

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE LYON**

N° 2304635-2408459

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSOCIATION CELESTINS DEMAIN ET AUTRES

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Mme Aurélie Duca
Rapporteure

Le tribunal administratif de Lyon

Mme Raphaëlle Gros
Rapporteure publique

(4^e chambre)

Audience du 6 juin 2025
Décision du 1^{er} juillet 2025

Vu les procédures suivantes :

I- Par une requête n° 2304635 enregistrée le 26 mai 2023, et un mémoire enregistré le 18 octobre 2024, le comité pour l'étude de l'aménagement du développement du centre-ville et pour l'amélioration de ses conditions de vie (ci-après : « Comité Centre Presqu'île »), l'association Célestins Demain, l'association des Commerçants de l'ancienne préfecture, l'association Habiter Rue Mercière, le Groupement des commerçants de la rue Emile Zola, le comité d'intérêt local Sud-Presqu'Île-Confluence, le comité d'intérêt local Caluire Sud, Clos Savaron, l'association Saint-Georges, l'association Mercière Dubois, l'association La Croix-Rousse n'est pas à vendre, l'association ADPL, la charcuterie Bonnard, le salon de coiffure Dessange, la maroquinerie Barret, l'Express pressing, le traiteur C. Reynon SAS, la bijouterie d'Or Kel, la SARL A.A.A. (chaussure Adrien), la SCP Stéphane Guinand et Pierre Jacob, représentés par Me Cautenet et Me Hamon, demandent au tribunal :

1°) d'annuler la délibération n° 2023-1580 du 27 mars 2023 du conseil de la Métropole de Lyon, portant sur le projet d'Apaisement Presqu'île de Lyon, approuvant le bilan de la concertation et portant individualisation complémentaire d'autorisation de programme pour études et travaux ;

2°) de mettre à la charge de la Métropole de Lyon une somme de 2 500 euros à verser aux requérants en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- l'ensemble des requérants, associations comme commerçants, disposent d'un intérêt pour agir à l'encontre de la délibération n° 2023-1580 de la Métropole de Lyon dès lors

que chacune des associations dispose d'un objet social qui lui confère directement un intérêt pour agir, que tous les commerces requérants sont établis sur la Presqu'île de Lyon et sont directement concernés par les mesures prescrites par la délibération du 27 mars 2023, que les professions libérales représentées sont riveraines et contribuables de la Presqu'île de Lyon et que cette délibération porte directement atteinte aux intérêts des requérants en ce qu'elle prescrit, d'une part une modification importante des modalités de desserte de la Presqu'île et d'autre part la mise en place d'une zone à trafic limité entre la place Bellecour et la place des Terreaux et en ce qu'elle porte sur un engagement de dépenses considérable et affecte significativement les finances locales ;

- la délibération est un acte faisant grief dès lors qu'elle ne se borne pas à tirer le bilan de la concertation mais constitue un acte global actant la réalisation du projet « Apaisement Presqu'île de Lyon » en ce qu'elle approuve les modalités d'intervention et l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux des 7 premiers projets d'intervention, autorise le président de la Métropole de Lyon à signer les actes nécessaires à la mise en œuvre du projet et en ce qu'elle a permis le démarrage des travaux ;

- elle a été adoptée en méconnaissance des dispositions de l'article L. 2121-22 du code général des collectivités territoriales et des articles 31 à 33 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon dès lors que la Métropole de Lyon ne justifie pas avoir consulté la commission déplacements et voirie en amont de la délibération querellée ;

- elle a été adoptée en méconnaissance des dispositions de l'article 37 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon dès lors que les commissions concernées par le projet n'ont pas été consultées conjointement ;

- elle a été adoptée en méconnaissance des dispositions de l'article 15 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon dès lors que le vice-président de la Métropole n'a pas fait référence dans son rapport sur le projet lu en séance, à la saisine des commissions thématiques qui auraient dû être saisies ni au sens des avis de celles-ci ;

- les élus métropolitains ont été insuffisamment informés des conséquences de la délibération attaquée, en méconnaissance des dispositions des articles L. 2121-11, L. 2121-12 et L. 2121-13 du code général des collectivités territoriales ;

- la délibération a été adoptée en l'absence d'étude d'impact préalable au sens du droit de l'environnement en méconnaissance des dispositions des articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement dès lors que le projet couvre l'ensemble de la Presqu'île de Lyon, soit une surface de 42.000 m², et que, de par son importance, il a un impact sur l'environnement et la santé humaine ; le projet "Presqu'île à vivre" de Lyon aurait dû faire l'objet d'une évaluation environnementale dite "systématique" et il aurait dû, a minima, faire l'objet d'un examen au cas par cas, et la Métropole n'établit pas avoir saisi le préfet en amont de la délibération du 27 mars 2023 pour procéder à un examen du projet au cas par cas mais seulement a posteriori, entachant la procédure d'illégalité ;

- l'absence de réalisation de l'étude d'impact prévue par le code de l'environnement a privé le public et les élus d'une information complète et l'absence de réalisation d'une enquête publique dans le cadre de l'évaluation environnementale méconnaît les dispositions de l'article L. 123-1 du code de l'environnement ;

- le public n'a pas été associé à l'élaboration du projet en méconnaissance des dispositions des articles L. 120-1 et L. 123-19-1 et suivants du code de l'environnement dès lors qu'aucune information pertinente, permettant une participation effective du public, n'a été délivrée dans le cadre de la concertation en l'absence d'études réalisées sur les impacts concrets des mesures envisagées par la Métropole de Lyon ;

- la concertation préalable à l'élaboration du projet a été insuffisante en méconnaissance des dispositions de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme dès lors que le dossier de concertation mis à la disposition du public est lacunaire en ce qu'il ne contenait pas de rapport d'enquête publique ni d'étude d'impact, et ne comporte aucune information pertinente ;

- le contenu de la délibération du 27 mars 2023 actant le projet "Presqu'île à vivre" ne correspond pas à son objet dès lors que les caractéristiques physiques du projet et ses effets sont insuffisamment précisés, que l'analyse de l'état initial de la zone et de son évolution est incomplète, que les incidences du projet sur l'environnement ne sont que brièvement mentionnées, qu'aucune mesure de réduction, d'évitement et de compensation n'est mentionnée et qu'aucune indication n'est donnée concernant les noms, qualités, qualifications du ou des experts en charge des études en cours ;

- la délibération a été adoptée en l'absence d'avis du préfet sur les routes à grande circulation, en méconnaissance des dispositions des articles L. 110-3 et R. 411-8-1 du code de la route dès lors que le projet "Presqu'île à vivre" affecte de manière durable les routes à grande circulation longeant le centre-ville ;

