

Métropole de Lyon
Monsieur Bruno BERNARD,
Président de la Métropole
20, rue du Lac
69003 LYON

Lyon, 20 août 2024

Objet : recours gracieux contre la délibération n° 2024-2300 du conseil de la Métropole de Lyon

Lettre recommandée avec accusé de réception n° 1A 206 032 4626 1

Monsieur le Président,

Au nom de :

1. **L'association J'aime Montchat**, association loi de 1901 enregistrée en préfecture sous le n° W691099090, dont l'objet est d'accompagner le développement harmonieux, responsable et durable du quartier de Montchat à Lyon 3.
2. **Le Comité d'Intérêt Local de Montchat**, association loi de 1901, dont l'objet est de participer au développement du quartier pour améliorer le cadre de vie et promouvoir, en concertation avec les élus locaux et les services techniques, un urbanisme qui tienne compte des aspirations de la vie locale.
3. **L'association amicale du Parc Chaussagne**, enregistrée en préfecture sous le n° W691062356, dont l'objet est d'améliorer le cadre de vie dans le Parc Chaussagne, notamment en matière d'urbanisme, d'aménagement, d'architecture et de patrimoine.

Ainsi que de

4. **Nicole et Gilles WALSCH** demeurant [REDACTED] 69003 LYON
5. **Marie et Roger BADET** demeurant [REDACTED] 69003 LYON
6. **Sylvie et Christian BELLON** demeurant [REDACTED] 69003 LYON
7. **Françoise et Marc BAKRI** demeurent [REDACTED] 69003 LYON
8. **Clémentine et Christian GOINEAU** [REDACTED] 69003 LYON
9. **Julia et Gilles DESPRES** demeurant [REDACTED] 69003 LYON

10. Chantal et Daniel GAMBY ██████████ 69003 LYON
11. Thomas BERNARD ██████████ 69003 LYON
12. Catherine DODET ██████████ 69003 LYON
13. Eva FOERSTER-DONAINT ██████████ 69003 LYON
14. Flore et Loïc HERVE ██████████ 69003 LYON
15. Christine et Sébastien FREZET ██████████ 69003 LYON
16. Matthieu BERAUD ██████████ 69003 LYON
17. Amélie et Fabien ARCHIER ██████████ 69003 LYON
18. Blandine PINCEMAILLE et Kader DJEBABRA ██████████ 69003 LYON
19. Jean-Claude PONT ██████████ 69003 LYON
20. Amélie FOURIOT ██████████ 69003 LYON
21. Anne-Marie, Pierre et Alexandre BALANCHE ██████████ 69003 LYON
22. Caroline LEPEE- VILVERT ██████████ 69003 LYON
23. Michèle LAGACHE ██████████ 69003 LYON
24. Jean-Marie GUILLON ██████████ 69003 LYON
25. Marie-Hélène COEURDEVEY ██████████ 69003 LYON
26. Coralie et Pierre-Yves MONVOISIN ██████████ 69003 LYON
27. Virginie MASSOT ██████████ 69003 LYON
28. Pierre BERAT ██████████ 69003 LYON
29. Marie-Laure et Stéphane VINCENDON ██████████ 69003 LYON
30. Julien BARONNIER ██████████ 60003 LYON
31. Hélène WOO-THOLLOT ██████████ 69003 LYON
32. Claudine et Claude MIRODATOS ██████████ 69003 LYON
33. Annick JUNET et Nicolas LACOUR ██████████ 69003 LYON
34. Andrée PINET ██████████ 69003 LYON
35. Françoise MOREAU ██████████ 69003 LYON
36. Yves COLLET ██████████ 69003 LYON
37. Nicole OURY-LAPEYRE ██████████ 69003 LYON
38. Isabelle MARTINEZ ██████████ 69003 LYON
39. Françoise et Claude CADARIO ██████████ 69003 LYON
40. Laurence et Frédéric MONNOT ██████████ 69003 LYON
41. Marie-Thérèse et Daniel DURAND ██████████ 69003 LYON
42. Fabienne PAPPINI ██████████ 69003 LYON
43. Georges SAGNOL ██████████ 69003 LYON
44. Régis PAUTY ██████████ 69003 LYON
45. Richard BOUCHE ██████████ 69003 LYON
46. Rui DA SILVA AFONSO ██████████ 69003 LYON
47. Monique TOURET ██████████ 69003 LYON
48. Xavier RONOT ██████████ 69003 LYON
49. Olivier DUPEUX ██████████ 69003 LYON
50. Philippe BACCONNIER ██████████ 69003 LYON
51. Pascale et Maurice MELKI ██████████ 69003 LYON
52. Philippe SUTET ██████████ 69003 LYON
53. Sophie et Sébastien CONTE ██████████ 69003 LYON
54. Bruno MOUGIN ██████████ 69003 LYON
55. Eric FROMAIN ██████████ 69008 LYON
56. Jean-Dominique PESCHE ██████████ 69100 VILLEURBANNE
57. Sandrine CLAUDIN ██████████ 69 500 BRON

