

Déclaration de projet
Emportant mise en compatibilité du PLU-H

VENISSIEUX

Projet d'extension du remisage du métro D

Dossier de concertation préalable

Du lundi 10 mars 2025 au vendredi 11 avril 2025 inclus



SOMMAIRE

I. Éléments de cadrage sur la procédure	5
1. Cadre juridique	5
2. Objet et motivation de la déclaration de projet	5
II. Projet d'extension du centre de remisage de la ligne de métro D.....	6
1. Préambule	6
2. Contexte et localisation du projet.....	6
3. Les objectifs du projet	10
4. La programmation envisagée	11
III. La mise en compatibilité du PLU-H.....	14
1. Le PLU-H en vigueur	14
2. Les évolutions du PLU-H.....	18
IV. Les modalités de concertation avec le public.....	19
V. Quelques étapes clés dans l'actuelle procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	19

I. Éléments de cadrage sur la procédure

1. Cadre juridique

La concertation préalable est une procédure qui permet d'associer le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme. Elle permet également de recueillir l'avis de la population avant l'enquête publique.

Huit jours au moins avant le début de la concertation, le public est informé par un avis indiquant les dates de début et fin de la concertation, rappelant son objet et précisant les modalités pratiques :

- par voie d'affichage à l'hôtel de la Métropole de Lyon,
- par voie d'affichage à la mairie de Vénissieux,
- par voie dématérialisée sur le site internet de la Métropole de Lyon,
- par voie de publication locale dans un journal diffusé dans la Métropole et le Département du Rhône.

Référence juridique :

- **La déclaration de projet** : article L. 300-6 du code de l'urbanisme.
- **La mise en compatibilité** : articles L. 153-54 à L. 153-59 du code de l'urbanisme et par les articles R. 153-13, R.153-17 du même code.
- **La concertation** : lorsque la mise en compatibilité est soumise à évaluation environnementale, l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme s'applique.

2. Objet et motivation de la déclaration de projet

Le PLU-H traduit réglementairement les projets de développement pour les années à venir et fixe les grandes orientations pour le territoire en matière d'urbanisme.

Par délibération n° 2019-3507 du 13 mai 2019, le Conseil de la Métropole a approuvé le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) qui s'applique à l'ensemble des communes et arrondissements de la Ville de Lyon situés sur le territoire de la Métropole, et notamment la commune de Vénissieux. Depuis cette approbation, plusieurs procédures ont eu lieu, la dernière concernant le territoire de la commune est la modification n°4 du PLU-H approuvée par délibération n° 2022-2596 du 16 décembre 2024.

Le projet, objet de ce dossier de concertation, concerne la réalisation du projet d'extension du remisage existant en vue de l'opération de modernisation de la ligne du métro D sur le site du Thioley situé sur la commune de Vénissieux. Une procédure de mise en compatibilité du PLU-H est nécessaire afin de permettre ce projet. En effet, le projet envisagé n'est pas compatible avec les dispositions du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLUH) en vigueur.

La mise en compatibilité du PLU-H avec la déclaration de projet porte essentiellement sur la suppression de l'espace non aedificandi inscrit au PLU-H.

Une actualisation de l'évaluation environnementale du PLU-H sera menée. Celle-ci sera réalisée en application des dispositions des articles R 104-11 et R 104-13 du code de l'urbanisme. En conséquence, il appartient à la Métropole de Lyon de conduire la concertation préalable relative à la mise en compatibilité du PLU-H.

II. Projet d'extension du centre de remisage de la ligne de métro D

1. Préambule

La procédure relative à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU-H est menée par la Métropole de Lyon.

Elle concerne la réalisation du projet d'extension du centre de remisage de la ligne de métro D sur le site du Thioley situé sur la commune de Vénissieux.

2. Contexte et localisation du projet

La ligne D du métro a été mise en service à Lyon en septembre 1991. Il s'agissait de la première ligne en Europe de métro à grand gabarit exploitée en CBTC (pilotage automatique sans conducteur avec gestion de la sécurité du mouvement des trains par transmission pilotage automatique sol et bord) : Maggaly - Métro Automatique à Grand Gabarit de l'Agglomération Lyonnaise.