- les décisions méconnaissent la liberté d'aller et venir dès lors qu'elles prévoient d'une part, une modification importante des modalités de desserte de la presqu'île par la modification des itinéraires de bus la desservant et d'autre part, la mise en place d'une zone à trafic limité (ZTL) entre la place Bellecour et la place des Terreaux ;

- elles méconnaissent le principe d'égalité dès lors que l'allongement des temps de parcours piéton et des transports en commun est surtout préjudiciable aux personnes à mobilité réduite et aux seniors et qu'une rupture d'égalité est créée entre les commerces présents au nord de la place Bellecour (compris dans la ZTL) et les commerces du sud Bellecour, en termes notamment, de conditions d'exploitation, d'accessibilité et de visibilité ;

- elles méconnaissent la liberté du commerce et de l'industrie dès lors qu'elles emportent des conséquences extrêmement néfastes et disproportionnées à l'égard des commerces présents dans le périmètre de cette zone notamment s'agissant des difficultés de livraison et des pertes de clientèle et de chiffre d'affaires ;

- elles méconnaissent les dispositions de l'article L. 1214-6 du code des transports dès lors qu'elles ne sont pas compatibles avec trois des axes stratégiques du plan de déplacement urbain de l'agglomération lyonnaise à savoir, une mobilité « sans couture », des transports collectifs performants et attractifs et l'accès à la mobilité pour tous ;

- la décision actant le projet de réorganisation des lignes de bus est entachée d'erreur manifeste d'appréciation dès lors qu'elle crée une mobilité « avec couture » et réduit l'accès à la mobilité pour tous, que le nouveau schéma présenté ne rend pas les transports en commun plus performants et attractifs en ce que les correspondances avec d'autres moyens de transport en commun, notamment avec les métros A et C, sont rompues ou complexifiées, que les temps de trajet sont rallongés pour les usagers, que les coûts engendrés par la modification du schéma de desserte n'ont pas été évalués.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 22 avril 2024 et le 14 janvier 2025, la Métropole de Lyon, représentée par Me Petit, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge des requérants la somme de 3 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir que :

- la requête est irrecevable dès lors que les décisions actées par la délibération attaquée n'ont pas de caractère décisoire et que la délibération contestée ne peut être regardée que comme un acte préparatoire insusceptible de recours ;

- le moyen tiré de la méconnaissance de l'article 37 du règlement intérieur du conseil métropolitain est inopérant dès lors que l'organisation d'une réunion conjointe des commissions n'est qu'une possibilité et non une obligation ;

- le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 122-2 du code de l'environnement est inopérant dès lors que la délibération du 27 mars 2023 a principalement pour objet d'arrêter le bilan de la concertation, d'approuver les principes d'une convention de transfert de maîtrise

d'ouvrage à la ville de Lyon et les principes programmatiques et qu'elle ne constitue ainsi pas une autorisation au sens de la réglementation applicable en matière d'évaluation environnementale ;

- les autres moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

Par un mémoire enregistré le 10 janvier 2025, le Comité pour l'étude de l'aménagement du développement du centre-ville et pour l'amélioration de ses conditions de vie (ci-après : « Comité Centre Presqu'île »), déclare se désister de la requête susvisée.

II- Par une requête n° 2408459 enregistrée le 24 août 2024, le comité pour l'étude de l'aménagement du développement du centre-ville et pour l'amélioration de ses conditions de vie (ci-après : « Comité Centre Presqu'île »), l'association Célestins Demain, le comité d'intérêt local Caluire Sud, Clos Savaron, l'association ADPL, la société des magasins La Papéthèque, le Groupement des commerçants de la rue Emile Zola, la charcuterie Bonnard, l'Express pressing, la maroquinerie Barret, le traiteur C. Reynon SAS, la bijouterie d'Or Kel, la société Vénus (Enseigne : le Barberousse), le magasin Bang & Olufsen, la boutique Sébastien Le Guillou, représentés par Me Cautenet et Me Hamon, demandent au tribunal :

1°) d'annuler la délibération n° 2024-2301 du conseil de la Métropole de Lyon en date du 24 juin 2024, portant sur le projet « Presqu'île à vivre » de Lyon, approuvant le projet, la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage et l'enveloppe prévisionnelle des travaux ;

2°) de mettre à la charge de la Métropole de Lyon la somme de 2 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Ils soutiennent que :

- l'ensemble des requérants, associations comme commerçants, disposent d'un intérêt pour agir à l'encontre de la délibération n° 2024-2301 de la Métropole de Lyon dès lors que chacune des associations dispose d'un objet social qui lui confère directement un intérêt pour agir, que tous les commerces requérants sont établis sur la Presqu'île de Lyon et sont directement concernés par les mesures prescrites par la délibération du 24 juin 2024, et que cette délibération porte directement atteinte aux intérêts des requérants en ce qu'elle prescrit, d'une part une modification importante des modalités de desserte de la Presqu'île et d'autre part la mise en place d'une zone à trafic limité entre la place Bellecour et la place des Terreaux et en ce qu'elle porte sur un engagement de dépenses considérable et affecte significativement les finances locales ;

- la délibération est un acte faisant grief dès lors qu'elle constitue un élément de l'acte global concernant la réalisation du projet « Presqu'île à vivre » et le vote de crédits supplémentaires, dans la stricte continuité de ce qui avait été acté par la Métropole le 27 mars 2023, en ce qu'elle approuve la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage avec la ville de Lyon, l'enveloppe budgétaire prévisionnelle pour la réalisation des travaux et études en cours, autorise les actes nécessaires à la mise en œuvre du projet signés par le Président de la Métropole ;

- elle a été adoptée en méconnaissance des dispositions de l'article L. 2121-22 du code général des collectivités territoriales et des articles 31 à 33 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon dès lors que la Métropole de Lyon ne justifie pas avoir consulté la commission déplacements et voirie en amont de la délibération querellée ;

- elle a été adoptée en méconnaissance des dispositions de l'article 37 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon dès lors que les commissions concernées par le projet n'ont pas été consultées conjointement ;

- elle a été adoptée en méconnaissance des dispositions de l'article 15 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon dès lors que le vice-président de la Métropole n'a pas fait référence dans son rapport sur le projet lu en séance, à la saisine des commissions thématiques qui auraient dû être saisies ni au sens des avis de celles-ci ;

- les élus métropolitains ont été insuffisamment informés des conséquences de la délibération attaquée, en méconnaissance des dispositions des articles L. 2121-11, L. 2121-12 et L. 2121-13 du code général des collectivités territoriales et de l'article 87 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon ;