Ces 76 personnes physiques nous mandatant expressément aux fins des présentes, **nous avons l'honneur de former un recours gracieux tendant au retrait de la délibération n°2024-2300 du conseil de la Métropole de Lyon du 24 juin 2024** qui

- arrête le bilan de la concertation relative à l'aménagement de la Voie Lyonnaise 12 (VL12) ;
- approuve le programme des travaux relatifs à l'aménagement de la Voie Lyonnaise 12 et l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux.

A titre liminaire, l'association J'aime Montchat, le Comité d'Intérêt Local, l'association amicale du Parc Chaussagne, ainsi que les personnes désignées ci-dessus souhaitent rappeler que **bien que favorables aux changements qui conduisent à une ville décarbonée, et notamment au développement du vélo et des autres modes de déplacement doux, elles sont opposées au passage de deux voies à une voie d'entrée dans Lyon sur l'avenue Roosevelt et à la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller** sur le segment qui va du carrefour boulevard Pinel/avenues Roosevelt et Rockefeller au carrefour boulevard Ambroise Paré/rue Viala.

En effet, elles considèrent en particulier que le tracé retenu pour la réalisation de la VL12 aura des impacts négatifs à la fois sur la qualité de vie des habitants du quartier de Montchat et sur celle des usagers qui souhaitent se rendre dans les nombreuses structures hospitalières du secteur Rockefeller/Pinel.

En faisant obstacle à l'entrée des véhicules dans Lyon, ce projet risque également de nuire au dynamisme économique et commercial de la ville de Lyon, ainsi qu'à son rayonnement et son attractivité.

Ce n'est pas le projet lui-même qui est remis en cause mais son tracé dans le secteur Rockefeller.

Nous estimons, par ailleurs, que la délibération n°2024-2300 du 24 juin 2024 est entachée d'illégalités externes et internes.

En effet, l'absence de saisine de la Préfète du Rhône afin qu'elle rende un avis sur l'aménagement des routes à grande circulation constitue un vice de procédure constitutif d'une illégalité externe.

S'agissant des illégalités internes, nous soulevons :

- Un non-respect de l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;
- Un non-respect de l'article L. 110-3 du code de la route ;
- Une erreur manifeste d'appréciation dans la mesure où la suppression d'une des deux voies d'entrée dans Lyon sur l'avenue Roosevelt et la mise en sens unique d'un segment de l'avenue Rockefeller (voie d'entrée dans Lyon) sont contraires à l'intérêt général ;
- Un détournement de pouvoirs.

En premier lieu, nous soulevons le vice de procédure résultant de l'absence de saisine de la Préfète du Rhône (illégalité externe et interne)

Les alinéas 1 et 2 de l'article L. 110-3 du code de la route disposent que :

« Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret, après avis des collectivités et des groupements propriétaires des voies.

Les collectivités et groupements propriétaires des voies classées comme routes à grande circulation communiquent au représentant de l'Etat dans le département, avant leur mise en œuvre, les projets de modification des caractéristiques techniques de ces voies et toutes mesures susceptibles de rendre ces routes impropres à leur destination.».

De plus, l'article R. 411-8-1 du code de la route précise que « Les projets qui, en vertu du second alinéa de l'article L. 110-3, doivent être, avant leur mise en œuvre, communiqués au représentant de l'Etat dans le département, sont les projets ou les mesures techniques de nature à modifier les caractéristiques géométriques ou mécaniques de la route classée à grande circulation ou de l'une de ses voies, en particulier, en affectant les profils en travers, les rayons en plan ou le gabarit ou en prévoyant la mise en place de dispositifs empiétant sur la chaussée. ».

