

BILAN DE LA CONCERTATION

Tramway T9 La Soie-Charpennes

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Dates de la concertation

Du 23 Août 2021 au 23 octobre 2021

Nom(s) garant.e.s
désigné.e.s par la CNDP

Valérie Dejour
Jean-Luc Campagne

Date de remise du rapport, le 23 Novembre 2021



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse.....	3
Les enseignements clef de la concertation.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du.de la garant.e	5
Introduction	6
Le projet de Tramway T9, objet de la concertation.....	6
La saisine de la CNDP.....	11
Garantir le droit à l'information et à la participation	12
Le travail préparatoire des garant.e.s.....	14
Les résultats de l'étude de contexte	14
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	15
Avis sur le déroulement de la concertation.....	21
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	21
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	23
Synthèse des arguments exprimés	28
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	28
A. Opportunité du projet.....	28
B. Le tracé, sa pertinence, les dessertes et les variantes : une approche par secteur.....	29
C. Schéma des transports en commun : des attentes pour une cohérence et un service global de qualité	31
D. Le mode choisi, le tramway : un mode moderne et efficace	32
E. Espace public, cadre de vie, requalification : des attentes fortes exprimées pour l'excellence	
32	
F. Se déplacer demain en voiture, se garer : des interrogations et inquiétudes sur les plans de circulation.....	33
G. Les travaux : une appréhension largement partagée	33
H. Sur le dispositif de concertation.....	34
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme	35
Précisions à apporter de la part du SYTRAL, des pouvoirs publics et des autorités concernées	35
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	37
Liste des annexes.....	40

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 23 Novembre 2021 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet/ plan/ programme (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://t9-sytral.fr/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Les enseignements clef de la concertation

La nouvelle ligne de tramway T9 reliera Vaulx-en-Velin – La Soie à Charpennes en 2026. Elle est inscrite dans le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL.

La concertation préalable du projet T9 s'est déroulée du 23 Août au 23 octobre. La concertation a été rythmée par l'organisation de 24 temps de rencontre.

A l'entrée en concertation, **le projet était déjà très avancé dans sa conception technique.** De notre point de vue de garant.e.s, **cela a eu plusieurs implications fortes :**

- Une ambiguïté entre opportunité du projet et opportunité du tracé qui restera présente tout au long de la concertation. Le projet de tramway T9 est un projet attendu, depuis longtemps. Mais le tracé est présenté sans alternatives réelles. Les variantes sont des variantes internes au tracé et circonscrites sur un secteur précis. Les emplacements des stations nouvelles sont déjà positionnés à l'exception de 4 stations.
- La perception du public, pour lequel les **marges de manœuvre** inhérentes au projet pouvaient paraître limitées.
- La **précision technique** qu'il était possible d'avoir dans les échanges pour aborder certains sujets et pour répondre aux questionnements du public et qui par voie de conséquence a pris une très large part dans les débats et demandes de contributions.
- L'**absence de réunion de clôture et de synthèse**, ne permettant pas une vision globale des contributions et la présence des décideurs. C'était un choix clair du SYTRAL dès le départ. Cette décision renforce cependant les observations précédentes. Le positionnement du maître d'ouvrage était déjà en préparation de concertation continue.

Un autre aspect à souligner préalablement tient aux **compétences et au professionnalisme de l'équipe** technique du maître d'ouvrage, pleinement mobilisée dans le processus de concertation pour lui donner une vraie place dans le processus d'élaboration du projet et pour favoriser un lien de proximité avec le public. Nous avons constaté que la préparation de la concertation préalable, comme sa mise en œuvre ont été l'objet d'une grande attention, attention qui s'est traduite également dans la relation du SYTRAL avec ses AMO, avec le sentiment de notre côté d'une grande efficacité dans la conception et l'animation du dispositif ; c'est en tout cas ce que nous avons perçu au cours des points réguliers. **Notre rôle était prescripteur et il a trouvé sa place dans l'interaction régulière et l'échange avec le maître d'ouvrage.**

Les points clefs que nous retenons suite à cette concertation préalable :

- **L'ambition du dispositif mis en place** avec l'organisation de **24 temps de rencontre** (réunions publiques, stands mobiles, ateliers participatifs...) ont fortement mobilisé le SYTRAL, son équipe et ses AMO.
- La volonté du maître d'ouvrage d'être dans une **relation de proximité** avec le public, comme celle de comprendre et prendre en compte les besoins du territoire.
- Une grande qualité de vulgarisation des éléments techniques, avec une adaptation chemin-faisant.
- La richesse des contributions et des échanges, à même de nourrir la réflexion et la décision sur la suite à donner.
- Néanmoins il a manqué de **l'ouverture** dans le cadre d'échange de départ, celui-ci étant borné en quelque sorte par « un projet de référence » bien avancé, ce qui a pu conduire à une forte composante informative du dispositif parfois prépondérante (lors des stands mobiles par exemple ou dans certaines réponses apportées).
- Les **questionnements sur l'opportunité du projet, la pertinence du tracé et de la desserte**, ainsi que des propositions d'alternatives, ont pu s'exprimer. Pour autant ils n'ont pas toujours complètement trouvé leur place (dans le sens où ces sujets n'ont pas réellement été approfondis), les sujets mis au débat étant ciblés pour la concertation et présentés par secteurs.
- Le **choix du distanciel** lié aux contraintes sanitaires a montré ses limites, au regard du projet et des publics concernés. Le besoin de rencontres pour échanger et contribuer a été exprimé par les habitants, élus, acteurs et pris en compte, soulignant la forte capacité du SYTRAL d'adapter son dispositif aux attentes locales. Ces modifications ont certainement contribué à relativiser le sentiment de décisions déjà prises par le SYTRAL et a apaisé les échanges au cours de la concertation elle-même.
- En synthèse nous retenons la **qualité de la démarche réalisée**, l'implication de tous les acteurs et leurs compétences.

Du côté des apports de la concertation, plusieurs éléments confirment notre lecture initiale du contexte et à la fois la qualité du dispositif et certaines de ces faiblesses :

- **De nombreuses contributions, individuelles, collectives ou liés aux échanges** lors des rencontres ont été recueillies. La richesse des arguments, la finesse de la lecture des besoins et des craintes qu'ils apportent invitent bien entendu à un temps d'analyse qui doit nourrir la décision sur le projet et les éventuelles suites qui seront données dans le cadre du dispositif de concertation continue (si l'hypothèse de la réalisation est confirmée). Et de notre point de vue, il est important que cette étape bilan et perspectives puisse se traduire auprès du public.
- **Le besoin de cheminer sur les arbitrages effectués et certaines alternatives au tracé ou à la desserte envisagée**, se fait encore ressentir selon nous, sachant que des questionnements sont encore à l'œuvre sur la pertinence de telle ou telle option. C'est bien le rôle d'une concertation préalable que d'écouter et de comprendre ces arguments ; une démarche cependant à poursuivre de notre point de vue. Par ailleurs, du côté du public, s'est parfois posée la question de la crédibilité de la démarche : « *si tout est décidé, à quoi sert la concertation préalable ?* » C'est pourquoi, la poursuite d'un processus itératif d'enrichissement et d'adaptation du projet nous paraît essentielle et c'est un point clef de nos recommandations.
- Il nous semble enfin que **la vision plus large du projet dans son insertion métropolitaine large, et en lien avec une diversité de dynamiques et de projets d'aménagement** mérite encore d'être intégré et explicité. Des synergies entre différents projets devraient sans doute être travaillées, tout du moins questionnées avec le public, afin de favoriser une réelle cohérence de l'aménagement et du développement des territoires. Sur ce point ce sont les habitants, acteurs économiques, usagers qui ont réinterrogé la pertinence et cohérence du système de mobilités dans une vision stratégique des déplacements sur l'aire métropolitaine. Comme déjà souligné préalablement le projet tel que débattu en cours de concertation n'a pas réellement ouvert les échanges et donné de la place à ces problématiques. Le changement de statut du SYTRAL en janvier 2022 est une opportunité pour reprendre ces questions sur la stratégie territoriale de développement des transports en commun, et plus largement de mobilités à une échelle territoriale pertinente.

Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations Projet de nouvelle ligne de tramway T9

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. *Preciser rapidement les impacts réels du projet sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs concernés pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation*
2. *Répondre dès que possible aux craintes formulées sur le devenir du schéma de transport en commun*
3. *Apporter des précisions sur les impacts du projet en matière d'emprise et sur les modalités d'acquisition, et les compensations éventuelles*
4. *Apporter des informations pour illustrer l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway*
5. *Des informations plus précises sur le secteur de St Jean, entre ZAC et insertion future du T9*
6. *Des précisions sur le nouvel ouvrage de franchissement du canal de Jonage (T9 et cheminement piétons et cyclables) entre le quartier de St Jean et le secteur Les Buers/ Salengro...*
7. *Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur Buers/Luizet/Einstein/ Salengro*
8. *Si le projet se poursuit...apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont, pendant*

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. *Une présentation des choix et des arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL devant les habitants et acteurs locaux.*
2. *Le tramway T9 ou T10 : comment concilier infrastructure nouvelle, innovation, ville de transitions, en s'appuyant sur les ressources/biens communs du territoire ?*
3. *Poursuivre la réflexion sur la pertinence du tracé et de la desserte sur certains secteurs, affiner les caractéristiques/l'insertion du projet de tramway T9 et proposer au besoin de nouvelles alternatives à partir d'éclairages croisés*
4. *Prolonger le dispositif/ présence d'un.e chargé.e de relations riverains, pour anticiper/préparer la phase travaux et accompagner la prise en compte des besoins dans la mise en œuvre du projet*
5. *Affirmer le Tram comme une infrastructure structurante à une échelle territoriale métropolitaine et plus largement*
6. *Dispositif de concertation : continuer la professionnalisation en cours au sein du SYTRAL.*

Introduction

Le projet de Tramway T9, objet de la concertation

- Responsable du projet Tram T9 et décideurs impliqués :

Le SYTRAL (Syndicat Mixte) est l'autorité administrative des transports pour le Rhône et la Métropole Lyonnaise. Le SYTRAL pilote, conçoit et réalise l'ensemble des réseaux TCL. C'est donc lui qui organise la concertation réglementaire du projet T9. En Janvier 2022, avec l'application de la Loi LOM (loi d'orientation des Mobilités), ses missions, son territoire de compétence et sa gouvernance seront élargies : le SYTRAL deviendra un établissement public local (EPL).

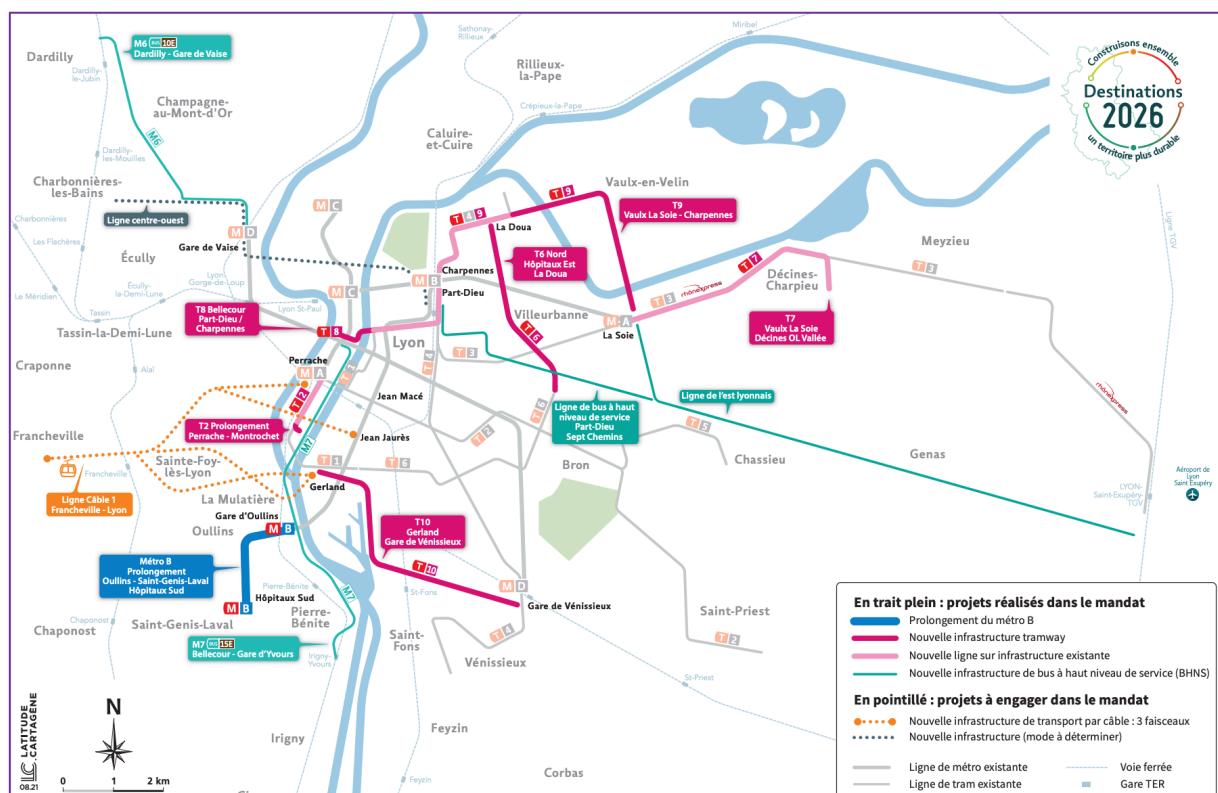
Au niveau du projet, les orientations du SYTRAL, votées par le comité syndical (qui regroupent 31 élus), sont mises en œuvre par un **comité de pilotage**.

La Métropole de Lyon est associée aux échanges techniques et aux prises de décision, ainsi que les villes de Vaulx-en-Velin et Villeurbanne, traversées sur leurs territoires par le projet T9, au regard de leurs compétences respectives. Ils sont donc parties prenantes du Comité de Pilotage T9. Ils sont impliqués depuis fin 2020, y compris dans la préparation de la concertation préalable.

De nombreux autres instances ont été sollicitées pour échanger sur le projet T9 en amont de la concertation, dont les instances citoyennes.

- Présentation du projet T9

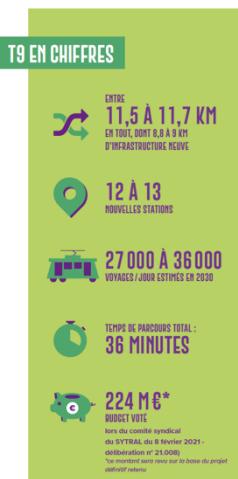
La nouvelle ligne de tramway T9 reliera Vaulx-en-Velin – La Soie à Charpennes en 2026. Elle est inscrite dans le plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL.



- Objectifs du projet

Prévue pour 2026, la mise en service de T9 doit permettre d'atteindre les objectifs majeurs suivants :

- 1) Contribuer au renouvellement urbain (transformation des quartiers inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)) et desservir les différents quartiers traversés pour offrir des solutions de déplacements plus performantes et adaptées aux habitants et notamment :
 - Le nord de Vaulx-en-Velin, comprenant notamment le Mas du Taureau, les quartiers est et le centre-ville
 - Saint-Jean à Villeurbanne
 - Les Buers à Villeurbanne
 - Mais aussi des Quartiers Politique de la Ville (QPV) comme la Tase et La Balme à Vaulx-en-Velin
 - 2) Mieux relier les territoires : connecter le nord et le sud de Vaulx-en-Velin, aujourd'hui séparés par le canal de Jonage et rapprocher le quartier Saint-Jean du centre de Villeurbanne (séparé également par le canal de Jonage). T9 franchira ainsi le canal à deux reprises.
 - 3) Connecter les campus et favoriser leur partenariat : relier le campus de la Doua sur Villeurbanne et les pôles de formation et d'enseignement supérieur de Vaulx-en Velin. Ces deux campus connaissent déjà un partenariat important mais n'ont pas de liaison directe.
 - 4) Contribuer à accompagner le développement du secteur de la Soie, engagé en 2007
 - 5) Renforcer l'interconnexion du réseau et l'intermodalité : T9 s'inscrit dans une logique globale de développement du réseau de transport en commun de la Métropole de Lyon. Cette nouvelle ligne constituera un maillon entre les différents secteurs du territoire et développera de nouvelles connexions avec le cœur d'agglomération. Il a pour objectif de faciliter le rabattement vers les lignes structurantes du réseau TCL grâce à des correspondances avec les métros A (stations Vaulx-en-Velin - La Soie et Charpennes) et B (station Charpennes) et avec les lignes de tramway T1, T4, T3, T7, Rhônexpress et le futur prolongement de la ligne T6.
 - 6) Réduire la place de la voiture : la plupart des voies empruntées par le tramway vont subir des évolutions de circulation, avec suppression de places de stationnement afin de permettre l'insertion du tramway et faciliter les mobilités douces (piétons et cycles). En réponse à la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie) et la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) le projet T9 sera accompagné d'aménagements cyclables tout le long de son tracé.
 - 7) Mieux vivre, mieux respirer : en offrant une infrastructure de transport structurante, l'objectif est de réduire les déplacements en voiture dans la Métropole de Lyon tout en améliorant la végétalisation dans les espaces publics.
- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat : A revoir avec bilan préparé par SYTRAL. Jusqu'où va-t-on dans les précisions**



1) L'insertion du tramway doit s'effectuer en créant un site propre pour le tramway sur une distance de 11,5 à 11,7 km d'infrastructure dont 8,8 à 9km d'infrastructure nouvelle. Cette insertion repose sur les principes suivants, en complément des prescriptions réglementaires :

- Préserver le patrimoine végétal dans la mesure du possible,
- Favoriser l'insertion des vélos par rapport à celle des voitures,
- Proposer des itinéraires piétons confortables, sécurisés et adaptés aux personnes à mobilité réduite,
- Restreindre au maximum les impacts fonciers,
- Donner naissance à des connexions qualitatives avec le reste du réseau de transport en commun.

