

Gilles MATHIEUX
Commissaire enquêteur

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE
A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
DU PROLONGEMENT DE LA 3EME LIGNE DE TRAMWAY
DE SAINT ETIENNE METROPOLE (LOIRE)**

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Enquête du 17 octobre au 21 novembre 2016 inclus

Janvier 2017

SOMMAIRE

CHAPITRE A ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE 4

A.1- ORGANISATION	4
A.1.1- Désignation du commissaire enquêteur	
A.1.2- Concertation avec l'autorité organisatrice	
A.1.1- Cadre juridique de l'enquête	
A.1.2- Information du public	
A.1.2.1- Concertation préalable	
A.1.2.2- Information par annonces réglementaires	
A.1.2.3- Information par affichage.....	
A.1.2.4- Autres moyens d'information du public.....	
A.2- DEROULEMENT DE L'ENQUETE	7
A.2.1- Opérations préalables à l'enquête	
A.2.1.1- Présentation du projet	
A.2.1.2- Visite du site.....	
A.2.2- Permanences	
A.2.3- Clôture de l'enquête	
A.2.4 Consultations complémentaires.....	
A.2.4.1- Réunion avec la CCI	
A.2.4.2- Réunion avec la CMA	
A.2.4.3- Réunion avec l'EPASE	
A.2.4.4 Réunion avec laSTAS.....	
A.2.5- Opérations complémentaires.....	
Appréciation des conditions d'accueil du public au stade G.Guichard	

CHAPITRE B PRESENTATION DU PROJET ET DE L'OBJET DE L'ENQUETE..... 12

B.1- COMPOSITION DU DOSSIER.....	12
B.2- ENJEUX DU PROJET ET AMBITIONS DU TERRITOIRE ,....	13
SIGNET NON DEFINI.	
B.2.1- Enjeux	
B.2.2- Le territoire	
B.2.3- Autres enquêtes	
B.3- DESCRIPTION GENERALE DU PROJET.....	14
B.3.1- Présentation du tracé et des stations.....	
B.3.2- Présentation du tracé et des stations	
B.3.3- L'Offre de service	
B.3.4- Modifications du schéma de circulation	
B.3.5- Mesures de réduction d'impact.....	
B.4- AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE.....	17

CHAPITRE C REQUETES FORMULEES PAR LE PUBLIC 18

C.1- DECOMPTE DES OBSERVATIONS RECUES ...ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.18

C.2- TABLEAU DES OBSERVATIONS PORTEES SUR LES REGISTRES ET SUR LES LETTRES RECUES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR. 19

C.3- ANALYSE DES OBSERVATIONS 33

C.3.1- ETUDE DES OBSERVATIONS DEFAVORABLES AU PROJET

C.3.2- ETUDE DES OBSERVATIONS GLOBALEMENT FAVORABLES AU PROJET

C.3.3- RECENSEMENT THEMATIQUE DES RESERVES ET DES DEMANDES DE MODIFICATIONS

C.3.3.1- Coût, bilan socio-économique et montage financier **Erreur ! Signet non défini.**

C.3.3.2- Modes alternatifs.....

C.3.3.3- Tracé(rues Odde et de la Robotique, suggestions alternatives) ...

C.3.3.4 Station AFPA

C.3.3.5 Aménagements (ouvrages, modes doux, paysagers, design)

C.3.3.6 Nuisances (circulation automobile, accès riverains, bruit)

C.3.3.7 Offre de services (fréquentation, capacité, évènements)

C.3.3.8 Divers

C.4- AVIS SUR LES OBSERVATIONS 36

C.4.1- Considérations générales

C.4.2- Coût, bilan socio-économique et montage financier

C.4.3- Modes alternatifs

C.4.4- Tracé(passage rue Odde, suggestions alternatives)

C.4.5 Station AFPA

C.4.6- Aménagements (ouvrages, modes doux, paysagers, design)

C.4.7- Nuisances (circulation automobile, accès riverains, bruit)

C.4.8- Offre de services(fréquentation, capacité, évènements

C.4.9- Divers.....

CHAPITRE D ANNEXE

Mémoire en réponse du 6/12/2016 du Maître d'ouvrage au rapport de synthèse du commissaire enquêteur

NB : *Les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur font l'objet d'un document séparé*

PRESENTATION DU PROJET ET DE L'OBJET DE L'ENQUETE

A.1- ORGANISATION

A.1.1- DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Par décision du 15 :09 :2016 référencée sous le n° E16000252/69, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon a nommé Monsieur Gilles MATHIEUX, en qualité de commissaire enquêteur.

Monsieur Bernard ZABINSKI a été désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

A.1.2- CONCERTATION AVEC L'AUTORITE ORGANISATRICE

Afin de prendre rapidement connaissance du dossier, le commissaire enquêteur s'est rapproché de l'autorité organisatrice.

PREFECTURE DE LA LOIRE
DIRECTION DES COLLECTIVITES ET DU DEVELOPEMENT LOCAL
Bureau du contrôle de légalité
2 rue Charles de Gaulle
42022 SAINT-ETIENNE cedex 1

Les dates et heures de permanences ont été arrêtées conjointement avec les services de la Préfecture en fonction de l'ouverture au public de l'Hôtel de Ville de Saint-Etienne et au siège de la communauté urbaine de Saint-Etienne Métropole.

Les registres ont été cotés et paraphés par le commissaire enquêteur.

A.1.1- CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE

L'arrêté du Préfet de la Loire n°2016/00289 du 28/09/2016 a prescrit l'ouverture d'une enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique concernant le prolongement de la troisième ligne du tramway de Saint-Etienne.

La présente enquête est réalisée en application :

- Du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- Du code général des collectivités territoriales,
- Du code de l'urbanisme,
- Du code de l'environnement.

Le dossier d'enquête publique a été mis à disposition du public à l'Hôtel de Ville de Saint-Etienne et au siège de la communauté urbaine de Saint-Etienne Métropole du 17 octobre au 21 novembre inclus

A.1.2- INFORMATION DU PUBLIC

A.1.2.1- Concertation préalable

Préalablement à l'enquête, une concertation a été organisée par Saint-Etienne Métropole, elle s'est déroulée en deux phases, du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016 et du 4 avril au 20 mai 2016.

L'information sur la concertation et sur le projet a été transmise à travers différents supports :

- Un dossier de concertation, complété par un dossier additionnel,
- Des lettres d'information sur le projet,
- Une page du site internet de Saint-Etienne Métropole, accessible depuis les sites des villes de Saint-Etienne et de Saint-Priest-en-Jarez, ainsi que de celui de la STAS,
- Des courriers d'information aux associations concernées, aux délégataires d'équipements, aux services de l'Etat, aux organismes publics et à toutes les communes de la communauté urbaine, à toutes les entreprises concernées.

Au cours de 5 réunions publiques, les participants, plus de 500 personnes au total, ont pu faire part de leurs interrogations et avis.

Le bilan de la concertation a fait l'objet d'une délibération du conseil communautaire du 30 juin 2016.

Les avis exprimés lors de cette concertation ont permis de dégager les principaux enseignements suivants :

- Une large adhésion au projet de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway,

- La participation du tramway au développement et au renouvellement urbain du territoire nord-est de Saint-Etienne,
- Le souhait que le tramway desserve les équipements publics de la Plaine Achille,
- Une adhésion globale aux aménagements proposés, avec cependant des questions sur les impacts du projet sur la circulation automobile, et le souhait d'une bonne prise en compte des modes doux, et en particulier du développement d'aménagements cyclables continus et performants.

A.1.2.2- Information par annonces réglementaires

Des avis d'enquête ont été publiés dans la presse :

- L'Essor Affiches - Loire des 30/09/2016 et 21/10/2016,
- La Tribune – Le Progrès des 30/09/2016 et 21/10/2016.

A.1.2.3- Information par affichage

L'affichage réglementaire a été effectué tels que l'attestent les certificats d'affichage.

Un affichage en format A2 a été effectué et maintenu sur 9 emplacements le long de l'itinéraire ainsi qu'à l'Hôtel de Ville et au siège de Saint-Etienne Métropole (constaté par huissier).

A.1.2.4- Autres moyens d'information du public

L'information du public du déroulement de l'enquête a été relayée par :

- La presse écrite, orale et télévisée locale (information sur le site internet de France Bleu Loire le 17/10, interview du commissaire enquêteur sur FBL le 18/10, article dans La Tribune et info sur TL7),
- Une page dédiée sur le site internet du maître d'ouvrage, accessible depuis le site de la Ville de Saint-Etienne,
- Une plaquette « info projet n°4 » présentant le dossier soumis à l'enquête publique, rappelant les étapes de la procédure, et appelant le public à participer,
- Un affichage spécifique sur les panneaux lumineux d'information dynamique de la Ville de Saint-Etienne
- Le journal municipal de la Ville de Saint-Etienne de novembre 2016

A.2- DEROULEMENT DE L'ENQUETE

A.2.1- OPERATIONS PREALABLES A L'ENQUETE

A.2.1.1- Présentation du projet

En vue de prendre rapidement connaissance du projet de prolongement de la 3ème ligne du Tramway, objet de l'enquête, une réunion technique a été organisée avec le Maître d'ouvrage.

Saint-Etienne Métropole
2 avenue Grüner
42006 Saint-Etienne Cedex 1

La réunion a eu lieu le 28 septembre 2016, avec Monsieur Pascal PREMILLIEU, directeur de la Mission Tramway.

A.2.1.1.1. Visite du site de l'extension

Suite à la réunion technique, une visite de site a été organisée le 5 octobre 2016.

Déroulement :

- Reconnaissance de l'ensemble de l'itinéraire et des enjeux du renouvellement urbain des quartiers et des équipements à desservir,
- Arrêt aux différents points singuliers et présentation détaillée de la configuration de l'espace urbain impacté par l'extension,
- Incidences du projet et solutions mises en œuvre.

A.2.2- PERMANENCES

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public selon le calendrier suivant :

Lieux des permanences	Jours	Heures
Siège de Saint-Etienne Métropole	mardi 18 octobre 2016	14h00 – 17h00
Mairie de Saint-Etienne	lundi 24 octobre 2016	9h00 -12h00
Siège de Saint-Etienne Métropole	mercredi 2 novembre 2016	14h00 – 17h00
Mairie de Saint-Etienne	mardi 8 novembre 2016	9h00 -12h00
Mairie de Saint-Etienne	vendredi 18 novembre 2016	9h00 -12h00
Siège de Saint-Etienne Métropole	Lundi 21 novembre 2016	14h00 – 17h00

A.2.3- CLOTURE DE L'ENQUETE

Le 21 novembre 2016, à l'expiration du délai de l'enquête, il a été procédé à la clôture et à la signature des registres d'enquête, par le commissaire enquêteur.

Les registres d'enquête ont été remis au commissaire enquêteur le 21 novembre 2016.

A.2.4- CONSULTATIONS COMPLEMENTAIRES

De nombreuses réunions ont eu lieu au siège de Saint-Etienne Métropole avec la Mission Tramway et d'autres services pour expliciter les questions rencontrées pendant le déroulement et à la suite de l'enquête.

Quatre consultations complémentaires ont été effectuées à l'initiative du commissaire enquêteur.