Le constat, aujourd'hui, fait apparaître :

- une obsolescence des automatismes de conduite,
- une obsolescence du matériel roulant (les rames),
- un parc de 36 rames ne permettant pas de proposer l'offre nécessaire au regard de l'augmentation de la fréquentation faisant qu'à partir de 2025 la capacité de la ligne pourrait être insuffisante en période de pointe.

Fort de ces constats, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a voté, le 06 juillet 2023 (délibération N°23-038), un plan de fiabilisation et de modernisation du métro lyonnais 2023-2035 dans lequel figure l'opération de modernisation du métro ligne D dont les deux lignes principales du programme sont :

- mise en œuvre d'un nouveau pilotage automatique (PA) intégral sur la ligne et modification des rames actuelles pour fonctionner avec le nouveau PA,
- acquisition de 18 à 26 nouvelles rames (18 en tranche ferme et 8 en option en fonction de l'évolution de la demande).

L'actuel centre de maintenance et de remisage (garage) des rames du métro D est situé sur le secteur du Thioley sur la commune de Vénissieux. Ce site est implanté à l'interface entre le quartier du Puisoz au nord-ouest, le pôle d'échange multimodal de la gare de Vénissieux au sud, le vaste secteur à vocation économique occupé par Renault Trucks au sud-est et le parc métropolitain de Parilly au nord-est, sur un ténement foncier de 4.76 ha à l'angle de l'avenue Marius Berliet et de la rue des Frères Emmanuel-Joseph et Louis Amadéo.



Figure 1 Périmètre du site du Thioley

Le centre de maintenance est implanté depuis les années 90, sur ce secteur jusque-là occupé par de l'activité agricole et maillé par un système viaire Nord-Sud par les rues Joseph Muntz et des Frères Emmanuel-Joseph et Louis Amadéo, et Est-Ouest par les avenues Marius Berliet et Charles de Gaulle.