2) Une approche du tracé quartier par quartier, identifiant les enjeux spécifiques d'aménagement pour chaque secteur et l'impact sur les lignes TCL existantes :

Sur Vaulx-en-Velin :

- La Soie/La Tase/La Balme
- Vaulx-en-velin Centre Ville et quartiers Est
- Mas du taureau

Sur Villeurbanne :

- St Jean
- Les Buers/croix Luizet/La Doua
- Charpennes

3) La traversée du canal de Jonage s'effectuerait à deux reprises : depuis la Soie en utilisant le Pont de la Soie et depuis St Jean, la création d'un ouvrage pour le tramway et les cycles.

Le franchissement de Croix Luizet amènerait également la construction d'une connexion permettant aux piétons et cyclistes de rejoindre la ViaRhôna, qui longe le canal de Jonage de chaque côté. La ViaRhôna est un itinéraire cyclable le long du Rhône qui relie les rives du Lac Léman à la Méditerranée.

4) 12 à 13 nouvelles stations sont proposées dont 4 stations (positionnement) mises au débat

Sur Vaulx-en-Velin :

- La Soie/La Tase/La Balme : 4 stations
- Vaulx-en-velin Centre-Ville et quartiers Est : 3 stations dont 2 mises au débat de la concertation
- Mas du taureau : 2 stations dont 1 mise au débat de la concertation

Sur Villeurbanne :

- St Jean : 2 stations dont 1 mise au débat de la concertation
- Les Buers/croix Luizet/La Doua : 6 stations existantes et 1 ou 2 nouvelles stations
- Charpennes : station existante

5) Une part majeure des aménagements cyclables devrait s'intégrer au réseau Express Vélo de la Métropole de Lyon

6) Une fréquentation attendue de 27 000 à 36 000 voyageurs par jour avec une rame toutes les 10 minutes pour 36 minutes de temps de parcours total.

7) Les variantes proposées :

Le tracé et ses variantes sont le fruit d'une analyse multicritères et d'une réflexion au long court, constituée de quatre phases d'études (diagnostic, étude d'opportunité, étude de faisabilité, étude de faisabilité approfondie). Ces dernières ont permis au SYTRAL, à la Métropole et aux villes de

Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon en Comité de Pilotage T9 de préciser collectivement le projet et le tracé qui a été présenté à la concertation.

Sur le secteur de la Doua, à Villeurbanne, deux variations d'itinéraires internes étaient proposées à la concertation :

- Itinéraire Feyssine / Einstein
- Itinéraire Salengro / rue du Luizet

Ainsi il n'existe pas d'alternatives réelles au projet. Un seul tracé est présenté. Les variantes sont des variantes internes au tracé et circonscrites sur un secteur précis. Les emplacements des stations nouvelles sont déjà positionnés à l'exception de 4 stations.

- **Coût du projet T9 :**

Le budget voté par le Sytral en février 2021 est de **224 millions d'euros HT**. Ce coût a été estimé à partir des études de faisabilité. Il pourra être réévalué lorsque le projet technique sera arrêté.

Selon l'hypothèse finale du tracé également (choix de l'itinéraire avenue Salengro/rue du Luizet dans le secteur Les Buers/Croix-Luizet/La Doua sur Villeurbanne) un coût supplémentaire de 11 M€ a été estimé.

- **Contexte du projet**

L'opportunité de créer la ligne T9 répond à des besoins inscrits dès 1997 dans les documents de planification alors en vigueur. Le besoin d'une ligne forte sur le corridor T9 a été également souligné dans le cadre des concertations NPNRU (Nouveau programme National de Renouvellement Urbain) qui se sont déroulés en 2016 et 2017.

Cette nouvelle ligne a été inscrite au **plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL**. Ce projet est décrit comme un projet phare pour l'avenir du territoire et de ses habitants et comme une ligne de rocade entre les villes de périphérie qui offre aussi l'opportunité de rejoindre le centre de Lyon.

Il répond aux trois objectifs suivants :

- 1) **Répondre à l'urgence climatique** et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture et participer ainsi pleinement à la transition énergétique.
- 2) **Participer à la cohésion des territoires** et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en s'inscrivant dans les projets du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) sur les communes de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Saint-Fons, et Vénissieux,
- 3) **Soutenir la relance économique locale** en doublant les investissements du SYTRAL par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur notre territoire. Le T9 fait partie des dix projets structurants qui s'inscrivent pleinement dans le plan de mandat « Destinations 2026 ».

- Calendrier du projet

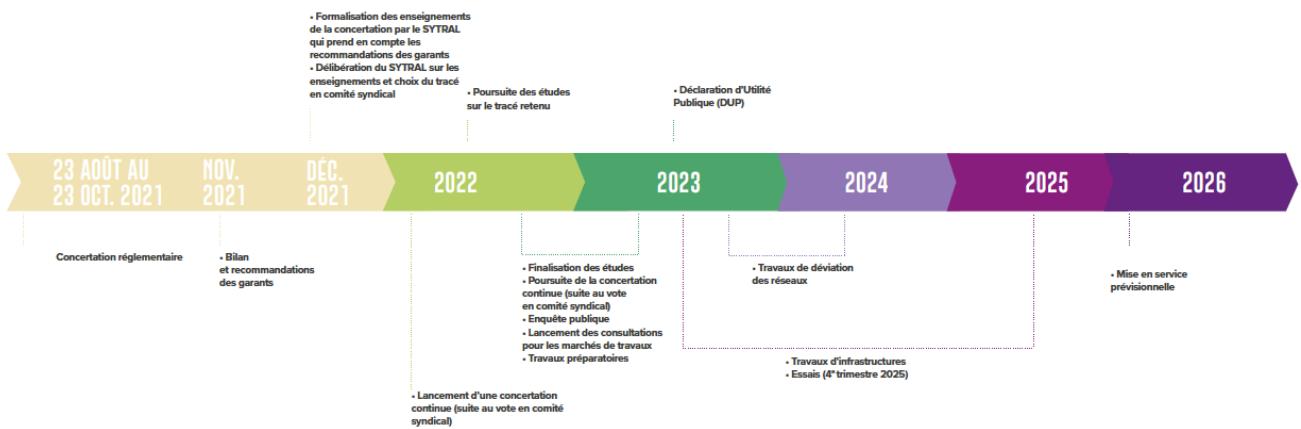


- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.**

La mise en service prévisionnelle du T9 est attendue pour 2026.

Les équipes de maîtrise d'œuvre ont été choisies avant le démarrage de la concertation et sont en place.

Les étapes clefs déjà établies par le maître d'ouvrage sont :



Le SYTRAL reste l'instance décisionnelle pour définir les suites à donner au projet T9. Une délibération en comité syndical est prévue pour décembre 2021, afin d'enclencher dès début 2022 la concertation continue et la poursuite des travaux sur le tracé retenu.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Après un « diagnostic transport » complet sur le corridor T9, plusieurs études préalables d'Avril 2020 à février 2021 (diagnostic, opportunité, faisabilité, faisabilité approfondie) ont défini le projet tel que présenté à la concertation préalable.

Les résultats de ces études ont nourri les échanges techniques et décisions en Comité de Pilotage T9. Une analyse multicritère (10 critères), présentée dans le dossier de concertation (page 25) a permis d'orienter les décisions quant au projet T9.

Il en résulte plusieurs remarques :

- Une spécificité importante de la concertation préalable sur le projet T9 est liée à son antériorité et aux attentes fortes dont il fait l'objet. D'entrée de jeu, les garants ont jugé nécessaire de bien poser la question des marges de manœuvre « réelles », de manière claire et transparente, en même temps que l'ouverture de la concertation préalable aux questions d'opportunité et d'alternative au projet. Dans le dossier de concertation, un effort important a été fait dans ce sens et permet de bien identifier les sujets sur lesquels le SYTRAL attend particulièrement des contributions. Sur ces questions, les partenaires, élus et techniciens ont été très vigilants en apportant leur connaissance « terrain », dans leurs relations avec les habitants et acteurs locaux.
- L'antériorité des deux projets va de pair avec l'avancement des réflexions techniques, de nombreux arbitrages ayant été effectués, notamment sur le tracé de la ligne T9. Les garants ont recommandé au SYTRAL de bien **expliciter la chronologie et les raisons de ces choix, leurs impacts et leurs intérêts à la lecture des études techniques** (sur le stationnement et la volonté de réduire la place de la voiture notamment), recommandations prises en compte dans le dossier de concertation). Cette prescription visait aussi à bien repositionner la concertation préalable dans la réalité de la vie du projet, certains éléments étant encore en cours d'investigation (études de circulation par exemple).
- **Le projet et son tracé proposés dans le projet sont donc déjà bien définis.** Les variantes présentées dans le dossier de concertation sont identifiées comme des « variations d'itinéraires ». Elles ne concernent pas l'ensemble du tracé mais un secteur ciblé du projet. Les stations nouvelles (12 à 13) présentées dans le projet sont déjà positionnées sur le tracé à l'exception de 4 stations, dont l'emplacement est ouvert à la concertation.
- **La concertation préalable arrive ainsi après des arbitrages politiques et partenariales.** L'opportunité a bien été intégrée y compris l'absence de mise en œuvre, elle est un des sujets ouverts à la concertation même si elle reste relative. Les autres sujets soumis à la concertation sont ciblés quartier par quartier, intégrant les spécificités de chaque secteur. De manière générale, ils concernent :
 - L'insertion du Tram et ses impacts sur l'aménagement et la réorganisation des espaces publics
 - Les questions de végétalisation
 - Les modes actifs
 - Les raccordements et interconnexions
 - Le positionnement de 4 stations : sur les secteurs de Saint-Jean à Villeurbanne, Vaulx-en-Velin centre-ville / quartiers est et Mas du Taureau

En synthèse, le processus de concertation préalable du projet T9 ne s'effectue pas au commencement de la procédure lorsque toutes les options sont encore ouvertes. C'est un parti pris. Le maître d'ouvrage et les partenaires expliquent clairement leur choix dans le dossier de concertation.

- **Décision d'organiser une concertation**

En bureau du 3 mars 2021, la CNDP a désigné Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne garante et garant sur deux processus de concertation préalables suite à une demande volontaire du SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports du Rhône et de la région Lyonnaise), maître d'ouvrage : l'une pour le projet de création de nouvelle ligne de tramway T9 entre Vaux-en-Velin – La Soie et Charpennes, en passant par Villeurbanne et la Doua ; l'autre pour le projet de création de nouvelle ligne de tramway T10 entre Gerland et Vénissieux en passant par St-Fons.

La CNDP n'avait donc pas été saisie initialement mais sollicitée pour une désignation de garants.

Suite à la saisine de 12 parlementaires (droit d'initiative ouvert pendant 2 mois / articles L. 121-16 et L. 121-16-1), la Commission nationale du débat public (CNDP) lors sa **séance plénière du 28 avril 2021** a déclaré partiellement irrecevable la saisine de tiers reçue demandant à la CNDP d'organiser un débat public sur l'ensemble des projets et réalisations de transports en commun sur la Métropole de Lyon. En revanche, la partie de la saisine concernant les concertations préalables sur les projets de tramway T9 et T10 portés par SYTRAL entrent dans le champ de la recevabilité. **La CNDP a donc décidé de confirmer la concertation préalable en cours mais de requalifier sa référence juridique.** La concertation préalable pour ces projets a cette fois-ci été décidée en application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement. **Les deux garants ont été à nouveau désignés.**

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

• Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

La CNDP a été sollicitée pour deux procédures distinctes : une pour chaque nouvelle ligne (T9 et T10). Pour autant, la CNDP a jugé que même si juridiquement cette lecture est possible, elle n'est pas optimale d'un point de vue participatif, estimant que les deux concertations ne pourront pas être

étanches. La CNDP a donc souhaité articuler au mieux ces deux procédures pour en faire un processus participatif coordonné et cohérent.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être attentif à l'application des dispositions concernant la concertation préalable, celle-ci étant définie par l'article L121-15-1 du Code de l'environnement qui précise qu'elle doit permettre de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

A partir de leur lecture du contexte du projet et de la concertation, les garant.e.s, devaient intégrer aux deux concertations un travail de clarification pour accompagner et guider le maître d'ouvrage dans l'élaboration du dossier de concertation avec les points d'attention suivants :

- La nécessité de permettre la plus grande transparence et le débat sur la stratégie territoriale de développement des transports en commun, et plus largement de mobilités afin de permettre à toute personne d'accéder à la logique d'ensemble. T9 et T10 sont des tronçons d'un corridor plus large inscrit au Plan de Déplacement Urbain, au Schéma de Cohérence Territoriale et au plan de mandat du Sytral sous l'appellation « ligne A8 ».
- L'importance de veiller à élargir le débat à la question plus large de l'exercice des mobilités sur le territoire et sur la vision du maître d'ouvrage à long terme ;
- La nécessité d'ouvrir des espaces de dialogue et des marges de manœuvre permettant aux publics de débattre de l'opportunité même de ces nouvelles lignes et des alternatives possibles ;
- L'importance de prendre en compte la spécificité des publics et de veiller à la mise en œuvre de modalités appropriées (présentiel,...) ;
- Le questionnement à avoir sur la participation d'acteurs extérieurs au territoire mais potentiellement concernés par le projet.

Suite à la saisine de la CNDP par les parlementaires une seconde lettre de mission a été transmise aux garant.e.s **replaçant la concertation préalable dans un nouveau cadre juridique, avec un niveau de garantie plus élevé pour le public**. En effet, dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du Code de l'environnement, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP. Elle en confit l'organisation pratique au Maître d'ouvrage. Cette seconde lettre de mission impliquait donc :

- Que les prescriptions des garant.e.s et leur prise en compte par le Maître d'ouvrage pour la concertation préalable (complétude du dossier, modalités de concertation, périmètre et calendrier) soient ensuite soumises à l'approbation de la CNDP.
- Que suite au rendu du bilan des garant.e.s, la réponse du Maître d'ouvrage à leurs recommandations (dans les deux mois suivants) soit transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiées sur le site Internet du Maître d'ouvrage.
- Que les garant.e.s transmettent à la CNDP leur analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses au regard de leurs demandes de précisions et recommandations

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation post concertation préalable est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Le travail préparatoire des garant.e.s

Les résultats de l'étude de contexte

Etant nommé.e.s garant.e.s sur les projets de nouvelles lignes de tramways T9 et T10, notre étude de contexte a concerné simultanément les deux projets. Nous avons également travaillé ensemble sur les deux projets, sans distinction. Cette approche nous a semblé répondre à notre lettre de mission. La CNDP a en effet jugé que les deux projets ne pouvaient pas être étanches au regard des questions de mobilités sur l'ensemble du territoire métropolitain, du plan de mandat et qu'il était nécessaire d'articuler au mieux les deux procédures.

Les relations avec le SYTRAL, maître d'ouvrage des projets, se sont établis dans une volonté de travailler en bonne intelligence, dans la transparence et sincérité des informations transmises, échangées. Nous avons été invités sur leur plateforme, les documents, informations nous ont été communiqués chemin-faisant sans difficultés. Des points « Sytral-Garants » ont été mis en place dès le départ, tous les 15 jours, sans parler de réunions spécifiques autres sur les dossiers. Les réunions de travail ont concerné à chaque fois les deux projets T9 et T10 et à quelques exceptions près, ces réunions se sont tenues sans les prestataires, qui accompagnaient le SYTRAL pour ces deux concertations préalables. Les prestataires étaient différents pour T9 et T10. Ce choix volontaire du SYTRAL a été intéressant pour travailler, il a permis aussi de progresser collectivement sur les deux concertations, dans la préparation du dossier de concertation comme dans son déroulement.