- la délibération a été adoptée en l'absence d'étude d'impact préalable au sens du droit de l'environnement en méconnaissance des dispositions des articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement dès lors que le projet couvre l'ensemble de la Presqu'île de Lyon, soit une surface de 42.000 m², et que, de par son importance, il a un impact sur l'environnement et la santé humaine ; le projet "Presqu'île à vivre" de Lyon aurait dû faire l'objet d'une évaluation environnementale dite "systématique" et il aurait dû, a minima, faire l'objet d'un examen au cas par cas, et la Métropole n'établit pas avoir saisi le préfet en amont de la délibération du 24 juin 2024 pour procéder à un examen du projet au cas par cas mais seulement a posteriori, entachant la procédure d'illégalité ;

- la délibération est illégale du fait de l'illégalité de la décision de la préfète de région en date du 15 janvier 2024 sur laquelle elle se fonde pour exempter le projet d'apaisement de la Presqu'île d'évaluation environnementale, dès lors que le périmètre du projet aurait dû impliquer une étude d'impact, que le projet aura des effets sur la pollution sonore et atmosphérique, des effets notables sur l'environnement, qu'il doit prévoir des mesures d'évitement et de réduction en phase de travaux ;

- l'absence de réalisation de l'étude d'impact prévue par le code de l'environnement a privé le public et les élus d'une information complète et l'absence de réalisation d'une enquête publique dans le cadre de l'évaluation environnementale méconnaît les dispositions des articles L. 103-2, L. 103-4, L. 124-2, L. 123-1 et R. 103-1 du code de l'environnement ;

- la concertation préalable à l'élaboration du projet a été insuffisante en méconnaissance des dispositions de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme dès lors que le dossier de concertation mis à la disposition du public est lacunaire en ce qu'il ne contenait pas de rapport d'enquête publique ni d'étude d'impact, et ne comporte aucune information pertinente ;

- la délibération du 24 juin 2024 relative au projet "Presqu'île à vivre" a été adoptée en l'absence de saisine du préfet par la Métropole en méconnaissance des dispositions de l'article L. 110-3 et de l'article R. 411-8-1 du code de la route dès lors qu'il modifie les conditions de circulation sur les routes à grande circulation ;

- la délibération méconnaît la liberté d'aller et venir dès lors qu'elle prévoit d'une part, une modification importante des modalités de desserte de la presqu'île de Lyon par la modification des itinéraires de bus la desservant et d'autre part, la mise en place d'une zone à trafic limité (ZTL) entre la place Bellecour et la place des Terreaux ;

- elle méconnaît le principe d'égalité dès lors que l'allongement des temps de parcours piéton et des transports en commun est surtout préjudiciable aux personnes à mobilité réduite et aux seniors et qu'une rupture d'égalité est créée entre les commerces présents au nord de la place Bellecour (compris dans la ZTL) et les commerces du sud Bellecour, en termes notamment, de conditions d'exploitation, d'accessibilité et de visibilité ;

- elle méconnaît la liberté du commerce et de l'industrie dès lors que les mesures qu'elle institue emportent des conséquences extrêmement néfastes et disproportionnées à l'égard des commerces présents dans le périmètre de cette zone, notamment s'agissant des difficultés de livraison et des pertes de clientèle et de chiffre d'affaires ;

- elle méconnaît les dispositions de l'article L. 1214-6 du code des transports dès lors que les dispositions qu'elle prévoit ne sont pas compatibles avec trois des axes stratégiques du

plan de déplacement urbain de l'agglomération lyonnaise à savoir, une mobilité « sans couture », des transports collectifs performants et attractifs et l'accès à la mobilité pour tous ;

- la décision actant le projet de réorganisation des lignes de bus est entachée d'erreur manifeste d'appréciation dès lors qu'elle crée une mobilité « avec couture » et réduit l'accès à la mobilité pour tous, que le nouveau schéma présenté ne rend pas les transports en commun plus performants et attractifs en ce que les correspondances avec d'autres moyens de transport en commun, notamment avec les métros A et C, sont rompues ou complexifiées, que les temps de trajet sont rallongés pour les usagers, que les coûts engendrés par la modification du schéma de desserte n'ont pas été évalués.

Par un mémoire enregistré le 10 janvier 2025, le Comité pour l'étude de l'aménagement du développement du centre-ville et pour l'amélioration de ses conditions de vie (ci-après : « Comité Centre Presqu'île »), déclare se désister de la requête susvisée.

Par un mémoire en défense, enregistré le 14 janvier 2025, la Métropole de Lyon, représentée par Me Petit, conclut au rejet de la requête et à ce que soit mise à la charge des requérants la somme de 3 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir que :

- la requête est irrecevable dès lors que les décisions actées par la délibération attaquée n'ont pas de caractère décisoire et que la délibération contestée ne peut être regardée que comme un acte préparatoire insusceptible de recours ;

- le moyen tiré de la méconnaissance de l'article 37 du règlement intérieur du conseil métropolitain est inopérant dès lors que l'organisation d'une réunion conjointe des commissions n'est qu'une possibilité et non une obligation ;

- le moyen tiré de la méconnaissance de l'article L. 122-2 du code de l'environnement est inopérant dès lors que la délibération du 24 juin 2024 a principalement pour objet d'approuver le programme des travaux et l'enveloppe prévisionnelle affectée au projet « Presqu'île à vivre » et la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage conclue entre la Métropole et la ville de Lyon et qu'elle ne constitue pas une autorisation au sens de la réglementation applicable en matière d'évaluation environnementale ;

- les autres moyens soulevés par les requérants ne sont pas fondés.

Par lettre du 28 mai 2025, les parties ont été informées, en application des dispositions de l'article R. 611-7 du code de justice administrative, de ce que le jugement était susceptible d'être fondé sur un moyen relevé d'office, tiré de l'irrecevabilité des conclusions aux fins d'annulation d'un acte détachable de la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage.

Un mémoire a été présenté pour les requérants le 2 juin 2025, concluant à la recevabilité des conclusions dirigées contre la décision approuvant la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code général des collectivités territoriales ;
- le code de la route ;

- le code des transports ;
- le code de l'urbanisme ;
- le règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon 2020-2026 modifié ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de Mme Duca,
- les conclusions de Mme Gros, rapporteure publique,
- et les observations de Me Ramière de Fortanier pour les requérants, et de Me Untermaier, pour la Métropole de Lyon.

Considérant ce qui suit :

1. Dans le cadre de son projet relatif à la presqu'île de Lyon dénommé « Apaisement de la Presqu'île » ou « Presqu'île à vivre », la Métropole de Lyon a, par une délibération du conseil n° 2023-1580 du 27 mars 2023, approuvé le bilan de la concertation préalable réglementaire, approuvé les modalités d'intervention sur les sept premiers projets de travaux et décidé de l'individualisation complémentaire de l'autorisation de programme pour le financement des études et des travaux à hauteur de 4 750 000 euros TTC sur le budget principal et 1 350 000 euros HT sur le budget annexe de l'assainissement. Par une délibération n° 2024-2301 du 24 juin 2024, le conseil de la Métropole de Lyon a poursuivi l'établissement du programme de transformation des espaces publics de la presqu'île, programmé les évolutions de la desserte, passé la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage avec la ville de Lyon et procédé à une individualisation complémentaire d'autorisation de programme. Les requérants demandent au tribunal l'annulation de ces deux délibérations.