A.2.4.1- Réunion avec la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI)

DATE DE LA REUNION :

6 décembre 2016

LIEU DE LA REUNION :

Locaux stéphanois de la CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne

PERSONNES PRESENTES :

Madame Sandy MARION-MAURIN, Direction de l'Industrie et de la Compétitivité et des Territoires

Monsieur Nicolas SCHMITT, Référent Développement Territorial

Gilles MATHIEUX, commissaire enquêteur

OBJECTIF DE LA REUNION :

Recueillir les observations de la CCI sur le projet de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway de Saint-Etienne soumis à enquête publique

POINTS ABORDES :

- Participation de la CCI à la 1^{ère} phase de la concertation préalable
- Décompte des entreprises situées dans le secteur concernées par le prolongement du tramway

- Animation du club d'entreprises ESTER du technopole et tentatives de susciter l'intérêt autour des plans de déplacements d'entreprises (PDE)
- Interférence de la période de la 2^{ème} phase de concertation avec la fusion des CCI du Rhône et de la Loire

A.2.4.2- Réunion avec la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA)

DATE DE LA REUNION :

6 décembre 2016

LIEU DE LA REUNION :

Technopole de Saint-Etienne : siège de la CMA

PERSONNES PRESENTES :

Georges BUBESSEY, Président du de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat
 Pierre DELOUVRIER, Secrétaire général
 Catherine BERTHERAT, Conseillère économique – Direction de l'Animation Economique
 Gilles MATHIEUX, commissaire enquêteur

OBJECTIF DE LA REUNION :

Recueillir les observations de la CMA sur le projet de prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway de Saint-Etienne soumis à enquête publique

POINTS ABORDES :

- Participation de la CMA aux 2 phases de la concertation préalable et à la saisine du Conseil de Développement de Saint-Etienne Métropole
- Remarques sur le conflit potentiel avec les commerces du Centre-Ville
- Problématique du stationnement et de l'accessibilité aux entreprises
- Rôle de la CMA dans l'indemnisation des pertes de CA des entreprises en phase travaux de réalisation de la ligne de tramway
- Cas particulier du garage Philip rue Odde
- Demande de faire apparaître le nom de la CMA dans la dénomination de la station la plus proche.

A.2.4.3- Réunion avec l'Etablissement Public d'Aménagement Saint-Etienne (EPASE)

DATE DE LA REUNION :

7 décembre 2016

LIEU DE LA REUNION :

Siège de l'EPASE

PERSONNES PRESENTES :

Alexis GANTE, Chef de projet EPASE pour la ZAC Châteaueux
Lauranne PONSONNET, architecte urbaniste – Mission Tramway SEM
Gilles MATHIEUX, commissaire enquêteur

OBJECTIF DE LA REUNION :

Faire le point sur les projets de développement urbain en lien avec le prolongement de la 3^{ème} ligne du tramway

POINTS ABORDES :

- Contexte de rénovation urbaine du quartier Nord-Est de Saint-Etienne
- Opérations en cours qui pourraient bénéficier de l'effet de levier du prolongement du tramway
- Autres opérations du secteur – zone commerciale du Pont de l'Ane
- Evolution du marché de l'immobilier
- Concurrence avec le Centre-Ville.

A.2.4.4- Réunion avec la société délégataire de transport (STAS)

DATE DE LA REUNION :

13 décembre 2016

LIEU DE LA REUNION :

Siège administratif et technique de la STAS à Saint-Priest en Jarez

PERSONNES PRESENTES :

Bernard DELAGE, Directeur technique - STAS
Patrick CHAROLLOIS, Directeur de l'exploitation - STAS
Gilles MATHIEUX, commissaire enquêteur

OBJECTIF DE LA REUNION :

Recueillir le point de vue du délégataire sur le projet d'extension de la 3^{ème} ligne du tramway

POINTS ABORDES :

- Apports du maillage de la ligne et du réseau du tramway par rapport à l'exploitation
- Possibilités offertes en cas d'incidents ou de travaux nécessaires sur l'axe historique du tramway
- Avantages et inconvénients d'un raccordement simple ou en T à l'angle Bergson/Odde
- Desserte du quartier de Montreynaud
- Scénario abandonné de raccordement à la Terrasse depuis le stade
- Abandon station du tramway rue des Creuses (hors projet).

A.2.5- OPERATIONS COMPLEMENTAIRES

Appréciation des conditions d'accueil du public au stade Geoffroy-Guichard

Le commissaire enquêteur a souhaité prendre connaissances des conditions d'accueil des spectateurs du stade Geoffroy-Guichard pour apprécier les conditions d'accessibilité et de sécurité avant et après le match.

Afin de prendre connaissance de la situation lors d'un remplissage à un bon niveau du stade, ces conditions ont été appréciées lors de la rencontre Association Sportive de Saint-Etienne – Olympique de Marseille le 30/11/2016 – 19H :

- 17h00 – 17h30 : observation in situ des parcours piétonniers d'arrivée vers le stade
- 17h30 – 19h00 : accueil au PC sécurité commun police/ASSE/ ville de Saint-Etienne et observation sur écrans de l'arrivée des spectateurs et des conditions de sécurité mise en place pour leur accès à l'enceinte
- Pendant le match : suivi sur écran des comportements des spectateurs pendant la rencontre et des procédures de sécurité mises en place
- A l'issue du match : suivi sur écrans des flux piétonniers sortant du stade sur le mail et sur les rues avoisinantes, dont la rue Claude Odde et des mesures d'évitement d'affrontements entre supporters de camps adverses.

CHAPITRE B PRESENTATION DU PROJET ET DE L'OBJET DE L'ENQUETE

B.1 - COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à enquête publique du 17/10/2016 au 21/11/2016 était composé de 14 volumes indicés de A à J :

- A – Plan de situation
- B – Objet de l'enquête et informations juridiques et administratives
- C – Notice explicative
- D – Plan général des travaux
- E – Caractéristiques principales des ouvrages
- F – Appréciation sommaire des dépenses
- G0 – Etude d'impact – Résumé non technique
- G1 – Etude d'impact – Description du projet et esquisse des principales solutions de substitution, et raisons du choix
- G2 – Etude d'impact – Appréciation des impacts et justification de l'absence de la notion de programme
- G3 – Etude d'impact – Etat initial de l'environnement
- G4 – Etude d'impact- Analyse de effets du projet et autres parties de l'étude d'impact
- H – Evaluation socio-économique
- I – Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage
- J – Annexes – Délibérations et bilan de la concertation préalable

Un guide de lecture était joint au dossier mis en consultation

B.2- ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET ENJEUX

Les objectifs du projet peuvent être déclinés en sept points :

- Poursuivre la construction d'un **réseau de tramway maillé**, en prolongeant une ligne de tramway existante qui améliore le temps de parcours entre la Terrasse et Châteaureux, sur un itinéraire alternatif au passage par l'hypercentre
- Créer une offre de transport attractive et bien connectée aux pôles d'échanges et aux parcs relais de l'agglomération, afin de **favoriser l'usage des transports en commun et le report modal**.
- Réaliser un tramway qui **améliore l'attractivité du quart nord-est de Saint-Etienne**, en conformité avec les documents programmatiques de l'agglomération, dont le Programme Local de l'Habitat (PLH) de Saint-Etienne Métropole et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Sud-Loire.
- Desservir les grands équipements (stade Geoffroy-Guichard, Zénith de Saint-Etienne Métropole, Parc des expositions, Comédie, Fil,...) et les secteurs d'emplois du Technopole et de Châteaureux, qui **rayonnent à l'échelle de toute l'agglomération** et du bassin de vie Sud-Loire.
- Etre **vecteur d'image** pour le territoire au travers d'une démarche « **design** » intégrée au projet.
- Contribuer à **effacer la coupure** que constituent aujourd'hui les voies ferrées dans le tissu urbain ; en reliant le quart nord-est aux autres polarités et quartiers de la ville, et engager la **requalification des voiries et espaces publics** traversés par le projet.
- Attirer **une clientèle nouvelle** sur le réseau de transports en commun en rendant attractif un nouvel itinéraire.

Enjeu financier

L'enveloppe financière globale a été fixée et affichée à 75 millions d'euros hors taxes, dont 68 M€ estimés, correspondant strictement aux dépenses relatives au dossier soumis à l'enquête. .

B.2.1- LE TERRITOIRE

Ce prolongement desservira le secteur nord-est de Saint-Etienne pour réaliser un bouclage au nord et au sud sur le réseau existant, et permettra le maillage du réseau de transport en commun.

Cette nouvelle ligne a vocation à relier la gare TGV et le quartier d'affaires de Châteaureux au pôle d'échanges multimodal de La Terrasse qui marque l'entrée nord de l'agglomération.

Les grands équipements communautaires que sont le Zénith ou le stade Geoffroy Guichard, les équipements culturels et de loisirs d'audience métropolitaine que sont le Fil, la patinoire, le futur centre dramatique national « La Comédie », le parc des expositions ..., ainsi que la zone d'emplois du Technopole, qui concentre 250 entreprises et plus de 3000 emplois seront desservis par cette nouvelle ligne.

De plus, parmi les secteurs desservis, deux périmètres font l'objet de grands projets métropolitains portés par l'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne (EPASE) et sont délimités par des périmètres de ZAC : le quartier d'affaires de Châteaureux, quartier mixte à dominante tertiaire développé autour du pôle d'échanges multimodal principal de l'agglomération, et le quartier créatif Manufacture Plaine Achille, quartier en devenir basé sur le développement d'un écosystème innovant (filiales d'excellence, campus, entreprises innovantes, tiers lieux, cité du design...), sur l'émergence d'un pôle culture, sport loisirs majeur et sur le concept de ville parc.

Enfin, le projet permettra la requalification urbaine du quartier du Soleil dont la revitalisation et son rapprochement de la ville-centre sont devenus nécessaires.

B.2.2- AUTRES ENQUETES

En prévision d'éventuelles expropriations qui s'avèreraient nécessaires pour la réalisation du projet, une fois la DUP prononcée, le Préfet de la Loire a diligenté une enquête parcellaire pour procéder à la détermination contradictoire des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés ;

B.3- DESCRIPTION GENERALE DU PROJET

B.3.1- PRESENTATION DU TRACE ET DES STATIONS

Le prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway de l'agglomération stéphanoise est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Saint-Etienne Métropole.

Le projet retenu consiste à réaliser un prolongement de 4,3 km de la ligne T3 actuelle, comportant 6 nouvelles stations.

Le prolongement débute à partir du terminus actuel « Châteaureux », non modifié.

La première station, située à 600 m environ du terminus actuel, dessert le Nord de la gare où une passerelle piétonne permettant le franchissement du faisceau ferré sera créée.

Le tracé rejoint ensuite le Chemin du Bardot où est implantée une seconde station qui desservira le quartier du Bardot, la centralité du Soleil, et le futur programme d'habitations.

La troisième station est implantée au carrefour 8 Mai 1945 / Soulié, cette station est située au cœur du quartier du Soleil, à 500 m de la précédente et 800 m de la suivante.

La quatrième station est implantée à côté du Zénith, desservant la plaine Achille, le parc-relais du Zénith et le sud Technopole
La cinquième station est implantée à l'angle Aciéries/Presse, au cœur du Technopole

Le tramway poursuit sur environ 550 m jusqu'au stade Geoffroy-Guichard où une station est envisagée au sud du stade.

Le tramway passe enfin sous le boulevard Thiers et la voie ferrée pour rejoindre l'actuelle station Geoffroy-Guichard, rue Claude Odde. La station actuelle est légèrement décalée au Nord. L'interstation est alors d'environ 700 m.

B.3.2- AMENAGEMENTS PREVUS

Les aménagements prévus pour répondre aux objectifs de l'opération de prolongement de la 3^{ème} ligne du tramway sont détaillés par secteur concerné par le passage de la ligne, en détaillant les enjeux d'insertion et les principes d'insertion envisagés :

- Secteur Châteaureux – le tramway en accompagnement de la mutation du secteur,
- Quartier du Soleil – Une desserte fine et une requalification des espaces publics,,
- Zénith – Plaine Achille – Technopole – au plus près des équipements publics et des emplois,
- Du stade Geoffroy-Guichard à la rue Bergson via la rue Claude Odde – créer le lien entre les quartiers.

La description des ces aménagement comporte pour chacun des secteurs :

- L'insertion et le traitement de la plateforme tramway et des stations dans les espaces et voies empruntées,
- La création et le réaménagement des cheminements piétons et cycles,
- La plantation d'alignements d'arbres,
- La requalification des espaces publics,
- La suppression et la restitution de places de stationnement
- La restitution des accès riverains impactés.

En complément de cette présentation un volume du dossier est consacré aux caractéristiques principales des ouvrages d'art existants concernés par le tracé (ponts SNCF, ponts routiers, galerie du Furan), et les ouvrages projetés (reprise de la galerie du Furan) ; dans ce volume, le linéaire de la plateforme tramway proprement dite, comprenant les cheminements piétons et cycles, est détaillé par tronçons.