En application de ces dispositions, la suppression d'une voie de circulation des véhicules sur une route à grande circulation résultant d'un nouvel aménagement doit obligatoirement donner lieu à saisine pour avis du représentant de l'Etat dans le département. Le non-respect de ces dispositions a pour effet d'entacher d'un vice de procédure un arrêté autorisant les travaux de réalisation d'une voie cyclable, peu importe que ces travaux interviennent en phase expérimentale ou non.

Eh l'espèce, il apparaît que l'avenue Rockefeller est classée route à grande circulation en vertu du décret n°2017-785 du 5 mai 2017 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation et dont voici un extrait :

69	Avenue Rockefeller	Cours Albert Thomas	LYON	Boulevard Ambroise Paré	LYON
69	Boulevard Ambroise Paré	Avenue Rockefeller	LYON	D 41	LYON

Il s'avère que le projet d'aménagement de la VL12 prévoit que le tracé de cette dernière sera réalisé en lieu et place de voie d'entrée des véhicules dans Lyon sur un tronçon conséquent de l'avenue Rockefeller. La transformation de cette portion d'avenue en route à sens unique du fait de la réalisation d'une voie cyclable bidirectionnelle dédiée à la seule circulation des vélos aura pour effet de modifier considérablement les caractéristiques techniques de cette route à grande circulation actuellement à double sens.

Le tracé retenu ne permettra plus d'assurer les trois vocations fixées par l'article L. 110-3 du code de la route pour caractériser les routes à grande circulation :

- la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic,

- la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires,

- la desserte économique du territoire.

Or, la vocation de l'avenue Rockefeller est précisément d'assurer la continuité de l'un des principaux axes d'accès au cœur de la ville Lyon pour tous types de véhicules, y compris ceux des pompiers, des ambulances, VSL, véhicules de livraison, camionnettes de chantiers etc... Cet axe constitue une ligne droite aisément empruntable par tous les véhicules souhaitant aller de Bron à la place Bellecour grâce à la continuité et au gabarit des avenues Roosevelt, Rockefeller et du cours Albert Thomas. Ainsi, la réalisation du projet de réalisation de la VL12 en lieu et place de la voie Nord d'un tronçon de l'avenue Rockefeller romprait cette continuité et les facilités de desserte. De ce fait, cela rendrait cette avenue impropre à sa destination.

Par conséquent, sauf à ce que la Métropole produise le courrier de saisine de la Préfète du Rhône au regard de ces dispositions, il convient de considérer que la délibération du 24 juin 2024 approuvant les travaux d'aménagement de la VL12 est illégale, car irrégulière au regard des dispositions du code de la route.

Pour cette raison, la délibération contestée doit être annulée.

En second lieu, nous considérons que le fractionnement artificiel du projet unique de réalisation des Voies Lyonnaises constitue une violation des articles L. 122.1, R.122.2, R.122-3 et R.122-3-1 du code de l'environnement.

La réalisation des 250 km de Voies Lyonnaises à horizon 2026 (un réseau 13 lignes pour un total de 350 km d'ici 2030, dont 19 km au total pour la VL12) consiste à construire un réseau de voies cyclables constituant un seul et même projet « dessiné en toile d'araignée » à l'échelle de la Métropole de Lyon et poursuivant un même objectif.



Les treize Voies Lyonnaises doivent de ce fait être appréciées dans leur globalité au regard des dispositions du code de l'environnement.

En effet, l'article L. 122-1 du code de l'environnement dispose que :

« (...) II.- Les projets qui, par leur nature, leur dimension ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine font l'objet d'une évaluation environnementale en fonction de critères et de seuils définis par voie réglementaire et, pour certains d'entre eux, après un examen au cas par cas.

III.- L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. (...)

Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. (...)

L'article R. 122-2 du même code indique quant à lui que : « I. – Les projets relevant d'une ou plusieurs rubriques énumérées dans le tableau annexé au présent article font l'objet d'une évaluation environnementale, de façon systématique ou après un examen au cas par cas, en application du II de l'article L. 122-1, en fonction des critères et des seuils précisés dans ce tableau. (...) ».

Ce tableau annexé à l'article R.122.2 du code de l'environnement précise que les constructions de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km sont soumises à un examen au cas par cas.

