de présentation sera modifié pour intégrer ces modifications du règlement (écrit et graphique).

Seuls ces éléments seront modifiés dans le cadre de cette procédure de DUP emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Reyrieux.

3.2.3 Sur les dispositions de mise en compatibilité du PLU de la commune de Parcieux

Les incompatibilités du projet avec le PLU de Parcieux portent sur la création d'un parking relais (P+R) pour le BHNS Trévoux - Lyon en zone 2AUE.

Ainsi, le projet nécessite une mise en compatibilité du PLU portant sur :

- la suppression de la zone 2AUE (règlement graphique et écrit) ;
- la suppression de la prescription graphique indiquant la clôture végétalisée traversant le carrefour rue de la Belle Cordière / plateforme BHNS ;
- la suppression de l'ER 8, emplacement réservé au bénéfice de la commune pour un espace de stationnement ;
- la modification du règlement graphique en créant à la place de la zone 2AUE :
 - ✓ une nouvelle zone à urbaniser 1AUE, dédiée au projet de P+R au droit du parking relais voitures ;
 - ✓ une zone N, dans la continuité de la zone N existante en lien avec le site de compensation décrit au chapitre 3 ;
 - ✓ la modification de l'article 2 des dispositions générales du règlement écrit et la création du règlement écrit de la zone 1AUE ;
 - ✓ la création d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielle au droit de la zone à urbaniser 1AUE.

Ces modifications entraînent la nécessité de modifier quelques pages du rapport de présentation.

En conclusion, la commission enquête considère que le dossier de mise en compatibilité est clairement présenté, mettant en comparaison les dispositions des PLU avant et après leur mise en compatibilité. Elle précise que les dispositions proposées sont limitées aux documents graphiques des règlements et aux cahiers communaux pour ce qui concerne le PLU-H de la Métropole de Lyon, au règlement (écrit et graphique) et au rapport de présentation pour le PLU de Reyrieux ; que les dispositions sont plus conséquentes pour le PLU de Parcieux, celles-ci portant à la fois sur le règlement (écrit et graphique) avec la création d'une nouvelle zone à urbaniser 1AUE dédiée au projet de P+R, une prescription graphique, la suppression d'un emplacement réservé, et la création d'une OAP.

La commission d'enquête considère que ces dispositions sont nécessaires et suffisantes à la mise en œuvre du projet.

Par ailleurs, elle relève que la mise en compatibilité des PLU ne modifie pas l'économie générale des Projets d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) concernés.

Elle ajoute que le choix de la procédure est bien adapté aux objectifs et à la temporalité du projet, avec la nécessité d'un engagement possible de la réalisation du projet à court terme, à la différence d'une procédure classique d'évolution des PLU.

3.3 Sur l'évaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité des PLU avec le projet

La mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon est soumise à évaluation environnementale systématique.

En application de l'art L.122-13 du Code de l'Environnement, les évaluations environnementales au titre du projet et au titre du plan/programme peuvent faire l'objet d'une procédure unique. Le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme de l'agglomération lyonnaise ».

Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet. De ce fait, un paragraphe spécifique « Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon est inséré dans la pièce H4 – Analyse des impacts et mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation (mesures ERC) de l'étude d'impact.

3.3.1. Sur l'évaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Reyrieux

Le maître d'ouvrage a décidé de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux. En application de l'art L.122-13 du Code de l'Environnement, les évaluations environnementales au titre du projet et au titre du plan/programme peuvent faire l'objet d'une procédure unique.

Le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Reyrieux ». Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Reyrieux » est inséré dans la pièce H4 – Analyse des impacts et mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation (mesures ERC) de l'étude d'impact.

3.3.2. Sur l'évaluation environnementale au titre de la mise en compatibilité du PLU de la commune de Parcieux

Le maître d'ouvrage a décidé de réaliser également une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Parcieux. En application de l'art L.122-13 du Code de l'Environnement, les évaluations environnementales au titre du projet et au titre du plan/programme peuvent faire l'objet d'une procédure unique.

Le maître d'ouvrage a souhaité réaliser une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Parcieux. Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Evaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Parcieux » est inséré dans la pièce H4 du dossier - Analyse des impacts et mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation (mesures ERC) de l'étude d'impact.