B.3.3- L'OFFRE DE SERVICE

L'amplitude de fonctionnement du prolongement de la 3^{ème} ligne du tramway sera identique à celle observée sur le réseau. Actuellement, l'amplitude d'exploitation est comprise entre 4h et 24h.

Cependant cette amplitude de fonctionnement pourra être adaptée , en fonction d'évènements exceptionnels des différents équipements publics ou de modifications de l'offre de transport.

La nouvelle ligne permettra de transporter un volume plus important du public du stade Geoffroy-Guicard, notamment depuis la gare de Châteaureux, avec une neutralisation du tronçon rue Claude Odde pendant la période critique des sorties des matches, et un stockage des rames sur cette portion du tracé en prévision de cette affluence.

Cette configuration de desserte du stade permet de doubler, voire tripler, la capacité du transport des supporters par le tramway par rapport à la situation actuelle.

La vitesse commerciale du prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway est estimée à 18,5 km/h, ce qui correspond à un temps de parcours de 14mn et 25 secondes entre la gare de Châteaureux et la station Geoffroy-Guichard sur la rue Bergson soit une amélioration de 5 mn du temps de parcours entre ces 2 stations par rapport à celui sur la ligne T2

Le projet nécessite 6 à 8 rames supplémentaires sur le réseau. Saint-Etienne Métropole n'envisage pas l'acquisition de rames neuves mais a prévu la rénovation d'anciennes rames existantes. En effet, Saint-Etienne Métropole a décidé en 2013 de moderniser son matériel en faisant l'acquisition de 16 rames bidirectionnelles (capacité 178 places). Cette acquisition permet de réformer 16 rames de 1^{ère} génération dont 6 à 8 seront entièrement renouvelées (capacité 120 places) et remises en service.

L'évolution de la fréquentation qui est liée à la mise en service du prolongement de cette 3^{ème} ligne de tramway peut être estimée en 2025 à + 16,5% par rapport à la situation actuelle.

B.3.4- MODIFICATION DU SCHEMA DE CIRCULATION

Au niveau du quadrant Nord-Est, le projet s'accompagne de la modification du plan de circulation actuel permettant de rendre compatible l'aménagement du site propre du tramway avec les conditions de circulation automobile

Ceci peut se traduire par des mises à sens unique de certaines voies, des modifications des possibilités de stationnement sur chaussée,

Deux secteurs sont particulièrement concernés par ces modifications et font l'objet de schémas les explicitant, le secteur Châteaureux / quartier du soleil et le secteur Bergson / Claude Odde / Technopole.

B.3.5- MESURES DE REDUCTION D'IMPACT

Les enjeux environnementaux sont présentés dans différents volumes de l'étude d'impact, et notamment dans le résumé non technique.

Sur le milieu physique un enjeu fort correspond aux risques d'effondrement liés aux anciennes exploitations minières. Ces risques d'effondrement font encore l'objet d'études sur les prescriptions à prendre pour la réalisation du projet.

Dans le même ordre d'idée, en cas de pollution avérée au droit du projet de certains d'anciens sites industriels, une étude en cours doit définir les actions de dépollution à entreprendre.

Sur le milieu humain, le maître d'ouvrage a porté une attention particulière à la compatibilité du projet avec le projet urbain du quadrant Nord-Est.

B.4- AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Dans les conclusions de l'avis de l'Autorité Environnementale joint au dossier soumis à l'enquête, il ressort que « celui-ci (le projet) aura un impact positif sur de nombreux sujets : la limitation des déplacements automobiles et des nuisances associées en premier lieu, mais également la participation à la rénovation urbaine du secteur et à sa dynamisation en termes d'habitat et d'activités ainsi que le développement des déplacements doux (piétons, cycles) via ses infrastructures associées ».

CHAPITRE C REQUETES FORMULEES PAR LE PUBLIC

C.1-DECOMPTE DES OBSERVATIONS RECUES

Les habitants de la métropole stéphanoise ont déposés 50 requêtes, auxquelles s'ajoutent 8 observations verbales recueillies par le commissaire enquêteur.

9 sont défavorables au principe de prolongement du réseau du tramway, 8 sont défavorables au choix du tracé ou au choix des quartiers desservis, 11 sont favorables globalement à l'ensemble du dossier, 7 sont favorables au projet avec des adaptations mineures, 18 sont favorables au dossier avec des adaptations plus significatives et 5 expriment des craintes ponctuelles sans remise en cause du dossier.

Parmi ces observations plusieurs émanent de courriers collectifs, à l'initiative de groupes politiques, d'associations ou de groupe de personnes.

C.2-TABLEAU DES OBSERVATIONS PORTEES SUR LES REGISTRES D'ENQUETE ET SUR LES LETTRES ADRESSEES AU COMMISSAIRE ENQUETEUR

L'ordre de prise en compte des observations pour chacun des registres a été établi par le commissaire enquêteur en prenant en compte en premier l'ordre des visiteurs V 1 à V 25 reçus lors des permanences, puis par ordre des observations inscrites ou annexées au registre à l'occasion ou en dehors des permanences, colonne R, puis par ordre d'arrivée des lettres adressées en mairie ou à Saint-Etienne Métropole à l'attention du commissaire-enquêteur, colonne L.

Toutes les observations écrites portent un numéro d'enregistrement de R 1 à R 31 et de L 1 à L 19, soit 50 observations écrites enregistrées, dont une émane d'un courrier collectif, et 8 observations verbales recueillies par le commissaire enquêteur.

Registre de Saint-Etienne Métropole

Type	Permanence	N° Doc			Objet de la demande	Appréciation du commissaire - enquêteur	
		L	R	V			
Obser. écrite.	18 octobre	L 2	R 1	V 1	Mme PETEL Denise	Domiciliée 15 bd Fauriat St Etienne Défavorable au projet ; coût et fiscalité, non flexibilité, impact négatif sur l'environnement, réseau bus à privilégier. Souhaite autre destination du financement : zone verte vivrière bio, logements équitables.	L'examen des observations fait l'objet d'une analyse détaillée aux chapitres C.3 et C 4 du présent rapport.
Obser. écrite	18 octobre		R 2	V 2	Mr BRULAT Denis	Propriétaire exploitant du site 20 rue de la Robotique Ne conteste pas l'intérêt public du projet, mais propose une modification du tracé évitant d'emprunter la rue de la Robotique, pour ne pas entraver le fonctionnement des entreprises riveraines de cette rue	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet et de la problématique de l'impact environnemental.
							Réponse dans le cadre des considérations générales et sur la problématique spécifique du passage du tram par la rue de la Robotique.

2 novemb. Obsér. verb.		V 3	Mr HUYARD	Domicilié 31 impasse Desjoyaux St Etienne Favorable au projet sous conditions : améliorer la continuité des parcours pour les cyclistes, minimiser les risques piétons-cycles, prendre en considération le développement durable dans le projet (perméabilité des sols, végétalisation, résorption îlots de chaleur)	Réponse dans le cadre des considérations générales, de la prise en compte des modes doux et de la problématique de l'impact environnemental.
2 novemb. Obsér. écrite	R 4	V 4	Mr THIALIER L.	Demeurant à St Jean Bonnefond Ne conteste pas l'intérêt public du projet, mais propose d'en réduire le coût par une modification du tracé empruntant l'ancienne voie SNCF, depuis la rue du Colonel Marey jusqu'au stade	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet et réponses détaillées sur les propositions de modification du tracé.
2 novemb. Obsér. verb.		V 5	Mr GOGEL	Demeurant à St Etienne Favorable au projet sous conditions : création d'une station au niveau de l'AFPA desservant la mosquée et la ZI Puits Camille, changement du positionnement le plateau tram entre les stations nord et sud de la gare de Châteaucroix pour des raisons de sécurité Conteste l'utilité d'une station au nord de la gare	Réponse dans le cadre des considérations générales, et réponses détaillées sur les propositions de modification du tracé.
2 novemb. Obsér. verb.		V 6	Mr BERNARD Patrick	Demeurant à St Priest en Jarez Favorable au projet sous conditions : améliorer la continuité et la lisibilité des parcours pour les cyclistes, avec quelques interrogations sur le retour des vélos vers la gare (pente), sur la discontinuité rue de la Robotique, sur la rue Claude Odde (zone 30 ?). Demande la prolongation de la voie verte jusqu'au Pont de l'Ane pour faciliter l'accès au Centre commercial	Réponse dans le cadre des considérations générales, de la prise en compte des modes doux. En dehors de l'objet de l'enquête
2 novemb. Obsér. écrite	R 3	V 7	Mme TESSIER Claire	Domiciliée rue François Albert St Etienne (quartier du Soleil) Très favorable au projet qui redynamisera le quartier du Soleil et qui sera le moteur de sa requalification. S'inquiète sur la suppression de places de stationnement et sur les nouveaux aménagements qui seront réalisés sur la rue F. Albert qui deviendra un bd urbain	Réponse dans le cadre des considérations générales, et des projets connexes.
21 novemb. Obsér. écrite Courrier collectif	R 7	V 22	Mme THOMAS Marie-Hélène	Domiciliée rue J-B David St Etienne Favorable au principe de développement du tramway, mais réservée sur le projet mis à l'enquête : sur le tracé (choix du passage rue C. Odde préféré à un raccordement à Terrasse), sur les conditions de desserte (malaisée pour quartier du Soleil, utilité ? pour les équipements déjà desservis), sur l'absence de station	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet et de la justification du choix du tracé.

Obsér. écrite	21 novem	R 8	V 23	Mr DOS SANTOS David	<p>AFPA, sur le rapport coût du projet / utilité pour les usagers.</p> <p>Considère que la priorité aurait du être donnée à la desserte du bas du quartier de Montreynaud par le tram, avec un complément de desserte par bus à haut niveau de service pour les secteurs desservis dans le cadre du projet</p>	
Obsér. écrite	21 novem	R 9	V 24	Mme BUYAN-CHARTIER	<p>Demeurant à St Etienne</p> <p>Favorable au projet et au choix du tracé pertinent pour le développement économique, social et culturel de Saint-Etienne.</p> <p>Très favorable aux nouvelles conditions offertes pour la desserte du stade Geoffroy-Guichard</p>	Réponse dans le cadre des considérations générales.
Obsér. écrite	21 novem	R 10	V 25	Mr PERRIER Christophe	<p>Demeurant à St Etienne (quartier du Soleil)</p> <p>Favorable au projet structurant pour la ville de Saint-Etienne, ainsi que pour les usagers de grands équipements et du technopole ; mode alternatif de déplacement pour atteindre les lieux de travail et de loisirs, améliorations des interconnexions, nœuds intermodaux, dynamisation de la requalification du quartier du Soleil.</p>	Réponse dans le cadre des considérations générales.
Obsér. écrite	21 novem	R 5		Mr CANIVET Directeur de l'agence INEO-ENGIE	<p>Dirigeant une société d'expertise comptable sur le technopole</p> <p>Favorable au projet structurant pour la ville de Saint-Etienne, ainsi que pour les usagers du technopole.</p> <p>Demande de compenser la suppression du stationnement rue de la Presse par une offre alternative de parking dans la rue de la Mécanique.</p> <p>Agence INEO-ENGIE rue de la Télématique</p> <p>Très favorable au projet qui valorisera les locaux de sa société, notamment en facilitant le transport de ses collaborateurs, et qui constituera un excellent moteur de développement pour le quartier du Soleil.</p>	Réponse dans le cadre des considérations générales et sur la problématique spécifique du passage du tram par la rue de la Robotique.
Obsér. écrite		R 6		Signature illisible	<p>Très favorable à l'extension de la 3^{ème} ligne de tramway comme outil de rénovation urbaine, de dynamisation économique, de maillage de grands équipements, de mobilité douce.</p> <p>Cite notamment la requalification urbaine du quartier du Soleil et le maillage avec le nouvel accès de</p>	Dont acte

Obsér. écrite					l'agglomération par la future A45. Domiciliée 15 rue Louis Soulié St Etienne Consciente de l'importance du projet pour le développement de la ville de St-Etienne. S'interroge sur les nuisances occasionnées aux bâtiments des 15 et 17 de la rue Soulié et craint une vacance de ces logements. Demande que soit examinée la possibilité de réaliser à proximité un parking réservé pour les habitants.	Réponse dans le cadre des considérations générales.
Obsér. écrite			L 3	Mr et Mme ALBARRACIN	Domiciliés 1 rue Claude Odde St Etienne Défavorable au projet ; crainte des nuisances à l'angle des rues Bergson et Odde, crainte de la suppression des arbres d'alignement rue Odde, difficultés de sortie du parking de la résidence Olympia les soirs de match, augmentation de la fiscalité,	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet et de la problématique de l'impact environnemental.
Obsér. écrite			L 4	Mr CHARITAT Yves-Marc	Domicilié 91 rue A Durafour St Etienne Globalement défavorable au projet pour des raisons de fiscalité de l'agglomération , et l'incidence sur celle des contribuables des communes périphériques. Conteste le choix du tracé : desserte du centre commercial Steel ?, % de fréquentation par les salariés du pôle productique ?, utilité de la desserte du Zénith et du stade aux heures d'affluence ?, difficultés techniques des franchissements sous ouvrages d'arts.	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet.
Obsér. écrite			L 5	Mme GUYOT Annie	Domiciliés 16 rue Emile Littré St Etienne Globalement défavorable au projet pour son incidence sur la fiscalité des stéphanois. Conteste l'utilité de cette extension et le choix du tracé : % de fréquentation par les salariés du Technopole ?, difficultés de la desserte en tramway du Zénith et du stade aux heures d'affluence ?, % de fréquentation par les habitants du quartier du Soleil en direction de la gare, faiblesse du nombre des habitants desservis par le tracé retenu. Relève une contradictions dans le dossier : écart sur les coûts annoncés 68 M€ à l'enquête publique, 75 M€ au stade de la concertation,	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet et de la justification du choix du tracé.