Lors du démarrage en mars, le calendrier de travail était déjà établi, les instances de travail partenariales aussi, les prestataires déjà en place. Autrement dit tout était bien calé et il a fallu « entrer » dans le process défini. Le calendrier amont était déjà très rythmé et tendu. En un mot il a fallu « faire notre place» et suivre le calendrier défini.

Avec la saisine des 12 parlementaires, il y a eu un moment de flottement, pour nous et de l'inquiétude au sein du SYTRAL, sur les « conséquences de cette requalification ». Il a été alors nécessaire d'échanger à plusieurs moments afin de prendre en considération le changement de notre rôle et missions. Le calendrier a été revu, à la marge. Nous avons volontairement décidé d'accompagner la dynamique en cours, plus par respect pour l'ensemble des partenaires et acteurs déjà mobilisés que pour des questions politiques. En effet, au-delà du plan de mandat de la Métropole « Destinations 2026 », les deux projets T9 et T10 sont très attendus et cela depuis longtemps. Sur les territoires concernés par ces deux projets, les collectivités, les habitants, les acteurs économiques, associatifs (...) ont un intérêt partagé de « reconnaissance » dans leurs besoins respectifs de mobilités et d'appartenance à la Métropole Lyonnaise. Les enjeux sont forts, à l'image de la politique NPRNU sur ces quartiers.

Nous avons donc dans un premier temps accepté la proposition du SYTRAL d'effectuer des entretiens avec les prestataires du SYTRAL. Puis, dans un deuxième temps, plus « assis » dans notre rôle nous avons réussi à recréer un espace-temps pour organiser des entretiens avec d'autres acteurs clefs, sans le SYTRAL.

Les entretiens réalisés (une quinzaine) ainsi que les nombreux échanges/réunions avec le SYTRAL et ses partenaires nous ont permis de cibler progressivement nos prescriptions. Compte-tenu du calendrier et de l'avancée de la réflexion sur le dispositif de concertation préalable, sa construction s'est faite sur ce principe d'aller-retour et de manière itérative.

- **L'antériorité des projets :** elle est d'abord liée à « l'historique » des projets qui explique que la réflexion sur sa mise en œuvre ait été nourrie durant de nombreuses années en lien avec l'élaboration de documents de planification ou d'études d'aménagement. Au-delà des orientations de principe qui découlent de cette antériorité, l'avancement des réflexions techniques explique que de nombreux arbitrages aient déjà été effectués, notamment sur le tracé, ce qui nous a questionné sur la façon d'aborder la question de l'opportunité du projet en concertation préalable.

- **Le projet de tramway et sa place dans un projet plus large sur les mobilités dans le territoire métropolitain** : bien qu'ayant un historique de près de 30 ans, le projet s'inscrit, à travers le plan de mandat du SYTRAL, dans un projet politique affirmé sur les mobilités sur la Métropole et au-delà. En ce sens, il questionne aussi plus globalement l'exercice des mobilités et leurs évolutions dans un périmètre rapproché mais aussi plus largement, à l'échelle de la Métropole lyonnaise.
- **Le plan de mandat** est un enjeu politique fort pour les nouveaux élus de la Métropole, d'où un calendrier de travail très contraint et un positionnement du maître d'ouvrage peu ouvert au débat sur l'opportunité des projets et de leur tracé (des variantes sur un secteur du tracé mais pas d'alternative réel au projet ni à son tracé). Ces points ont été discutés avec le maître d'ouvrage et les décideurs. Nous avons donc été très vigilants à garantir non seulement l'ouverture des débats y compris sur l'opportunité et les alternatives, dès l'élaboration des dossiers de concertation, mais également à réévaluer en permanence le niveau des contributions attendues.
- **Des publics spécifiques** : les lignes T9 et T10 desservent des quartiers en politique de la ville et en renouvellement urbain. Elles concernent ainsi des publics potentiellement éloignés de la participation. Les secteurs traversés sont denses, tant en terme démographique qu'économique avec une concentration importante d'entreprises ou de commerces dans certains secteurs.
- **Un projet attendu, un enjeu de co-construction ?** Les deux projets sont attendus depuis de nombreuses années sur le territoire. En ce sens, il semble répondre à de réels besoins pour la population et les acteurs économiques. Cette convergence d'intérêts nous a interrogé sur la teneur à donner aux échanges dans le cadre de la concertation préalable pour permettre un débat d'arguments.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

La concertation sur le projet T9 qui reliera La Soie à Charpennes **s'est déroulée aux mêmes dates** et avec le même duo de garants de la CNDP que la concertation sur le projet de tramway T10 qui reliera Gerland à Vénissieux en passant par Saint-Fons. **Les deux concertations ont donc été préparées en cohérence** et des rencontres communes ont été organisées sur certains sujets (acteurs économiques métropolitains, acteurs du handicap...).

Par ailleurs, le SYTRAL a veillé à garantir la lisibilité et la clarté des informations en structurant de manière cohérente les documents d'information et les dispositifs de concertation sur les deux projets.

Les calendriers des deux concertations étaient par ailleurs articulés de manière à permettre à ceux qui le souhaitaient de participer à un maximum de rencontres.

- **Un dispositif de concertation spécifique au sein du SYTRAL**

Le SYTRAL a mis en place depuis 2020, au sein de son équipe, **une organisation spécifique autour de la « concertation », pilotée par une responsable projet**, qui anime, coordonne chaque projet, à la fois au sein du SYTRAL, avec la Métropole, et avec les partenaires (non élus) directement concernés comme les collectivités ou des acteurs clefs : pour le projet T9 par exemple le GPV (Grand Projet de Ville) de Vaulx-en-Velin ou la Maison des Services de Villeurbanne dans le quartier St Jean, proche du futur site de la ZAC. Ce dispositif, interne/externe a permis de mobiliser très en amont les partenaires autour des deux projets T9 et T10 et a impulsé une dynamique de co-production : sur le suivi des études préliminaires, sur le dossier de concertation, sur sa relecture, sur les modalités de concertation, qui ont donc été discutées avec des acteurs terrains.

Cette organisation s'appuie également sur une « chargée de relation riverains » dont le rôle et les missions sont clairement d'être sur le terrain, à l'écoute des habitants et des acteurs locaux. Cette présence a été essentielle sur le projet T9, **puisque il a permis d'ajuster chemin-faisant le dispositif de concertation et ainsi d'être très réactif pour répondre à ce qui se passait durant la concertation.**

- **Un travail amont itératif et partenarial pour l'élaboration du dossier de concertation et des modalités de concertation**

Comme déjà précisé, le SYTRAL a mis en place un processus de pilotage, technique et politique, fortement partenarial très en amont du processus de concertation préalable. La démarche initiée par le maître d'ouvrage a été itérative, en particulier sur la définition des modalités de concertation, la réalisation du dossier de concertation, la définition des thématiques à soumettre à la concertation. Le comité de pilotage du projet T9 a été impliqué dans l'élaboration des modalités de la concertation préalable qui ont été ensuite validées en comité syndical. De même les services techniques des villes et de la Métropole de Lyon ont été invités à participer à deux comités de relecture du dossier de concertation et ont ainsi participé à son écriture.

- **Les périmètres de la concertation :**

Le périmètre géographique de la concertation (voir page 67 du dossier de concertation) est constitué de **4 ensembles de périmètres**, avec **un dispositif de concertation plus ou moins intense selon l'éloignement du territoire au tracé T9** :

- Un périmètre d'influence large du futur T9 dans le cadre du plan de mandat : Métropole de Lyon, Communauté de communes de Miribel et du Plateau, Décines-Charpieu
- Un périmètre réglementaire : les villes traversées de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et 6^e arrondissement de Lyon
- Un périmètre intermédiaire, constitué des habitants et usagers situés à 500 mètres de part et d'autre du tracé
- Un périmètre de proximité autour des six secteurs à enjeux traversés par le T9

Le SYTRAL (page 67 du dossier de concertation) s'est engagé sur **trois grands principes** : transparence, équivalence, argumentation qu'il traduit par un ensemble **d'engagements** : pédagogie, traçabilité des échanges et productions, donner la parole à toutes les parties prenantes, donner des réponses claires et argumentées, veiller à une continuité de la diffusion de l'information tout au long du processus de concertation...

- **Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Compte-tenu du calendrier resserré et de l'avancée de la réflexion sur le dispositif de concertation préalable, sa construction s'est faite sur ce principe d'aller-retour et de manière itérative. Nous avons progressivement ciblé nos prescriptions au fur et à mesure de l'avancement de notre étude de contexte et des échanges avec le maître d'ouvrage.

Au-delà de nos apports au fil de l'eau, nos préconisations se sont portées essentiellement sur les points suivants :

- **La visibilité du portage politique et de l'avancement du projet :**

1/ Donner à voir la place du projet dans une vision plus large des mobilités : il nous est apparu essentiel de replacer les enjeux des projets de tramways T9 et T10 dans une vision plus large de l'exercice des mobilités sur la Métropole lyonnaise et d'expliquer clairement et sincèrement, dans le dossier de concertation et au cours des différents évènement de la concertation cette vision politique auprès du public. A ce titre, la présence effective du maître d'ouvrage (non pas technique, mais politique) au cours des différents temps de la concertation méritait selon nous d'être clarifiée.

2/ Expliciter les arbitrages techniques effectués : pour bien rendre compte de l'avancement des orientations et de la réflexion technique sur le projet, nous avons recommandé au SYTRAL de mieux expliciter la chronologie et les raisons des arbitrages effectués, leurs intérêts et leurs impacts au regard des études techniques (par exemple l'impact sur le stationnement, compte tenu de la volonté de réduire la place de la voiture). Cette prescription visait aussi à bien repositionner la concertation préalable dans la réalité de la vie du projet, certains éléments étant encore en cours d'investigation (études de circulation et stationnement par exemple).

- **La clarification du cadre, des objectifs, objets et du périmètre de la concertation :**

3/ Expliciter le rôle de la CNDP : en tant que garant.e.s, du fait de la requalification juridique de la concertation, nous avons souvent rappelé le volet règlementaire de cette concertation préalable : notre rôle, nos missions et la validation par la CNDP.

4/ Retravailler la question du périmètre de la concertation : la question du périmètre a été retravaillée. Il s'agissait à la fois de considérer les enjeux de proximité pour les riverains et usagers de proximité mais aussi les enjeux plus larges concernant les mobilités sur la Métropole.

5/ Laisser ouverte la question de l'opportunité et clarifier les marges de manœuvres sur le projet : une spécificité importante de la concertation préalable sur les deux projets de tramway T9 et T10 est liée à son antériorité et aux attentes fortes dont ils font l'objet. D'entrée de jeu, nous avons jugé nécessaire de bien poser la question des marges de manœuvre « réelles », de manière claire et transparente. L'identification de ces marges de manœuvre n'enlevait rien, de notre point de vue, au besoin de l'ouverture de la concertation préalable aux questions d'opportunité et d'alternatives au projet.

- **La prise en compte de la spécificité des publics et des besoins locaux :**

6/ Favoriser un lien de proximité : la diversité des publics concernés a été cernée dès le départ par le SYTRAL et ses AMO qui ont très vite envisagé une diversité de modalités contributives. Pour répondre à ces spécificités, nous avons mis l'accent sur l'importance du lien de proximité avec des modalités plurielles permettant d'aller à la rencontre des publics.

- **La prise en compte du processus et de l'avancée de la concertation :**

7/ Favoriser la réflexion collective et la progressivité des échanges : compte tenu de besoins partagés sur le projet de tramway T9 et le projet T10, il nous a paru judicieux de réfléchir les modalités contributives pour que **la concertation ne soit pas un recueil d'avis juxtaposés, sans réels échanges et interactions**.

8/ Donner à voir les productions de la concertation au fur et à mesure de son avancée : en cohérence avec la recommandation précédente, il convenait de notre point de vue de travailler l'articulation des modalités d'information, de consultation et de co-construction mais aussi la restitution, chemin faisant, des produits de la concertation.

- **La prise en compte des recommandations par le SYTRAL :**

- **Sur la visibilité / lisibilité du portage politique et l'avancement du projet :**

- Le dossier de concertation a bien intégré la **vision et les enjeux plus globaux dans laquelle s'insère le projet**, l'intention étant posée dès le départ et étayée dans le détail des arguments qui appuyait la perspective du tramway T9. A la lecture du dossier, on comprenait bien les enjeux pris en considération dans la définition du projet et du tracé.
- Dans le déroulement de la concertation, ces aspects étaient également développés dans les présentations effectuées et les questionnements sur le projet ou le tracé étaient par ailleurs pour le maître d'ouvrage **l'occasion de réexpliquer certains enjeux globaux ou territoriaux**.
- Enfin, **la présence des élus du SYTRAL** a été effective en soirée d'ouverture, qui s'est cependant déroulée en webinaire et lors des réunions publiques communales, en présentiel. Ce choix a été dicté par l'expérience réussie sur le projet de tramway T6.

- **Sur la clarification du cadre, des objectif, objets et du périmètre de la concertation :**

- Le dossier de concertation intégrait bien les éléments de clarification sur le rôle de la CNDP et notre rôle de garant.e.s dans le contexte de la saisine de tiers et insistait bien sur la place de la concertation préalable et ses objets dans la démarche de projet.
- Le SYTRAL a par ailleurs rapidement répondu à notre questionnement sur le périmètre en identifiant quatre niveaux permettant de penser la déclinaison du dispositif de concertation

préalable ; de notre point de vue, cela répondait bien à l'enjeu d'une concertation à la fois ouverte et globale et en prise avec les réalités du projet et des besoins du terrain (présentés plus haut)

- Dans le dossier de concertation, un effort important a par ailleurs été fait pour bien identifier les sujets sur lesquels le SYTRAL attendait particulièrement des contributions (les marges de manœuvre les plus ouvertes de son point de vue de maître d'ouvrage). Sur ces questions, les partenaires, élus et techniciens ont été également très vigilants en apportant leur connaissance « terrain » à partir de leurs relations avec les habitants et acteurs locaux

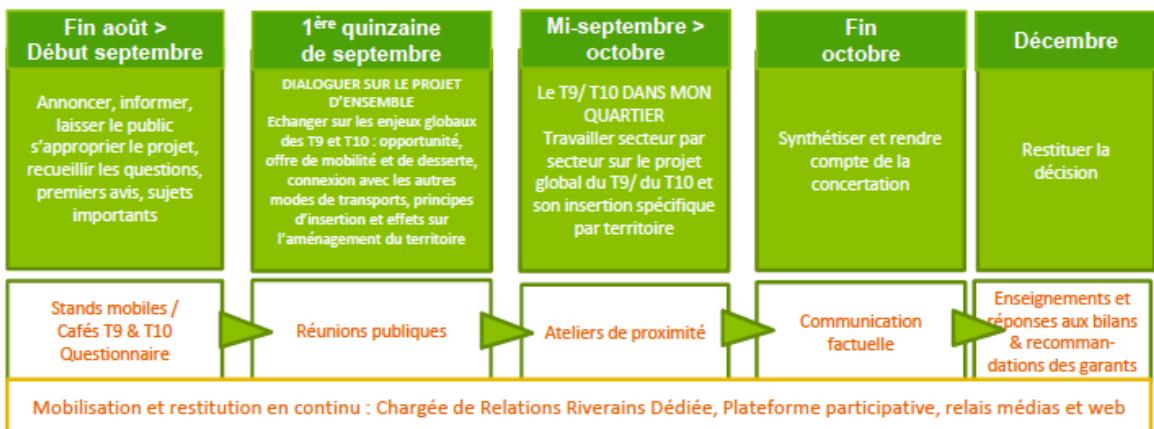
- **La prise en compte de la spécificité des publics et des besoins partagés :**

- L'objectif d'**aller à la rencontre du public** a été bien pris en compte dans la conception du dispositif :
 - Ateliers, concertation mobile en pied d'immeuble, présence sur les espaces publics comme les marchés, répondent bien à cet objectif...
 - De même, les modalités présentielle privilégiées au départ pour la tenue des ateliers thématiques répondaient à cet enjeu de proximité.
 - Une originalité intéressante du dispositif tenait aux relais de mobilisation et de concertation, avec le « Kit débat autoporté » qui intégrait un temps de sensibilisation et de pédagogie et visait la mobilisation des relais, comme les associations de quartiers, les associations de commerçants, les clubs d'entreprises, autant de vecteurs locaux d'information, d'animation et de contribution.
- **La dimension interactionnelle des échanges était portée par** les ateliers organisés par secteurs, avec un principe plus co-constructif (pour avancer collectivement sur les questions d'insertion des projets notamment).