3.4 Sur l'examen conjoint des projets de mise en compatibilité des PLU

3.4.1 Sur l'examen conjoint du projet de mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon avec les personnes publiques

Conformément au Code de l'Urbanisme, le dossier d'enquête préalable à la DUP comprenant les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon ont fait l'objet d'un examen conjoint entre la Métropole, les communes concernées, l'Etat et les personnes publiques associées, en date du 30 Octobre 2025.

Un procès-verbal a été établi en date du 5 novembre 2025 et joint au dossier d'enquête publique.

La commission d'enquête a analysé dans son rapport les avis exprimés au cours de cette réunion d'examen conjoint et les réponses de la maîtrise d'ouvrage, le cas échéant, à savoir avis favorable de l'ensemble des participants ; observations formulées :

- la Métropole a préféré supprimer des espaces végétalisés à valoriser (EVV) et les plantations sur le domaine public, impactés par le tracé du projet en attendant une définition opérationnelle plus précise ;

- la DDT apporte une recommandation sur le PPRT COATEX à Genay et Neuville-sur-Saône, sur l'information du risque en présence et des réflexes à avoir pour les passagers sur le parking qui est situé en B3 de ce PPRT COATEX.

3.4.2 Sur l'examen conjoint du projet de mise en compatibilité des PLU de Reyrieux et Parcieux avec les personnes publiques

De la même manière que pour le PLU-H de la Métropole de Lyon, le dossier d'enquête préalable à la DUP comprenant les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des PLU des communes de Reyrieux et Parcieux a fait l'objet d'un examen conjoint entre la Métropole, les communes concernées, l'Etat et les personnes publiques associées, conformément au Code de l'Urbanisme, en date du 31 octobre 2025.

Un procès-verbal a été établi en date du 26 novembre 2025 et joint au dossier d'enquête publique.

La commission d'enquête a analysé dans son rapport les avis exprimés au cours de cette réunion d'examen conjoint et les réponses de la maîtrise d'ouvrage, le cas échéant, à savoir avis favorable de l'ensemble des participants, assorti des observations formulées par :

- la chambre d'agriculture sur la surface du STECAL, l'accès aux parcelles agricoles et la limite de la zone inondable et auxquelles la Région AURA a répondu ;
- la DDT (service prévention et risques) qui invite la commune de Reyrieux à se rapprocher de son service pour plus d'informations sur la limite de la zone inondable ;
- la mairie de Reyrieux qui précise que le PLU de la commune sera aligné sur le règlement du PPRi ;
 - ✓ par la mairie de Reyrieux qui souhaiterait que l'emplacement réservé n°5 de l'arrêt « Centre » prévoit également le terrain en zone industrielle prévu pour le projet de l'arrêt « ouest » : observation à laquelle la Région AURA a répondu que ces éléments n'étaient pas incompatibles avec le projet, les emplacements réservés ayant pour but de pouvoir bloquer les terrains, ce qui va être fait via la procédure de DUP et qu'il n'y a pas de nécessité impérieuse d'inscrire cet emplacements réservés dans le dossier de mise en compatibilité ;
 - ✓ que l'emplacement des ombrières qui seront mises en place sur la commune de Reyrieux par la mairie qui veut s'assurer que ces emplacements respecteront les règles de recul imposées par le règlement de l'actuel PLU : la Région AURA a indiqué qu'elle va se rapprocher de l'équipe de maîtrise d'œuvre pour vérifier ce point.

3.4.3 Sur l'avis de l'autorité environnementale (MRAe)

Concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, la commission d'enquête note que la Région AURA :

- a bien conditionné l'ouverture de l'extension du parking de Reyrieux Ouest à la saturation documentée des parkings existants et à la mise en œuvre de mesures environnementales adaptées ;
- a bien prévu de transmettre aux collectivités compétentes l'ensemble des éléments nécessaires à la prise en compte des mesures compensatoires dans leurs documents d'urbanisme, lorsque cela sera nécessaire ;

- précise que les collectivités pourront intégrer, dans leurs documents d'urbanisme, une réduction des surfaces de stationnement exigibles par logement en prenant en compte la distance qui les sépare des stations du BHNS.

3.5 Sur la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La concertation préalable a été effectuée durant le dernier trimestre 2023, conformément aux textes. A ce titre est jointe aux pièces du dossier relatives à la MECDU la délibération de la commission permanente n° CP-2024-03/02-83608 du Conseil Régional Auvergne – Rhône-Alpes réunie le 22 mars 2024 tirant le bilan de la concertation effectuée du 18/09/2023 au 15/10/2023 au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) soumis à évaluation environnementale et approuvant ce bilan.

