

BILAN DE LA CONCERTATION

Tramway T10

Gare de Vénissieux - Gerland

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.....	4
Les enseignements clef de la concertation.....	4
Les principales demandes de précisions et recommandations du.de la garant.e	5
Introduction	7
Le projet/ plan/ programme objet de la concertation	7
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.....	23
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	23
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	25
Synthèse des arguments exprimés	28
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	28
Opportunité et alternatives	28
Pertinence du tracé et desserte	29
Lien l'aménagement de l'espace public :	32
Sur le mode et sa pertinence	33
Sur le lien avec la problématique globale de circulation et les déplacements :	34
Sur la mise en œuvre du projet et les travaux	37
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme	39
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées.....	39
Recommandations de.s garant.e.s 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	41
Liste des annexes.....	44

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 / plan / programme pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet/ plan/ programme (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <http://www.t10-sytral.fr>

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

Le responsable du projet/ plan/ programme 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

Le **projet de tramway T10** vise à relier le pôle d'échanges multimodal de Vénissieux et le secteur de Gerland situé à Lyon 7^e.

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 T10 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 5 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** avec 25 évènements (réunions publiques, stands mobiles, ateliers participatifs, porte à porte) qui 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 contribution et des échanges**, à même de nourrir la réflexion et la décision sur la suite à donner.
- Néanmoins, de notre point de vue, 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) avec il est vrai, une grande qualité de vulgarisation d'éléments technique.
- Malgré tout, les **questionnement sur l'opportunité du projet, la pertinence du tracé et de la desserte**, ainsi que des propositions d'alternatives, ont pu s'exprimer ; sans toutefois complètement trouver leur place (dans le sens où ces sujets n'ont pas réellement été approfondis), d'autres objets étant ciblés pour la concertation.

- Enfin, nous regrettons que les ateliers n'aient pu se tenir en présentiel, le **choix du distanciel** étant lié aux contraintes sanitaires, car cela aurait été un moyen, de notre point de vue, de renforcer le lien de proximité rechercher dans cette concertation et d'en renforcer la dimension interactionnelle. En tant que garant.e.s, nous avons donné notre point de vue à ce sujet sans l'imposer compte tenu du contexte.
- En synthèse, nous retenons globalement la **qualité de la démarche réalisée**, l'implication de tous ses acteurs et leurs compétences.

Du côté des apports de la concertations, 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 perspective 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. Et c'était 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

En fonction de la décision prise sur la poursuite ou non du projet, des précisions seront donc à apporter sur quelques points de préoccupation clefs (son impact sur la circulation et les stationnement notamment, son impact sur la desserte bus existante,...) et il conviendra de poursuivre et d'enrichir la réflexion dans un cadre de dialogue sur les caractéristiques et l'insertion du projet.

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. *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*
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. *Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur de Vénissieux*
6. *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 T10 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.*

Introduction

Le projet/ plan/ programme objet de la concertation

Le projet de tramway T10 vise à **relier le pôle d'échanges multimodal de Vénissieux et le secteur de Gerland situé à Lyon 7^{ème}**.

Il a pour objectif de **faciliter les déplacements entre secteurs proches** (8 km de ligne envisagé entre Vénissieux et Gerland), en offrant une alternative à la voiture individuelle grâce à une connexion au réseau structurant de transport en commun de la Métropole lyonnaise. Il vise également à favoriser le recours aux modes doux, tout en s'intégrant dans un programme plus vaste de requalification des espaces publics et de végétalisation. Le projet de ligne T10 ligne prévoit le franchissement des infrastructures routières et ferroviaires entrecoupant le territoire et intègre un itinéraire continu pour les modes doux (piétons et cyclistes).

En amont de la concertation préalable, les études ont permis au maître d'ouvrage de recenser l'ensemble des itinéraires possibles pour la ligne T10. Ces itinéraires ont notamment été évalués sous l'angle du **potentiel de desserte, de l'insertion, du maillage de réseau de transports en commun et de l'intermodalité**. Cette analyse a servi de base à un tracé de référence avec deux variantes locales à Vénissieux.

C'est ce tracé de référence (voir carte ci-après) qui a servi de base de discussion lors de la concertation préalable. L'insertion du tramway doit s'effectuer en créant un site propre sur une distance de 8 km d'infrastructure nouvelle.