- **La prise en compte du processus et de l'avancée de la concertation :**

- **La progressivité des échanges** reposait sur la structure même du dispositif qui prévoyait une phase de mobilisation, d'information et d'acculturation (par le biais de la soirée d'ouverture, des rencontres par groupes d'acteurs et des réunions publiques) et une phase d'échange, de débat, de contribution (par le biais des ateliers thématiques notamment).
- **Trois grands principes** ont guidé la préparation et l'organisation de la concertation :
 - Une concertation à forte vocation pédagogique, avec un objectif de clarté et de transparence sur l'historique du projet et les choix effectués pour préciser « pourquoi on en est là » ;
 - Une **approche progressive du global au communal** en allant vers de l'hyper proximité et une grande diversité de dispositifs (présentiel / distanciel, réunions, ateliers, rencontres sur le terrain...) pour mobiliser et toucher une grande diversité de publics ;
 - **Une concertation structurée autour des 6 secteurs à enjeux du projet** pour être au plus près des usages
- **La restitution des apports de la concertation chemin faisant** s'est faite par la publication dans un délai relativement court sur le site t9-sytral.fr des comptes rendus des différentes rencontres. Ce pont entre les phases de la concertation a été renforcé également lors des deux derniers ateliers suite à la suggestion que nous avons faite de donner à voir les sujets (besoins, préoccupations) abordés précédemment.
- **Par contre, le SYTRAL n'a pas souhaité de réunion de synthèse** compte tenu de la concertation continue envisagée dans l'hypothèse de la poursuite du projet. Or, de notre point de vue, cette modalité aurait été intéressante pour une première mise en perspective des contributions et de la démarche.

Les grands partis-pris des concertations préalables : grande proximité, séquencée dans le temps



7.

Le dispositif de concertation :

Des affiches génériques :

- 50 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Vaulx-en-Velin
- 40 affiches A3 ont été mises à disposition des Maisons de la Métropole (Lyon 6, Villeurbanne et Vaulx-en-Velin)
- La Ville de Vaulx-en-Velin a également diffusé l'affiche de la concertation sur son réseau d'affichage (70 mats 120x176 et 55 faces 320x240)

Le **SYTRAL** a également communiqué sur la tenue de la concertation en installant des affiches de la concertation sur l'ensemble de son réseau de bus, de métro et de tramways :

- 7 affiches 60 x 80cm ont été installées dans le réseau TCL
- 290 affiches A4 ont été installées dans les tramways.
- 4 stations de tramway ont fait l'objet d'un covering pour inviter à la concertation (à Villeurbanne et Décines)

Des affiches détaillant le programme par commune ont également été diffusées :

- La Soie / La Balme / La Tase : 150 affiches
- Vaulx-en-Velin Centre et quartiers Est : 300 affiches
- Mas du Taureau : 150 affiches
- Saint-Jean : 200 affiches
- Les Bœufs / Croix-Luizet / La Doua et Charpennes: 150 affiches

Publication de l'avis de concertation dans la presse

- Le Progrès, 20/7 et 3/8
- La Tribune de Lyon, 22/7, 5/8
- Les Echos, 20/7, 3/8

Affichage de l'avis de concertation dans les lieux de la concertation, la semaine du 26 juillet 2021

- Hôtel de Métropole, 20 rue du Lac, 69003 Lyon
- Mairie centrale de Lyon, Direction de la Mobilité urbaine, 198 avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon
- Siège du SYTRAL, 21 boulevard Marius Vivier Merle, 69003 Lyon
- Mairie du 6e arrondissement de Lyon, 58 rue de Sèze, 69006 Lyon
- Mairie de Vaulx-en-Velin, Place de la Nation, 69120 Vaulx-en-Velin
- Annexe de la mairie de Vaulx-en-Velin, 32 rue Alfred de Musset, 69120 Vaulx-en-Velin
- Espace Info de Villeurbanne, 3 avenue Aristide Briand, 69100 Villeurbanne

- Maison des Services Publics, 30 rue Saint Jean, 69100 Villeurbanne

Publication de l'avis de concertation sur le site Internet du SYTRAL

Annonce de la concertation sur les réseaux sociaux, Twitter et Facebook essentiellement, via des posts sponsorisés ou la création d'événements

Communication dans l'espace public : 4 Totems sur les voiries : Place Guy Moquet à Vaulx-en-Velin

- Place de la Nation à Vaulx-en-Velin
- Sortie du métro Vaulx-en-Velin La Soie à Villeurbanne
- Carrefour rue Einstein / rue Bohr à Villeurbanne

24 Evènements publics

1 réunion d'ouverture (visio)

2 réunions publiques communales (présentiel), Vaulx-en-Velin et Villeurbanne

6 ateliers (un par secteur) :

- La Soie / La Balme / La Tase
- Vaulx-en-Velin Centre et quartiers Est
- Mas du Taureau
- Saint-Jean
- Les Buers / Croix-Luizet/La Doua
- Charpennes

11 stands mobiles et cafés T9

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Comme déjà précisé précédemment, le SYTRAL a mis en place un processus de pilotage, technique et politique, fortement partenarial et très en amont du processus de concertation préalable.

L'information sur la concertation et le projet a été assurée par trois supports clés : le dossier de concertation et sa synthèse, une exposition et le site Internet (plateforme participative dédiée au projet t9-sytral.fr). Des supports spécifiques ont également été créés et présentés en cours de la concertation au fur et à mesure des travaux en atelier. Le SYTRAL avait défini 8 lieux de concertation réglementaire : Métropole, Mairie centrale de Lyon, Mairie du 6°, siège du SYTRAL, Mairie de Vaulx-en-Velin, Annexe de la mairie de Vaulx-en-Velin, Espace Info de Villeurbanne, Maison des Services Publics de Villeurbanne (au cœur du quartier St Jean).

Le dossier de concertation est un document de 75 pages. Il est accompagné d'un document de **synthèse** intitulé « L'essentiel du dossier de concertation » de 25 pages. Ces documents sont très clairs, avec un mode couleurs, de nombreuses illustrations/cartes et encarts facilitant la lecture et la compréhension du projet. Ils sont didactiques et vulgarisent effectivement l'information sur le projet. Les supports ont été mis à disposition du public dans les lieux de concertation. Ils étaient également disponibles et consultables en version papier à chacune des rencontres organisées dans le cadre de la concertation. Le public a également eu la possibilité de les consulter et de les télécharger sur la plateforme participative dédiée au projet : t9-sytral.fr.

L'entrée dans la phase de concertation a été préparée très en amont et de manière très professionnelle :

- Une **conférence de presse** a été organisée le 12 juillet 2021 et des cafés élus ont permis localement de relier l'information
- Une **annonce légale** a été effectuée pour l'ouverture de la concertation :
 - Dans la presse à deux reprises (20/22 juillet et 3/5 Août) dans trois journaux (Le Progrès, La tribune de Lyon et Les Echos)
 - Un affichage de l'avis de concertation dans les huit lieux de la concertation, la semaine du 26 juillet 2021 : Métropole, Mairie centrale de Lyon, Mairie du 6°, siège du SYTRAL, Mairie de Vaulx-en-Velin, Annexe de la mairie de Vaulx-en-Velin, Espace Info de Villeurbanne, Maison des Services Publics de Villeurbanne (au cœur du quartier St Jean).
 - Une publication de l'avis de concertation sur le site Internet du SYTRAL
- Un **affichage générique** d'annonce de la concertation invitant à se rendre sur le site de la concertation t9-sytral.fr a été mis à disposition des partenaires et collectivités, dans des quantités préalablement définies avec eux
- Des **affiches de la concertation** ont été installées sur l'ensemble de son réseau de bus, de métro et de tramways
- Des **affiches détaillant le programme** ont également été diffusées par commune et secteurs concernés

- Les huit lieux réglementaires de la concertation ont accueilli tout au long de la concertation une **exposition**, composée de deux kakémonos, du dossier de concertation en consultation, d'un registre papier pour recueillir avis et contributions, d'une urne et de questionnaires à remplir.
- Un **dépliant d'information sur le projet et un questionnaire** de la concertation ont été distribués dans les boîtes aux lettres des riverains sur un secteur de 500 mètres de part et d'autre du tracé
 - Le dépliant réunissait les éléments d'information clés sur le projet et la concertation. Une cartographie permettait de situer dans le territoire le tracé envisagé. Le questionnaire visait à recueillir des contributions sur les principaux sujets de la concertation.
 - Ces deux documents ont également été mis à disposition du public dans les lieux de la concertation et diffusés lors des stands mobiles et cafés du T9.
 - Une opération de diffusion de 1 000 dépliants a eu lieu le 21 août sur les marchés du Mas du Taureau à Vaulx-en-Velin et de Croix-Luizet à Villeurbanne.
- La **plateforme participative t9-sytral.fr** a été un espace de relais de l'information et de la participation : toutes les informations sur le projet, l'agenda des rencontres (et s'y inscrire), poser une question, donner un avis ou répondre au questionnaire
- **Quatre Totems** ont été installés dans l'espace public, jalonnant le tracé avec des informations clefs sur le projet et une cartographie du tracé. Cette communication originale et très visuelle a permis de marquer le territoire du projet.
- Un **film du projet T9** a été conçu pour permettre, en 3 minutes, d'avoir un regard sur le projet soumis à concertation : objectifs de T9, tracé, stations, sujets soumis à concertation, dates de la concertation... Il a été projeté lors des réunions publiques et était disponible en ligne, sur la plateforme participative. Il a également été envoyé aux acteurs locaux, relais d'information sur le projet. Il a enfin été diffusé sur les écrans i-TCL du réseau.
- **Deux vidéos ont été réalisées pour valoriser la démarche** de la concertation et restituer en images la participation aux rencontres : l'une au milieu de la démarche de concertation, l'autre après la concertation.

Au-delà de ce panel d'informations, des **supports d'informations complémentaires** ont été réalisées pour **soutenir chaque rencontre** : flyers, diaporamas, supports pédagogiques en ateliers...

En synthèse, il est évident que les efforts effectués par le SYTRAL pour **informer largement le public et en proximité ont été réalisés** :

- Le dispositif d'information a été à la fois **très large et pluriel** :
 - En amont, l'information s'est déclinée de manière orale, écrite, visuelle, numérique et territorialisée
 - Au cours de la démarche de concertation : l'information a été régulière et récurrente en cherchant à « coller » aux réalités de la démarche de concertation et en s'adaptant.
- **L'information est de qualité** : tant par les supports proposés que par la précision apportée tout au long de la concertation. Lors des derniers ateliers la présentation du projet avant les échanges a actualisé les informations et « a donné à voir » l'avancée des débats sur le projet.
- **L'information a permis des niveaux de lecture différente**
- La cheffe de projet et/ou son collègue ont été présents à chaque rencontre pour expliquer de manière didactique le projet et pour répondre aux questions. Lors de réunions publiques ou lors d'ateliers aucune question n'a été écartée.
- A chaque réunion et atelier, **un.e traducteur/trice du langage des signes** a été présente, y compris en visio.

Le droit à l'information a été respecté et a été effectif.

Le dispositif partenarial et le dispositif de concertation mis en place par le maître d'ouvrage **ont favorisé la mise à disposition d'informations claires et complètes sur le projet**. Le maître d'ouvrage a joué la sincérité et la transparence sur le projet. Le maître d'ouvrage a affiché dans le dossier de concertation (page 60) sa volonté d'exemplarité et de « disponibilité permanente ». C'est le rôle et la mission qui ont été attribués à la chargée de relation riverains : être à l'écoute, sur le terrain, auprès des habitants et des acteurs. Les garants ont pu vérifier tout au long de la démarche de concertation que cette présence

a été effective et a permis de faire vivre l'information sur le projet auprès d'un large public. C'est cette présence qui a permis d'ajuster chemin-faisant le dispositif de concertation.

Les seuls bémols que les garants expriment tout en relativisant ce point au regard des efforts effectués par le maître d'ouvrage sont :

- L'utilisation du dossier de concertation. Celui-ci reste un document peu maniable et par voie de conséquence sa lecture est peu aisée : par le format (grand format A3) choisi et le poids du document. Il devient de fait un document de référence mais pas un document de vulgarisation. La synthèse répond par contre à cette exigence.
- Malgré la sincérité des informations produites et des explications données, celles-ci n'ont pas toujours été comprises. Les explications sur les arbitrages concernant le choix du tracé n'ont pas toujours satisfait les participants notamment :
 - Tracé au niveau du Carré de Soie
 - Quartier Saint-Jean
 - Terminus à Charpennes

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Déroulement et intentions

La concertation préalable du projet T9 s'est déroulée du 23 Août au 23 octobre.

La concertation a été rythmée par l'organisation de 24 temps de rencontre.

Dans le contexte spécifique de cette concertation préalable sur des quartiers dits prioritaires de la politique de la ville, touchant des publics potentiellement éloignés de la participation, **la pluralité des modalités participatives** a permis à un panel large de riverains, d'usagers et d'acteurs de s'exprimer. Le processus a été co-construit pour impulser une dynamique allant du plus général à la proximité terrain, avec une intensité des rencontres

- Une réunion publique de lancement, en visio, de 2 heures, de 18h30 à 20h30, en présence des décideurs du SYTRAL, Président et Vice-président en charge du projet, maires des villes, pour mettre en perspective politiquement le projet dans le plan de mandat 2020-2026 tout en présentant les caractéristiques du projet avec un temps d'échange, via le tchat et la prise de parole. Un facilitateur a animé l'ensemble de cette soirée et a garanti le bon déroulement des échanges.
- Les rencontres ciblées avec des groupes d'acteurs de la Métropole dont certaines étaient communes avec le projet de tram T10 (acteurs métropolitains, acteurs du handicap, acteurs éducatifs, acteurs économiques) se sont déroulées en visio, en journée. Elles ont permis d'appréhender certains sujets spécifiques et du même coup de mobiliser des relais. Ces rencontres répondaient au périmètre « Métropole » et à la question : quels apports du T9 au territoire du grand Lyon ?
- Sur les périmètres des villes traversées et des quartiers (6 secteurs identifiés), le dispositif a conjugué :
 - Deux réunions publiques communales (Vaulx-en-Velin et Villeurbanne), en présentiel, de 2 heures, en soirée, ouvertes à tous, moyennant le respect d'une jauge (contexte sanitaire oblige) ont permis de présenter à la fois politiquement le projet en présence de la Vice-Présidente en charge du projet T9 au Sytral et du maire et des élus de la commune concernée avec deux temps d'échanges : l'un de manière générale sur l'ensemble du projet et un temps collectif de 20 minutes autour de tables, avec des supports et des questions posées aux participants puis une restitution générale. Un facilitateur, le même que pour la soirée d'ouverture, a animé la soirée.
 - Six ateliers se sont tenus, prévus en visioconférence suite aux décisions gouvernementales de l'été sur l'obligation du pass sanitaire. Ces ateliers étaient en soirée de 19h00 à 21h00 et sur inscription, sur les secteurs identifiés dans le projet : l'objectif était de faciliter les contributions des usagers, habitants, acteurs locaux. Suite à plusieurs manifestations et remontées terrains,

plusieurs ont été réorganisés autrement. Un facilitateur, le même que pour les autres réunions publiques était en charge de l'animation.

- Les 11 stands mobiles et les « cafés du T9 » devaient permettre d'informer et de rencontrer les habitants dans leurs lieux de vie du quotidien : marché, place, centre social
- Le kit du débat autoporté a été saisi par 3 structures : Centre social et culturel du Grand Vire et conseil de quartier Pont des Planches, à Vaulx-en-Velin, Association Jeunesse de la Cité Tase (Vaulx-en-V). Trois autres structures ont apporté des contributions collectives mais n'ont pas organisé de débats.

Au-delà de ces rencontres, la plateforme a permis de déposer avis, questions, contributions ...

Le dispositif du projet T9 et la réalité terrain

Sur le projet T9, **plusieurs événements ont amené à adapter le dispositif de concertation chemin-faisant**. A chaque fois le SYTRAL a répondu favorablement et a cherché une nouvelle proposition en lien avec les demandes terrain, élus ou habitants.

En effet :

- La réunion d'ouverture, en visio, a été fortement perturbée par plusieurs participants, qui ont tenté de parasiter la réunion (mainmise sur le tchat, démonstrations sonores et visuelles, etc.). Le facilitateur et l'équipe technique ont réagi rapidement pour que la réunion se poursuive dans de bonnes conditions. Les participants n'ont pas eu accès au tchat pendant le temps de présentation du projet et ne pouvaient réactiver leur micro uniquement sur autorisation de l'animateur, via la fonctionnalité « Lever la main » de Zoom. Puis la réunion a repris les échanges de façon sereine.
- La réunion publique sur Vaulx-en-Velin a montré l'intérêt de la rencontre en direct, entre habitants, élus, décideurs. La présence forte d'habitants et/ou de collectifs du secteur Carré de Soie et Tase a souligné la nécessité d'éclairer encore les décisions prises sur le tracé et le projet tel que présenté. La maîtrise d'œuvre du SYTRAL était présente et a pu répondre aux choix techniques. Les élus, Vice-présidente du SYTRAL et la Maire de Vaulx-en-Velin ont répondu de manière sincère aux questions voire aux mécontentements exprimés. Le temps de travail en sous-groupes a été intéressant car il a permis de faire remonter les attentes plus précises des habitants et des premières contributions. Cette réunion a eu des impacts sur la suite de la concertation.
- L'atelier sur le secteur Carré de Soie et Tase, en visio, a été très animé, avec de nombreuses remises en question sur l'opportunité du projet, le choix du tracé, les connexions... Il a souligné à nouveau les difficultés de compréhension sur les choix effectués, entre réponses techniques, apportées et vécus et usages du quotidien par les habitants de ces quartiers.