Obsér. écrite	L 6	Mr HERRERO Robert	Domicilié 24 place Massenet St Etienne Défavorable au projet par crainte des perturbations de circulations au niveau du passage sous les ponts SNCF et au niveau du raccordement à la rue Bergson. Conteste l'intérêt de la dépense de 73 M€ pour un gain de 5 mn sur le trajet.	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet et de la justification du choix du tracé.
Obsér. écrite	L 7	Mr STARON Gérard, agrégé et docteur d'état de géographie	Domicilié 19 rue du Cros St Etienne Favorable au projet sous conditions : création d'une station au niveau de l'AFPA desservant un ensemble de populations (Rues du Soleil et du Cros) et de services, la mosquée, l'hôtel Ibis, la partie du technopole vers l'allée de l'électronique, la cité des entreprises et la ZI Puits Camille.	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé
Obsér. écrite	L 8	Mr LECUYER Pierre - Directeur Crédit Agricole	Siège social du CA de Loire Haute Loire 94 rue Bergson St Etienne Apprécie les apports du projet pour faciliter la circulation vers le site du siège, des clients, des salariés, des prestataires de services, et la jonction avec la gare de Châteaueux ; A identifié les points de friction suivants qui doivent trouver réponse : plan de circulation facilitant les flux entrants et sortants aux heures de pointe, déport de l'entrée de l'école Bergson vers la rue Poylo, sécurité de l'immeuble CA par rapport à la circulation des trams, sécurité ds piétons circulant su les abords, création de nouveaux passages piétons, création d'un parking relais à proximité du stade.	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé
Obsér. écrite	L 9	Mr MEUNIER Marcel	Domicilié 12 rue Martin d'Aurec St Etienne Défavorable au projet en l'état ; conteste le tracé aux abords de la gare (propose de réutiliser la voie piétonne).	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé

Obsér. écrite	L 10	Mr VINCENT Maurice – Groupe « St- Etienne l'avenir ensemble »	Adresse 1 place Dorian St Etienne Défavorable au projet ; insuffisance du nombre de personnes transportées, difficultés techniques jugées insurmontables, impact sur les arbitrages financiers ultérieurs, erreur stratégique d'orientation du développement de la ville de Saint-Etienne	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet et de la justification du choix du tracé
Obsér. écrite	L 11	Mme BRIVET Sylvie – Parc des expositions St- Etienne	Domicilié 19 rue du Cros St Etienne Favorable au projet sous conditions : création d'une station au niveau de l'AFPA pour les usagers de plusieurs autres établissements tels que , la mosquée et le Parc des expositions.	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé
Obsér. écrite	L 12	Groupeement des sociétés rue de la Robotique – signataire supposé Mr BRULAT Denis	Contestent le passage du tramway par la rue de la Robotique qu'ils jugent incompatible avec la poursuite de leurs activités sur ce site	Réponse dans le cadre des considérations générales et sur la problématique spécifique du passage du tram par la rue de la Robotique
Obsér. écrite	L 13	Mr LINTIS A. - Président Sté SEAC	Adresse 8-16 rue de la Robotique St Etienne Convient de l'utilité publique du projet, mais manifeste son inquiétude sur la solution des problèmes de stationnement et de la circulation des véhicules. Evoque la solution proposée par Mr BRULAT	Réponse dans le cadre des considérations générales et sur la problématique spécifique du passage du tram par la rue de la Robotique
Obsér. écrite	L 14	Mr QUOY directeur Sté COFIRAD AD	Adresse 1 rue de la Robotique St Etienne Conteste le passage du tramway par la rue de la Robotique qu'il juge incompatible avec la poursuite de leurs activités sur ce site	Réponse dans le cadre des considérations générales et sur la problématique spécifique du passage du tram par la rue de la Robotique
Obsér. écrite	L 15	Mme LASSERRE Isabelle Marie - Sté TECHNOPOLE PATHOLOGIE	Adresse 3 rue de la Robotique St Etienne Conteste le passage du tramway par la rue de la Robotique qu'il juge incompatible avec la poursuite de leurs activités sur ce site	Réponse dans le cadre des considérations générales et sur la problématique spécifique du passage du tram par la rue de la Robotique
	L 16	Mrs et Mmes BUREAU JC, BOVIER P. et G., GRANDO R. et MC, CAUJET C.,	Mémoire de 10 pages Reconnaissent la compatibilité du projet avec le PDU, mais s'interrogent sur les marges restantes de possibilités de développement des transports pour d'autres quartiers denses.	Réponses dans les différents thèmes analysés en C 3 et C 4

<p>Obser. écrite</p>	<p>L 17</p>	<p>Mr CATEX Florian</p>	<p>VITEL G., SACCUCI Y., BERNE J., GUYOT P., DUGUET A., IBBARI C., BOUCHET N.,</p>	<p>Contestent le choix du tracé au détriment des habitants et de la desserte des équipements des quartiers Fauriel-La Métare, avec diagnostic de ces quartiers à l'appui. Déplorent l'absence de programmation de parcs relais limitant l'usage de voiture des « entrants » dans la ville. S'interrogent sur l'opportunité du projet ; délais de réalisation de la ZAC de Châteaureux, absence de création de nouvelles intermodalités, S'interrogent sur l'impact du projet sur le renforcement du rayonnement commercial de la zone du Pont de l'Ane- Monthieu et du centre-ville. Développent un argumentaire sur l'option alternative d'un BHNS, présentant une grande souplesse d'évolution, ou celle de rames spécifiques sur la ligne de train entre Châteaureux et Terrasse. S'inquiètent de l'impact sur la fiscalité et sur les arbitrages financiers ultérieurs. Constatent un déficit de concertation préalable avec seulement 300 personnes à la 1^{ère} réunion publique. Suggèrent pour un coût équivalent, d'aménager des sites propres bus dans le quartier nord-est et dans le quartier sud-est, d'adapter le réseau de bus existant dans les quartiers périphériques, de développer l'offre de parking relais aux entrées de ville. Contestent en conclusion l'utilité publique d'un tram en reprenant les différents points abordés précédemment : priorités ?, autres modes ?, quartiers desservis peu peuplés, équipements desservis à fréquentation nocturne, gains de temps ?, enjeux ?, pénalisation du reste de la ville, non affichage de l'impact sur la fiscalité.</p>	<p>Domicilié 63 rue Bergson St Etienne Favorable au prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway Regrette que le dossier manque de précisions sur certains aspects techniques ; local technique rue Bergson, hauteur des rames pour le passage sous ouvrages d'art, raccordement simple ou double sur Bergson, zones de manœuvre pour les services partiels, implantation du tiror évoqué rue Bergson, traitement du carrefour Barrouin et des carrefours au cœur du quartier Bergson, pentes maximales admissibles par le matériel roulant stéphanois, alimentation électrique en 600V ou en</p>	<p>Réponses dans les différents thèmes analysés en C 3 et C 4</p>
--------------------------	-------------	-----------------------------	--	---	--	---

<p>Obsér. écrite</p>					<p>750V continu. Regrette l'absence de zone de retournement en complément de la raquette Châteaueureux. Regrette l'absence d'une station AFPA Evoque différentes hypothèses en complément du dossier de réorganisation des dessertes des quartiers et la création de nouvelles intermodalités, avec tarif unique. Regrette la perspective d'interruption de la ligne lors des événements du stade, et propose de créer plusieurs voies de stockage au niveau du stade. Constate que le choix du tracé retenu, avec une rupture de charges pour la ligne 9, va pénaliser fortement les habitants et les entreprises du quartier de Montreynaud. S'inquiète de l'avenir de la ligne 12.</p>	
	L 18			<p>Mr PATUREAU Nicolas – Europe Ecologie les Verts</p>	<p>Regrette que d'autres priorités de prolongation du réseau de tramway n'aient pas été retenues, en particulier la desserte du quartier de la Métare. Juge que le quartier de Montreynaud reste isolé du centre-ville, et qu'un raccordement à la Terrasse, via le bas de Montreynaud aurait desservi plus de population et aurait évité le passage étroit de la rue Odde. Souhaite une meilleure prise en compte des aménagements cyclables ; redessiner l'axe du tramway en créant des axes verts avec végétalisation, parcours piétons et cyclables, notamment entre la Grande Rue et le stade. Souhaite qu'à partir de ce maillon nouveau du réseau soit développées quatre nouveaux itinéraires : Châteaueureux-Hopital N comme prévu, Solaure-Hôpital N par Châteaueureux avec retour, Châteaueureux-Châteaueureux passant par le centre ville dans le sens des aiguilles d'une montre, Châteaueureux-Châteaueureux passant par le centre ville dans le sens inverse. Souhaite que le projet intègre un réseau de parkings de dissuasion. S'interroge sur la gestion actuelle du réseau par la STAS : décalage des rames à destination de Bellevue et de la Terrasse au départ de la gare de Châteaueureux, terminus à Solaure plutôt qu'à Bellevue, nouvelle capacité des rames signifie augmentation de l'offre ?.</p>	<p>Réponses dans les différents thèmes analysés en C 3 et C 4</p>

Obsér. écrite	L 19	Mr JUANICO Régis, député et conseiller départemental de la Loire	<p>Favorable au projet qui permettra d'améliorer globalement la desserte des quartiers nord-est de Saint-Etienne pour accompagner le développement d'un projet urbain pour ces territoires.</p> <p>Constate que le projet va modifier la desserte du quartier de Montreynaud par le réseau bus au risque de détériorer les conditions de déplacement des habitants (suppression de la ligne 9).</p> <p>Propose donc de renforcer le report modal de la ligne 8 au niveau de la station technopole, avec un espace d'attente, une correspondance quai-à-quai, et de fiabiliser le temps de parcours de la ligne 8.</p>	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé
---------------	------	--	---	---

Registre de Saint-Etienne Hôtel de Ville

Type	Permanence	N° Doc	Objet de la demande	Appréciation du commissaire - enquêteur
		L R V		L'examen des observations fait l'objet d'une analyse détaillée au chapitre 3-D du présent rapport.
Obser. écrite	8 novemb.	R 20	V 8 Domicilié impasse Desjoyaux St Etienne Défavorable au projet qui constitue doublon avec la ligne actuelle et qui dessert des quartiers insuffisamment peuplés, avec un gain de temps non significatif et des difficultés de circulation attendues au niveau de la rue Clade Odde. Considère que le mode de validation du projet aurait du être un référendum. Conteste l'intérêt de desservir le quartier du Soleil et des équipements dont la fréquentation est épisodique tels que le Zénith.	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé
Obser. verb.	8 novemb.	V 9	Mr BONNETON Pierre Domicilié rue Poylo St Etienne Demande de renseignements concernant le tronçon de la rue Claude Odde. Aucune observation formulée	
Obser. écrite	8 novemb.	R 21	V 10 Demeurant à St Etienne Favorable au projet sous réserve de modifications : voie tram à partir de la place Fourneyron, puis rue de la Montat, pour rejoindre le bd Fauriat et se raccorder au secteur Boudot	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé.
Obser. verb.	8 novemb.	V 11	Mr HERRERO Robert Domicilié 24 pl Massenet St Etienne Défavorable au projet ; conteste l'utilité de l'extension de la 3 ^{ème} ligne pour desservir la Terrasse.	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé

Obser. écrite	8 novemb.		R 22	V 12	Mme MARCON Jeanine – Direction Gale Conseil de Développement	Adresse 2 ave Grüner St Etienne Document relié de 23 pages exprimant l'avis favorable au projet du Conseil de développement de Saint-Etienne Métropole	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet, de la justification du choix du tracé et de la problématique de l'impact environnemental.
Obser. verb.	8 novemb.			V 13	Mr TIXIER Raphael	Demeurant à St Etienne Favorable au projet. Satisfait de la prise en compte des modes doux, mais craint un éventuel abandon des aménagements présentés dans le dossier (à l'instar d'expériences précédentes). Demande des précisions sur le type de verdissement de la plate-forme tram, naturel ou synthétique	Réponse dans le cadre des considérations générales, de la prise en compte des modes doux et de la problématique de l'impact environnemental.
Obser. écrite	8 novemb.		R 23	V 14	Mr FRECON René	Domicilié 6 rue François Gillet St Etienne Très favorable au projet ; « J'approuve pleinement ce projet d'extension de la ligne de tram – Notre ville bouge en BIEN et tant mieux »	
Obser. écrite	18 novemb.		R 27	V 15	Mrs MOREIRA L. et MISSEINER F. – Association Ocivelo	Adresse 8 Calixte Plotton St Etienne Document relié de 47 pages exprimant l'avis favorable émis par l'association d'usagers du vélo OCIVELLO, assorti de 27 propositions de modifications du projet et d'importances diverses.	Réponse dans le cadre des considérations générales, de la prise en compte des modes doux et réponse détaillée sur les propositions
Obser. verb.	18 novemb.			V 16	Mme MARTIN Lucienne	Domiciliée 1 rue Claude Odde St Etienne S'inquiète de l'accessibilité du parking du 1 rue Clade Odde et de la préservation des arbres d'alignement	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet et de la problématique de l'impact environnemental.

18 novem. Obsér. écrite	R 28	V 17	Mme CHAZOT- GROS Alexandrine	Demeurant à St Etienne Signataire pétition : Collectif « Rendez-nous notre tram » Défavorable au projet ; coût. Conteste la suppression de l'arrêt rue des Creuses Proteste contre l'absence de réponse de la municipalité à la pétition signée par 1500 personnes	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet. Réponse spécifique sur la suppression de l'arrêt rue des Creuses (hors projet)
18 novem. Obsér. écrite	R 29	V 18	Mr THERIAUD François	Domicilié rue Antoine Roche St Etienne Défavorable au projet ; considère le tram comme une gêne pour les automobilistes	Réponse dans le cadre des considérations générales.
18 novem. Obsér. écrite	R 30	V 19	Mr REYMONDIER Roland	Magasin Au Grain de Blé 25 rue Gambetta St Etienne Signataire pétition : Collectif « Rendez-nous notre tram » Défavorable au projet ; coût. Conteste la suppression de l'arrêt rue des Creuses Proteste contre l'absence de réponse de la municipalité à la pétition signée par 2000 foyers	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet. Réponse spécifique sur la suppression de l'arrêt rue des Creuses (hors projet)
18 novem. Obsér. écrite	R 31	V 20	Mr et Mme CATEX Yvan et Eliane	Domicilié 63 rue Bergson St Etienne S'inquiète de l'emprise d'une 3 ^{ème} voie de stockage du tram sur le tronçon Knoblauch-Charpentier côté n° impairs, et de son impact sur les riverains..	Réponse spécifique sur le « tiroir » Cité du Design (hors projet)
18 novem. Obsér. verb.		V 21	Mme PRORIT Ginette	Domiciliée 27 rue Claude Poylo St Etienne S'inquiète de la mise en sens unique de la rue Odde vis-à-vis des accès automobiles aux garages des immeubles rue Léon Blum et rue Poylo	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé Réponse spécifique sur la rue Odde
Obsér. écrite	R 11		Mr VIVIER Alain	Demeurant à St Etienne Favorable au projet sous réserve de modification du tracé avec la desserte du quartier du Bardot par la rue du Colonel Marey, avec une station à l'angle du bd Fauriat.	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé

Obsér. écrite	R 12	Mr TREVISAN Gérald	Domicilié rue Bergson St Etienne Défavorable au tracé retenu dans le dossier, et notamment le raccordement sur le rue Bergson au droit du Crédit Agricole. S'inquiète des conditions de sécurité du transport des personnes aux heures d'arrivée et de départ des supporteurs de foot.	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé
Obsér. écrite	R 13	Signature illisible	Le signataire s'inquiète du parcours du tram entre le Zénith et la rue Claude Odde, avec le passage sous la voie SNCF.	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé Réponse spécifique sur la rue Odde
Obsér. écrite	R 14	Signé BC	Défavorable au projet ; dépense insupportable pour les contribuables stéphanois .	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet
Obsér. écrite	R 15	Signé FL	Défavorable au tracé retenu dans le dossier et notamment sur le positionnement des stations, ainsi que sur le passage sous la voie SNCF	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé
Obsér. écrite	R 16	Mr BERNA Carlos, chauffeur de taxis	Défavorable au projet ; Conteste l'utilité de la l'extension	Réponse dans le cadre des considérations générales.
Obsér. écrite	R 17	Mr SAMUEL Michel	Domicilié 10 pl des grenadiers ST Etienne Favorable au projet, mais s'interroge la capacité de financement de la collectivité. Suggère une alternative à base de navettes électriques de moyenne capacité, fonctionnant le Week-end et les jours fériés	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet Réponse spécifique sur les modes alternatifs

Obsér. écrite	R 18	Non signé	Favorable au projet qui répond aux besoins 'urbanisation de la ville. S'inquiète de la frilosité de certains habitants vis-à-vis de tels investissements	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet
Obsér. écrite	R 19	Signé PG	N'est pas opposé au projet, mais s'interroge la capacité de financement de la collectivité.. Suggère une alternative, le projet train-tram entre Châteaureux et la Terrasse, créant plusieurs stations nouvelles et s'intercalant entre les trains.	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet Réponse spécifique sur la solution tram-train
Obsér. écrite	R 24	Mr et Mme GROUSSON	Favorables au projet, mais déplorent le choix du tracé par la rue Claude Odde (difficulté du passage sous le pont SNCF, gêne pour les établissements riverains). Jugent préférable de rejoindre la Terrasse par le Bd Thiers	Réponse dans le cadre des considérations générales et de la justification du choix du tracé
Obsér. écrite	R 25	Signature illisible	Favorable au principe du développement du tramway pour desservir les quartiers, mais conteste le choix de cette extension. Contestent la légitimité de ce choix au vu du faible pourcentage de la population présente dans les réunions de concertation. Contestent l'utilité de l'extension de la ligne de tram ; fréquentation épisodique des équipements desservis type stade, mauvais rapport coût / gain de temps, incertitude du montage financier.	Réponse dans le cadre des considérations générales, du bilan socio-économique du projet
Obsér. écrite	R 26	Mr AZOULAY Hubert	Domicilié 5-6 pl Foch ST Etienne Très favorable au projet qui va permettre de restructurer le quartier Nord-Est de la ville (Quartier du Soleil et quartier du Marais raccordés directement au centre-ville, accessibilité des espaces sportifs et de loisirs), et qui s'avèrera important pour le développement de l'urbanisation à moyen terme.	Dont acte

C.3-ANALYSE DES OBSERVATIONS

L'examen de ce tableau fait ressortir qu'une majorité d'opinions se dégage en faveur du dossier soumis à l'enquête, et vient ainsi confirmer la tendance qui s'était manifestée lors de la phase de concertation.

Le choix de principe de développement du tramway reste un motif de rejet marginal, 6 avis ; par contre le tracé retenu rencontre une opposition plus significative, 11 avis défavorables, dont une lettre collective signée par 16 personnes et une prise de position du groupe « Saint-Etienne l'avenir ensemble ».

Les raisons invoquées sont le coût, le choix des quartiers desservis et l'utilité du tracé retenu ; pour autant aucune observation n'a porté réellement sur un examen critique de l'évaluation économique et social détaillée dans le volume H du dossier.

Parmi les observations favorables, une majorité de celles-ci sont nuancées par un certain scepticisme sur la fréquentation, par la crainte d'impacts négatifs du projet, par des réserves ou des demandes de modification d'importances et de qualités diverses.

C.3.1-ETUDE ET AVIS SUR LES OBSERVATIONS DEFAVORABLES AU PROJET

L'opposition au projet émane de sources diverses, des particuliers, un collectif de personnes, un groupe politique, qui partagent une contestation du coût du projet au regard du nombre de personnes transportées et d'un usage non maîtrisé de l'argent public ; l'impact du projet sur la fiscalité est présenté comme une pénalisation des arbitrages budgétaires à venir.

Sur le fond du dossier, à savoir le principe de desservir par le tramway un quartier en voie de développement et de restructuration, les opposants insistent a contrario sur la nécessité d'accorder la priorité à l'amélioration de la desserte des quartiers plus fortement urbanisés, comme celui de La Métare, avec éventuellement d'autres modes comme le bus à haut niveau de service (BHNS), des couloirs en site propre, ou des options tram-trains.

La desserte des équipements d'agglomération est critiquée sur la base du caractère épisodique et souvent nocturne de leur fréquentation ; la desserte des zones d'activités et du technopole par le tramway est jugée inopérante compte tenu de l'importance quasi exclusive des déplacements automobiles.

Sur l'opportunité du projet, le collectif d'opposants met en cause les délais de réalisation des opérations projetées et notamment la ZAC de Châteaucreux, ainsi que l'absence de création de nouvelles intermodalités.

Sur la concertation préalable, certains opposants au projet font ressortir le petit nombre des personnes associées, quelques centaines, par rapport au chiffre de la population impactée.

Quelques particuliers justifient leur opposition au projet par la crainte de son impact sur les conditions de circulation, notamment au passage sous les ouvrages SNCF et sur les aménagements de la rue Claude Odde et le raccordement sur Berson.

Sur l'ensemble des points soulevés par les opposants au projet, le commissaire enquêteur a consulté les services ou les organismes qui lui paraissaient en capacité d'apporter des éléments de réponse, dont certains sont repris dans les chapitres C.3.3 et C.4 ci-dessous.

Sur la mise en cause de l'opportunité du dossier par rapport aux composantes du projet urbain, on peut citer :

- Le programme immobilier tertiaire sur l'îlot Poste-Weiss
- La consultation d'opérateurs pour les tènements « pointes Cugnot » et « pointe soleil »
- L'aménagement de la rues du Colonel Marey dans le même calendrier que celui du tramway
- L'aménagement des espaces publics de la ZAC de Châteaureux en lien avec la commercialisation des îlots Stronglight et Rocher (démolitions et dépollutions en cours ou réalisées)
- La commercialisation relancée de l'îlot COGEDIM
- Des dossiers de DUP en cours pour la libération foncière des opérations Beaunier et Martin d'Aurec
- Le lancement de la consultation de promoteurs pour le friche du progrès rue Bergson
- Les projets Dejoyaux en cours d'achèvement
- Aménagements en cours Neyron-Ferdinand au sud de la voie ferrée
- Etude de faisabilité en cours pour l'aménagement du plateau des Grandes Halles.

On peut donc constater l'importance du nombre d'opérations qui pourront bénéficier de l'effet levier de la réalisation du prolongement du tramway.