- **Responsable du projet/ plan/ programme et décideurs impliqués :**

Le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) est maître d'ouvrage du projet de ligne de tramway T10. Le SYTRAL organise les transports sur le territoire de la Métropole de Lyon (TCL), du Département du Rhône (Cars du Rhône) et de Villefrance (réseau Libellule), ainsi que les services Optibus et Rhônexpress. L'exploitation des lignes est confiée à des opérateurs privés dans le cadre d'une délégation de service public. Le 1er janvier 2022, en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le SYTRAL deviendra un **Établissement Public Local (EPL)**. Tout en conservant ses missions initiales, l'EPL œuvrera en faveur de l'unification du réseau de transports, de la tarification et des systèmes d'information. Son périmètre sera élargi à 13 collectivités du Rhône et 263 communes.

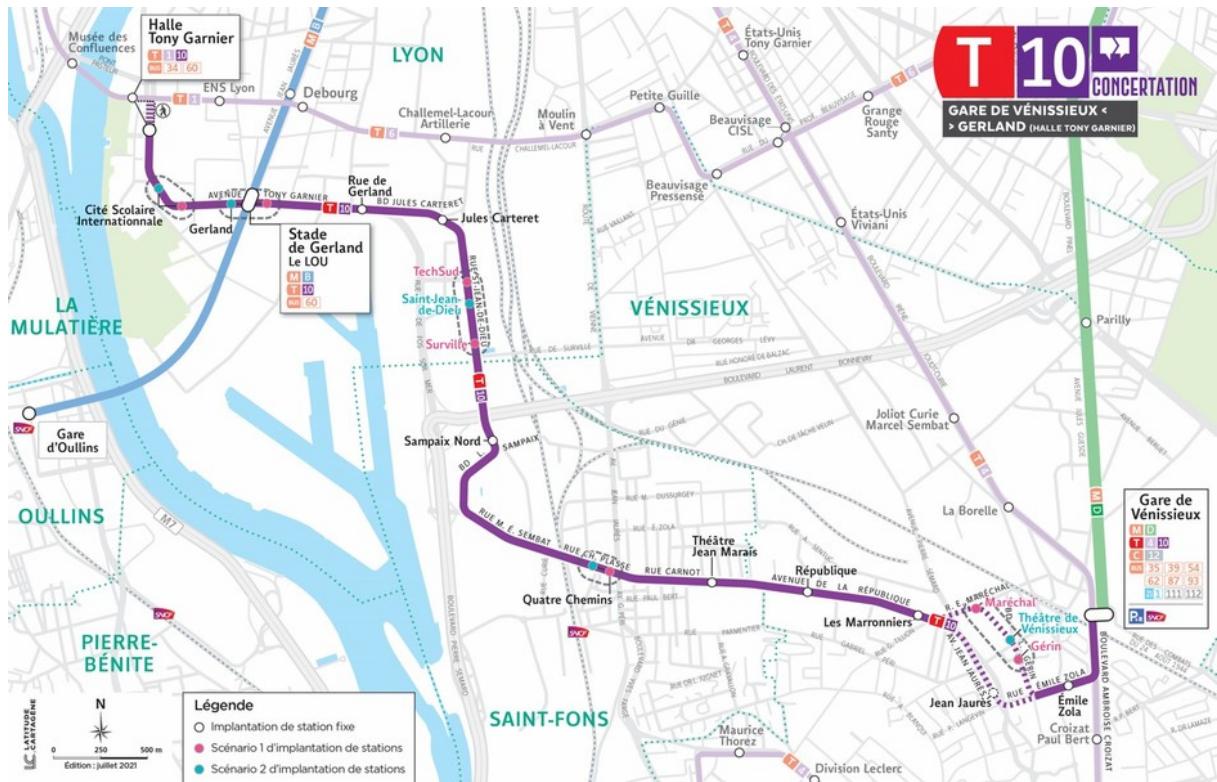
Le SYTRAL pilote, finance et fait réaliser le projet. Les 31 élus du comité syndical votent les grandes orientations du SYTRAL pour le projet T10.

A l'échelle du projet T10, celles-ci sont mises en œuvre par des instances partenariales, à savoir le Comité de pilotage du projet, appuyé par le comité technique :

- **Les Comités techniques associent les partenaires techniques** (Métropole, Ville, concessionnaires). Les services de l'État émettent des avis sur les aspects réglementaires.
- **Les Comités de pilotage associent des élus du SYTRAL, de la Métropole et des Villes.** Ils permettent de prendre des décisions sur la base des études, mais aussi des avis des gestionnaires et opérateurs (transport, réseaux, urbanisme...) et du public.

Les services de la **Métropole de Lyon** sont associés par ailleurs aux échanges techniques et à la prise de décision sur les thématiques touchant notamment au développement urbain, à la voirie ou aux réseaux enterrés. Ils jouent un rôle particulier pour l'insertion du projet sur la séquence de l'avenue Tony Garnier.