Figure également un document exposant le bilan de la concertation en 3 points :

- pourquoi une concertation ?
- les moyens d'information et d'expression mis à disposition du public ;
- le bilan de la concertation, ainsi qu'une synthèse des conclusions de la concertation.

La commission d'enquête considère que ces éléments témoignent de la démarche de concertation préalable effectuée conformément à l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

3.6 Sur l'information préalable du public

Sur l'information préalable du public, se reporter au §2.2. supra pour les commentaires de la commission d'enquête qui considère que l'information préalable et la publicité de l'enquête ont été bien effectuées conformément aux obligations légales et au-delà.

3.7 Sur les observations du public relatives à la mise en compatibilité des PLU (pour mémoire)

La commission enquête fait remarquer qu'aucune observation du public n'a été formulée sur les PLU concernés, sous quelle que forme que ce soit, lors de l'enquête publique conjointe.

AVIS DE LA COMMISSION ENQUETE SUR LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME AVEC LE PROJET DE BHNS TREVOUX-LYON PART DIEU

Au vu des conclusions exposées ci-dessus, et notamment le fait que :

- les dispositions proposées sont limitées au document graphique du règlement, sont nécessaires et suffisantes à la mise en œuvre du projet, ne modifient pas l'économie générale du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) des PLU en vigueur, que le choix de la procédure est bien adapté aux objectifs et à la temporalité du projet ;
- les personnes publiques présentes à la réunion d'examen du projet de mise en compatibilité du PLU-H, tenue en date du 30 Octobre 2025, ont exprimé un avis favorable ;
- les personnes publiques présentes à la réunion d'examen du projet de mise en compatibilité du des PLU de Reyrieux et Parcieux, tenue en date du 31 octobre 2025, ont exprimé un avis favorable ;

- qu'une concertation préalable a été effectuée, conformément au Code de l'urbanisme (article L 103-2) ;
- l'information et la publicité sur l'enquête publique unique ont été effectuées conformément aux textes en vigueur, avec différents modes d'information et d'expression du public ;
- aucune observation du public n'a été formulée, lors de l'enquête publique conjointe, sur ce point.

En conséquence la commission d'enquête émet un avis favorable sur les dispositions de mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon et des PLU de Reyrieux et de Parcieux avec le projet de BHNS présenté par la Région AURA, pour lequel celle-ci a demandé au Préfet de prendre une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), à l'issue de la présente enquête publique.

Avec **les recommandations suivantes** :

- ✓ Concernant la mise en compatibilité du PLU-H de la Métropole de Lyon (remarque la DDT), qu'il soit apportée l'information du risque en présence et des réflexes à avoir pour les passagers sur le parking situé en B3 de ce PPRT COATEX à Genay et Neuville-sur-Saône ;
- ✓ Que la Région AURA rappelle à la commune de Reyrieux que l'ouverture de l'extension du parking de Reyrieux Ouest est conditionnée à la saturation documentée des parkings existants et à la mise en œuvre de mesures environnementales adaptées, tel que prévu, par suite de l'avis de la MRAe (et rappelé par la DDT lors de l'examen conjoint relative à la mise en compatibilité du PLU) ;
- ✓ Que la Région AURA transmette aux collectivités compétentes l'ensemble des éléments nécessaires à la prise en compte des mesures compensatoires dans leurs documents d'urbanisme, lorsque cela sera nécessaire, tel que prévu, par suite de l'avis de la MRAe ;
- ✓ Que la Région AURA rappelle aux collectivités que celles-ci pourront intégrer, dans leurs documents d'urbanisme, une réduction des surfaces de stationnement exigibles par logement en prenant en compte la distance qui les sépare des stations du BHNS, tel que prévu, par suite de l'avis de la MRAe.
- ✓ Que la Région AURA s'assure que l'emplacement des ombrières qui seront mises en place sur la commune de Reyrieux respecteront les règles de recul imposées par le règlement de l'actuel PLU (la Région AURA ayant indiqué qu'elle se rapprocherait de l'équipe de maîtrise d'œuvre pour vérifier ce point, lors de la réunion d'examen conjoint relative à la mise en compatibilité du PLU).

Le 14 avril 2026

La commission d'enquête

Alain AVITABILE
Commissaire enquêteur



Martine BOYE FLOTTES
Commissaire enquêtrice



Gérard GIRIN
Président