Par ailleurs quelques personnes ont saisi l'opportunité de l'enquête sur le prolongement du tramway pour se prononcer contre le projet sur la base de contentieux concernant le fonctionnement des lignes actuellement en service, et plus particulièrement au sujet de suppression de la station rue des Creuses (hors objet de l'enquête).

C.3.2-ETUDE DES OBSERVATIONS GLOBALEMENT FAVORABLES AU PROJET

Un nombre significatif de personnes ont approuvé le contenu du dossier sans réserves ou demandes de modifications.

Ces personnes expriment leur satisfaction pour les intentions qui ressortent de la prise de connaissance du dossier, requalification et dynamisation du quartier du Soleil, desserte des équipements d'agglomération et des zones d'activités, développement de la mobilité douce.

Le dossier est jugé plus largement comme un levier pour relancer le dynamisme de l'ensemble de la ville et de la métropole.

C.3.3-RECENSEMENT THEMATIQUE DES RESERVES ET DES DEMANDES DE MODIFICATIONS

C.3.3.1 Coût, bilan socio-économique et montage financier

L'argument du coût du projet est avancé sans nuances par les détracteurs de celui-ci, de même que son impact potentiel sur la fiscalité locale. Aucune observation de ce type ne fait référence au bilan socio-économique présenté dans le dossier.

Par contre les défenseurs du projet mettent en regard de la dépense, une certaine vision des bénéfices que la collectivité va en retirer.

C.3.3.2 Modes alternatifs

L'évocation des modes alternatifs au tramway, comme les bus à haut niveau de service (BHNS), est plutôt le fait des opposants au projet d'extension du tramway. Mais cette référence est aussi présente dans les observations de quelques requérants attentifs aux possibilités d'amélioration du réseau bus existant.

C.3.3.3 Tracé (passages rue Odde et rue de la Robotique, suggestions alternatives)

Les observations concernant le tracé retenu, sans remise en cause du choix du prolongement de la ligne de tramway, correspondent soit à des points de vue d'ordre stratégique ou d'ordre économique (raccordement à La Terrasse, emprunt de sites SNCF désaffectés, utilité d'un accès Nord à la gare,...), soit à des points de vue de riverains de l'itinéraire exprimant leur crainte de nuisances induites pour leur activité ou propriété.

Dans cet ordre d'idée, le passage du tramway par la rue Odde constitue un des points majeurs de difficultés du projet, comme l'ont souligné un certain nombre d'observations émanant de riverains, de divers habitants, du gérant du siège du Crédit Agricole, de l'association des usagers du vélo.

De même, un nombre significatif des sociétés desservies par la rue de la Robotique a contesté ce point de passage du tracé, certains ont souscrit à l'argumentaire de l'un des propriétaires pour formuler une demande de modification du tracé, avec une proposition alternative.

C.3.3.4 Station AFPA (utilité, phasage)

L'absence d'identification d'une station sur le prolongement de la ligne à la hauteur du site de l'AFPA est ressentie comme une lacune du dossier par un certain nombre de requérants qui rejoignent le point de vue du Conseil de Développement de Saint-Etienne Métropole.

Les arguments avancés font référence à l'intérêt de la desserte pour un ensemble de populations (Rues du Soleil et du Cros) et de services, la mosquée, l'hôtel Ibis, le parc des expositions, une partie du technopole et la ZI du Puits Camille.

Le Conseil de Développement met en avant une vision à plus long terme sur le rôle que doit jouer un futur pôle d'échanges au débouché de l'A45.

C.3.3.4 Aménagements (ouvrages, modes doux, paysagers, design)

En plus des aménagements des franchissements sous les ouvrages SNCF et du branchement rue Bergson, qui concentrent l'essentiel des difficultés techniques soulignées par un grand nombre de requérants, certaines questions ont été posées concernant divers aspects particuliers, comme, la prévision de zones de manœuvre pour services partiels, l'aménagement du carrefour Baroin, la réalisation (hors dossier DUP) d'un « tiroir » à hauteur de la Cité du Design..

Les préoccupations des usagers du vélo ont été exprimées par des particuliers, par Europe Ecologie les Verts et d'une manière très détaillée par l'association Ocivelo qui a présenté 27 propositions de modifications du projet dans le but d'améliorer la continuité du parcours.

Enfin, la qualité paysagère des aménagements et la recherche d'une image digne de la Ville du Design ont été également évoquées.

C.3.3.6 Nuisances (circulation automobile, accès riverains, bruit)

Les observations reflétant la crainte des nuisances occasionnées par le projet d'extension de la 3^{ème} ligne de tramway sont peu nombreuses et se concentrent plus particulièrement sur les nouvelles contraintes apportées à la circulation automobile et ponctuellement sur la diminution des places de stationnement, avec une demande de création de places de compensation.

La mise en sens unique de certaines rues comme la rue Odde, a soulevé des questions de gestion du siège du Crédit Agricole et notamment les modalités de livraison qui devront être adaptées. Le fonctionnement du secteur et notamment le circuit d'accès aux parkings des immeubles situés rues Poylo et Léon Blum sera impacté.

C.3.3.7. Offre de services (intermodalités, fréquentation, capacité, évènements)

Les opposants au projet s'interrogent sur la restriction qu'entraînera l'extension du tramway sur les marges de possibilités de développement du réseau TC de l'agglomération.

Entre autres motifs de contestation de l'utilité du projet, ils mettent en cause l'aspect évènementiel de l'offre de service contenue dans le projet, la desserte des grands équipements métropolitains.

A contrario, certaines demandes, comme celle d'Europe – Ecologie Le Verts, souhaitent que ce nouveau maillon du tramway permette de développer de nouveaux itinéraires avec des bouclages utilisant dans les deux sens le raccordement Bergson/Odde (ce qui suppose la réalisation du « triangle Bergson » cf.ci-après).

La modification de la desserte par les TC du quartier de Montreynaud amène certaines propositions de renforcer le report modal de la ligne 8 au niveau de la station technopole, avec un espace d'attente, une correspondance quai-à-quai, et de fiabiliser le temps de parcours de la ligne 8.

C.3.3.8 Divers

Enfin, en marge du dossier certaines observations ont été formulées par des requérants.

Il s'agit de l'éventuel création de nouveau parc-relais, d'une question technique sur la tension d'alimentation électrique des rames du tramway et d'une question sur la suppression de la station rue des Creuses (hors objet de l'enquête).

C.4- AVIS SUR LES OBSERVATIONS

C.4.1- Considérations générales

L'axe Nord-Sud qui a marqué le développement de la ville de Saint-Etienne et qui a été conforté par la ligne historique du tramway, a favorisé un développement « en fuseau » bien représenté par la cartographie de la densité de population de la ville présente dans le dossier.

Le choix d'irriguer par le prolongement de la 3^{ème} ligne du tramway le quart Nord-Est de la ville, actuellement moins développé et en voie de restructuration et de requalification urbaine, permettra d'opérer un réel élargissement spatial du centre-ville tout en bénéficiant de gisements fonciers économiquement accessibles pour des opérations immobilières.

L'intérêt du projet de prolongement de la 3^{ème} ligne du tramway ne se limite donc pas à une simple opération de desserte d'un quartier ; le projet s'inscrit également dans une perspective de développement de la ville, permettant de se connecter à terme avec le nouveau pôle d'échanges majeur au débouché de la future A45.

Contrairement aux affirmations de certains opposants, la concertation préalable à la mise au point du dossier soumis à l'enquête publique a été importante, tant dans la durée que dans les modalités mises en œuvre, comme en témoignent les contributions des chambres consulaires, le conseil de développement, d'associations d'usagers, ainsi que celles d'un grand nombre de requérants.

Si on peut dire que la population a été largement consultée, et que le nombre de participants aux réunions publiques a été conséquent pour ce type de projet, il reste sans doute à sensibiliser le public des salariés des entreprises qui seront desservies par le projet ; on peut penser que pour ce public le report modal du véhicule automobile vers le tramway suscitera davantage d'intérêt au stade de la réalisation du prolongement de la ligne.

Au regard des textes de loi qui régissent l'aménagement du territoire et l'ensemble des documents d'urbanisme, le développement des réseaux de transports en commun s'inscrit dans la lutte contre l'étalement urbain et pour la densification des centralités ; le dossier soumis à l'enquête est donc conforme à cet objectif.

Le commissaire enquêteur a rencontré à plusieurs reprises les services de Saint-Etienne Métropole et a rencontré divers organismes ou prestataires concernés par le dossier, pour répondre de manière thématique aux différentes questions et observations formulées par le public.

Le commissaire enquêteur a également demandé au maître d'ouvrage de répondre à un certain nombre de questions posées par les requérants. Saint-Etienne Métropole a transmis au commissaire enquêteur un mémoire réponse le 6 décembre 2016 qui est joint en annexe au présent rapport.

C.4.2- Coût, bilan socio-économique et montage financier

L'évaluation des projets de transports est soumise à un cadre réglementaire fixé, en application de la loi sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 juillet 1982, par l'instruction cadre du 16 juin 2014.

Le volume H du dossier soumis à l'enquête présente le bilan socio-économique de l'opération établi dans le cadre de cette directive, de manière à faire apparaître les gains attendus de l'extension du tramway pour la collectivité, parallèlement aux dépenses engagées pour la réalisation de ce projet, et cela à différentes échelles de temps :

- 2015-2019, période pour la réalisation et la mise en service du projet ;
- 2020-2070, période de vie du projet au sein de son contexte socio-économique ;
- 2071-2140, période au cours de laquelle sont stabilisés les avantages du projet par rapport à une situation dite « de référence » qui n'aurait pas connu la réalisation du projet.

Les gains comptabilisés comprennent :

- Les gains de temps TC ;
- Les gains sur la sécurité ;
- La réduction de la pollution ;
- Les gains sur les nuisances sonores ;
- Le moindre usage de la voiture

A l'avant-dernière page du volume H du dossier soumis à l'enquête, une présentation de synthèse des effets de l'option projet au regard des axes du développement durable et de ses objectifs illustre et quantifie sous la forme d'un tableau les effets induits par le projet d'extension en différentiel par rapport à l'option dite « de référence » (sans réalisation de ce projet).

Le commissaire enquêteur valide donc cette application de la théorie du bilan qui fait apparaître une valeur nette actualisée socio-économique positive à long terme pour la collectivité, sans ignorer pour autant les répercussions à court terme sur les arbitrages budgétaires de la SEM, ce qui inquiètent une grande partie des requérants.

Ecart des coûts

Dans son mémoire, Saint-Etienne Métropole a justifié l'écart des coûts affichés dans le dossier et lors des phases de la concertation.

L'écart des coûts entre concertation et enquête publique s'explique d'une part par un ajustement des dépenses au stade du dossier DUP, et d'autre part par l'obligation réglementaire de ne pas intégrer au dossier DUP des dépenses externes au projet.

Au stade de la seconde phase de concertation, une fois le tracé retenu et le périmètre des travaux à réaliser défini, le montant global de l'enveloppe financière affectée à l'opération a été affiché à 75 M€ HT.

Lors de l'établissement de l'évaluation socio-économique de l'opération dans le dossier soumis à l'enquête pour la déclaration d'utilité publique (DUP), des investissements non directement liés au projet, ont été reportés dans le scénario dit « de référence » (sans réalisation du projet, cf. ci-dessus) au sens de l'instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports.

Ainsi, le « tiroir » au niveau de la Cité du Design, envisagé au terme des études d'avant-projet pour permettre de réaliser un terminus à la ligne 2, n'est pas intégré dans l'évaluation du projet au dossier DUP.

La mission du commissaire enquêteur est de formuler un avis sur le dossier préalable à la DUP soumis à l'enquête. Dans ce cadre il valide les hypothèses présentées

Financement de l'opération

Le financement de l'opération est assuré majoritairement par Saint-Etienne Métropole ; le projet représente un investissement d'environ 17% de la capacité globale de la SEM (Plan Pluriannuel d'Investissement de 450 M€ environ sur 6 ans permettant de maintenir un taux d'épargne satisfaisant).

Le détail du montage financier de l'opération n'est pas arrêté à cette date, dans la mesure où les sollicitations de l'Etat, au titre de l'appel à projet Mobilité Durable, sont en cours d'instruction.