Suite à cet atelier, les formats des autres ateliers ont été adaptés :

- L'utilisation de l'informatique, atelier en visio, est apparue en décalage par rapport aux habitudes de participation des habitants et au public de certains quartiers.
- L'atelier centre-ville et quartiers Est est devenu un **atelier en présentiel, en soirée et en visio** avec une présence d'habitants et de collectifs de plusieurs quartiers, y compris du Carré de Soie. Les ¾ des participants étaient en présentiel. Cet atelier a été une vraie rencontre entre les habitants de plusieurs quartiers et a permis d'aborder entre eux la problématique de la coupure entre Sud et Nord de Vaulx-en-Velin. Les contributions ont été riches, les supports adaptés aussi pour aider à « concrétiser » le projet.
- Sur le secteur de St Jean, et de la future ZAC (zone d'aménagement concertée) l'atelier s'est déroulé sous forme d'une **balade urbaine** plus adaptée aux attentes des riverains et aux enjeux du secteur. Cette balade, un samedi matin, est partie de la Maison de Services publics, en lien avec la personne en charge du suivi de la ZAC et en présence d'une élue de Villeurbanne. Cette balade a permis de « montrer » le tracé et d'échanger sur le projet. A chaque point d'arrêt thématique, l'équipe du Sytral a présenté les éléments d'information sur le projet et un échange s'est engagé avec les participants pour apporter des précisions, exprimer des suggestions pour l'insertion du T9 dans le quartier et donner un avis sur le positionnement de la station soumis à concertation. Cette

balade a permis de se rendre compte aussi des modifications importantes à venir entre le projet T9 et la future ZAC.

- L'atelier prévu sur le Mas du Taureau, quartier « emblématique » de la politique de la ville de Vaulx-en-Velin, a finalement été organisé **en présentiel et en journée** pour correspondre aux attentes et besoins du public dans ce secteur. Les enfants ont été invités à dessiner leur tram idéal, pour une exposition in situ. L'équipe du projet de ZAC était également présente, permettant d'apporter une information complète aux participants quant à la transformation de leur quartier.

La mobilisation a été suivie de près par les équipes du SYTRAL afin d'adapter les actions d'information. Ainsi, des actions spécifiques ont été mises en place à plusieurs reprises pour soutenir la mobilisation :

- Une opération de tractage sur les marchés du Mas du Taureau et de Croix-Luizet a eu lieu en amont de la soirée d'ouverture.
- Un affichage a été réalisé en coopération avec les gardiens d'immeuble de la Cité Saint Jean pour annoncer la tenue de la balade urbaine.
- Des appels téléphoniques ont été conduits auprès des acteurs relais (conseils de quartier et associations de commerçants notamment) pour inciter à relayer l'information

Les dispositifs d'échanges proposés lors des rencontres comportaient à chaque fois :

- Un **apport d'information ciblé** : une présentation d'ensemble du projet pour la soirée d'ouverture, un zoom à l'échelle de chacune des communes concernées pour les réunions publiques et un ciblage plus particulier sur les caractéristiques du projet et les problématiques spécifiques dans certains secteurs.
- Un **temps contributif** sous forme de prise de parole et par l'intermédiaire du tchat lors des réunions en visioconférence et dans le cadre d'échange en table pour les réunions communales ou en sous-groupe pour les ateliers en visioconférence et en présentiel

Ces adaptations chemin-faisant ont été facilitées par :

- Le dispositif partenarial mis en place, en amont, aussi bien au niveau des élus que des acteurs locaux dont les habitants.
- Le suivi de grande proximité permis par la chargée de relations riverains du SYTRAL
- La présence et disponibilité de l'équipe technique du SYTRAL, qui a été sur le terrain sur l'ensemble de la démarche de concertation
- Une approche « management de projet », animée par une personne dédiée à la concertation au sein du SYTRAL, qui a favorisé réactivité et interactions entre les personnes, y compris avec les prestataires en charge de l'accompagnement de la concertation.

En conclusion, le droit à la participation a été effectif :

La structuration et l'organisation des rencontres a permis au fur et à mesure de la concertation de renforcer et d'affiner l'appropriation du projet tout en précisant les questionnements et en apportant des contributions. De nombreux arguments ont ainsi pu être échangés au cours des temps collectifs, même lors des rencontres où la participation a été plus faible.

L'organisation en présentiel des réunions a également veillé à une « mise en scène » ouverte, chacune et chacun étant au même niveau : pas d'estrade, accessibilité des élus et décideurs, fluidité dans les échanges et questions/réponses.

Le dispositif de concertation semble avoir permis d'avancer sur quelques questions clefs, c'est du moins ce qu'il ressort de nos échanges avec le maître d'ouvrage qui, sur la base des questionnements identifiés, approfondit déjà actuellement certaines suggestions ou préoccupations qui vont au-delà des marges de manœuvre qu'il identifiait initialement.

Les points de vigilance que nous soulignons, tout en mesurant les efforts entrepris là encore pour adapter chemin-faisant le dispositif proposé et répondre au plus près des réalités du terrain et des publics visés sont :

- La réunion d'ouverture, en visio, est restée une démarche très informative, très cadrée, descendante. Pour autant elle a permis de poser les enjeux de mobilités sur ces territoires et de présenter le plan de mandat. Elle a permis d'exprimer les ambitions politiques, y compris en termes de transformations en profondeur du paysage urbain et des espaces publics.
- L'articulation aurait gagné à être plus importante entre les apports / sujets qui ressortaient des temps contributifs précédents. Cela a été rectifié pour les derniers ateliers où une synthèse des sujets clefs identifiés lors des rencontres précédentes (réunion, ateliers, stands mobiles...) a été présentée. Cette façon de procéder favorise une vision plus globale du projet et de l'avancée des contributions et échanges en mettant « à niveau » les participants.
C'est sur ce point que l'outil « Kit débat auto-porté », pourtant innovant, tant en termes d'intentions (élargir le débat, rendre autonome les acteurs) que de mise en œuvre (guide d'utilisation, soutien par l'équipe SYTRAL...) se heurte. Les garants avaient émis des réserves, lors de l'élaboration des modalités de concertation sur le comment ces contributions seraient reversées dans la démarche de concertation pour les rendre accessibles à tous et permettre l'interactivité.
- L'échange d'arguments reste un exercice difficile et l'animation à mettre en place pour la favoriser aussi. Les rencontres en visio ont montré leurs limites dans ce contexte précis pour travailler et produire collectivement. L'atelier sur le secteur centre-ville et quartiers Est à Vaulx-en-Velin, adapté pour être en présentiel, a été une rencontre forte où les habitants du « Sud » ont pu dire à ceux du « Nord » l'importance que ce projet revêtait pour eux et pourquoi (décloisonnement, accessibilité aux services en centre-ville, marché, mairie...). C'est aussi la première fois dans cet atelier que les habitants ont pu « manipuler » concrètement des supports qui donnaient à voir les impacts d'accessibilité de l'emplacement d'une station à un endroit plutôt qu'à un autre. La recherche encore d'adaptation de l'équipe SYTRAL est à saluer. Cette rencontre souligne également les limites d'une forme de « saucissonnage » du projet par secteurs, dont l'objectif était la proximité et l'approfondissement de questions spécifiques par quartiers. Ce parti pris n'a pas aidé à une vision globale du projet pour les habitants et à une appréhension des enjeux du tracé. A l'inverse elle a permis de révéler des questions d'usages importants.
- L'entrée en concertation préalable sur un projet de référence déjà bien avancé, dans sa conception technique a pu constituer un frein aux échanges sur l'opportunité du projet (tracé, stations, connexions, impacts...) et par là des incompréhensions par les publics sur les attentes du maître d'ouvrage dans cette démarche de concertation préalable. Plusieurs échanges ont eu lieu pour interroger ou réinterroger la démarche de concertation.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

1.447 personnes au total répartis ainsi

Réunion des acteurs métropolitains	29
Réunion des acteurs du handicap	19
Réunion des commerçants et entreprises	23
Réunion des acteurs locaux, relais de la concertation	15
Soirée d'ouverture	175
Réunion publique à Vaulx-en-Velin	86
Réunion publique à Villeurbanne	49
Atelier La Soie/La Balme/Tase	18
Atelier Centre-ville et quartier Est	44

Atelier sur le marché au Mas du Taureau	40
Balade à St Jean	28
Atelier La Doua/Les Buers/Croix-Luizet	16
Stand Ecole St Exupéry quartier St Jean	120
Café T9 Seniors CSC Peyri	40
Stand Marché Thibaude, place Carmellino	120
Stand Forum des associations de Vaulx-en-Velin	120
Stand ZI Est	30
Stand Marché du Mas	150
Café T9 MJC du Mas	50
Stand Station INSA Einstein	40
Stand Marché Croix Luizet	125
Stand Métro Charpennes	30
Stand Lycée Doisneau	80

36 069 visites comptabilisés par la plateforme

Au total, 1296 contributions ont été recueillies :

600 contributions issues des rencontres

- 123 contributions en ligne (44 questions, 79 avis)
- 17 contributions par mail
- 6 contributions dans les registres
- 6 contributions collectives
- 1 contribution par courrier

543 questionnaires remplis

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Dans ce chapitre nous avons organisé les arguments autour de 8 problématiques, en les illustrant par des avis et contributions, tout en restant dans notre posture de garant.e.

A. Opportunité du projet

L'opportunité du projet a été peu débattue. Le projet de tramway T9 ressort globalement comme un projet attendu sur le territoire, depuis longtemps. Les arguments principaux exprimés à l'appui du projet étant les suivants :

- Un moment historique, « concrétiser une attente aussi longue » ;
- « Le Sud se bat pour aller au Nord » : une attente fortement exprimée par les habitants du Sud pour décloisonner la ville de Vaulx-en-Velin coupée par le canal de Jonage, même si les habitants du quartier Nord ou de l'Est, mieux desservis, n'évaluent pas toujours l'urgence de cet enjeu.
- Un désenclavement de l'Est Villeurbannais, coupé également par le canal de Jonage du reste de Villeurbanne et jugé mal desservi
- Un accès plus rapide aux services publics, aux équipements, notamment évoqués pour le centre-ville de Vaulx-en-Velin
- Le renforcement des liens entre les campus de la Doua et de Vaulx-en-Velin et une facilité au quotidien de ces échanges
- Un changement d'image du quartier Mas du Taureau (quartier de Vaulx-en-Velin souvent stigmatisé) et de la ville de Vaulx-en-Velin.
- Une transformation urbaine attendue également pour le quartier St Jean de Villeurbanne et plus largement une modernisation des quartiers
- La possibilité de relier enfin la ville de Vaulx-en-Velin à Villeurbanne, qui porte l'objectif d'intégration des habitants et d'appartenance à la Métropole
- Un accès au centre de Lyon facilité et une métropole davantage connectée
- Le gain de temps
- La réduction des embouteillages et de la place de la voiture
- Le début d'une seconde ligne de transport collectif périphérique. A terme avec d'autres extensions, elle permettra de relier les communes de l'Est de l'agglomération.
- Une façon de désengorger aussi la ligne de Métro A

Des questions ont été posées néanmoins sur l'opportunité du projet de tramway T9 :

- Le dispositif de concertation laisse peu de place pour réinterroger le projet et le tracé proposé. Les élus disent clairement à plusieurs moments que les choix techniques ont été effectivement faits. Le débat n'est pas sur le tracé à l'exception des variantes sur le secteur Buers/Salengro, mais sur son insertion urbaine et sur l'emplacement de certaines stations. Pour les élus, le travail partenarial amont justifie ce positionnement.
- La pertinence de l'arrivée du Tram T9 a été interrogée dans le quartier de la Soie, nouveau quartier qui continue de se développer, au vu des Tram déjà existants et du Métro.
- L'approche plus globale du projet et ses liens avec le projet de la ligne A8, inscrite au Scot : cohérence avec le boulevard urbain Est (circulation saturée, voiries disponibles), en direction de St Fons et en passant par Chassieu et Vénissieux ; relier également le pôle étudiant et scientifique de Bron, en sus de celui de la Doua (Villeurbanne) et de Vaulx-en-velin (ENTPE et ENSA) ; desservir les nombreuses zones d'emploi/de commerces de l'Est lyonnais ; la cohérence entre la ligne T8 et T9, afin de renforcer les interconnexions sur la part Dieu plutôt que sur Charpennes, et/ou vers la presqu'île du centre de Lyon.

B. Le tracé, sa pertinence, les dessertes et les variantes : une approche par secteur

Sur le projet T9, l'opportunité du projet a été peu débattu mais le tracé, son insertion et les variantes oui. Les secteurs particulièrement concernés sont

- **Le secteur du Carré de Soie, La Balme, La Tase (Sud et terminus du T9)**

Les habitants de la Soie se sont manifestés à plusieurs reprises sur les choix du tracé et l'insertion proposée. Ils ne sont pas opposés au projet du T9 et souhaitent qu'une liaison soit créée entre Vaulx-nord et Vaulx-sud. Pour autant ils ont exprimé leurs **incompréhensions** sur les arbitrages opérés dans le projet de référence, notamment

- L'itinéraire prévue via l'avenue Bataillon Carmagnole Liberté et son terminus ne sont pas compris. D'autres itinéraires semblent plus logiques à certains comme celui qui passerait par la rue de la Poudrette et une connexion de T3 et T9 au niveau du Boulevard Urbain Est.
- L'intérêt et la pertinence de la connexion entre T9 et le métro sont aussi soulevés dans la mesure où existe déjà le C3 qui continue jusqu'à Laurent Bonnevay. Certains ne voient pas la plus-value au temps de trajet. Cet argument s'appuie également sur une proposition de descendre le T9 au Sud par le Boulevard Urbain Est ce qui allégerait aussi le coût financier global du projet.
- L'absence de desserte directe du pôle de loisirs du Carré de Soie est interrogée. Ce pôle de loisirs est un projet fort de développement de la Métropole et attire de nombreuses personnes hors de ce secteur. Il est aussi un lieu d'activités économiques qui implique des flux de desserte importants.
- La distance estimée d'environ 250 m entre la station terminus du T9 et le pôle d'échange multimodal et les modalités de cette connexion piétonne est jugée éloignée (~5 minutes à pied) des autres transports en commun (métro A, T3, T7) et les connexions non optimales (distance, temps d'attente, lisibilité) pour assurer ces reports : « *Est-ce que l'on envisagerait d'installer une station de taxi à 300m de l'entrée d'une gare ?* »

Plusieurs propositions ou alternatives ont été formulées :

- Créer une station à l'intersection de T3 et T9, au niveau du boulevard des droits de l'homme, qui soit le terminus de T9.
 - Les 300m entre T9 et T3/T7 + métro A ne sont pas acceptables pour une correspondance de qualité. Deux possibilités pour y remédier :
 - Passer par la rue Grosso et l'avenue des Canuts en créant une nouvelle infrastructure (une ou deux voies, à étudier), la circulation générale pouvant être déviée par Bohlen ou Bataillon Carmagnole reliée aux Droits de l'Homme par une nouvelle voirie
 - Relocaliser le terminus sur le Boulevard des Droits de l'Homme, dans l'optique d'un prolongement aisément vers 7 chemins et T5 par la suite. Un nouveau pôle de correspondance métro/T9/T3/T7 pourrait être créé au niveau du passage de T3 sous les Droits de l'Homme.
 - Faciliter le report modal de la voiture vers les transports en commun, en optimisant les connexions entre les modes de transports en commun en termes de lisibilité, distance et attente, par la création d'une correspondance T9/T3/T7 pour faciliter les trajets Meyzieu-Décine/Grand Stade-Vaulx-en-Velin.
 - (Ré)étudier le tracé sur l'avenue des canuts, qui permettrait une desserte relativement proche de la cité TASE tout en ayant une vraie correspondance avec les lignes du pôle d'échanges de la Soie. Afin de faciliter l'insertion de la courbe BUE/Canuts, le tram pourrait passer au centre du BUE (et les voitures dans le sens Nord-Sud sur l'actuel site propre bus). Sur les Canuts, les bus 16 et 28 et les riverains pourraient emprunter le site propre du Tram.
-
- **Sur le secteur la Doua/Charpennes (terminus), les échanges ont porté sur :**
- La pertinence du terminus sur Charpennes est interrogée avec des interrogations sur la lisibilité des arrêts et des correspondances sur la place Charles Hernu, l'accroissement des nuisances sonores déjà réelles et constatées par les riverains.
 - L'intérêt de continuer après la Doua jusque Charpennes puisqu'il y a déjà le T1 et le T4 sur ce tronçon. Pour d'autres utilisateurs ou futurs usagers le T9 permettra de soulager les tram T1 et T4 qui sont surchargés matin et soir entre la Doua et Charpennes.