Sur la jonction :

2. Les requêtes susvisées présentent à juger des questions semblables et ont fait l'objet d'une instruction commune. Dès lors, il y a lieu de les joindre pour statuer par un seul jugement.

Sur les désistements partiels :

En ce qui concerne l'instance n° 2304635 :

3. Par un mémoire enregistré le 10 janvier 2025, le Comité pour l'étude de l'aménagement du développement du centre-ville et pour l'amélioration de ses conditions de vie (ci-après : « Comité Centre Presqu'île »), déclare se désister de la requête susvisée. Ce désistement est pur et simple. Rien ne s'oppose à ce qu'il lui en soit donné acte.

En ce qui concerne l'instance n° 2408459 :

4. Par un mémoire enregistré le 10 janvier 2025, le Comité Centre Presqu'île déclare se désister de la requête susvisée. Ce désistement est pur et simple. Rien ne s'oppose à ce qu'il lui en soit donné acte.

Sur les fins de non-recevoir opposées en défense :

5. En premier lieu, aux termes de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme : « *Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées : / (...) / 3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ; / 4° Les projets de renouvellement urbain* ». Aux termes de l'article L. 103-3 de ce code : « *Les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation sont précisés par : / 1° L'autorité administrative compétente de l'Etat lorsque la révision du document d'urbanisme ou l'opération sont à l'initiative de l'Etat ; / 2° L'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement public dans les autres cas. / Toutefois, lorsque la concertation est rendue nécessaire en application du 2° ou du 3° de l'article L. 103-2 ou lorsqu'elle est organisée alors qu'elle n'est pas obligatoire, les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation peuvent être précisés par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement public compétent.* ». Aux termes de l'article L. 103-6 de ce code : « *A l'issue de la concertation, l'autorité mentionnée à l'article L. 103-3 en arrête le bilan. Lorsque le projet fait l'objet d'une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, le bilan de la concertation est joint au dossier de l'enquête.* ».

6. La délibération du conseil de la Métropole de Lyon n° 2023-1580 du 27 mars 2023, qui arrête le bilan de la concertation préalable réalisé dans le cadre du projet d'apaisement de la Presqu'île de Lyon, approuve les modalités d'intervention et l'enveloppe prévisionnelle affectée aux travaux des 7 premières interventions ainsi que le principe d'une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage avec la Ville de Lyon, autorise le Président de la Métropole à déposer l'ensemble des dossiers réglementaires et pièces afférentes correspondantes nécessaires au projet et à signer l'ensemble des actes nécessaires à sa mise en œuvre, décide l'individualisation complémentaire de l'autorisation de programme globale P09 - Création, aménagement et entretien de voirie pour un montant de 6 100 000 euros en dépenses et enfin, porte le montant total de l'autorisation de programme individualisée à 7 100 000 euros en dépenses ne permet pas, par elle-même, la réalisation des opérations d'aménagement projetées. Si la délibération énumère des « principes programmatiques », qui ébauchent les contours du projet, elle ne fixe pas les aménagements précis à réaliser dans les secteurs concernés. Concernant l'évolution de la desserte, sont évoqués le maillage des parcours piétons, l'accueil de trois voies lyonnaises, l'amélioration de l'accessibilité piétonne aux pôles multimodaux d'Hôtel de Ville, Bellecour et Cordeliers, l'adaptation des plans de circulation pour les bus et les engins motorisés et la création d'une zone à trafic limité entre Bellecour et la place des Terreaux. Un programme d'adaptation des voiries est annoncé pour 2025, dont le contenu reste cependant à préciser. S'agissant de la transformation des espaces publics, la délibération attaquée indique qu'une aire piétonne sera mise en place dans le secteur Bas des pentes en 2023 et que les travaux correspondant à 7 projets ayant recueilli une forte adhésion du public durant la concertation seront engagés sur la période 2023-2025, à savoir la montée Saint-Sébastien, la rue de la Martinière et la place Rambaud, le secteur Garet-Mulet, le secteur Plâtière – Meissonier, le secteur Ferrandière – rue des Quatre Chapeaux, la rue de l'Ancienne Préfecture et la rue Emile Zola. Plusieurs autres opérations de requalification sont envisagées, à l'horizon 2025, pour la place des Cordeliers, la rue Serlin, la rue du Bât d'Argent, la rue de l'Arbre Sec et la rue de la République, voire à l'horizon 2030, comme pour la rue du Président Edouard Herriot. Toutefois, la délibération en litige ne définit pas spécifiquement la consistance de ces opérations. La délibération attaquée indique au contraire que « le détail du programme [des] actions sera

élaboré au 1er semestre 2023 au regard du bilan de la concertation et de la poursuite des études préalables », mentionnant même l'« absence actuelle de projet » faisant obstacle à la définition des dépenses incombant à la Métropole et à la commune de Lyon au titre de leurs compétences respectives. En outre, la décision portant individualisation complémentaire de l'autorisation de programme globale « P09 – Création, aménagement et entretien de voirie » n'emporte pas engagement de quelconques dépenses, Dans ces conditions, les décisions précitées doivent être qualifiées de mesures préparatoires. Par ailleurs, les décisions portant validation du coût prévisionnel des 7 premières interventions, dans la mesure où il s'agit d'une simple estimation, et portant approbation du principe du transfert à la Métropole de Lyon de la maîtrise d'ouvrage des travaux relevant de la compétence de la commune de Lyon en échange d'une compensation financière, laquelle doit faire l'objet d'une convention ultérieure entre les deux collectivités, soumise à leurs organes délibérants respectifs, sont dépourvues de caractère décisoire et constituent de simples déclarations de principe dépourvues par elles-mêmes d'effets juridiques. Enfin, les décisions portant autorisations données à l'exécutif de la Métropole de Lyon pour procéder aux formalités nécessaires, dont la nature n'est nullement précisée, sont des actes dont le régime suit celui des actes dont elles ont vocation à assurer l'exécution. Dans ces conditions, la Métropole de Lyon est fondée à faire valoir que cette délibération, en toutes ses décisions, revêt le caractère d'une mesure préparatoire, insusceptible de faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir. Les fins de non-recevoir opposées, à ce titre, doivent être accueillies.