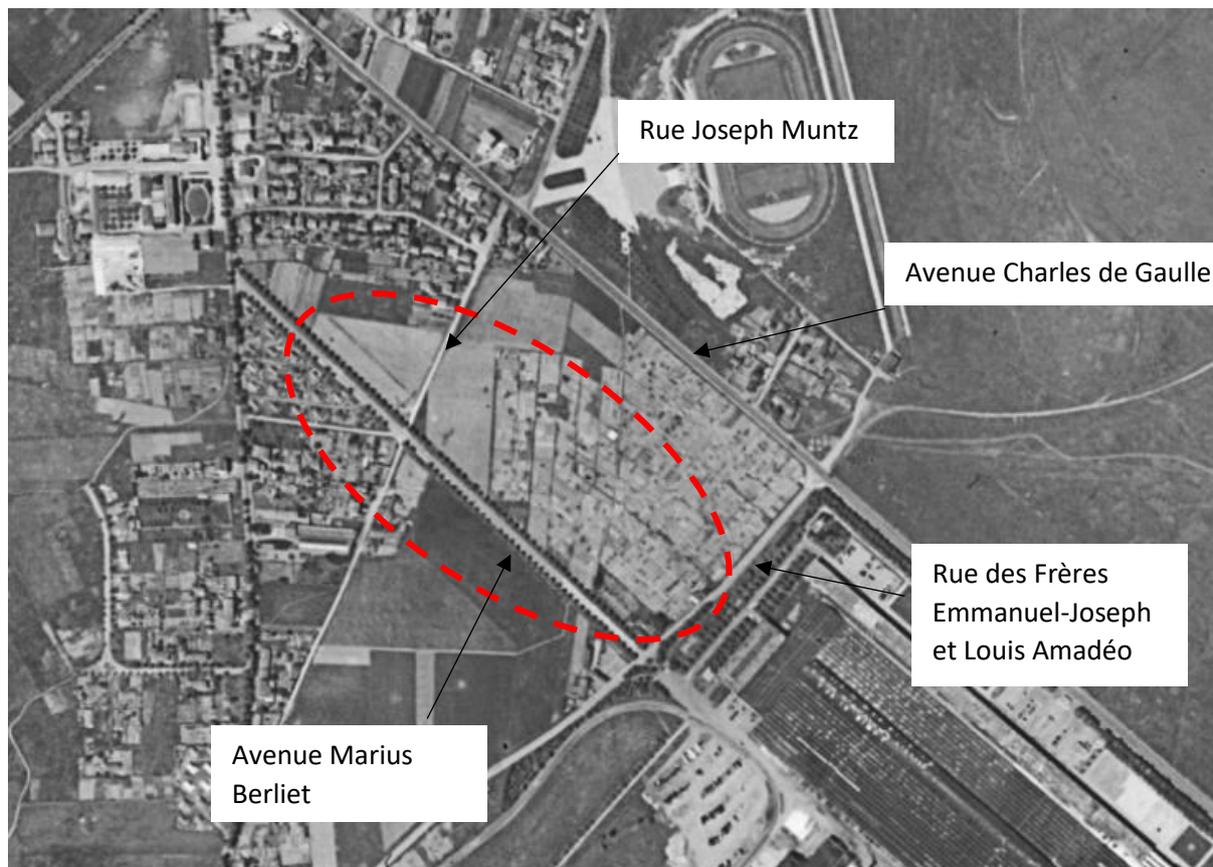


Figure 2 Extrait Photo aérienne 1950-1965_ Remonter le temps IGN

Pour permettre la création de l'actuel remisage, un remembrement foncier a été réalisé intégrant notamment la partie sud de l'actuelle rue Joseph Muntz et son dévoiement pour conserver l'armature viaire du secteur.

Le tronçon de voie métropolitaine intégré à l'emprise foncière du remisage, sous lequel passent des canalisations d'eau potable et d'assainissement, a été cadastré (parcelle n°AP9) et a fait l'objet d'une procédure de désaffectation du domaine public. Compte tenu notamment de la présence des réseaux en sous-sol, elle n'a jamais fait l'objet d'une cession à SYTRAL Mobilités.

L'aménagement du site de remisage a été conçu en intégrant la présence de ces canalisations, les bâtiments ayant été édifiés à l'est de celles-ci.

Lors de la révision générale n°2 du PLU-H approuvée au Conseil de Métropole du 13 mai 2019, un espace non aedificandi a été instauré afin de les préserver de toute construction.

Le site de maintenance et de remisage est actuellement occupé par plusieurs structures / bâtiments distincts :

- Les ateliers sont dédiés à la maintenance et à l'entretien des rames de la ligne D du métro. Ils accueillent 6 voies de maintenance.



Figure 3 Ateliers du centre de remisage et maintenance du Thioley

- Le deuxième bâtiment présent sur le site correspond au centre de remisage actuel et permet d'accueillir 28 rames sur les 36 qui composent le parc actuel. Les rames non stockées dans le bâtiment du remisage sont remisées en partie dans les ateliers ainsi qu'à l'arrière des stations Gare de Vaise et Gare de Vénissieux.