- Le T9 en rejoignant Charpennes renforcera le pôle d'échanges multimodal : il apportera de meilleures correspondances et démultipliera ainsi les possibilités pour les voyageurs (en termes de fréquences de passages, de rapidité, ...). Il permettra également d'apaiser la place.
- A l'inverse, certains expriment leur crainte de congestion du réseau de transports en commun et d'embouteillages à Villeurbanne avec l'arrivée du T9.

Des propositions ou alternatives ont été formulées comme :

- L'opportunité de prolonger T9 qui est déclinée sous plusieurs propositions : jusqu'au sud de Part-Dieu Villette en utilisant en guise de retournement les infrastructures du « T3 Grand Stade », pour offrir une correspondance sans rupture de charge à Part-Dieu ; une cohérence avec la ligne à venir T8...

● Le quartier St Jean avec le projet de ZAC et le franchissement du canal de Jonage

- L'arrivée du tramway dans ce secteur est vu de manière très positive et attendue. C'est un quartier en pleine évolution, dans le cadre notamment du projet urbain ZAC Saint-Jean et qui va se densifier. Les habitants ont insisté sur la nécessité de faciliter le cheminement depuis la Cité Saint-Jean vers la station du T9 que ce soit à pied ou via le bus 7. Plusieurs contributions soulignent l'importance de bien positionner les stations pour permettre une desserte au plus grand nombre.
- Plusieurs demandes de précisions concernent un besoin de mieux comprendre les impacts fonciers à venir, pour arriver à se projeter sur le futur quartier en pleine évolution urbaine, notamment :
 - Sur la reconfiguration de l'Allée du Mens et le long du canal.
 - L'emprise foncière du tramway sur les jardins familiaux et les entreprises de ce secteur.
 - Sur le nouvel ouvrage de franchissement qui sera créé, sa configuration, son financement, son positionnement.
- Une demande exprimée pour la préservation du Rhône sportif qui rassemble d'ores et déjà des citoyens d'horizons différents à Villeurbanne Saint-Jean.

Les propositions ou alternatives formulées :

- De nombreux avis et contributions s'expriment en faveur d'une implantation de la station en haut de la rue de Verdun pour la desserte des puces du Canal (qui pourrait diminuer le nombre de voitures dans le secteur), la correspondance avec le bus 37 plus facile pour tous et notamment pour les collégiens de Jean Macé.

● Vaulx-en-Velin Centre, Est :

- Un sentiment plusieurs fois exprimé que le « village » n'est pas suffisamment pris en compte : « *de plus en plus d'habitants au village mais toujours moins de transports en commun* » avec une demande pour savoir comment le T9 sera accessible pour ce quartier
- Un refus de plusieurs habitants pour que le T9 passe par l'avenue Dimitrov. Une pétition a été adressée en mairie de Vaulx-en-Velin. Des craintes sont exprimées sur les difficultés de circulation, les nuisances pour les résidents, l'existence déjà de plusieurs transports en commun.
- A l'inverse, pour des habitants du Sud - Cité Tase – qui a une population vieillissante et sans voiture, la desserte par la rue Dimitrov est plus pertinente car elle permet de rejoindre, enfin expriment ils, le centre de Vaulx rapidement. Le bus 52 actuel n'est pas fréquent et régulièrement bondé et met 45 minutes, du Sud au centre de Vaulx.
- Plusieurs habitants rappellent également que le passage de T9 dans l'avenue Dimitrov permet de desservir notamment les nombreuses professions libérales qui y sont installées (médecins, etc.)

Les propositions ou alternatives formulées :

- A la place de l'avenue Dimitrov, une proposition d'un passage alternatif sur la rue Salvador Allende, pour mieux desservir le Village, ainsi que les nouvelles constructions et éviter la suppression des stationnements sur l'avenue Dimitrov ou des saturations de circulation.

- Une circulation du tramway sur le côté gauche (en allant du sud vers le nord) de l'avenue Marcellin serait plus facile afin que les voitures n'aient pas à traverser les voies du tramway.

- **Les deux variantes proposées Feyssine-Einstein ou Salengro-rue du Luizet amènent des réponses contrastées :**

Pour la variante Feyssine-Einstein

- Les arguments en faveur de ce tracé soulignent : l'impact sonore moindre, une meilleure lisibilité urbaine, peu de report de circulation sur les rues adjacentes, moins chère, plus de végétalisation, plus de connexion (T6) ; moins d'impact foncier (rue plus large), plus rapide
- Les arguments contre le tracé de Feyssine : une desserte qui concerne moins d'habitants, quel apport réel de ce Tram par rapport aux transports déjà existants

Pour la variante « Salengro »

- Les arguments en sa faveur sont d'offrir notamment une meilleure desserte des habitants, avec les nouveaux projets urbains, « terrain des soeurs », les Buers (quartier d'habitat social), un désengorgement en termes de circulation, une accessibilité forte aux équipements et services, une requalification de la partie Est de l'avenue jugée très dangereuse pour les cyclistes et piétons.
- Les arguments contre : une circulation dense dans la rue ; dangerosité pour les enfants à l'angle rue du Luizet et Avenue Roger Salengro, perturbations des bus et lignes existantes, les impacts négatifs sur les circuits de livraison pour les commerces et activités économiques encore présents dans ce secteur ; une connexion difficile avec le T1

Et des alternatives complémentaires à ces deux variantes :

- Pour un aller dans un sens rue de la Feyssine et dans l'autre sens rue de Luizet avec des horaires T9 décalés avec ceux du T1 et T4 entre la Doua et Charpennes pour éviter les saturations.
- Une variante par la rue Jean-Baptiste-Clément permettant de rejoindre la ligne existante à la station INSA – Einstein plutôt que celle de Croix-Luizet mériterait d'être étudiée, malgré des contraintes d'insertion plus fortes.

- **En synthèse, sur les stations, les usagers ou acteurs ont surtout insisté pour une desserte maximale des services, équipements, marché, faciliter le plus possible le quotidien des habitants et privilégier les écoliers, collégiens, lycéens, étudiants (les deux campus).**
Une attention demandée pour que les stations T9/C3/C8 soient au même endroit pour une lisibilité facilitée.

C. Schéma des transports en commun : des attentes pour une cohérence et un service global de qualité

- A chacune des rencontres, des demandes de précisions et des inquiétudes ont été exprimées pour connaître comment allait être réorganisé l'ensemble des lignes de transport en commun, quelles seraient ou pas les lignes supprimées ...Les usagers attendent ainsi une amélioration sur l'ensemble du réseau TCL, un maillage et des connexions entre les modes, une cohérence effective des déplacements en transports en commun sur l'ensemble de la métropole. Ces préoccupations peuvent être résumées par l'expression d'un usager : « *T9 ne suffira pas* »
- Ces attentes et besoins ont été notifiées sur l'ensemble du projet, avec des contributions souvent précises par secteurs.

D. Le mode choisi, le tramway : un mode moderne et efficace

- **Le tramway comme mode de transport en commun est accueilli très favorablement.** Son caractère structurant est vécu comme un soutien évident à la politique de renouvellement urbain en cours. Il est aussi vu comme un mode « moderne » permettant de changer l'image des quartiers et villes traversés.
- **Les attentes exprimées** sont sur : une grande capacité pour transporter les usagers, la régularité, la rapidité, la fréquence ou cadence. Le tram est ainsi défini comme un mode « efficace » pour se déplacer autrement et un mode « propre ». Il permet aussi en étant une véritable alternative à la voiture un changement de pratique.
- **Les craintes exprimées concernent :**
 - Les nuisances sonores, qui ont été fortement soulignées et débattues aux terminus, La Soie et Charpennes : sifflements, vibrations...
 - La fréquence pendant les week-ends
 - La sécurité qui reste un sujet sensible. Des craintes de regroupement de personnes aux arrêts, d'incivilités et de plus de facilité pour les dealers.

Des propositions formulées :

- La limitation des virages et des réponses concrètes innovantes pour limiter les nuisances sonores
- La limitation des jingles et des annonces audios en station (tranquillité des riverains)
- Une vigilance et la mise en place d'actions concrètes pour que le T9 reste un mode de déplacement sûr et efficace pour tous.

E. Espace public, cadre de vie, requalification : des attentes fortes exprimées pour l'excellence

L'arrivée du T9 est vécue comme le moyen de renouveler les espaces publics et le cadre de vie.

- **Les attentes, sur l'ensemble du tracé, sont très fortes concernant le soin à apporter à l'aménagement de ces espaces publics, pour permettre :**
 - Un réaménagement de certains lieux, de places comme celle de la Place carmellino pour en faire une « *place joviale* »
 - Une augmentation des modes doux avec une réelle visibilité et lisibilité des cheminements tant piétons que cyclables et leur sécurisation
 - Des signalisations claires
 - Un éclairage suffisant et bien pensé pour la sécurité des usagers et des cheminements
 - Une vigilance pour les personnes en situation d'handicap, avec des aménagements adaptés
 - Des parkings/garages à vélo protégés
 - Une billetterie accessible
- **Une végétalisation à la hauteur des attentes, fortes :**
 - Préserver la nature en ville et en particulier des alignements d'arbres existants, leurs racines
 - Amener de la végétalisation sur l'ensemble du tracé et du projet
 - Changer l'image trop minérale sur certains secteurs
 - Apporter de l'ombre et de la fraîcheur, pour les piétons et cyclistes en priorité
- **Des craintes sont exprimées** sur les croisements, les intersections, les stationnements sauvages actuels (y compris les reports sur les rues voisines) qui empêchent la circulation des vélos ou des piétons. Plusieurs remarques concernent le secteur de La Soie, La Balme, La Tase. Le sujet de la sécurité est aussi exprimé avec notamment des craintes de rodéos urbains et de dégradations.

- Des inquiétudes sont aussi partagées quant à l'impact foncier de l'insertion urbaine du projet : **réaménagement des voiries, acquisitions foncières et expropriations**, sécurisation des sorties de parking des copropriétés, largeur des trottoirs. Plusieurs messages reçus en direct par les garants ont concerné ces impacts fonciers.
- Des avis contrastés sur la préservation de l'usine Nylon, dans la Cité Tase : le choix effectué de sa préservation n'est pas unanimement partagé

Des propositions formulées

- La sécurisation des cheminements piétons ou cyclables et leur continuité.
- L'exemple donné du tram de Nice, sur batterie permet de ne plus avoir ni de pylônes ni de fils dans le ciel (plus de LAC) : confort visuel et facilitation de l'intégration dans les rues (rue étroite, arbres...)

F. Se déplacer demain en voiture, se garer : des interrogations et inquiétudes sur les plans de circulation

- Des besoins de précisions récurrents sur la suppression de certains sens de circulation ou la réorganisation des flux de circulation
- Des inquiétudes fortes sur la saturation de circulation déjà actée globalement sur l'ensemble du tracé T9 et le report de circulation sur les rues voisines. Des précisions ont souvent été demandées sur les plans de circulation, encore à l'étude et le nombre de places de stationnement supprimées. Plusieurs usagers, habitants demandent comment ces études sont réalisées, sur quelles données elles se fondent et si elles ne sous-évaluent pas la réalité vécue par les habitants. Les acteurs économiques qui ont participé se sont montrés particulièrement sensibles à cette problématique.
- L'arrivée du T9 conjuguée avec l'arrivée de nouveaux habitants en lien avec les nouvelles constructions dans plusieurs secteurs en renouvellement urbain risquent d'amplifier la saturation.
- Un point d'alerte sur les services de secours qui ont du mal à accéder au centre commercial du Carré de Soie car les rues sont saturées.
- La diminution de la place de la voiture et du nombre de places de stationnement présentés comme corollaire au projet T9 est souvent réinterrogée.

Des propositions formulées :

- Anticiper le plus possible les reports de circulation sur les rues voisines
- Prise en compte des contraintes de fonctionnement spécifiques par secteurs, rues
- Une suggestion pour les visiteurs du Musée des Sapeurs-Pompiers : installer des parkings vélos et un parking relais pour les voitures

G. Les travaux : une appréhension largement partagée

La phase travaux est un point névralgique pour tous, habitants, commerçants, entreprises... Le public se représente difficilement comment ces travaux vont s'organiser, se dérouler et quels sont tous les impacts dans leur vie quotidienne. Pour autant, tout le monde appréhende avec inquiétude cette phase.

Des propositions formulées : anticiper et accompagner

- Anticiper la réorganisation du réseau TCL, services, connexions, accessibilité...
- Informer de manière précise et en continu
- Anticiper et préparer collectivement les circuits de livraisons et les flux pendant la phase travaux et en exploitation pour les commerçants et entreprises

H. Sur le dispositif de concertation

Le dispositif de concertation a été réinterrogé à plusieurs reprises et dès l'ouverture de la concertation. Devant les choix techniques déjà réalisés et l'absence d'alternatives du tracé, plusieurs participants ont demandé si c'était une concertation ou une information, ou s'étonnent d'être rencontrés après que le tracé ait été étudié et décidé. D'autres s'interrogent sur les points susceptibles d'être effectivement modifiés par la concertation.

Plusieurs évolutions ont été apportées au dispositif chemin faisant pour répondre aux demandes locales, habitants, élus, usagers.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE). Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du SYTRAL, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Préciser rapidement les impacts réels du projet sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs concernés pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation

Cette demande fait le lien avec les préoccupations qui ont été exprimées sur **les contraintes liées à l'usage de la voiture dans le périmètre du projet**, que ce soit en raison du report des flux, des changements de sens de circulation, ou de la perte de possibilités de stationnement. Ces préoccupations sont ressorties sur l'ensemble du tracé et exprimés souvent sous formes d'inquiétudes du fait de la saturation déjà existante y compris par les représentants économiques (entreprises, équipements, commerces...).

Au cours de la concertation préalable, si des indications ont été données sur certains impacts du projet, les éléments précis n'ont pas été versés à la concertation, les études sur ces thématiques étant toujours en cours.

Cette demande de précision s'intègre également dans le canevas de notre deuxième recommandation (voir ci-après).

2. Répondre dès que possible aux craintes formulées sur le devenir du schéma de transport en commun

Il est ressorti de nombreux propos la crainte d'un impact du projet en termes de perte de qualité du service du système de transports en commun et de dégradation de la desserte bus existante à laquelle la population est attachée par rapport à des usages du quotidien. Des avis et contributions précis ont été amenés par les usagers pour garder une cohérence d'ensemble de la desserte, globalement ou par secteurs. Certaines lignes sont en effet jugées structurantes.

Aussi il est important que le maître d'ouvrage explicite les restructurations du réseau et de son fonctionnement découlant du projet : une fois le tracé et la desserte du T9 définis, apporter des indications précises sur le devenir de la desserte bus (restructuration, fréquence...) et qualifier les impacts du projet (en termes de fréquence, de zones desservies...).

3. Apporter des précisions sur les impacts du projet en matière d'emprise et sur les modalités d'acquisition, et les compensations éventuelles

Des questionnements ont été formulés quant à l'emprise foncière du projet, ceci pouvant être un sujet d'inquiétude dans les secteurs les plus contraints (largeur de voirie), où les riverains (propriétaires, locataires) s'interrogent aussi sur la prise en considération de l'impact sur leur bien ou leur usage.

Une fois le tracé et la desserte du T9 définis, **il s'agit de répondre à ces demandes, et en particulier dans les secteurs les plus concernés par le besoin d'emprise foncière.**

4. Des informations pour illustrer l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway

Plusieurs rencontres ont montré la difficulté des usagers, riverains, acteurs à « se représenter » les aménagements futurs. **Il serait important qu'une attention particulière soit apportée sur ce point, notamment au cours de la concertation continue.** Cette vigilance repose aussi sur la capacité du maître d'ouvrage à illustrer de manière pédagogique ces aménagements, à « donner à voir », qui sont un principe et engagement du SYTRAL durant la concertation préalable.

5. Des informations plus précises sur le secteur de St Jean, entre ZAC et insertion future du T9

Le secteur de St Jean est en pleine transformation. Il conjugue des problématiques et enjeux de développement spécifiques et concernent des publics divers dont certains restent éloignés de la concertation. **Il est important que le maître d'ouvrage et les partenaires concernés qui sont déjà impliqués apportent encore des précisions sur les évolutions à venir et les impacts fonciers, sociaux, économiques et environnementaux.**

Il serait important de préciser également l'impact du T9 sur les jardins familiaux.