L'Etablissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne (EPASE) et la Ville de Saint-Etienne contribueront financièrement (à hauteur de 1 M€ environ) à la réalisation des aménagements d'espaces publics, d'éclairage public et d'aménagements paysagers en accompagnement de la ligne.

La Caisse des Dépôts et Consignations et la Banque Européenne d'Investissement ont été sollicitées par ailleurs pour l'octroi de prêts bonifiés.

C.4.3- Modes alternatifs

Le BHNS

Le prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway poursuit les objectifs suivants :

- mailler le réseau de tramway avec amélioration du temps de parcours Châteaueux-Terrasse et Nord de l'agglomération ;
- renforcer l'attractivité du quart Nord-Est de l'agglomération ;
- attirer une clientèle nouvelle.

Compte tenu de ces objectifs, le choix d'un BHNS, tel qu'il a été proposé dans certaines des observations, n'a pas été retenu par les élus de SEM pour les raisons suivantes :

- mettre en place un BHNS entre Châteaueux et La Terrasse imposerait une rupture de charge aux usagers actuels des TC ainsi qu'à une nouvelle clientèle attirée par la nouvelle offre de transport (nouveaux itinéraires proposés notamment) ; cette rupture de charge préjudiciable à son attractivité n'apporterait pas une réponse satisfaisante au maillage du réseau structurant de transport ;

- le tramway n'est pas qu'un simple système de transport, c'est un outil de développement et de rénovation urbaine ; le mode tramway correspondra mieux aux besoins du secteur Nord-Est en termes de déplacements, avec le développement de zones d'activités tertiaires et de logements.

D'autres facteurs ont motivé cette décision et notamment des raisons de coût :

- Si les coûts d'investissement absolus sont moins élevés pour la réalisation d'un BHNS qu'un tramway, la situation est plus nuancée concernant le territoire stéphanois, doté d'un réseau structurant à forte dominante tramway ; la mise en place d'un BHNS engendrerait des coûts d'acquisition de matériels roulants supplémentaires, des coûts d'exploitation élevés, ainsi que des coûts de modification de l'atelier dépôt Transpôle :

- Compte tenu des capacités du matériel roulant, le coût au km de place offerte est 45% plus élevé pour les bus articulés que pour le tramway ;

- Enfin la durée de vie d'un tramway est de 35 ans, celle d'un BHNS de 15 à 20 ans, et concernant les technologies émergentes, le faible retour d'expérience disponible à ce jour fait état d'un coût d'achat d'un bus électrique de 50 % à 100 % plus élevé qu'un bus diesel EURO VI

L'utilisation du Réseau Ferré National et l'alternative tram-train

L'utilisation du RFN a été également abordée par plusieurs requérants.

D'une part celle-ci ne répondrait pas aux objectifs du projet, en particulier concernant le maillage du réseau et elle répondrait d'autre part de manière très insuffisante à l'amélioration de l'attractivité du quart Nord-Est, ainsi qu'à la desserte des grands équipements.

Ce type de projet a été abandonné par la Région Rhône Alpes pour des raisons de coût et de faisabilité technique et fonctionnelle.

C.4.4- Tracé (passage rue Odde, suggestions alternatives)

Comme cela a été évoqué plus haut, le tracé retenu correspond aux objectifs recherchés de desserte de quartiers d'habitation et de zones d'activités en cours de rénovation urbaine, et correspond au projet du Plan de Déplacement Urbain (PDU), « le prolongement

d'un axe lourd en site propre depuis le pôle d'échanges de Châteaureux vers les quartiers Nord-Est de Saint-Etienne ».

De plus, le choix du corridor, et de son maillage avec les lignes T1 et T2 permet de consolider le réseau existant, en offrant des possibilités de by-pass en cas de difficultés ou de travaux dans le centre-ville ; cette éventualité est d'autant plus forte que d'importants travaux de rénovation des réseaux du centre-ville devront être entrepris dans les prochaines années.

Un raccordement à La Terrasse, évoqué par certains requérants, dans un site déjà saturé, nécessiterait la réalisation d'un nouvel ouvrage d'art et a été écarté pour des raisons techniques et économiques mais aussi fonctionnelles par rapport à l'interaction avec les lignes existantes.

La même hypothèse prenant en plus le raccordement du bas du quartier de Montreynaud a été écartée pour des raisons de surcoût encore davantage majoré (+25,4 M€ HT).

D'autres propositions de modification de tracé, comme celle d'une meilleure desserte du quartier du Bardot avec une station à l'angle du bd Fauriat et de la rue du Colonel Marey, allongeraient le parcours et nuiraient à l'équilibre des interstations. A contrario la contestation de l'utilité d'une station au Nord de la gare et de la passerelle de franchissement des voies ferrées est contredite par les prévisions d'utilisation de ces deux ouvrages.

Passage rue Odde

Le choix du croisement des rues Odde et Bergson, comme point de maillage du prolongement de la 3^{ème} ligne avec l'axe historique du tramway, s'est imposé pour des raisons économiques et fonctionnelles, et notamment l'utilisation des ouvrages d'art existants à la suite de la desserte des grands équipements, tels que le stade Geoffroy Guichard.

Le commissaire enquêteur a vérifié que les problèmes techniques de passage sous l'ouvrage SNCF et le franchissement de la galerie du Furan, ont été étudiés de manière approfondie et on fait l'objet d'une simulation en vraie grandeur dans les ateliers de la STAS.

La mise en sens unique de la rue Odde, qui impacte la circulation automobile pour l'accès aux parkings du bâtiment Olympia et pour les résidences desservies par les rues Blum et Poylo sera compensée par l'ouverture à la circulation et le prolongement de la rue Grouchy. Les accès proprement dits à ces parkings ne sont pas touchés par le projet, et les places de stationnement privatives le long de l'immeuble Olympia, ainsi que les arbres d'alignement sont conservés.

Concernant plus globalement l'impact sur le stationnement du projet dans le secteur de la rue Odde, le dossier DUP prévoit que le parking de l'Etivallière pourra servir de report et que 80 à 100 places de stationnement supplémentaires seront réalisées rue Grouchy.

Les livraisons du siège du Crédit Agricole se font aujourd'hui en mode dérogatoire par rapport au règlement de voirie de la ville de Saint-Etienne par stationnement sur la voie

publique. L'établissement doit faire l'objet de travaux de restructuration lourds qui peuvent être l'occasion d'une réflexion sur la réorganisation des flux et notamment les rendre conformes aux impératifs de sécurité. Le commissaire enquêteur engage le requérant à se rapprocher des services de la SEM pour finaliser son projet de restructuration de l'établissement et des modalités de livraison ; deux pistes de solutions ont été communiquées par la SEM.

Les motivations du déplacement de l'accès à l'école Bergson ne sont pas directement liées aux impacts du prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway.

Concernant les préoccupations exprimées par l'association OCIVÉLO, l'intérêt de la réalisation d'un tunnel pour éviter l'engorgement des flux sous l'ouvrage SNCF et créer des liaisons confortables pour les modes actifs est incontestable. Toutefois le maître d'ouvrage considère que ces travaux ne peuvent être envisagés dans la temporalité du projet pour des raisons de coût et de délais (il en est de même de la proposition pour l'ouvrage de la rue Thiers).

Dans le dossier DUP, la gestion proposée est de faire emprunter aux cyclistes les trottoirs qui seront aménagés sous l'ouvrage SNCF en mettant pied à terre. Les services de la SEM se disent prêts à envisager d'autres solutions pour garantir la continuité des itinéraires cyclables.

L'aménagement de la rue Grouchy intègre une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 m de large. Les études projet doivent permettre d'assurer une bonne connexion entre la rue Grouchy et la piste sur le trottoir Sud de la rue Claude Odde ainsi que la bande cyclable sur la chaussée Nord de cette rue.

Triangle Bergson

La réalisation d'un triangle de raccordement entre les lignes 1 et 3 rue Bergson permettrait d'offrir plus de souplesse d'exploitation notamment pour la mise en place d'un service partiel en cas d'incident sur le tronçon Nord du réseau du tramway. Il permettrait également une exploitation en boucle de la ligne 2 du tramway optimisant ainsi la liaison entre le centre-ville et le secteur nord-est.

Le choix du maître d'ouvrage a porté sur celui d'un raccordement simple pour ne pas grever le budget de l'opération ; la réalisation d'un triangle sera toutefois proposée en option dans l'appel d'offres des marchés de travaux et conditionnée aux résultats de l'appel d'offres.

Sans que soit remis en cause l'intérêt de la réalisation de ce triangle, le commissaire enquêteur a été prévenu lors de sa rencontre avec le délégataire, la STAS, des difficultés à assurer la sécurité des usagers de la voirie et l'entretien des aiguillages dans les espaces de croisement ou de raccordement en courbe des lignes de tramway.

Tracé alternatif au passage par la rue de la Robotique

Cette alternative de tracé demandée par plusieurs industriels évite l'insertion de la plateforme du tramway sur la rue de la Robotique en empruntant la bande de terrain de l'ancienne voie ferrée de l'Etivallière.

Les contraintes d'insertion sont les suivantes:

- Respect des règles géométriques de la voie ferrée, principalement en ce qui concerne le rayon de courbure (minimum 25 m) ;
- Maintien en place ou restitution des cheminements cycles et piétons qui ont été réalisés en 2016 sur la même emprise ;
- Limitation des impacts fonciers.

Le maître d'ouvrage a étudié cette proposition dans son mémoire en réponse (cf. annexe) et en a estimé les conséquences :

- Un investissement travaux plus important d'environ 2 M€ HT (hors surcoût éventuel lié à la présence d'un « fendue minière » sur ce tracé, hors honoraires et hors foncier) compte tenu d'un allongement linéaire de 200 m ;
- Une augmentation du temps de parcours d'environ 30 secondes, ce qui induirait une perte d'attractivité et une augmentation des coûts d'exploitation directement liés au temps de parcours;

Cette alternative au tracé impacte les parcelles CN 154, 157 et 159, propriété de la société SEAC et nécessiterait une réorganisation des accès et des modes de livraisons de cette entreprise. En outre cette proposition impacterait également un foncier supplémentaire sur la rue de la Presse et la suppression de 26 places de stationnement.

Le commissaire enquêteur considère que cette alternative au tracé présente un bilan nettement défavorable et recommande aux entreprises desservies par la rue de la Robotique de rechercher avec les services du maître d'ouvrage des solutions de mise en compatibilité de leurs contraintes avec les règles de sécurité imposées par le passage du tram.

C.4.5- Station AFPA (utilité, phasage)

Au regard du potentiel de desserte supplémentaire et du temps de parcours, l'implantation d'une station à proximité de l'AFPA a été différée à une phase ultérieure de travaux en fonction des comportements observés et en fonction des nouveaux besoins qui devront être pris en compte.

Cette implantation a été prédéfinie par le maître d'ouvrage pour anticiper sur une réalisation sans travaux d'importance sur l'infrastructure de transport, avec notamment un tracé présentant un alignement droit suffisant dans la zone concernée et la création de chambres multitubulaires de câblage.

L'intégration de la station se fera au travers d'une modification du boulevard du 8 mai 1945, avec un décalage de la voirie et du trottoir vers le Sud, et un décalage vers le Nord du trottoir et de la piste cyclable.

Le commissaire enquêteur convient du bienfondé de cette proposition du maître d'œuvre qui ménage l'avenir et en particulier l'interaction avec la création du futur pôle d'échange qui sera réalisé au débouché de l'A45 et sur laquelle a beaucoup insisté le Conseil de Développement.

D'une part l'interdistance entre les stations du Soleil et du Zenith ne peut pas être jugée rédhibitoire par rapport à la desserte par le tramway des entreprises, des habitations et des équipements du secteur, et d'autre part la réalisation de liaisons piétonnes à partir de ces deux stations va favoriser cette desserte.

C.4.6- Aménagements (ouvrages, modes doux, paysagers, design)

En plus des aménagements de la rue Claude Odde et de la rue de la Robotique évoqués plus haut, et qui concentrent l'essentiel des difficultés soulignées par un grand nombre de requérants, le dossier détaille linéairement les aménagements de l'ensemble de l'itinéraire, et permet de vérifier leur faisabilité.