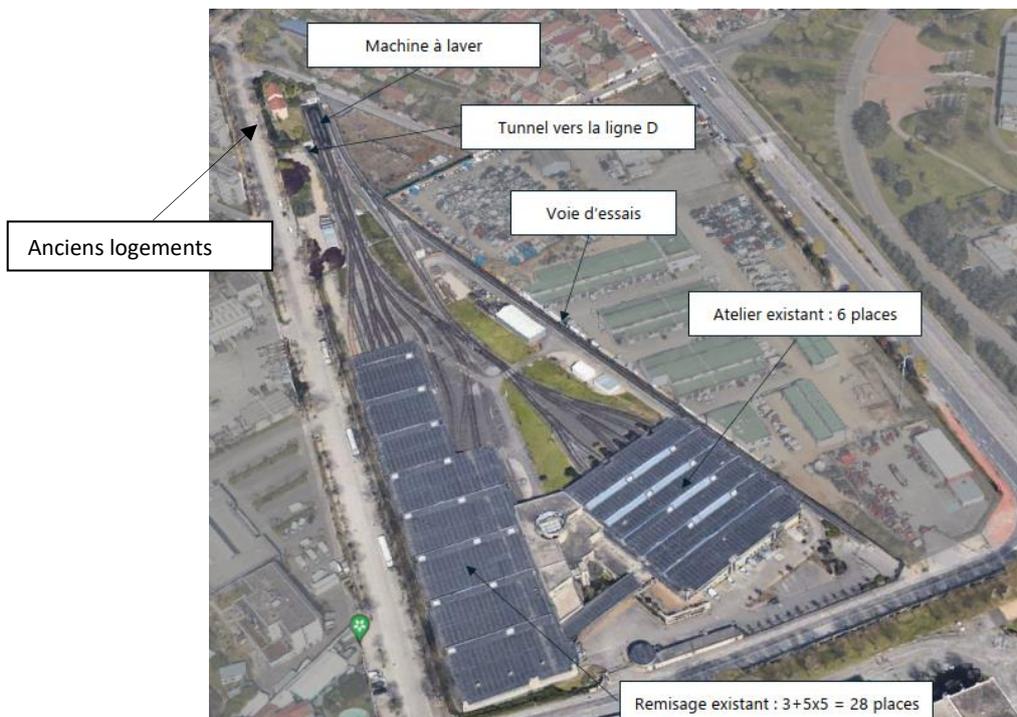


Figure 4 Organisation du site

Le site du Thioley est également équipé d'une machine à laver pour le lavage extérieur des rames (au nord du site) ainsi que d'une voie d'essai située le long de la limite séparative nord-est, d'une longueur de presque 400m permettant de tester le matériel roulant.

À son extrémité nord, sont présents deux anciens logements, aujourd'hui non occupés, de propriété SYTRAL Mobilités.

3. Les objectifs du projet

Le projet consiste en l'extension du centre de remisage et de maintenance (ateliers) existant dans le cadre de l'opération de modernisation de la ligne du métro D sur le site du Thioley à Vénissieux.

La capacité actuelle de remisage des rames étant insuffisante pour le futur parc de 62 rames, SYTRAL Mobilités a procédé à une recherche foncière pour la construction d'un bâtiment répondant au besoin. Hormis le site du Thioley, aucun autre site à proximité immédiate du tracé de la ligne D, disposant d'une réserve foncière suffisante pour permettre la construction d'un nouveau centre, n'a été recensé.

Outre la disponibilité foncière présente sur le site du Thioley, la proximité géographique entre le remisage des rames et l'atelier pour des opérations fréquentes de maintenance représente pour SYTRAL Mobilités un atout dans l'organisation de l'exploitation. Il en est de même pour les opérations de lavage extérieur des rames, cette opération étant facilitée si les rames sont remisées à proximité de la machine à laver présente sur place.

Afin d'identifier les différentes possibilités d'augmenter la capacité de remisage sur le site du Thioley, plusieurs scénarii ont été étudiés par SYTRAL Mobilités.

Le site et ses environs ont été découpés en plusieurs zones d'études qui sont actuellement libres de toute installation ferroviaire et susceptibles de pouvoir accueillir plusieurs nouvelles voies sous clos et couvert.

Les différentes zones étudiées sont les suivantes :



Figure 5 Repérage des zones étudiées

Six zones ont été étudiées : A, B, C, D, E et F. Les zones D et E étant hors emprise foncière publique, ont été étudiées par opportunité.

D'après l'analyse multicritère réalisée par SYTRAL Mobilités, les zones B, C, D, E et F ne permettent pas l'implantation de l'extension du remisage, les conditions d'accessibilité, de configuration et de capacité suffisante des zones pour accueillir le futur bâtiment, n'étant pas réunies.

Malgré la présence des canalisations d'eau potable et d'assainissement, la zone A s'avère être la seule zone permettant l'implantation de l'extension du remisage.