6. Des précisions sur le nouvel ouvrage de franchissement du canal de Jonage (T9 et cheminement piétons et cyclables) entre le quartier de St Jean et le secteur Les Buers/ Salengro...

Lors des échanges pendant la balade urbaine dans le quartier de St Jean, mais également tout au long de la concertation, plusieurs questions ont concerné le « comment sera ce nouvel ouvrage », tant d'un point de vue architectural, que d'emplacement réel et d'insertion dans les voiries, etc.

Il serait important de clarifier encore les réponses sur ces aménagements, qui ne seront pas sans impacts, visuels, fonciers et pour la vie quotidienne des riverains et usagers.

7. Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur Buers/Luizet/Einstein/ Salengro

Les échanges sur les variantes ont montré que les arguments étaient très contrastés. Tout dépend des objectifs que le maître d'ouvrage se donne (densité, desserte, nuisances...). Le SYTRAL avait laissé ouvert le débat. **Il est essentiel que les participants comprennent ce qui motivera le maître d'ouvrage dans ses choix. Quelle méthode sera appliquée ?**

8. Si le projet se poursuit...apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont, pendant :

La question de l'impact de la phase travaux sur les territoires a été posée de manière récurrente. Les usagers, riverains **ont besoin de bien comprendre et visualiser comment cette phase va se traduire concrètement sur leur territoire.** Des attentes concernent notamment :

- Le calendrier global, les étapes, le « comment ça va se passer chez nous » ...
 - Les adaptations du réseau bus et de son fonctionnement et montrer que la qualité du service et de desserte des transports en commun sera maintenue
-

-
- Les plans de circulation
 - Les livraisons
 - L'accessibilité aux commerces, équipements, services, propriétés
 -
-

Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Nota : les recommandations des deux garant.e.s concernent à la fois le projet T9 et le projet T10, pour répondre à la lettre de mission de la CNDP et garantir ainsi une approche plus pertinente.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Une présentation des choix et des arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL devant les habitants et acteurs locaux.

La démarche de concertation n'intégrait pas de réunion de clôture et de synthèse des contributions par le maître d'ouvrage. Certes toutes les informations sont disponibles sur la plateforme dédiée (compte-rendu, etc.). Pour autant cette « mise en cohérence et en perspective » des contributions a pu manquer. Pour poursuivre les liens de proximité souhaités par le SYTRAL et les principes sur lesquels il s'est engagé tout au long de cette démarche il serait important de présenter les conclusions et les décisions prises. Pour les expliciter et aider chacune, chacun, à se projeter sur la suite, au regard du public et des résultats de la concertation, cette présentation en présentiel apparaît la plus appropriée.

2. Poursuivre la réflexion sur la pertinence du tracé et de la desserte sur certains secteurs, affiner les caractéristiques / l'insertion du projet de tramway T9 et proposer au besoin de nouvelles alternatives à partir d'éclairages croisés

Cette recommandation se fonde sur l'analyse de plusieurs contributions et échanges **qui questionnent la pertinence de certains arbitrages pour la définition du projet**. Elle ne vise pas forcément à remettre en cause ces arbitrages mais d'abord à les éclairer à nouveau, puis à les questionner dans un cadre collectif au regard des besoins du territoire et de ses composantes (riverains, usagers et entreprises) avant de voir dans quelle mesure des adaptations du projet seraient judicieuses ou pas.

Parmi les sujets qu'il nous semble opportuns d'aborder dans le cadre de cette recommandation, nous voyons en particulier **des questions locales** que celles-ci soient liées au tracé et à la desserte ou à l'insertion du tramway.

Sur le T9, le tracé a posé de nombreuses questions et interpellations sur plusieurs secteurs à enjeux.

Pour mettre en œuvre cette recommandation nous proposons une démarche par étape qui fait le lien aussi avec certaines demandes de précisions formulées précédemment :

- **1/ Croiser les avis et contributions de échanges durant toute la concertation préalable et les mettre en perspective de ces questionnements**
 - **2/ Intégrer les éléments issus des études de circulation / stationnement en cours et apporter des éclairages précis sur l'incidence du tracé dans sa schématisation actuelle (cf. demandes de précisions)**
 - **3/ Requestionner les besoins des riverains dont les entreprises/structures vis-à-vis du tracé et de la desserte du tramway T9 dans certains quartiers notamment les deux terminus et dans**
-

les secteurs des ZAC. Nous recommandons de privilégier un dialogue de proximité, une approche concrète et co-constructive :

- Prévoir des temps de rencontre sur le terrain pour dialoguer autour des enjeux liés au projet, comprendre les différents besoins, et interroger le maître d'ouvrage chemin-faisant,
 - Nourrir la réflexion sur la conception du projet par une approche itérative sur la base d'allers-retours entre le maître d'ouvrage et des groupes de riverains, usagers et/ou représentants d'entreprises (personnes à mobiliser en fonction des sujets concernés).
- **4/ Dans les secteurs les plus problématiques où il semble difficile de faire converger argumentation technique et besoins du terrain, expliciter précisément l'argumentaire à l'appui des choix de tracé et de desserte et focaliser l'attention sur l'insertion du projet en partant des besoins exprimés par les riverains et les entreprises/structures** (lien à la recommandation précédente)

3. Prolonger le dispositif / présence d'un.e chargé.e de relations riverains, pour anticiper/préparer la phase travaux et accompagner la prise en compte des besoins dans la mise en œuvre du projet

En phase de concertation préalable cette **relation de proximité** a été indéniablement un atout. **La présence d'une chargée de relation riverains** contribue efficacement et concrètement à l'établissement d'un lien de confiance avec les acteurs des territoires. De manière pragmatique, c'est une vraie plus-value pour le public une meilleure prise en compte des besoins et préoccupations, une assurance en quelque sorte, sur la façon d'avancer ensemble.

Notre recommandation vise donc le prolongement de ce lien qui pourrait aussi se concrétiser dans la mise en œuvre de la recommandation précédente.

4. Affirmer le Tram comme une infrastructure structurante à une échelle territoriale métropolitaine et plus largement

La nouvelle ligne T9 comme celle de T10 sont deux nouvelles infrastructures qui marquent **une vision territoriale nouvelle** même si elles sont attendues depuis plus de 30 ans. Elles sont deux lignes périphériques qui relient ainsi en premier des villes de la périphérie entre elles tout en permettant d'aller vers le centre de Lyon. Elles expriment une volonté d'équité territoriale au sein de la Métropole Lyonnaise. Elles viennent soutenir la politique de transformation des quartiers inscrits au Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Elles s'inscrivent dans une logique globale de développement du réseau de transport en commun de la Métropole de Lyon. Ce mode de transport en commun est par lui-même et les transformations urbaines qu'il génère un projet nécessairement structurant.

Les **deux projets ont bien été menés en parallèle et sont présentés l'un et l'autre comme inscrit au plan de mandat « Destinations 2026 »**. Initialement le dossier de concertation parlait de 4 périmètres de réflexion. Le maître d'ouvrage a souvent dû réexpliquer le pourquoi du projet (T9 ou T10) et des choix techniques du tracé proposé, en lien aussi avec un plan global des transports en commun. Deux réunions ont été effectuées au niveau de la Métropole concernant les deux projets. Les participants ont à plusieurs moments élargi le périmètre du tracé lui-même... Pour autant, au cours des échanges et des contributions, **il est apparu que cette vision territoriale large a été difficile et peu facilitée par les modalités de la concertation (approche par « secteurs »)**, que ce soit sur le projet T9 ou celui de T10, notamment les liens avec le projet de la ligne A8, inscrite au Scot.

Pour le projet T9 il s'agit notamment d'intégrer des perspectives d'une part en direction du boulevard urbain Est, du campus de Bron Parilly et de poursuivre la ligne jusqu'à la presqu'île, en reprenant le projet de tram T8.

Cette vision plus globale pose une question essentielle du **comment construire un système de mobilités innovant qui s'articule mieux aux autres modes de transport**. Les participants l'ont souvent relevé. Le SYTRAL l'a rarement reprise. Il a été rappelé qu'il n'y aurait pas de parking

relais supplémentaire, que l'objectif était clairement de diminuer le nombre de voitures en circulation et en stationnement, sans pour autant proposer une vision globale du système.

Il conviendrait d'apporter une vision plus claire aux habitants, aux acteurs économiques de la Métropole sur la manière dont le SYTRAL répond à ce défi d'un système de mobilités innovant.

Cette approche territoriale plus globale est réinterrogée par le changement de statut du SYTRAL en janvier 2022, avec un périmètre d'intervention du SYTRAL qui s'élargit sur tout le département du Rhône. Elle apparaît ainsi comme une exigence pour accompagner les évolutions à venir et leurs impacts sur les territoires.

5. Le tramway T9 ou T10 : comment concilier infrastructure nouvelle, innovation, ville de transitions, en s'appuyant sur les ressources/biens communs du territoire ?

A l'ère des transitions, des recherches de « ville durable », de mixité sociale, économique, environnementale, comment penser différemment et de manière innovante l'insertion urbaine d'une infrastructure de transport comme le tramway, tout en respectant les spécificités du territoire et ses configurations ?

Ainsi, le projet T9 traverse des quartiers comme celui de St Jean où existe encore une mixité entre activités de production, entreprises artisanales, habitations et jardins ouvriers. Des changements sont déjà en cours ou en projet (exemple de la ZAC de St Jean, ou celle du Mas du Taureau...)

A l'autre bout du projet T9, au Carré de Soie, la Métropole a créé de nouveaux quartiers d'habitation proche de quartiers populaires comme celui de Tase, avec un pôle de loisirs, un centre commercial, et également le développement d'activités économiques (Décines, ...).

L'arrivée de ces projets de Tram est attendue, la transformation urbaine de villes « plus modernes » aussi. **En même temps, comment garder ces équilibres locaux, fragiles ?** Comment mieux concilier des choix techniques qui concernent des projets très complexes, aux nombreux paramètres, avec les spécificités et l'histoire de ces quartiers et villes, **sans « banaliser » les villes et les quartiers** ? comment répondre aux besoins des entreprises, à leurs contraintes quotidiennes, pour **garantir une ville inclusive**, « où il fait bon vivre, travailler, se loger, se nourrir pour toutes et tous...» sans simplifier les réponses et le report vers les périphéries plus lointaines des « nuisances » ?

Il conviendrait de vérifier comment ces deux projets, T9 et T10 repensent de manière opérationnelle et nécessairement innovante la « logistique urbaine » aujourd'hui réinterrogée par les évolutions sociétales et le défi des transitions, dans une logique d'accompagnement des territoires de la Métropole et plus largement.

6. Dispositif de concertation : continuer la professionnalisation en cours au sein du SYTRAL

Le SYTRAL a professionnalisé son approche de la concertation. Le dispositif mis en œuvre, le management de projet qui en découle sont à souligner comme des avancées évidentes pour se rapprocher des usagers. La gouvernance qui soutient ce dispositif, politique et technique est également à souligner comme des propositions intéressantes pour garantir le droit à l'information et à la participation.

Il est donc important d'encourager le SYTRAL à poursuivre ses efforts de plus grande écoute et proximité auprès de tous les usagers, riverains, en collaboration avec ses partenaires.

Liste des annexes

- **Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s**
- **Annexe 2 : les deux lettres de mission**
- **Annexe 3 : pétition reçue au cours de la concertation**

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations 23/11/2021	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. <i>Préciser rapidement les impacts réels du projet sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs concernés pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation</i>			
2. <i>Répondre dès que possible aux craintes formulées sur le devenir du schéma de transport en commun</i>			
3. <i>Apporter des précisions sur les impacts du projet en matière d'emprise et sur les modalités d'acquisition, et les compensations éventuelles</i>			
4. <i>Apporter des informations pour illustrer l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway</i>			
5. <i>Des informations plus précises sur le secteur de St Jean, entre ZAC et insertion future du T9</i>			
6. <i>Des précisions sur le nouvel ouvrage de franchissement du canal de Jonage (T9 et cheminement piétons et cyclables)</i>			

<i>entre le quartier de St Jean et le secteur Les Buers/Salengro...</i>		
7. Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur Buers/Luizet/Einstein/ Salengro		
8. Si le projet se poursuit...apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont, pendant		
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s		
1. Une présentation des choix et des arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL devant les habitants et acteurs locaux.		
2. Poursuivre la réflexion sur la pertinence du tracé et de la desserte sur certains secteurs, affiner les caractéristiques / l'insertion du projet de tramway T9 et proposer au besoin de nouvelles alternatives à partir d'éclairages croisés		
3. Prolonger le dispositif / présence d'un.e chargé.e de relations riverains, pour anticiper/préparer la phase travaux et accompagner la prise en compte des besoins dans la mise en œuvre du projet		
4. Affirmer le Tram comme une infrastructure structurante à une échelle territoriale métropolitaine et plus largement		
5. Le tramway T9 ou T10 : comment concilier infrastructure nouvelle, innovation, ville de transitions, en s'appuyant sur les ressources/biens communs du territoire ?		
6. Dispositif de concertation : continuer la professionnalisation en cours au sein du SYTRAL.		

Annexe 2 : lettres de mission

Annexe 3 : pétition reçue en cours de concertation

LA PRESIDENTE

Paris, le 4 mars 2021

Madame, Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 3 mars 2021, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garante et garant des processus de deux concertations préalables : l'une pour le projet de création de nouvelle ligne de tramway T9 entre Vaux-en-Velin – La Soie et Charpennes, en passant par Villeurbanne et la Doua ; l'autre pour le projet de création de nouvelle ligne de tramway T10 entre Gerland et Vénissieux en passant par St-Fons. Ces deux projets portés par le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (« Sytral ») relèvent de la catégorie 1-c « *Création de lignes ferroviaires* » de l'article R121-2. Sur cette base, le Sytral a sollicité deux fois la CNDP pour désigner un.e garant.e par projet au titre du L.121-8-II.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux environnementaux et socio-économiques et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

Votre désignation et la concertation préalable respectent les dispositions du II de l'article L.121-8 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, les projets concernés « *sont rendus publics par leur maître d'ouvrage, qui en publie les objectifs et caractéristiques essentielles et indique sa décision de saisir ou de ne pas saisir la Commission nationale du débat public* ». Cet avis a été publié par la délibération du 8 février 2021 et le MO a souhaité ne pas saisir la CNDP. Par conséquent, « *il précise également les modalités de concertation qu'il s'engage à mener dans l'hypothèse où la commission ne serait pas saisie. Il en informe la Commission nationale du débat public. La concertation préalable ainsi menée par le maître d'ouvrage respecte les conditions définies aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1* »

Les MO n'ayant pas saisi la CNDP mais sollicité une désignation de garants, le même article précise en outre que « *pour ces projets, la commission peut être saisie par, dix mille ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant en France ; Dix parlementaires ; Un conseil régional, un conseil départemental, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressés ; ou une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1. Cette saisine, accompagnée des motivations de la demande, intervient dans un délai de deux mois à compter du moment où ces projets sont rendus publics par le maître d'ouvrage.* ».

Conformément à ces dispositions, le droit d'initiative est donc ouvert jusqu'au 8 avril 2021.

Valérie DEJOUR et Jean-Luc CAMPAGNE
Garants de la concertation préalable
Projet de tramway T9 et T10 SYTRAL Métropole de Lyon

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

Votre rôle et mission de garantes : défendre un droit individuel, prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte

Dans le cadre de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle n'est ainsi pas réduit à celui d'observateurs du dispositif de concertation. **Vous êtes prescripteurs des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsables des choix du maître d'ouvrage mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés** (notamment riverains, usagers des espaces publics, associations environnementales, formations politiques locales, acteurs institutionnels, etc.) **afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux souhaitables de soumettre à la concertation**. La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du Code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

Eléments de contexte issus de l'instruction et des échanges préalables avec le MO

S'agissant spécifiquement du projet dont vous êtes garants, j'attire votre attention sur plusieurs points auxquels la concertation du grand public doit permettre de répondre :

- Les projets proposés au sein de la saisine par le Sytral sont à des niveaux d'avancement « tracé », le MO semble peu enclin à en débattre l'opportunité, et souhaite que ces derniers voient le jour au plus vite, sans ralentir les autres projets de tramway en cours. Il s'agit pour

autant de faire entendre au MO la nécessité d'ouvrir des espaces de dialogue et des marges de manœuvre permettant aux publics de débattre de l'opportunité même de ces nouvelles lignes et des alternatives possibles, au-delà des variantes « internes », car telles sont les exigences du code de l'environnement en son article L121-15-1.