- **Carte du projet :**



Tracé et desserte envisagée pour le tramway T10 (projet de référence pour la concertation)

- **Objectifs du projet**

Tel qu'il est présenté par le SYTRAL, le projet vise à répondre à 4 grands objectifs ou enjeux :

- **Accompagner la mutation urbaine :**
 - participer au désenclavement de Saint-Fons et en particulier des quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, actuellement en renouvellement urbain, en offrant une desserte rapide vers Lyon et Vénissieux,
 - accompagner l'aménagement de la gare de Vénissieux, le pôle R&D de la vallée de la Chimie, ou la ZAC TechSud, et plus globalement le Biodistrict de Lyon-Gerland ;
- **Proposer une alternative à la voiture individuelle :**
 - renforcer l'offre de transports en commun, en permettant des correspondances avec des lignes structurantes de transport urbain (métros B et D, tramways T1 et T4) et des gares SNCF (Vénissieux et Saint-Fons),
 - Favoriser le report modal et les modes doux, renforcer les infrastructures dédiées à des modes piétonniers et cyclables continus et sécurisés ;
- **Relier lieux de vie et emploi :** Connecter des zones d'habitation aux bassins d'emploi situés à proximité (Vallée de la Chimie, TechSud, Port Edouard Héritier,...) ou à des secteurs comptant de nombreux établissements d'enseignement et de formation (Gerland), ainsi que de grands équipements (Stade de Gerland, Palais des Sports de Gerland, Halle Tony Garnier) ;
- **Renforcer l'attractivité des territoires :** Modifier le paysage des villes et quartiers traversés grâce à la requalification d'espaces publics, végétalisés et apaisés, améliorer le cadre de vie des habitants, changer le regard porté sur la ville, favoriser la mixité sociale.

Au-delà de ces objectifs à visée locale, le projet répond à des enjeux plus large de mobilité sur l'agglomération lyonnaise, dans le cadre du **plan de mandat voté en décembre 2020 par le SYTRAL « Destinations 2026 »** pour le développement du réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise. Celui-ci s'articule autour de trois grands objectifs :

- **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 individuelle et participer ainsi pleinement à la transition énergétique.
- **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 Saint-Fons, Vénissieux, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.
- **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.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**



du réseau de transports en commun de la Métropole lyonnaise : le tramway T4 à Vénissieux, le métro B au stade de Gerland et la ligne de tramway T1 à la Halle Tony Garnier.

La fréquence envisagée dans les premiers temps d'exploitation de la ligne serait de **1 tramway toutes les 10 minutes en heure de pointe** ; cette fréquence pourrait être revue à la hausse si la ligne s'avère plus fréquentée que les données prévisionnelles. Le projet a été configuré en considérant la présence de 50200 personnes (habitants, employés et scolaires à pied du tracé de référence et plus de 100900 à 10 minutes ; la fréquentation a été estimée à plus de **22000 voyageurs par jour à l'horizon 2030**.

Le nombre comme le positionnement précis des stations font partie des sujets ouverts. Le SYTRAL propose la création de 14 à 16 stations, y compris la station existante de la ligne T4 à la Gare de Vénissieux à reconfigurer. L'emplacement des stations prend en compte à la fois la localisation des pôles forts générateurs de déplacements, la densité des secteurs traversés, les contraintes d'insertion, tout en recherchant une optimisation des performances de la ligne. L'interdistance entre stations sera de l'ordre de 550 mètres en moyenne. Dans les zones moins denses, comme la ZI Sampaix, l'interdistance est augmentée pour permettre une desserte du secteur tout en optimisant les performances de la ligne. Dans le dossier de concertation, **deux scénarios d'implantation des stations** sont proposés avec notamment des possibilités de mutualisation sur les secteurs Gérin à Vénissieux et entre Sampaix Nord et Julien Carteret, compte tenu d'une densité plus faible de ces secteurs par rapport au reste de la ligne. Les marges de manœuvres à ce niveau sont limitées dans le secteur du port Edouard Herriot compte tenu de la contrainte du **Plan de Prévention des Risques (PPRi)**.

L'alternative d'un bus à haut niveau de service (BHNS), qui implique comme le tramway un site propre, est évoquée dans le dossier de concertation. Comparativement au tramway, l'avantage principal mis en avant pour ce mode est son coût moins élevé.

- **Coût**

La réalisation du projet global s'élève donc à 230 M€ (valeur décembre 2020) selon la délibération n°21.008 du SYTRAL, répartis en 200 M€ pour la ligne T10 et 30 M€ pour la zone de remisage de Sampaix.