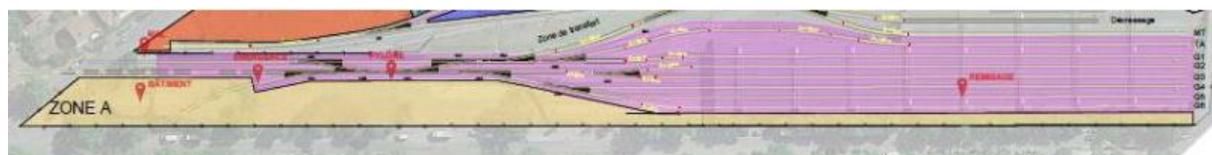


Figure 6 Zone d'étude A

4. La programmation envisagée

Pour répondre au besoin d'extension de sa capacité de remisage, le projet consiste en la construction d'un bâtiment d'une surface d'environ 2 800 m², permettant la création de 4 nouvelles voies de remisage pour une capacité de 16 nouvelles places.

Un environnement clos et couvert est nécessaire pour protéger les rames tant des intempéries et autres aléas climatiques que d'éventuelles dégradations volontaires constatées sur le matériel.

A date, SYTRAL Mobilités prévoit un bâtiment d'une hauteur d'environ 7.80 m sur 165 m de longueur environ, de type industriel. Le projet intégrera des dispositifs anti-intrusion (de type mur périmétral en béton armé de grande hauteur) afin de sécuriser le matériel et les installations.

Les deux anciens logements seront démolis pour les besoins du projet.

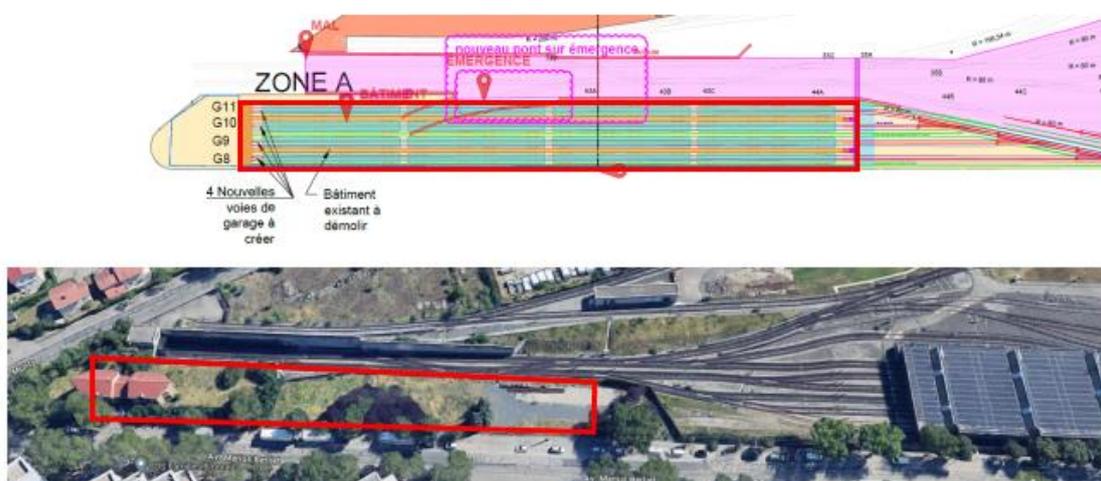


Figure 7 Emplacement et emprise théorique de la future extension du remisage



Figure 8 Modélisation théorique du volume du futur bâtiment

En complément du nouveau remisage, SYTRAL Mobilités prévoit d’optimiser l’organisation de l’atelier en construisant une extension à l’arrière du bâtiment existant afin de permettre la création de deux voies de maintenance supplémentaires aux six existantes.

Pour la desserte du nouveau bâtiment, est prévue la création d’une nouvelle voie tiroir le long du remisage existant.

L’extension de l’atelier ainsi que la nouvelle voie tiroir sont hors objet de la déclaration de projet.



Figure 9 Emplacement et emprise théorique de la nouvelle voie tiroir



Figure 10 Projet d'extension de l'atelier

Concernant la présence de canalisations d'eau potable et d'assainissement, des échanges sont engagés entre la Métropole, la Régie Eau Publique du Grand Lyon et SYTRAL Mobilités pour intégrer cette contrainte dans le projet afin de garantir le bon fonctionnement et la gestion pérenne de ces canalisations.