Enfin, en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement, l'autorité à l'initiative d'une opération d'aménagement visée dans le tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement doit saisir l'autorité en charge de l'examen au cas par cas pour que cette dernière puisse déterminer si cette opération doit être soumise à évaluation environnementale.

Il est indispensable de tenir compte de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union Européenne (CJUE) qui impose que les projets ne doivent pas être fractionnés. C'est ainsi que la CJUE a été amenée à juger dans une affaire Commission c/Irlande (21 septembre 1999 aff. C-392/96) que « *L'objectif de la réglementation ne saurait en effet être détourné par un fractionnement des projets et l'absence de prise en considération de leur effet cumulatif ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 85/337* ».

La CJUE a adopté un raisonnement similaire dans d'autres affaires : CJCE, 25 juillet 2008, Ecologistas en Acción-CODA, aff. C-142/07 ; CJCE, 28 février 2009, Paul Abraham, aff. C-2/07 ; CJUE, 10 décembre 2009, Umweltanwalt von Kärnten, aff. C-205/08 ; CJUE, 7 mars 2014, Ayuntamiento de Benferri, aff. C-300/13.

Le Ministère de l'Environnement a publié en août 2017 un guide intitulé « Evaluation environnementale – Guide de la réforme du 3 août 2016 » qui indique que « *Même si, pour des raisons de financement ou de calendrier, le projet doit être réalisé en plusieurs phases et, même s'il relève de plusieurs maîtres d'ouvrage et d'un processus décisionnel complexe (plusieurs autorisations), l'ensemble de ses effets sur l'environnement doit être étudié le plus en amont possible (l'évaluation environnementale est une aide à la conception du projet).* **Le fractionnement ou le « saucissonnage »**

du projet ne peut être un moyen pour s'abstraire de cette obligation. Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés. ».

Au vu de ces éléments, il nous semble évident que les Voies Lyonnaises forment un seul et même projet au sens de l'article L. 122-1 III du code de l'environnement. Le fait notamment que le projet de Voies Lyonnaises ait été acté par une délibération cadre et que son financement passe par le système dit des « autorisations de programme / crédits de paiement (AP/CP) le démontre. C'est un budget global de 280 millions d'euros qui est annoncé pour la réalisation des Voies Lyonnaises.

Or, au lieu de formuler une demande d'examen unique portant sur l'ensemble du projet de Voies Lyonnaises (maillage de 13 Voies Lyonnaises) auprès de la Préfète du Rhône, la Métropole a délibéré fractionné artificiellement les procédures et la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une éventuelle évaluation environnementale au titre de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement en saisissant la Préfète d'une demande dédiée à chacune des Voies Lyonnaises, prises séparément. Ce procédé ne peut permettre d'évaluer les impacts globaux d'un projet d'une telle envergure.

Alors que la Métropole avait initialement prévu une délibération de la commission permanente (à huis clos) le 27 mai 2024, ce n'est que le 6 mai 2024 que la Métropole a saisi la préfecture du Rhône d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une évaluation environnementale en vertu de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement à propos d'une partie du « projet de Voie Lyonnaise 12 : « projet de requalification de voirie pour l'insertion d'aménagements cyclables structurants entre Lyon (5ème, 2^{ème}, 3^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements) et Bron ».

Ainsi, non seulement la Métropole a tenté de se soustraire à des débats sur le projet en assemblée plénière, mais en plus, elle a saisi la préfecture tardivement et uniquement sur une portion du projet allant de la place du Trion à Lyon 5 jusqu'à Bron et correspondant à l'aménagement d'une piste cyclable continue sur un linéaire de 8,5 km, alors qu'il a été rappelé précédemment que l'ensemble de la VL12 portera sur 19 km et que le projet global des Voies Lyonnaises portera à horizon 2026 sur 250 km.

Il est évident que la métropole a choisi de soumettre à la préfecture un projet « réduit » de 8,5 km pour se soustraire aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur et empêcher une prise en compte globale du projet de réalisation de l'ensemble des Voies Lyonnaises.

C'est dans ce contexte de saisine tardive et de « saucissonnage » artificiel du projet que la Préfecture du Rhône a estimé par décision du 1^{er} juin 2024, que « Sur la base des éléments qui lui ont été fournis par le pétitionnaire, le projet de voie Lyonnaise 12 entre la place du Trion (Lyon 5) et l'avenue Franklin Roosevelt (Bron) n'est pas soumis à évaluation environnementale (...). » Nous précisons cependant que cette décision n'est pas revêtue de la signature de la Préfète mais de celle de Monsieur Didier BORREL précédée de la mention « Pour la Préfète, par délégation, pour le directeur par subdélégation, le directeur adjoint ».