7. En deuxième lieu, la délibération n° 2024-2301 du 24 juin 2024 du conseil de la Métropole de Lyon approuve notamment l'individualisation complémentaire d'autorisation de programme du projet pour un montant de 20 783 000 euros en dépenses et décide l'imputation budgétaire des crédits à inscrire en dépenses et en recettes d'investissement. Pour les mêmes motifs qu'exposés au point 6, ces mesures revêtent le caractère de simples déclarations de principe dépourvues par elles-mêmes d'effets juridiques. Dans ces conditions, la Métropole de Lyon est fondée à faire valoir que cette délibération, s'agissant des décisions évoquées plus haut, est dépourvue de caractère décisoire et insusceptible dès lors de faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir. Les fins de non-recevoir opposées, à ce titre, doivent être accueillies.

8. En dernier lieu, la délibération n° 2024-2301 du 24 juin 2024 du conseil de la Métropole de Lyon approuve « le programme des travaux » du projet « Presqu'île à vivre ». S'agissant du volet « transformation des espaces publics », les travaux correspondant aux dix interventions envisagées, hormis les travaux de requalification de la montée Saint-Sébastien et du secteur Plâtière, toujours à l'étude, sont décrits de manière précise. S'agissant de l'évolution de la desserte, les éléments tels que, notamment, la trame piétonne, le circuit des bus, le plan de circulation automobile, ou encore la zone à trafic limité, sont également précisés. Ce programme de travaux fait l'objet d'une traduction graphique à travers différents plans, consultables dans le support de présentation adressé aux conseillers métropolitains. S'il ressort des pièces du dossier que la plupart des travaux de requalification d'espaces publics ou d'adaptation des voiries seront soumis à l'obtention d'autorisations d'urbanisme, la décision approuvant le programme des travaux, en tant qu'elle décrit le projet dans son ensemble, lequel constitue un projet structurant pour le territoire, de même que l'autorisation donnée au président de la Métropole de Lyon de procéder aux formalités nécessaires, revêtent le caractère de décisions faisant grief. Il suit de là que la fin de non-recevoir opposée en défense à ce titre doit être écartée.

Sur la recevabilité des conclusions dirigées contre les décisions comprises dans la délibération n° 2024-2301 du 24 juin 2024 approuvant la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage avec la commune de Lyon et autorisant le président de la Métropole de Lyon à la signer :

9. La légalité du choix du cocontractant, de la délibération autorisant la conclusion du contrat et de la décision de le signer ne peut être contestée par les tiers au contrat et les membres de l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales concerné qu'à l'occasion d'un recours de pleine juridiction en contestation de validité du contrat.

10. En l'espèce, la délibération n° 2024-2301 du 24 juin 2024 du conseil de la Métropole de Lyon approuve notamment la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage à conclure avec la commune de Lyon et autorise le président de la métropole à la signer. Ainsi, la convention dont il s'agit, produite en défense, a été conclue entre deux personnes publiques. Il ressort des termes de ladite convention qu'elle a pour objet de confier à la Métropole de Lyon la maîtrise d'ouvrage unique de six des dix opérations d'aménagement envisagées, à savoir la requalification de quatre secteurs (rue de l'Ancienne Préfecture, rue de la Martinière et place Rambaud, secteur Garet – Mulet, rue Serlin et rue de l'Arbre sec) et l'aménagement transitoire d'un pôle de transports en commun sur la place des Cordeliers ainsi que de la rue de la République, relevant, en principe, à la fois de la compétence de la Métropole de Lyon en matière d'aménagement de la voirie et des espaces piétonniers et de la compétence de la commune de Lyon en matière d'espaces verts, d'éclairage public et de vidéoprotection. A ce titre, la convention prévoit, notamment, les missions et responsabilités du maître d'ouvrage unique, les modalités d'association de la commune de Lyon au cours des différentes phases des opérations, le calendrier prévisionnel, la répartition du coût des opérations ou encore les modalités de financement et de paiement. La convention revêt dès lors un caractère administratif. Par suite, les conclusions dirigées contre la délibération n° 2024-2301 en tant qu'elle approuve la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage avec la commune de Lyon et autorise le président de la Métropole de Lyon à la signer, sont irrecevables.

Sur le surplus des conclusions à fin d'annulation la délibération n° 2024-2301 du 24 juin 2024 :

11. En premier lieu, aux termes des dispositions de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « I.- Pour l'application de la présente section, on entend par : / 1° *Projet* : la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol ; / 2° *Maître d'ouvrage* : l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé ou l'autorité publique qui prend l'initiative d'un projet ; / 3° *Autorisation* : la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit au maître d'ouvrage de réaliser le projet ; / 4° *L'autorité compétente* : la ou les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet. / 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. / Pour la fixation de ces critères et seuils et pour la détermination des projets relevant d'un examen au cas par cas, il est tenu compte des données mentionnées à l'annexe III de la directive 2011/92/ UE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. / Lorsque l'autorité chargée de l'examen au cas par cas décide de soumettre un projet à évaluation environnementale, la décision précise les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation

environnementale du projet. (...) ». Aux termes de l'article R. 122-2 du même code : « *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. / A titre dérogatoire, les projets soumis à évaluation environnementale systématique qui servent exclusivement ou essentiellement à la mise au point et à l'essai de nouveaux procédés ou de nouvelles méthodes, pendant une période qui ne dépasse pas deux ans, font l'objet d'une évaluation environnementale après examen au cas par cas. (...) ».* Le terme « projet » vise des travaux ou des interventions physiques. Aux termes de la rubrique 6 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
<i>Infrastructures de transport</i>		
<p><i>6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.</i></p>	<p><i>a) Construction d'autoroutes et de voies rapides. b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres. c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue a une longueur ininterrompue supérieure ou égale à 10 kilomètres.</i></p>	<p><i>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente. b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. En Guyane, ce seuil est porté à 30 km pour les projets d'itinéraires de desserte des bois et forêts mentionnés au premier alinéa de l'article L. 272-2 du code forestier, figurant dans le schéma pluriannuel de desserte forestière annexé au programme régional de la forêt et du bois mentionné à l'article L. 122-1 du code forestier et au 26° du I de l'article R. 122-17 du code de l'environnement. c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</i></p>

» Et aux termes de la rubrique 39 du même tableau annexe : «

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
<i>Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains</i>		
<p><i>39. Travaux, constructions et opérations d'aménagement.</i></p>	<p><i>(...) b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha ;</i></p>	<p><i>(...) b) Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. *420-1 du même code est supérieure ou égale à 10 000 m².</i></p>

»

12. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier que si le programme de travaux adopté et tel que décrit au point 8, comprend une pluralité de projets au sens des dispositions précitées

du code de l'environnement, il ne constitue pas un projet en soi. En effet, les différentes opérations modifiant la réalité physique du site prévue dans ce programme, qui portent à la fois sur les espaces publics et les modalités de desserte, si elles s'inscrivent dans une vision commune pour le quartier de la presqu'île, n'entretiennent cependant pas entre elles un lien fonctionnel. Elles pourraient, ainsi, être réalisées indépendamment les unes des autres, sans que cela n'affecte leur réalisation et leur pertinence. Par ailleurs, à supposer même que le programme de travaux en litige constitue un projet unique, ce projet ne relève pas des rubriques du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement. En effet, il ressort des pièces du dossier que les travaux ou interventions modifiant la réalité physique du site portent sur un terrain d'assiette inférieur à 5 hectares, quand bien même la zone à trafic limité s'étendra, elle, sur une superficie de l'ordre de 56 hectares. Le projet n'est, dès lors, pas soumis à évaluation environnementale au titre de la rubrique 39 b) et n'est pas soumis à la procédure d'examen au cas par cas. En outre, le projet de transformation de la presqu'île est distinct de la création des Voies Lyonnaises 6 et 12 et ne comporte pas, en tant que tel, la construction des pistes cyclables. Il n'est donc pas davantage soumis à la procédure d'examen au cas par cas au titre de la rubrique 6 c). Par suite, le moyen tiré de ce que la délibération du 24 juin 2024 approuvant « le programme des travaux » du projet « Presqu'île à vivre » aurait dû être précédée d'une étude d'impact ou à tout le moins faire l'objet d'une procédure d'examen au cas par cas, doit être écarté.

13. En deuxième lieu, aux termes de l'article L. 110-3 du code de la route : « *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. (...)* ».

14. Les requérants soutiennent que la préfète du Rhône n'a pas été saisie préalablement à la délibération attaquée, alors que le programme de travaux litigieux est susceptible de rendre impropre à leur destination les routes à grande circulation longeant la presqu'île, du fait du report de circulation engendré par la fermeture à la circulation automobile de la rue Grenette et la mise en place de la zone à trafic limité. Toutefois, en se bornant à produire des éléments qui, outre leur caractère ponctuel, attestent des conditions de circulation pendant les travaux, lesquelles ne sont ainsi pas révélatrices de la situation une fois ceux-ci entièrement achevés, les requérants n'établissent pas que les mesures en cause entraîneront un report de circulation rendant les routes à grande circulation longeant la presqu'île impropres à leur destination. Dès lors, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 110-3 du code de la route doit être écarté.

15. En troisième lieu, aux termes de l'article L. 3121-22 du code général des collectivités territoriales : « *Après l'élection de sa commission permanente dans les conditions prévues à l'article L. 3122-5, le conseil départemental peut former ses commissions et procéder à la désignation de ses membres ou de ses délégués pour siéger au sein d'organismes extérieurs et déléguer l'exercice d'une partie de ses attributions à la commission permanente conformément aux dispositions de l'article L. 3211-2. (...)* ». Aux termes de l'article L. 3611-3 du même code : « *La métropole de Lyon s'administre librement dans les conditions fixées par le présent livre et par les dispositions non contraires de la première partie du présent code, des titres II, III et IV du livre Ier et des livres II et III de sa troisième partie, et de la législation en vigueur relative au*

département. / Pour l'application à la métropole de Lyon des dispositions de l'alinéa précédent : / 1° La référence au département est remplacée par la référence à la métropole de Lyon ; (...) ». Et aux termes de l'article 33 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon : « *Les réunions des commissions thématiques se tiennent avant les séances du Conseil et de la Commission permanente. Si les rapports inscrits à l'ordre du jour du Conseil et de la Commission permanente relèvent de leur champ d'attribution, elles sont convoquées par leur Président, cinq jours francs au moins avant la réunion de la première commission thématique. / En cas d'ordre du jour complémentaire aux séances, le délai de convocation des commissions thématiques ne peut être inférieur à un jour franc. / Les réunions des commissions thématiques font l'objet d'un ordre du jour précisant les rapports inscrits et soumis à leur examen. / Le Président peut saisir les commissions thématiques, à titre informatif, de toute affaire. ».*

16. Si les requérants soutiennent que la commission « déplacements et voirie » n'aurait pas été consultée alors que la délibération attaquée relève de son champ d'attribution, en méconnaissance de l'article 33 du règlement intérieur, il ressort des pièces du dossier que les membres de ladite commission ont été convoqués par courriel du 7 juin 2024 pour une réunion le 17 juin 2024. Le courriel comportait en pièce jointe la convocation et l'ordre du jour de la séance. Un lien vers les projets de délibérations et leurs annexes était également fournis aux membres de la commission. La Métropole de Lyon produit également le compte rendu de la commission du 17 juin 2024 qui mentionne que le projet de délibération n°2024-2301 « presque à vivre » a bien été évoqué et que les échanges ont été nourris, notamment sur l'attractivité économique du secteur une fois piétonnisé. Enfin, il ressort du compte rendu produit en défense que la commission a émis un avis favorable au projet. Il suit de là que le moyen tiré du défaut de consultation de la commission « déplacements et voirie » manque en fait et doit être écarté.

17. En quatrième lieu, aux termes de l'article 37 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon : « *Lorsqu'un sujet est commun à plusieurs commissions, le Président du Conseil de la Métropole peut susciter la réunion conjointe des commissions concernées. / La présidence est alors assurée, en fonction des dossiers examinés, par le Président de la commission thématique ordinairement compétente dans la matière concernée. / Les règles de fonctionnement des commissions conjointes sont celles des commissions thématiques ordinaires. ».*

18. Les requérants font valoir le fait que la commission « Déplacements et voirie », consultée pour avis, et la commission « Urbanisme, habitat, logement et politique de la ville », saisie à titre informatif, n'ont pas été réunies conjointement. Toutefois, il ressort des termes de l'article 37 du règlement intérieur précité, que l'organisation, par le président, d'une telle réunion conjointe ne constitue qu'une faculté. Dans ces conditions, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article 37 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon doit être écarté.

19. En cinquième lieu, les requérants considèrent que la commission « Education, culture, patrimoine et sport » ainsi que la commission « Finances, institutions, ressources et organisation territoriale » auraient également dû être consultées. Toutefois, selon l'article 33 du règlement intérieur du conseil précité, une telle consultation ne s'impose que si la délibération attaquée relève de leur champ d'attribution, ce qui n'est pas le cas en l'espèce, en tout état de cause, pas directement. S'il était toujours loisible au président de les réunir, il n'en avait cependant pas l'obligation. Dans ces conditions, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article 33 du règlement intérieur du conseil tenant au défaut de consultation des

commissions « Education, culture, patrimoine et sport » et « Finances, institutions, ressources et organisation territoriale » doit être écarté.