En conséquence, SYTRAL Mobilités devra construire une galerie technique sous le nouveau bâtiment afin de ne pas bloquer des interventions structurelles ultérieures sur ces réseaux. Les réseaux d'assainissement et d'eau potable chemineront dans cette galerie technique. Les modalités techniques et constructives de cet ouvrage sont en cours d'études entre les parties.

La Métropole de Lyon et la Régie Eau Publique du Grand Lyon, chacun pour ce qui la concerne, transféreront temporairement la maîtrise d'ouvrage à SYTRAL Mobilités pour la réalisation de la galerie technique, le dévoiement temporaire des réseaux et la remise en lieu et place de nouveaux réseaux d'assainissement et d'eau potable.

Par conséquent, au regard de sa nécessité pour l'exercice d'une mission de service de transport public de qualité et des constats et objectifs identifiés, le projet d'extension du centre de remisage présente un intérêt général.

III. La mise en compatibilité du PLU-H

1. Le PLU-H en vigueur

Le site objet de la déclaration de projet est fléché au PLU-H comme étant un secteur à vocation économique dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).



Figure 12 Extrait de la synthèse du PADD

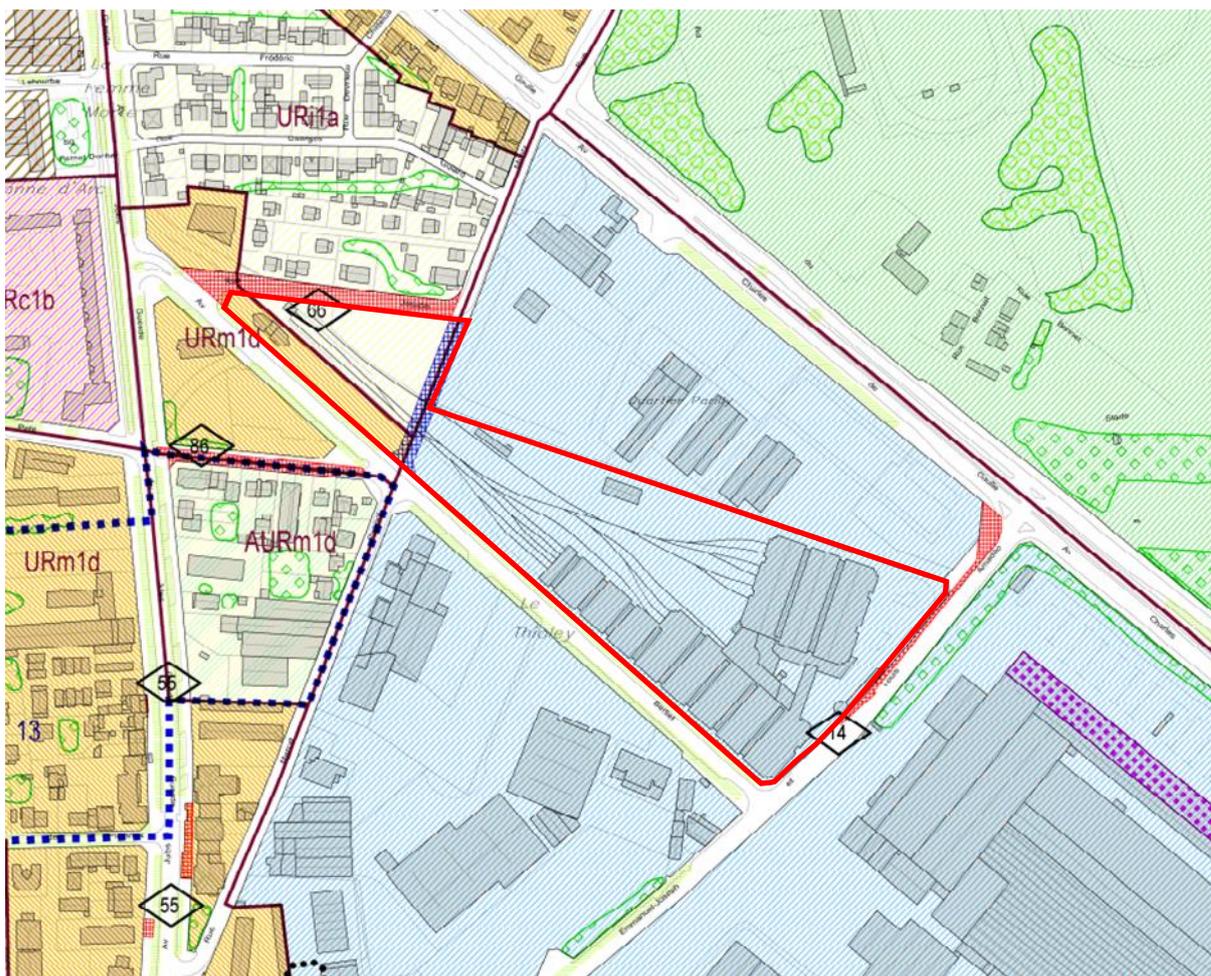


Figure 13 Extrait du plan de zonage du PLU-H

Le site du Thioley est réparti sur les parcelles cadastrées AP8, AP9 et AL53. L'ensemble de ces parcelles représente une superficie d'environ 4.76 ha.

La parcelle cadastrée AL53, d'une superficie de 7 802m² est couverte par deux zonages : URm1d (2 571m²) et URi1a (5 231m²).

La parcelle cadastrée AP8, d'une superficie de 38 542m² est entièrement couverte par le zonage UEi1.

La parcelle cadastrée AP9, d'une superficie d'environ 1 257m² est couverte par trois zonages différents : URm1d (123m²), URi1a (468m²) et UEi1 (666m²) ainsi qu'un espace non aedificandi, lié à la présence en sous-sol de canalisations de gestion des eaux (potable et assainissement)

Cet espace non aedificandi est présenté dans les orientations du développement territorial du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) comme suit :

2. Projet d'Aménagement et de Développement Durables