Il ressort de tous ces éléments que la Métropole a commis une erreur de droit en considérant que la Voie Lyonnaise 12 constitue un projet distinct, et en ne formulant pas une seule et même demande d'examen auprès de la Préfète du Rhône. De ce fait, la délibération n°2024-2300 du 24 juin 2024 doit être annulée.

III- S'agissant de l'erreur manifeste d'appréciation entachant la délibération n°2024-2300

La délibération n°2024-2300 du 24 juin 2023 est illégale, car entachée d'une erreur manifeste d'appréciation dans la mesure où **le tracé retenu pour la réalisation de la VL12 dans le secteur Rockefeller est contraire à l'intérêt général.**

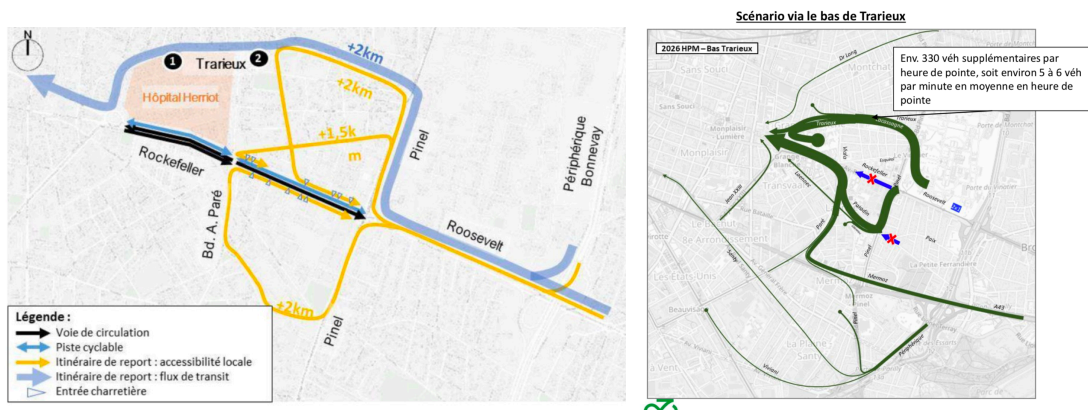
En effet, ce tracé qui implique le passage de deux voies à une sur l'avenue Roosevelt, puis la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller de manière à fermer aux véhicules cette voie d'entrée dans Lyon va **fortement nuire à l'accès et au fonctionnement des 9 structures de soins du secteur (L'Hôpital Edouard Herriot, le centre Léon Bérard, Natecia, le pôle pluridisciplinaire de santé Médicina, le Vinatier, l'Hôpital Femme Mère Enfants (HFME), l'Hôpital neurologique Pierre-Wertheimer, l'Hôpital cardiologique Louis Pradel et l'hôpital d'instructions des armées Desgenettes).**

A l'évidence, cela présente des risques pour la population car seuls les véhicules d'urgence seront autorisés à rouler sur les voies de tramway de l'avenue Rockefeller. Or, il n'est pas rare que ce soit un proche qui conduise une personne victime d'un AVC ou d'un infarctus, par exemple, aux urgences et il n'est pas difficile d'imaginer à quels drames cela conduira si des personnes sont ralenties ou bloquées dans des congestions qui se formeront sur les itinéraires de détours et perdent la vie du fait qu'elles n'ont pu atteindre les urgences à temps.

Nous vous alertons donc une nouvelle fois sur le caractère hautement préjudiciable pour la sécurité des personnes du tracé retenu pour réaliser la VL12 dans le secteur Rockefeller/Roosevelt.

Pour mémoire en 2021, rien qu'en ce qui concerne HEH, il a été décompté 108.579 passages aux urgences et 200.125 consultations. Cela montre à quel point le secteur Rockefeller est très spécifique dans la mesure où il draine une importante circulation de personnes bien souvent dans l'incapacité de se déplacer à pied, en vélo ou parfois même en transports en commun.

Pour rejoindre la place d'Arsonval en venant de Bron, les véhicules devront faire des détours de plus de 2 km dans de petites rues résidentielles des quartiers des Essarts à Bron, Mermoz et Montchat qui ne sont pas dimensionnées pour recevoir un flux massif de véhicules.