20. En sixième lieu, aux termes de l'article 15 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon : « *Les rapports inscrits à l'ordre du jour sont présentés par le Président, ou un élu désigné par la commission thématique. / Ce dernier fait également part de l'avis de la commission et mentionne si cet avis est unanime. / À l'issue de cette présentation et, le cas échéant, de celle des avis des commissions intéressées, le Président ouvre le débat s'il y a lieu.* ».

21. Les requérants font valoir que, lors de la séance du conseil du 24 juin 2024, M. B, vice-président en charge de la voirie et des mobilités actives, aurait omis de faire état, dans sa présentation, de l'avis émis par la commission « Déplacements et voirie ». Toutefois, cette irrégularité, à la supposer avérée, n'a pas privé les intéressés d'une garantie. Elle n'est pas davantage susceptible d'avoir exercé une incidence sur le sens de la délibération attaquée au regard de l'avis, favorable, émis par la commission thématique. Dans ces conditions, le moyen tiré de la méconnaissance de l'article 15 du règlement intérieur du conseil de la Métropole de Lyon doit être écarté.

22. En septième lieu, aux termes de l'article L. 3121-18 du code général des collectivités territoriales : « *Tout membre du conseil départemental a le droit, dans le cadre de sa fonction, d'être informé des affaires du département qui font l'objet d'une délibération.* ». Et aux termes de l'article L. 3121-19 du même code : « *Douze jours au moins avant la réunion du conseil départemental, le président adresse aux conseillers départementaux un rapport, sous quelque forme que ce soit, sur chacune des affaires qui doivent leur être soumises. / Les rapports peuvent être mis à la disposition des conseillers qui le souhaitent par voie électronique de manière sécurisée ; cette mise à disposition fait l'objet d'un avis adressé à chacun de ces conseillers dans les conditions prévues au premier alinéa. / Sans préjudice des dispositions de l'article L. 3121-18, en cas d'urgence, le délai prévu au premier alinéa peut être abrégé par le président sans pouvoir être toutefois inférieur à un jour franc. / (...)* ». Cette obligation d'information, qui doit être adaptée à la nature et à l'importance des affaires, doit permettre aux intéressés d'appréhender le contexte ainsi que de comprendre les motifs de fait et de droit des mesures envisagées et de mesurer les implications de leurs décisions. Elle n'impose pas de joindre à la convocation adressée aux intéressés une justification détaillée du bien-fondé des propositions qui leur sont soumises. Ces dispositions sont applicables à la Métropole de Lyon en vertu des dispositions de l'article L. 3611-3 du code général des collectivités territoriales.

23. Les requérants soutiennent que les conseillers métropolitains ont été insuffisamment informés du projet préalablement à l'adoption de la délibération du 24 juin 2024. Toutefois, il ressort des pièces du dossier, que les conseillers métropolitains avaient largement connaissance des contextes, enjeux et objectifs du projet de transformation de la presqu'île, du bilan de la concertation et des « principes programmatiques » retenus. Compte tenu des informations sur le projet d'ores et déjà délivrées lors des précédentes séances du conseil métropolitain tenues depuis le mois de mars 2022, seul le programme de travaux a été présenté lors de la séance du 24 juin 2024, au moyen d'un rapport et d'un support de présentation suffisamment complets pour permettre aux conseillers métropolitains d'exercer utilement leur mandat. Il suit de là que le moyen tiré du défaut d'informations des conseillers métropolitains doit être écarté.

24. En huitième lieu, les requérants soutiennent que le projet méconnaît les dispositions de l'article L. 110-3 précité du code de la route dès lors qu'il affecte négativement les routes à grande circulation longeant la presqu'île. Toutefois, il ne ressort d'aucune des pièces du dossier que la fermeture à la circulation automobile de la rue Grenette et la mise en place de la zone à

trafic limité sur le périmètre de la presqu'île de Lyon généreront un report de circulation de nature à rendre une ou plusieurs routes à grande circulation impropres à leur destination. Ainsi, le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions de l'article L. 110-3 du code de la route doit être écarté.

25. En neuvième lieu, aux termes de l'article L. 1214-6 du code des transports : « *Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ou dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de mobilité.* ».

26. Selon les requérants, la réorganisation des lignes de bus ne serait pas compatible avec trois des axes stratégiques du plan de déplacement urbain de l'agglomération lyonnaise pour la période 2017-2030, à savoir : une mobilité sans couture (axe 1), des transports collectifs attractifs et performants (axe 3) et un accès à la mobilité pour tous (axe 6). En l'espèce, la réorganisation des lignes de bus s'inscrit dans le cadre de l'évolution des modes de déplacements sur la presqu'île, avec le développement de la trame piétonne et l'accueil des cycles à travers les Voies Lyonnaises. Elle s'accompagne, en outre, d'un renforcement de l'accessibilité au service de transports en commun. Ces éléments sont ainsi pleinement compatibles tant avec les objectifs du plan de déplacement en termes de répartition modale, de santé publique, de cadre de vie ou encore d'évolution des comportements des usagers poursuivis par le plan de développement urbain, qu'avec les orientations et actions définies, au titre notamment de l'axe 2 « Un espace accueillant et facilitant pour les modes actifs », ou encore des axes 3 et 6 précédemment cités, s'agissant, notamment, de l'amélioration de l'accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ainsi qu'aux personnes âgées. Par ailleurs, la réorganisation consistera tout d'abord à faire circuler les lignes de bus C3, C13, C14, C18 sur les rives de Saône et la rue Grenette, conduisant à repositionner certains arrêts et à transformer le secteur des Cordeliers en pôle de correspondance bus/métro majeur, ensuite, à déplacer les lignes C5 et 9 sur les quais du Rhône et les lignes C20 et C20E en rive ouest de la place Bellecour et enfin, à réorganiser la desserte du cœur de la presqu'île via les « lignes soyeuses » aussi appelées navettes. Elle participe, ce faisant, de la mise en œuvre du schéma d'amélioration des performances des lignes de bus, mentionné à l'axe 3 du plan de déplacement urbain. Cette évolution ne se fera pas au détriment du maillage de la presqu'île par les transports en commun, lequel demeurera très complet. En outre, les modifications d'itinéraires ou de correspondances induites ne sont pas susceptibles de nuire à l'accessibilité ou à la performance et, partant, à l'attractivité des transports en communs, dans la mesure où elles s'accompagneront d'autres modifications sur des portions « liées » du réseau. En particulier, les trajets à pieds requis pour effectuer certaines correspondances porteront sur des distances limitées et s'effectueront sur des parcours sécurisés et rendus accessibles à tous. Enfin, compte-tenu de l'adaptation des voiries et des carrefours prévue, l'allongement des temps de parcours sur certaines lignes dénoncée par les requérants n'est pas établie. Dans ces conditions, le moyen tiré de l'incompatibilité entre le programme de travaux en litige et le plan de déplacement urbain de l'agglomération lyonnaise pour la période 2017-2030 doit être écarté.