LES ORIENTATIONS DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Rapport de présentation
Outils réglementaires

Valoriser et réintégrer les territoires de Laurent Bonnevey dans l'urbain

• En constituant l'agrafe urbaine de **Puisoz-Parilly**



- > Permettre la réalisation du projet urbain mixte qui participe à la réalisation de l'agrafe urbaine du SCOT et amorce la liaison verte entre les parcs,
- > Initier et permettre la réalisation de projets tout en préservant des liaisons vertes entre les parcs,
- > Confirmer la vocation des secteurs d'équipements dans le secteur Parilly,
- > Conforter le pôle d'échanges de Parilly,
- > Permettre la gestion des résidences situées aux marges du quartier,
- > Maîtriser le développement des quartiers à l'ambiance résidentielle pour préserver les caractéristiques existantes,
- > Confirmer l'emprise du grand parc de Parilly, en permettant le maintien et les évolutions des bâtiments présents et préserver la bande non bâtie au nord du périphérique où se situent notamment des jardins familiaux. Permettre l'évolution le cas échéant des activités existantes,
- > Identifier les qualités patrimoniales du secteur,
- > Veiller à maintenir et renforcer l'offre de commerces et services de proximité à destination des habitants.

OAP 10

- Le zonage UPr associé à des hauteurs et coefficients de pleine terre graphiques est encadré par une Orientation d'Aménagement et de Programmation. Ces outils permettent la mise en œuvre du projet du Grand Parilly-Puisoz, grand projet d'agglomération, en précisant ses modalités. Un Emplacement Réserve pour voirie permet l'accessibilité au projet et une localisation préférentielle pour équipement permet l'implantation d'une offre d'équipements.
- Une polarité hôtelière et une polarité tertiaire sont inscrites sur ce zonage UPr. L'OAP précise la localisation souhaitée des constructions et leur destination.
- Le zonage USP maintient la vocation des secteurs d'équipements.
- Les zonages URm1d, AUrm1d et URm2b encouragent une évolution urbaine adaptée au contexte autour des transports en commun, sur les axes structurants et autour des équipements d'agglomération, notamment le parc.