De plus, ces détours auront forcément des **impacts négatifs sur la qualité de l'air de ce secteur et la qualité de vie des riverains** (notamment en termes de nuisances sonores). Ils risquent également d'avoir des impacts sur les espèces protégées qui vivent dans le secteur (écureuils roux, hérissons, oiseaux etc...) et même d'insécuriser les déplacements des cyclistes qui circulent sur les pistes cyclables

organisées à contre-sens dans les rues de Montchat (ce sera d'ailleurs le cas rue Trarieux). Tout cela est totalement contre-productif.

La rue Trarieux est déjà régulièrement engorgée aux heures de pointe le matin comme le soir. Par ailleurs, le flux des véhicules empruntant la rue Trarieux sera encore plus conséquent lorsque les 144 appartements de l'ex-clinique Trarieux seront livrés.

En outre, l'avenue Lacassagne et la rue Trarieux ne sont pas adaptées pour absorber un trafic routier conséquent car elles sont traversées quotidiennement par de nombreux enfants qui se rendent dans les groupes scolaires Condorcet, Viala, le collège Molière, le square Noël Aymard ainsi que le stade Juninho et le parc Chambovet. Le projet risque d'insécuriser leurs déplacements.

Par ailleurs, il est probable que le tracé retenu impliquant la mise en sens unique de l'avenue Rockefeller aura un impact négatif sur le fonctionnement des tramways qui circulent sur cette avenue car les véhicules d'urgence risqueront de se retrouver souvent face à des tramways et ne pourront se déporter sur la voie cyclable dédiée qui sera réalisée en lieu et place de la voie actuelle de circulation des véhicules entrant dans Lyon. **Outre les dangers que cela représente pour la sécurité des usagers, cela risque de dégrader le fonctionnement des transports en commun sur le tronçon Pinel-Viala alors même que les capacités et les cadences de ces transports sont d'ores et déjà insuffisantes.**

Enfin, le projet n'aborde pas la question du stationnement des véhicules de livraisons sur l'avenue Rockefeller. Il n'aborde pas non plus celle du report du stationnement de véhicules dans les rues adjacentes qui impactera une grande partie du quartier de Montchat dans la mesure où de très nombreuses places de stationnement seront supprimées à la fois sur l'avenue Rockefeller et sur le boulevard Pinel.

Nous rappelons que de nombreux habitants de Montchat ont choisi d'habiter dans ce quartier car ils sont contraints, pour des raisons professionnelles, de prendre leur voiture pour emprunter le périphérique ou les bretelles d'accès aux autoroutes situés sur l'avenue Rockefeller dans sa partie limitrophe avec la ville de Bron.

Nous avons pu constater que les véhicules entrant dans Lyon via les avenues Roosevelt et Rockefeller transportent le plus souvent des patients des hôpitaux (véhicules privés, sociétés d'ambulance, taxis, VSL etc...) et leurs accompagnants, des personnels soignants, des employés de sociétés de travaux (bâtiment, entretien des espaces verts etc...), des parents qui organisent des co-voiturages pour conduire leurs enfants dans les écoles du 3^{ème} et du 8^{ème} arrondissement etc... Toutes ces personnes ont besoin d'accéder de manière fluide et rapide à leur destination.

Concernant la vocation hospitalière du secteur, les risques que nous identifions sont que, face aux difficultés d'accès qui se profilent, des personnels soignants qui habitent hors métropole ou dans des zones mal desservies par les transports en commun renoncent à venir travailler dans les établissements de soins du secteur et que des patients renoncent à s'y faire soigner.

En dépit de nos demandes répétées depuis près de 18 mois, aucune véritable étude d'impact ne nous a été présentée, ce qui donne l'inquiétante impression que la Métropole navigue à vue, mue uniquement par des considérations dogmatiques. Il est désormais évident que les choix de réalisation de ce projet de Voie Lyonnaise montre que le projet est dévoyé pour limiter l'entrée des véhicules dans la ville de Lyon, les détours de plus de 2 km étant sciemment organisés pour dissuader les gens d'utiliser leur voiture, alors que les transports en commun sont actuellement sous-dimensionnés (à la fois en termes de capacité, de maillage, de fréquence et d'amplitude horaire).

