

## **KKP4576 : Compléments du 29/09/2023 par courriel**

L'étude de modélisation est en cours et sera finalisée au 1er trimestre 2024. Le périmètre de la modélisation couvrira 3 secteurs distincts :

- Le périmètre métropolitain, pour la prise en compte des effets macroscopiques du développement et des grands projets.
- Un périmètre large de prise en compte des projets et d'analyse des impacts : périmètre intrapériphérique, en rouge ci-dessous.
- Un périmètre plus fin de prise en compte des projets et d'analyse des impacts, centré sur la Presqu'île et intégrant les deux rives des cours d'eau, se développant entre le tunnel de la Croix-Rousse et le sud de Perrache, en bleu ci-dessous.

Au regard des axes RGC, le projet Rive Droite prévoit naturellement le maintien de la continuité des itinéraires RGC et intègre les hypothèses de délestage, comme cela a été évoqué lors de la réunion entre services de la Métropole et de l'État ce lundi 25 septembre. Les hypothèses de report associés intègrent bien sûr toutes les composantes multimodales, et notamment les importants potentiels des projets prévus en matière de voies lyonnaises et de transports en commun (prolongement métro B, corridors bus, nouvelle offre TC de la Rive Droite vers Plateau Nord et vers Part-Dieu, etc.)

Pour ce qui concerne les enjeux airs et bruits, nous procédons actuellement à la mesure fine de l'état actuel et nous modéliserons les effets du projet Rive Droite une fois l'étude de mobilité finalisée. Nous ne doutons pas que les effets positifs le long de l'axe seront confirmés pour tous les riverains aujourd'hui soumis à des surexpositions très préoccupantes en matière de bruit comme d'air. Les politiques multimodales de la Métropole seront mises en perspective pour éviter tout effet rebond en termes de trafic automobile, en particulier grâce aux objectifs environnementaux de la ZFE.

Enfin, concernant le dispositif de suivi des mesures ERC, nous n'avons pas identifié d'impacts négatifs dans le projet, conduisant à devoir monitorer et quantifier d'éventuels impacts. Nous pourrions bien sûr revoir ces dispositions en tant que de besoin.

La ligne Centre-Ouest est bien intégrée aux modélisations de déplacement du projet et constituera une alternative importante d'accès à Part-Dieu depuis l'Ouest de l'agglomération même si SYTRAL Mobilités n'a pas encore décidé du choix du mode de transport de ce projet annoncé pour le prochain mandat.

En revanche, la transformation de M6 et M7 en boulevard urbain ne constitue pas un projet opérationnel de la Métropole pour le moment et ne fait donc pas partie des entrants de nos modélisations de trafic automobile, même si un projet de transformation en boulevard urbain reste bien envisagé à moyen terme et viendra encore alléger la pression automobile sur Rive Droite.

Concernant l'usage des parkings souterrains et des P+R, nous sommes à disposition des services de l'État sur la stratégie P+R de la Métropole officiellement et publiquement délibérée au conseil métropolitain de juin 2023 et nous pourrions préciser les évolutions d'affectation des parkings souterrains en lien avec le transfert de leur gestion au 1er janvier 2024 à la nouvelle SPL Mobilité. Il ne nous paraît cependant pas y avoir de lien entre ces parkings, conservés dans leur état actuel et leurs capacités, et les enjeux environnementaux afférents à l'aménagement de la rive droite du Rhône.

Enfin, concernant la compatibilité des sols pollués avec les espaces verts et l'assurance de l'absence d'infiltration dans la maille S7, les compléments d'étude de pollution des sols seront réalisés à l'automne 2023, et les résultats seront pris en compte dans la conception du projet pour ne pas entraîner d'éventuelles pollutions par infiltration. Ce sujet sera étudié en détail dans le cadre du Dossier Loi sur l'Eau que nous préparons.

Plus globalement, la reprise globale des eaux pluviales de rive droite comme la requalification de façade à façade vont dans le sens d'une très nette amélioration de la situation environnementale du secteur.

En matière de concertation, une concertation continue (non réglementaire) sera mise en œuvre à partir de l'automne 2023 pour poursuivre la mobilisation des parties prenantes au-delà de la phase réglementaire dont nous avons déjà approuvé le bilan. Par ailleurs, une démarche d'urbanisme transitoire est prévue dès 2024, à compter de la grande fête du fleuve de la Ville de Lyon, pour accompagner les changements de comportement et préparer une nouvelle perception de cette rive droite comme un espace végétalisé et plus apaisé.

Enfin, comme nous l'avions déjà identifié lors du point avec la Préfète Cécile Dindar sur Rive Droite en 2021, d'autres avis et autorisations sont identifiés, notamment en lien avec les enjeux archéologiques et la proximité des Monuments historiques, l'architecte des bâtiments de France étant étroitement associés au projet depuis ses débuts.