OAP 13

- Une Orientation d'Aménagement et de Programmation précise les modalités des évolutions urbaines à venir aux abords de l'avenue Jules Guesde et fixe des seuils de déclenchement d'opération.
- Le zonage URc1b permet la gestion des secteurs constitués autour d'immeubles de hauteur.
- Le zonage URi1a préserve les ambiances de quartier localisées, en maintenant les caractéristiques existantes.
- Le zonage N2 associé à des outils graphiques de valorisation de la végétation confirme la vocation du parc de Parilly et du secteur végétalisé en continuité. Un zonage N2sj protège la vocation de jardin ouvrier le long du boulevard Bonnevey.
- Des polarités commerciales sont inscrites pour favoriser le développement d'une offre à l'échelle du quartier.
- Des emplacements réservés, un espace non aedificandi, préfigurent de nouveaux maillages à l'échelle du quartier et confortent les liaisons existantes.

PIP A7

- Des outils de préservation du patrimoine bâti et végétal (PIP, EBP, EVV, TUCCE) localisent les éléments de qualité.
- Un zonage N2sj garantit le maintien des jardins familiaux de la cité Berliet.

PLU-H - VÉNISSIEUX - Modification n°3 - Approbation 2022 43

Figure 14 Extrait du rapport de présentation du PADD

L'espace non aedificandi est défini dans la partie I du règlement du PLU-H, article 2.6.3 comme suit : « Dans les espaces non aedificandi délimités par les documents graphiques du règlement, aucune construction (y compris les constructions en sous-sol) n'est autorisée à l'exception des clôtures et des réseaux. ».

Sur le plan de zonage, l'espace non aedificandi s'inscrit sur la totalité de la parcelle cadastrée AP9.

2. Les évolutions du PLU-H

Compte tenu des caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet ainsi que du nombre de places à créer pour satisfaire les besoins de remisage des nouvelles rames, l'espace non aedificandi lié à la présence des canalisations d'eau potable et d'assainissement, ne permet pas la réalisation du projet.

La mise en compatibilité du PLU-H nécessitée par le projet porte donc uniquement sur la suppression de l'espace non aedificandi inscrit au PLU-H de la Métropole sur la parcelle cadastrée AP 9.

IV. Les modalités de concertation avec le public

La concertation se déroulera du lundi 10 mars 2025 au vendredi 11 avril 2025.

Le dossier de concertation sera mis à disposition :

- sur le site internet de la Métropole de Lyon,
- à l'hôtel de la Métropole, 20 rue du Lac à Lyon 3^{ème},
- à la mairie de Vénissieux, 5 avenue Marcel Houel.

Le public disposera de différents moyens pour faire connaître ses observations pendant cette période de concertation :

- en les consignant dans un des cahiers accompagnant le dossier de concertation qui sera mis en place dès l'ouverture de la concertation préalable,

- en envoyant un message électronique à l'adresse : concertationpluh-metro-d-venissieux@grandlyon.com,

- en les adressant par écrit à la Métropole de Lyon - délégation de l'urbanisme et des mobilités - direction planification et stratégies territoriales - service planification - 20 rue du Lac - CS 33569 - 69505 Lyon cedex 03.

Cette concertation fera ensuite l'objet d'un bilan qui sera présenté au Conseil ou à la Commission Permanente de la Métropole de Lyon.

Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique, dans le cadre de la procédure de la déclaration de projet (DP) emportant la mise en compatibilité du PLU-H.

V. Quelques étapes clés dans l'actuelle procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- 1. Concertation préalable**
- 2. Bilan de la concertation préalable**
- 3. Évaluation environnementale (avis de l'Autorité Environnementale)**

Examen de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme par l'Autorité environnementale

- 4. Réunion d'examen conjoint** avec les personnes publiques associées pour prendre en compte leurs remarques
- 5. Enquête publique** sur la base d'un dossier ajusté en fonction des étapes précédentes, et donnant lieu à un rapport et conclusions du Commissaire enquêteur
- 6. Approbation**