Nous ne voulons pas d'une ville fermée et recroquevillée sur elle-même. Tout laisse à penser que l'expérimentation de mise en sens unique de l'avenue Rockefeller prévue à l'automne 2024 pour une durée de 6 mois sert avant tout à masquer l'insuffisance d'études d'impacts menées en amont du vote de la délibération contestée.

Nous avons proposé de faire passer la Voie Lyonnaise n°12 par l'avenue Esquirol et le court tronçon du boulevard Pinel qui longe l'hôpital d'instruction des Armées Desgenettes.

Ce tracé **permettrait de préserver les intérêts de tous**, car en plus de conforter un itinéraire déjà très prisé par les cyclistes et présenter l'avantage de conserver la circulation des véhicules dans les deux sens sur l'avenue Rockefeller et donc un accès direct et rapide aux hôpitaux pour les véhicules non habilités à prendre les voies de tramway. Il comporte de nombreux atouts :

- Il offrirait une sécurité optimale de déplacement pour les cyclistes dans un cadre particulièrement verdoyant, ombragé et apaisé (ce qui n'est pas le cas du côté Nord de l'avenue Rockefeller prévu pour accueillir la VL12).
- Il n'entraînerait l'abattage d'aucun arbre.
- En évitant des reports de circulation des véhicules dans de petites rues résidentielles, ce tracé permettrait la préservation de la qualité de l'air pour l'ensemble de la population de ce secteur résidentiel et la sécurisation des déplacements piétons et cyclistes dans les quartiers.
- C'est la solution la moins coûteuse pour la collectivité.
- C'est le trajet le plus court pour les cyclistes qui souhaitent se rendre à Villeurbanne, à HFME, au Vinatier ou à Neuro-Cardio.

En dépit de nos démarches et argumentations constructives, la Métropole n'a pas apporté la moindre modification à son projet. Ce recours gracieux vous invite à le faire à présent.

IV – S'agissant du détournement de pouvoir entachant la délibération n°2024-2300

Il est manifeste que la Métropole de Lyon utilise ses pouvoirs dans un but autre que l'intérêt général.

En effet, l'objectif (louable) initialement affiché de développement de la pratique du vélo a été dévoyé pour dissuader les automobilistes d'entrer et de circuler dans Lyon, alors que les alternatives à la voiture thermique sont encore insuffisamment développées.

La Métropole agit avant tout à des fins politiques dans la perspective des élections métropolitaines qui se dérouleront en 2026. Lors d'une rencontre qui s'est déroulée le 15 novembre 2023 dans les locaux de la Métropole (en présence des présidents du CIL de Monchat, de l'association amicale du Parc Chaussagne, de l'association J'aime Montchat et du Conseil de Quartier de Montchat), Messieurs BAGNON et MAIRE ont clairement indiqué que leur objectif était « d'aller vite » afin que les travaux de la VL12 soient terminés quelques mois avant les échéances électorales de 2026. L'objectif est donc de satisfaire la base électorale des élus de la majorité en place et non l'intérêt général. Le fait que les nombreuses contestations exprimées et les propositions alternatives n'ont jamais été prises en compte et que la Métropole avance à marche forcée le démontre.

C'est donc dans la précipitation, en l'absence de véritables études d'impacts (voire d'informations erronées) et d'une concertation menée dans des conditions contestables que le tracé de la VL 12 a été conçu et validé.

Cela est d'autant plus grave que la Métropole engage hâtivement des fonds publics très importants (alors que les rentrées d'argent de la Métropole baissent notamment du fait du gel des transactions immobilières) sans s'assurer que cela est réalisé à bon escient, essentiellement pour réaliser les travaux

dans un timing très serré (et en phase expérimentale !) afin de rendre ces derniers irréversibles quels que soient les résultats des prochaines élections métropolitaines.

Sur l'insuffisance des modalités initiales de la concertation approuvée par la délibération n°2024-2300
De l'aveu même de Monsieur BAGNON, 13ème Vice-Président en charge des mobilités actives, la « concertation » a consisté essentiellement à « recueillir l'avis des maires concernés et à associer les associations modes actifs ». Il eut été judicieux de consulter en amont les associations et structures locales impliquées dans la vie des quartiers et de solliciter directement l'avis des habitants en utilisant des modes d'information et de participation bien plus larges et accessibles, ainsi que des ateliers plus nombreux et plus ciblés. **Aucun atelier n'a été organisé à Montchat lors de la phase de « concertation » qui s'est déroulée du 27 février au 21 avril 2023 concernant le secteur Rockefeller.**

Au lieu de cela, les élus en charge des mobilités et de la voirie et les services de la Métropole se sont contentés de présenter leur projet, sans autre forme d'écoute et de concertation.