- La CNDP est sollicitée pour deux procédures distinctes : une pour chaque nouvelle ligne. Pour autant, même si juridiquement cette lecture est possible, elle n'est pas optimale d'un point de vue participatif. En effet, les débats sur des infrastructures de transport portent le plus souvent aussi sur des questions de mobilités sur le territoire, ce qui signifie que les deux concertations ne pourront pas être étanches. Dès lors, il est important de pouvoir articuler au mieux ces deux procédures pour en faire un processus participatif coordonné et cohérent. De fait, plusieurs sujets communs aux deux projets de tramways et en lien avec le développement d'un corridor de mobilité à l'est sont de nature à mobiliser les publics : la stratégie globale de développement des transports en commun par le Sytral, le choix des types de matériels roulants (sachant que le métro E semble actuellement en suspens), le développement des zones d'activités à l'est de l'agglomération, les liaisons de ses grands équipements, les enjeux de développement urbain pour les quartiers prioritaires, etc.
- De plus, T9 et T10 sont des tronçons d'un corridor plus large inscrit au Plan de Déplacement Urbain, au Schéma de Cohérence Territoriale et au plan de mandat du Sytral sous l'appellation « ligne A8 ». Suivant l'échelle à laquelle on se situe, les objectifs de ces deux lignes de tramways varient et il reste indispensable pour le public de pouvoir débattre de la vision à long terme du MO. Le fait que la CNDP ne soit pas saisie sur ce corridor A8 n'empêche pas de phaser la concertation en allant d'une réflexion globale sur la rocade de mobilités à l'Est et des enjeux qu'elle emporte, à des ateliers de travail plus précis sur T9 et T10 pour discuter plus finement des enjeux locaux qui leur sont propres. Je vous invite donc à faire voir au MO les libertés de phasage et d'échelle que permet la concertation réglementaire. En outre, pour que le public puisse mesurer précisément ses marges de manœuvre, une information sincère du niveau d'avancement des réflexions et des projets à ce stade semble indispensable.
- Les nouvelles lignes de tramway prévues desservent 3 grands quartiers prioritaires au titre de la politique de la Ville dont les habitants peuvent être éloignés des prises de décision et peu associés aux réflexions plus larges sur les choix politiques stratégiques. Le contexte de crise sanitaire amènera à réfléchir précisément à la manière de mobiliser et d'associer ces habitants, pour qui les rencontres en physique sont un vecteur important de mobilisation. En outre, il vous faudra tester l'intérêt des habitants du nord-est pour les enjeux du projet du sud, et vice versa afin de n'enfermer personne dans un périmètre de débat qui ne lui paraîtrait pas pertinent.
- Elargir le champ des débats peut amener à considérer un périmètre géographique plus large à la concertation qui va s'ouvrir. Pour autant, l'association des acteurs les plus éloignés aux débats est un enjeu de taille : comment associer par exemple les salariés des pôles d'activités de l'Est et du Sud, qui ne sont pas encore connectés au réseau de TC, ou bien les habitants des quartiers ouest ?

Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet

d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO** demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. **Nous parlons donc là d'une procédure qui doit respecter des droits conférés au public par l'article L.120-1 CE, qui reprend la Constitution. La défense de ces droits est sous votre garantie, au nom de la CNDP.**

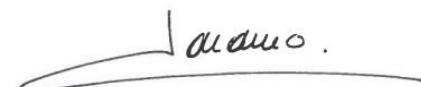
Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

Relations avec la CNDP :

Il est nécessaire que nous puissions conserver un contact étroit afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, votre présence est requise à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions. Nous reviendrons vers vous dans les jours suivants.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

LA PRESIDENTE

Paris, le 10 mai 2021

Madame, Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 28 avril 2021, la Commission nationale du débat public (CNDP) a déclaré partiellement irrecevable la saisine de tiers reçue demandant à la CNDP d'organiser un débat public sur l'ensemble des projets et réalisations de transports en commun sur la métropole de Lyon. En revanche, la partie de la saisine concernant les concertations préalables que vous garantissez sur les projets de tramway T9 et T10 portés par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral) entrent dans le champ de la recevabilité, ces deux concertations ont donc été requalifiées.

Je souhaite vous préciser les conséquences de ces décisions de la CNDP sur les missions que vous menez, et vous exposer les différents points d'attention de la Commission à ce stade.

La CNDP, ainsi saisie, a donc décidé de confirmer la concertation préalable en cours mais de requalifier sa référence juridique. La concertation préalable pour ces projets a cette fois-ci été décidée en application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'**organisation d'une concertation préalable**. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant ».

.../...

Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR
Garants de la concertation préalable
Projets de nouveaux tramways (T9 et T10) Métropole de Lyon
Copie à :

- Claire MORAND, garante de la concertation préalable sur le projet de transport par câble et de la concertation continue sur le prolongement du métro E
- David CHEVALLIER, garant de la concertation préalable sur le projet de passage à 2x3 voies de l'A46 Sud
- Jean-Louis LAURE et Jacques ROUDIER, garants sur la mission d'avis méthodologique sur la participation publique autour du projet d'amplification de la ZFE

Deux missions qui se poursuivent sous votre égide, avec désormais un niveau de garantie plus élevé pour le public

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du Code de l'environnement, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP. Elle en confit l'organisation pratique au MO. La première conséquence de cette décision de la CNDP est que vous êtes toujours prescripteurs des modalités de concertation, mais que **ces prescriptions et leur prise en compte par le MO seront ensuite soumises à l'approbation de la CNDP, lors de sa plénière mensuelle**. **Les dates des concertations ainsi que leur dossier (un dossier pour chaque concertation) contenant l'information la plus complète sur chaque projet et son contexte, ainsi que le détail des modalités de participation seront également soumises à validation de la Commission nationale**, et cette validation conditionne le début des concertations.

Le travail de préparation de cette concertation que vous avez engagé avec le MO n'est pas remis en question. Si des modalités de participation sont déjà à l'examen par le MO et vous, ce changement de niveau de garantie pour le public n'a par exemple pas d'effet direct sur les types de modalités envisagées, tant que ces modalités répondent aux attentes que vous aurez identifiées dans votre étude de contexte.

Ainsi, il pourra être nécessaire de définir un nouveau calendrier, celui-ci doit vous permettre de mener une étude de contexte de qualité afin d'émettre vos prescriptions. Comme je vous l'écrivais dans votre lettre de mission initiale, la qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à votre étude de contexte indépendante, or ce contexte se complexifie avec l'accumulation de débats sur la mobilité sur le territoire¹.

De ce point de vue, je vous demande d'intégrer à vos deux concertations un travail de clarification. Il s'agit de permettre **la plus grande transparence et le débat sur la stratégie territoriale de développement des transports en commun, et plus largement de mobilités**. Si dès votre première désignation, la cohérence des projets de tramway était à rendre compréhensible aux publics, il devient désormais indispensable de donner à voir :

- Le phasage des différents projets et les critères que le MO a retenu pour les phaser ;
- L'état d'avancement des réflexions sur les métros ;
- L'historique de ces projets ;
- Un résumé des grandes orientations du Plan de Déplacements Urbains sur lequel se fonde en partie le plan de mandat actuel du Sytral.

Ce travail peut passer par une mutualisation des supports d'informations entre les différentes concertations (métro, tramway, transport par câble, voire ZFE). Il peut aussi s'appuyer, si vous le jugez utile, sur un outil commun d'information à tous les projets, type newsletter ou plateforme participative.

Dans tous les cas, quels que soient les outils retenus, toute personne doit pouvoir accéder à l'information sur la logique d'ensemble, car, comme le prévoit l'article L121-15-1 CE, la concertation préalable permet de débattre, notamment, des enjeux socio-économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire liés au projet.

Puis, notez que vous serez invités à réaliser une synthèse de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour expliciter votre démarche, la méthodologie de la concertation et son organisation. Cette synthèse, accompagnée du dossier de concertation et des modalités, sera présentée à l'équipe de la CNDP, un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP. La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des

¹ Concertations en préparation sur le passage à 2x3 voies de l'autoroute A46 Sud et sur l'amplification de la Zone à Faible Emission (ZFE)

modalités par la CNDP.

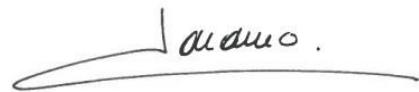
Une dernière conséquence est à prendre en compte concerne les suites au rendu de votre bilan et à la réponse du MO.

La concertation s'achève avec la **transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 CE)**. Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations : sont-elles assez précises ? Permettent-elles aux publics ayant participé d'évaluer l'utilité de leur participation et l'aboutissement de leurs arguments ? Permettent-elles à tou.te.s de se faire une idée sur les prochaines échéances ? Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Enfin, je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour veiller à la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique**. Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

Le reste des dispositions présentés dans votre lettre de mission initiale s'appliquent (rédaction du dossier de concertation, avis légal de la concertation, bilan des garants et relations avec la CNDP, indemnisation).

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

Annexes :

- Votre lettre de mission initiale
- Les 3 dernières décisions CNDP relatives à ce dossier

Pétition T9 :

Nous voulons que les Vaudais soient consultés sur le trajet !

Depuis le 23 Août et jusqu'au 23 octobre prochain, les vaudais sont amenés à s'exprimer sur le tramway T9 qui va relier Charpennes à Vaulx la Soie (**Terminus maison Carmagnole, av Carmagnole Liberté**) passant par le Mas, le Centre-ville et les quartiers Est. Si une liaison rapide nord-sud est attendue, elle doit, pour être attractive, améliorer le service en transport en commun. Autrement dit, il faut que ce tramway nous amène au plus vite sur un pôle multimodal.

A ce jour, la Grappinière, le Centre-Ville, le Mas ont déjà le C3 en accès rapide à Bonnevay, qui peut les relier à Carré de Soie en un arrêt par le Métro A. Par contre, le quartier du village, avec plus de 10 000 habitants, n'est desservi que par le C8, seule ligne forte, qui malheureusement, navigue à travers tous les quartiers nord avant d'arriver à Bonnevay puis au Carré de Soie. Il amène les habitants du village en 30 mn à Carré de Soie. Le tramway ne fera pas mieux, et même pire avec l'obligation de marcher 1km pour rejoindre une station. Bref, les habitants du quartier du village continueront à prendre leur voiture.

Quant au quartier de la Soie, déjà très encombré par une forte présence automobile (liée aux nombreuses entreprises qui y siègent), les habitants verront leurs conditions de vie se dégrader encore plus, avec une avenue rétrécie pour faire passer un tramway, et un terminus à 300 mètres du pôle multimodal du Carré de Soie.

Enfin, les riverains des quartiers Est et du Centre, qui ont un C3 et un C8 très pratique pour aller à Bonnevay ou au Carré de Soie, ceux-ci vont être pénalisés par le réaménagement de l'avenue Dimitrov, avec de nombreuses voies de garage, des rues qui débouchent sur cette avenue, et des places de parking qui disparaîtront là encore. Le tramway ne fera pas mieux que les C3 et C8 pour ces quartiers-là.

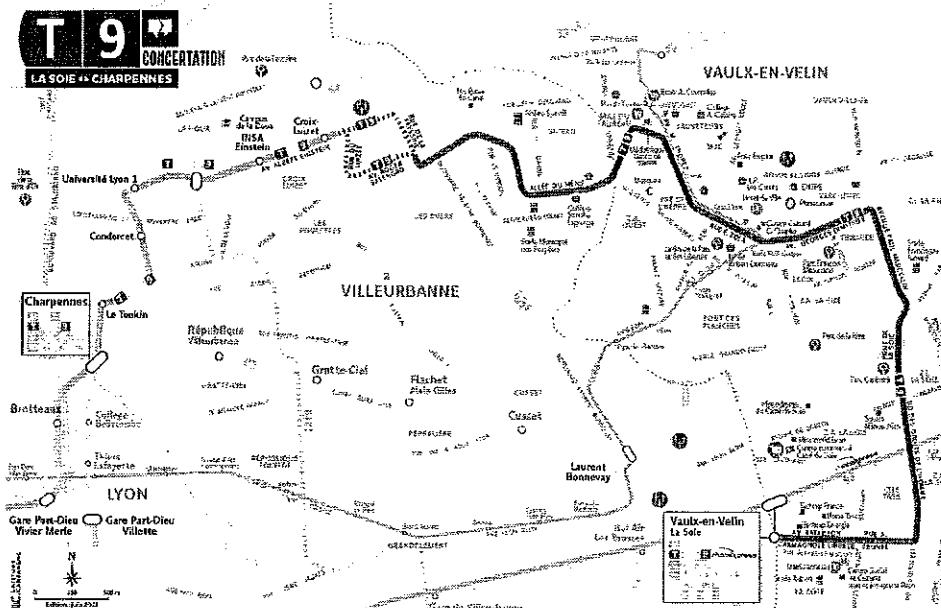
Pour qu'il soit attractif et que les habitants utilisent le futur tramway, il faut que le trajet apporte un plus aux Vaudais. Or, tel que ce trajet est fait, peu de personnes le prendront car le C3 ou C8 répondent mieux et plus vite. Il reste donc l'hypothèse du trajet intéressant pour Charpennes. Mais là encore, le C3 et C8 amènent les quartiers à Bonnevay au Métro A.

Nous pensons que relier le nord avec le sud reste une nécessité mais il faut que le trajet soit bénéfique pour les Vaudais et que plusieurs hypothèses soient explorées, telles :

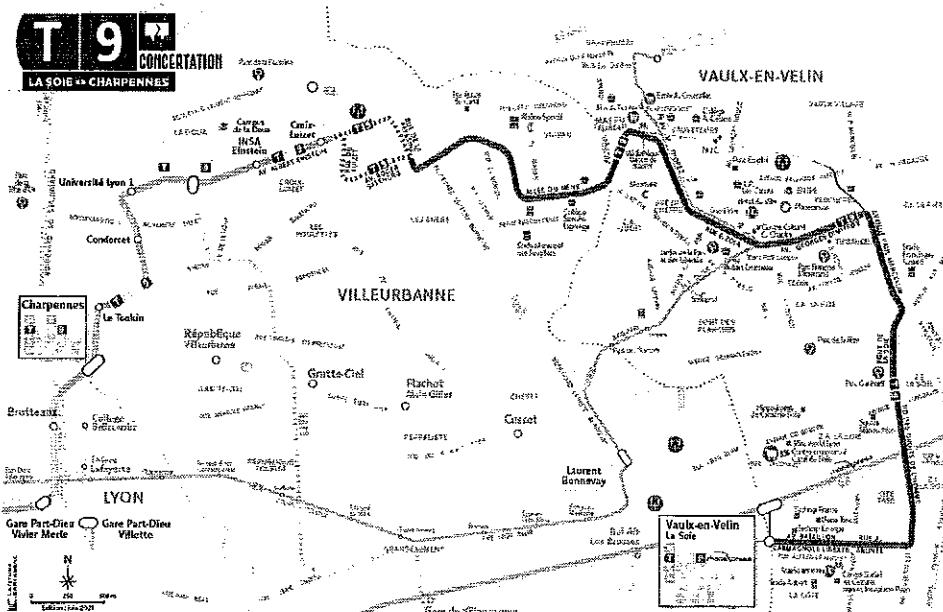
- un passage par l'avenue Allendé pour desservir le village,
- un arrêt Boulevard des Droits de l'Homme pour se relier au T3,
- un trajet qui utilise les voies du T3 pour arriver à la Soie,
- une continuation sur le Boulevard des droits de l'homme pour se rendre aux 7 chemins et vers le Bus à Haut Niveau de Service (étude en cours)
- une liaison directe sur le Boulevard des droits de l'homme avec le Métro A dont l'étude de prolongation est en cours.

Ainsi, nous demandons que des études de besoin des habitants soient faites, que les vaudais soient écoutés et entendus et que le trajet soit dessiné pour être utile et pratique pour le plus grand nombre.

Le dossier de concertation complet [ici](#)



NOM et PRENOM	QUARTIER	VILLE	SIGNATURE
Morel Maurice	Village	Vaulx-en-Velin	
DARNAND Pierre	Village	Vaulx-en-Velin	
Iannelli Pasqualina	Village	Vaulx-en-Velin	
Parmantier Frédéric	Village	Vaulx-en-Velin	
MARINIS Paul	Village	Vaulx-en-Velin	
Laccerendias I. Rose	Village	Vaulx-en-Velin	
Monard Louise	Village	Vaulx-en-Velin	
Syr Marie	Village	Vaulx-en-Velin	
Deotta	Sud	Vaulx-en-Velin	
PICARD Janine	Village	Vaulx-en-Velin	



NOM et PRENOM	QUARTIER	VILLE	SIGNATURE
Travat Lucette	Village	Villeurbanne	T Travat
Hamel Georges	Village	Vaulx-en-Velin	GH
Toni duban	Village	Vaulx-en-Velin	TJ
TEXIER Martine CHAMPEAUX Serge	Village	Vaulx-en-Velin	TH
ALLEON Bernard	Village	Vaulx-en-Velin	BA
BECARIN	Village	Vaulx-en-Velin	Becarin
DRIE Yvette	Village	Vaulx-en-Velin	YD
ANDRAISSET M.	Village	Vaulx	Andraisset
Andraisset B-	Village		B-Andraisset