27. En dixième lieu, les requérants soutiennent que le programme de travaux en litige porte atteinte, d'une part, à la liberté d'aller et venir dès lors qu'il prévoit une modification importante des modalités de desserte de la presqu'île par la modification des itinéraires de bus la desservant ainsi que la mise en place d'une zone à trafic limité et d'autre part, à la liberté du commerce et de l'industrie dès lors que les mesures qu'il institue emportent des conséquences extrêmement néfastes et disproportionnées à l'égard des commerces présents dans le périmètre de cette zone, notamment s'agissant des difficultés de livraison et des pertes de clientèle et de

chiffre d'affaires. Toutefois, les requérants n'établissent pas que le programme de travaux en litige serait équivalent à une mesure de police, et notamment pas à une mesure de police de la circulation alors que ses effets sur les modes de circulation au sein de la presqu'île se situent dans la continuité des restrictions de circulations déjà en vigueur. Par suite, le moyen doit être écarté.

28. En onzième lieu, les requérants font, tout d'abord valoir que, le programme de travaux en litige entrave la circulation automobile. Or, l'objectif poursuivi par la Métropole de Lyon, en accord avec le plan de développement urbain, est de réduire la part occupée par la voiture, déjà minoritaire dans le secteur de la presqu'île, dans les déplacements comme dans l'espace public, au profit de modes alternatifs. En tout état de cause, l'accès à la presqu'île en voiture sera toujours possible, en stationnant dans l'un des 18 parkings situés en bordure, offrant plus de 10 000 places de stationnement. Les requérants se prévalent également des incidences du programme de travaux sur le commerce local, notamment en raison des difficultés de livraison et des pertes de clientèle et de chiffre d'affaires qu'il induit. Toutefois, il ressort des pièces du dossier que les véhicules de livraison seront admis dans la future zone à trafic limité, permettant l'approvisionnement des commerces situés dans son périmètre. Si les commerçants redoutent en outre de subir une perte de clientèle en raison du développement des aires piétonnes, les clients accédant à la presqu'île en voiture sont d'ores et déjà minoritaires, et le stationnement directement au droit des commerces n'est à l'heure actuelle généralement pas possible, en raison de la faiblesse du nombre de places de stationnement sur la voie publique, utilisant donc les parkings souterrains, qui seront maintenus. Dès lors, le programme de travaux en litige ne modifiant pas fondamentalement les conditions d'accès à la presqu'île, le moyen tiré de l'erreur manifeste d'appréciation ne peut qu'être écarté.

29. En douzième lieu, les requérants se prévalent de ce que le projet « Presqu'île à vivre » d'une part, méconnaît le principe d'égalité dès lors que l'allongement des temps de parcours piéton et des transports en commun est surtout préjudiciable aux personnes à mobilité réduite et aux seniors et d'autre part, crée une rupture d'égalité entre les commerces présents au nord de la place Bellecour (compris dans la zone à trafic limité) et les commerces du sud Bellecour, en termes notamment, de conditions d'exploitation, d'accessibilité et de visibilité. Toutefois, pour les mêmes motifs que ceux exposés au point 26, le moyen tiré de ce que le projet induit une rupture d'égalité entre les usagers du service public de transports en commun doit être écarté. Par ailleurs, le moyen tiré de ce que le projet en litige créerait une rupture d'égalité entre les commerçants situés dans ou hors de la zone à trafic limité n'est pas assorti de précisions suffisantes pour permettre au tribunal d'en apprécier le bien-fondé.

30. En dernier lieu, la circonstance que les travaux de mise en œuvre du projet « Presqu'île à vivre » causeraient des nuisances aux commerçants et aux riverains, est sans incidence sur la légalité de la délibération attaquée.

31. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions à fin d'annulation de la décision approuvant « le programme des travaux » du projet « Presqu'île à vivre » comprise dans la délibération n° 2024-2301 du 24 juin 2024 du conseil de la Métropole de Lyon approuve « le programme des travaux » du projet « Presqu'île à vivre » doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

32. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de la Métropole de Lyon, qui n'est pas la partie perdante dans la

présente instance, la somme que les requérants demandent au titre des frais exposés et non compris dans les dépens.

33. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge des requérants la somme demandée par la Métropole de Lyon, au même titre.

DECIDE :

Article 1^{er} : Il est donné acte du désistement de la requête du Comité pour l'étude de l'aménagement du développement du centre-ville et pour l'amélioration de ses conditions de vie dans l'instance n°2304635.

Article 2 : Il est donné acte du désistement de la requête du Comité pour l'étude de l'aménagement du développement du centre-ville et pour l'amélioration de ses conditions de vie dans l'instance n°2408459.

Article 3 : La requête n° 2304635 de l'association Célestins Demain, l'association des Commerçants de l'ancienne préfecture, l'association Habiter Rue Mercière, le Groupement des commerçants de la rue Emile Zola, le comité d'intérêt local Sud-Presqu'Île-Confluence, le comité d'intérêt local Caluire Sud, Clos Savaron, l'association Saint-Georges, l'association Mercière Dubois, l'association La Croix-Rousse n'est pas à vendre, l'association ADPL, la charcuterie Bonnard, le salon de coiffure Dessange, la maroquinerie Barret, l'Express pressing, le traiteur C. Reynon SAS, la bijouterie d'Or Kel, la SARL A.A.A. (chaussure Adrien), la SCP Stéphane Guinand et Pierre Jacob, est rejetée.

Article 4 : La requête n°2408459 de l'association Célestins Demain, le comité d'intérêt local Caluire Sud, Clos Savaron, l'association ADPL, la société des magasins La Papéthèque, le Groupement des commerçants de la rue Emile Zola, la charcuterie Bonnard, l'Express pressing, la maroquinerie Barret, le traiteur C. Reynon SAS, la bijouterie d'Or Kel, la société Vénus (Enseigne : le Barberousse), le magasin Bang & Olufsen, la boutique Sébastien Le Guillou est rejetée.

Article 5 : Les conclusions présentées dans les instances n°2304635 et n°2408459 par la Métropole de Lyon au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 6 : Le présent jugement sera notifié au Comité pour l'étude de l'aménagement du développement du centre-ville, à l'association Célestins Demain, représentante unique des requérants, et à la Métropole de Lyon.

Délibéré après l'audience du 6 juin 2025, à laquelle siégeaient :

M. Clément, président,

Mme Duca, première conseillère,

Mme Viallet, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 1^{er} juillet 2025.

La rapporteure,

Le président,

A. Duca

M. Clément

Le greffier,

J. Billot

La République mande et ordonne à la préfète du Rhône en ce qui la concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition,
Un greffier,