Modes doux

Les préoccupations des usagers du vélo ont été exprimées par des particuliers, par Europe Ecologie les Verts et d'une manière très détaillée par l'association Ocivelo qui a présenté 27 propositions de modification du projet dans le but d'améliorer la continuité du parcours, convaincus que cela dynamisera la pratique du vélo, et améliorera très sensiblement la qualité de vie des habitants en facilitant l'accès aux entreprises et aux grands équipements.

Après avoir échangé sur la totalité du document avec les responsables de l'association, le commissaire enquêteur a soumis le document à l'examen des services de la SEM, et a ainsi pu vérifier que de nombreuses demandes pouvaient trouver une réponse favorable sous réserve des impératifs de sécurité à prendre en compte, et que d'une manière générale la position des services était très ouverte à la recherche d'une optimisation des parcours cyclables.

Comme cela a été évoqué plus haut par rapport à la rue Odde, la réalisation de tunnels pour éviter l'engorgement des flux sous les ouvrages SNCF ne peut être envisagée dans la temporalité du projet pour des raisons de coût et de délais.

Le commissaire enquêteur est donc convaincu que le dossier a intégré correctement la question des modes doux et que la mise en œuvre du projet se présente très favorablement de ce point de vue.

Zones de manœuvre pour les services partiels

Les zones de manœuvre pour l'exploitation de services partiels sur le prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway sont essentiellement liées à l'exploitation les soirs de matchs. Celle-ci a fait l'objet d'études complémentaires. Une seule zone de manœuvre est prévue dans le cadre du projet. Les services de la SEM considère que son emplacement peut encore évoluer et ne présente pas d'impact particulier.

Tiroir Cité du Design

L'aménagement d'un tiroir de retournement pour les rames bidirectionnelles au niveau de la Cité du Design permet une optimisation de l'exploitation de la ligne T2 du réseau du tramway. Son montant ne figure pas dans l'estimation des dépenses de l'opération pour

des raisons de conformité avec l'instruction cadre du 16 Juin 2014 (cf. paragraphe ci-avant sur le coût de l'opération).

Cette opération ne fait donc pas partie des aménagements soumis à l'enquête. Néanmoins le commissaire enquêteur a pu vérifier auprès des services de la SEM que l'impact de cet aménagement n'aggraverait pas les conditions de vie et le fonctionnement du quartier

Carrefour Baroin

Le carrefour Baroin a une réserve de capacité faible sans atteindre la saturation aux heures de pointe. Il est prévu d'aménager un SAS avec le carrefour Barrouin / Poylo pour permettre les reports de trafic.

Qualité paysagère - Design

La qualité paysagère des aménagements et la recherche d'une image digne de la Ville du Design a été également évoquée. Le commissaire enquêteur n'a pas eu besoin de longs débats avec le maître d'ouvrage pour être également convaincu de ses préoccupations dans ce domaine.

C.4.7- Nuisances (circulation automobile, stationnement, accès riverains, bruit)

Au niveau du quadrant Nord-Est le projet s'accompagne de la modification du plan de circulation actuel améliorant ainsi les conditions de circulation après l'arrivée du tramway.

L'aménagement de la rue du Colonel Marey permettra de reporter les flux automobiles entrant depuis la rue de la Montat au Nord de la gare de Chateaucieux pour les diriger ensuite vers le bd Jules Janin ou la rue des docteurs Muller.

La circulation au cœur quartier du Soleil devrait être apaisée par la mise en sens unique de l'axe 8 mai 1945 / Fauriat, avec le maintien d'une partie du stationnement résidentiel.

La mise à sens unique de la rues de la Robotique permettra d'éviter les mouvements de tourne-à-gauche gênants depuis la rue de la Presse et favorisera la desserte des entreprises par les poids lourds.

L'ouverture de l'impasse Grouchy à la circulation dans le sens Nord vers le Sud permettra une partie des reports liés à la suppression des tourne-à-gauche depuis Bergson, améliorant la qualité urbaine du quartier, de la sécurité et s'accompagnera de la création de stationnements.

Les accès aux parcelles impactées seront maintenus ou rétablis.

Les nuisances en termes de bruit et de vibrations ont été étudiées par le maître d'ouvrage. L'impact du projet n'est pas significatif et respecte la réglementation applicable au cas d'une infrastructure nouvelle de jour comme de nuit sur le nouveau tronçon du prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway (entre Châteaucieux et Bergson).

C.4.8- Offre de services (intermodalités, fréquentation, capacité, évènements)

Les avantages du renforcement du réseau du tramway, au-delà de ce qui a été énoncé plus haut, se retrouvent dans une offre de services à la fois très lisible, pérenne et fiable sur le plan de la régularité et des fréquences.

Exploitation du réseau du tramway

En ce qui concerne l'exploitation du réseau du tramway, le projet prévoit à la mise en service :

- la conservation de la ligne T1 entre Solaure et Hôpital Nord ;
- le prolongement de la ligne T3 entre Châteaueux et Hôpital Nord qui permet la constitution d'une ligne T3 entre Bellevue et Hôpital Nord via Châteaueux ;
- Le maintien d'une liaison directe entre la gare et le centre-ville via la ligne T2 Châteaueux / Cité du Design.

De plus la conception du projet intègre la possibilité future de proposer une éventuelle liaison directe entre le Nord du centre-ville et le quart nord-est via l'aménagement d'un « triangle » complet au raccordement Bergson / Odde. Cela permettra d'envisager si besoin une ligne circulaire autour du centre-ville (cf. paragraphe ci-avant sur le tracé passage rue Odde).

Concernant la régularité des services sur les lignes T2 et T3 au départ de la gare, les services de la SEM et de la STAS mènent régulièrement des actions permettant de limiter les impondérables liés à la circulation de tramways dans le centre-ville.

La ligne T1 dessert le terminus de la Solaure avec une fréquence de 5 minutes en période de pointe (4 minutes à la mise en service des nouvelles rames SET3). Le prolongement de la ligne T3 jusqu'à Solaure ne se justifierait pas économiquement du point de vue de la SEM et de son délégataire.

Desserte du stade

Actuellement, pour faire face à la demande, la STAS met en place sur le réseau (ligne T1) une rame de tramway par tranche de 10 000 spectateurs dans le stade.

Une étude récente menée conjointement avec l'ASSE a permis d'évaluer le potentiel de voyageurs les jours de match sur le prolongement de la ligne 3 du tramway dans une fourchette de 2 000 à 3 000 voyageurs. Les services de la SEM étudient actuellement avec les services de sécurité et d'exploitation les possibilités de maintien de l'accès à la station qui sera située sur le parvis du stade les soir de matchs.

Avant le match et jusqu'à un quart d'heure avant le match l'exploitation de la ligne 3 pourrait être maintenue.

Après les matchs l'exploitation sous l'ouvrage SNCF de la rue Odde et du bd Thiers ne pourrait pas être maintenue du fait des flux piétons importants sur ce secteur.

La desserte du parvis du stade par les rames nécessitera d'aménager une zone de stockage en amont et/ou en aval de la station pour son exploitation vers la gare de Châteaureux et de contenir les flux piétons pour permettre le départ des rames.

Le commissaire enquêteur a pu se rendre compte de ces contraintes en assistant au match ASSE – OM du 30/11/2016 (27 000 spectateurs environ) depuis la salle de contrôle du PC de sécurité du stade. La période « sensible » de la fin de match et du départ des derniers groupes de supporters est très limitée dans le temps (moins d'une demi-heure), mais rend effectivement difficile le croisement des flux piétonniers avec un service de tramway traversant le mail et empruntant la rue Odde.

Desserte de Montreynaud

La desserte du quartier de Montreynaud par l'extension de la 3^{ème} ligne du tramway n'a pas été retenue dans le choix du scénario qui a conclu la 1^{ère} phase de la concertation préalable.

Néanmoins, dans le cadre de l'Agence Nationale pour le Renouvellement Urbain (ANRU), et en attente des décisions de Saint-Etienne Métropole, une étude en cours de différents scénarios de desserte du quartier de Montreynaud par les TC, a déjà fixé certaines orientations.

En terme de fréquence, la ligne 8 en direction de la place Carnot devrait être très nettement améliorée par rapport à aujourd'hui (soit environ 10 mn. par rapport aux 15 mn actuellement, d'après l'entretien que le commissaire enquêteur a eu avec le délégataire). A noter que la liaison Montreynaud/Carnot représente près de 60% de la fréquentation de la ligne évaluée à 5 800 voyageurs/jour en 2015.

La ligne 8 permettra un contact direct avec les 3 lignes du réseau tramway (T1/T2 à Carnot, T3 à Technopole). De ce fait les habitants de Montreynaud bénéficieront très directement de l'extension du réseau tramway et pourront accéder en moins de 15 mn à l'ensemble de la rue Bergson et de ses équipements, et avec une nette amélioration au secteur de l'Hôpital Nord.

Concernant la ligne 9, dès 2017 la partie sud de la ligne sera connectée au Centre-Ville et à l'ouest stéphanois, ce qui offrira une liaison directe vers le Centre-Ville depuis le quartier de la Métare, avec une hausse importante de la fréquence. Enfin la ligne 9 Nord sera exploitée pendant les travaux de prolongement du tramway, afin de maintenir le niveau d'offres TC à destination des habitants de Montreynaud.

Le projet prévoit enfin l'aménagement d'un point d'échanges tramway T3 / ligne 8 à l'arrêt Technopole. Ce nouveau point de contact avec le réseau tramway offrira un échange quai à quai entre les bus venant de Montreynaud et la ligne 3 du tramway.

Rayonnement de la zone commerciale du Pont de l'Ane – Monthieu

Le développement de cette zone commerciale sur un périmètre d'intervention de l'EPASE participera au rayonnement du secteur nord-est, dont le projet urbain global est porté par la ville de Saint-Etienne.

Sa desserte sera assurée dans un premier temps par les lignes du réseau bus qui sont en correspondance avec les lignes de tramway T2 et T3 aux stations Châteaureux et Fourneyron. Le prolongement de la 3^{ème} ligne du tramway même s'il ne dessert pas directement cette zone commerciale améliorera l'attractivité du réseau TC puisque la fréquentation attendue est de 16% supérieure à la fréquentation actuelle sur le réseau tramway. Parmi les nouveaux voyageurs une partie sera à destination de la zone commerciale du Pont de l'Ane.

C.4.9- Divers

Parc relais

Le projet intègre bien le report modal notamment avec le contact entre le Parking Relais (P+R) Zénith et la station du tramway à proximité. Les cheminements piétons entre la station et le P+R seront réaménagés pour améliorer l'attractivité de ce pôle d'échanges.

D'autre part, Saint-Etienne Métropole réfléchit à la problématique des P+R au Nord et au Sud de l'agglomération en amont des zones centre-ville. Des études sont notamment menées sur un éventuel Parking Relais dans le secteur de la Doa – Musée d'Art Moderne.

Alimentation électrique des rames

Les rames Alstom Vevey SET 1 et SET 2 sont bien alimentées en 600V continu. Les rames CAF SET 3 peuvent être alimentées en 600V ou en 750V. tant que ces rames seront exploitées conjointement aux rames SET 1 et 2, elles le seront en 600V. A terme, après réforme des anciennes rames, les rames SET 3 pourront être exploitées en 750V. A ce titre, les équipements installés dans les sous-stations auront la possibilité de voir leur tension de sortie augmentée de 600 à 750V sans modification majeure.

Suppression de l'arrêt rue des Creuses

Bien que cette observation ne concerne pas le dossier soumis à l'enquête, le commissaire enquêteur a évoquée cette question avec le maître d'ouvrage ainsi que lors de sa rencontre avec la STAS.

La suppression de la station de la rue des Creuses est liée à la longueur des rames nouvellement acquises et à l'impossibilité de trouver un emplacement disponible de dimension correspondante dans ce tronçon de l'itinéraire rue Gambetta (entre la rue des Francs-maçons et la place du Peuple), satisfaisant aux nouvelles conditions d'implantation d'une station de tramway.

Fait à Vénissieux, le 9 janvier 2017

Le commissaire enquêteur

Gilles MATHIEUX