Le mode de concertation est également contestable en raison du fait qu'il reposait sur un système de votes de soutien totalement inapproprié. C'est ainsi que les habitants et la presse locale ont été amenés à dénoncer les pratiques d'une association lyonnaise très militante ayant pour objet le développement du vélo qui organisait sur les réseaux sociaux un système de direction des soutiens à apporter à certaines contributions de manière à leur donner plus de poids. Force est de constater que le mode de fonctionnement de la concertation sur la plateforme JeParticipe a largement contribué à biaiser la concertation.

Enfin, nous contestons le bilan de la concertation qui a été approuvée par la délibération n°2024-2300, car son contenu ne reflète pas du tout les contributions qui ont été déposées. Ces dernières ont été totalement dévoyées. Il s'agit d'un exercice de réécriture de l'histoire irrespectueux des habitants contributeurs qui va à l'encontre des principes les plus essentiels de la démocratie participative. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple parmi d'autres, alors que 54 expressions s'inquiètent des difficultés d'accès aux hôpitaux, 38 expressions portent des difficultés liées aux reports de circulation dans les rues de Montchat, 58 évoquent la mise en danger des piétons liée au déversement de la circulation dans les petites rues proches des écoles, 32 proposent de réaliser la VL12 par l'avenue Esquirol (1 seule contribution réfute cette proposition!), la Métropole se dispense de traiter la question de la proposition de tracé de la VL12 via l'avenue Esquirol qui a pourtant été massivement portée par les participants et conclut que *« La concertation préalable ne fait ressortir aucun élément de nature à remettre en cause la poursuite du projet ou à entraîner une modification des objectifs poursuivis par celui-ci. Des études complémentaires reprenant les éléments de concertation seront menées, notamment pour les secteurs TRION-VIEUX LYON et ROCKEFELLER. »*

En plus d'être retravaillés de manière très partielle, certains éléments ont également été traités hors contexte. Ainsi, par exemple, le bilan de la concertation souligne que la contribution de l'association J'aime Montchat déposée sur la plateforme JeParticipe a généré 1 vote de soutien, en omettant de mentionner que cette contribution a été déposée le 21 avril 2023 quelques minutes avant la clôture des dépôts. En revanche, pas un mot sur la contribution de la Présidente de J'aime Montchat, au contenu identique à la contribution déposée par l'association, qui a recueilli 52 votes de soutien...

Pour toutes les raisons précédemment développées dans ce recours gracieux, nous demandons le retrait de la délibération n° 2024-2300 afin de modifier le tracé de la VL12 dans le secteur Roosevelt/Rockefeller de manière à prendre en compte les propositions des associations de

Montchat, étant précisé que nous nous réservons la possibilité de saisir le Tribunal Administratif de Lyon dans l'hypothèse d'un rejet de notre recours gracieux.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de nos sincères salutations.

Hélène BARONNIER
Présidente de l'association
J'aime Montchat

Gérard FRIZE
Président du Comité d'Intérêt Local
de Montchat
Jean MOSSAZ
(vice-président), par délégation

Eva FOERSTER-DONAIN
Présidente de l'association amicale
du Parc Chaussagne
P.O
Hélène BARONNIER

Copies :

- Monsieur Fabien BAGNON (VP Métropole, en charge de la voirie et des mobilités actives),
- Monsieur Grégory DOUCET (Maire de Lyon),
- Monsieur Michaël MAIRE (conseiller métropolitain et conseiller du 3^{ème} arrondissement en charge des mobilités, de la voirie, de la logistique urbaine et du stationnement),
- Madame Marion SESSIECQ (Maire du 3^{ème} arrondissement de Lyon),
- Monsieur Valentin LUNGENSTRASS (conseiller de la Ville de Lyon en charge de la voirie, de logistique urbaine et des espaces publics),
- Monsieur Jérémie BREAUD (Maire de Bron),
- Monsieur Olivier BERZANE (Maire du 8^{ème} arrondissement de Lyon),
- Madame Fabienne BUCCIO, Préfète du Rhône et de Région.