Le projet de ligne T10 représente **8 km environ**, de la gare de Vénissieux à la Halle Tony Garnier (Lyon 7^e), avec un temps de parcours estimé de 24 minutes environ, avec **14 à 16 stations desservies**. Il prévoit la reconfiguration de la station « gare de Vénissieux » où arrive déjà la ligne T4 ainsi que le franchissement d'ouvrages ferroviaires par l'aménagement du Pont Sembat et du périphérique.

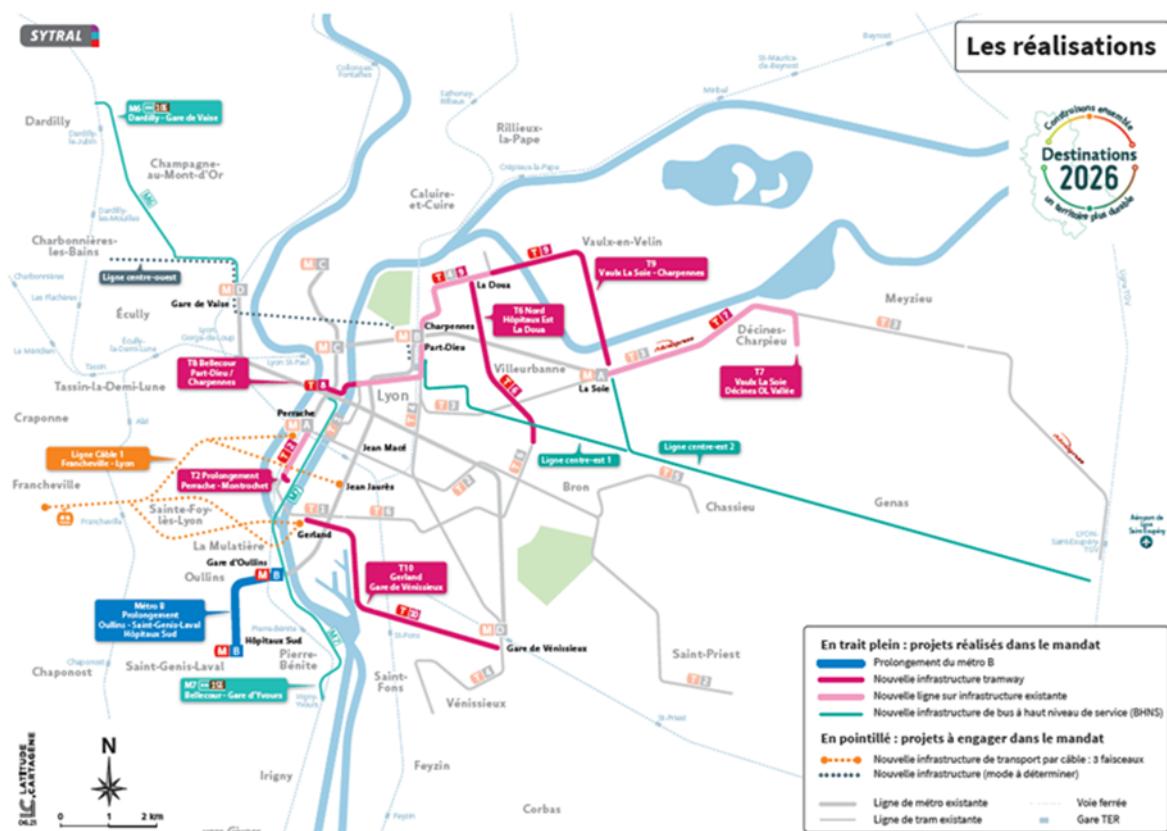
Le projet de tracé permet par ailleurs la connexion avec des lignes structurantes

- **Contexte du projet**

Ce projet, porté par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (Sytral), est le fruit d'une réflexion initiée au milieu des années 1990 lors du premier Plan de Déplacements Urbains ; celle-ci mettait en évidence le **besoin d'apporter des réponses en matière de mobilité pour le sud-est lyonnais**. Par la suite ce besoin a été confirmé et précisé dans divers documents de planification : Schéma de Cohérence Territoriale, Plan de Déplacements Urbains révisé. Ces orientations et les études menées par le Sytral ont conduit à retenir l'hypothèse d'une ligne de tramway.

Le projet de tramway T10 s'inscrit dans **des dynamiques partenariale, politique et locale spécifiques**, trois points clef important pour comprendre certains partis pris pour la conception du dispositif de concertation préalable :

- Tout d'abord, il faut souligner qu'il s'agit d'un **projet attendu** de longue date sur le territoire, résultat d'une réflexion s'inscrivant dans la durée. Celle-ci a mobilisé le SYTRAL maître d'ouvrage, et les acteurs du territoire (en particulier les communes concernées et la Métropole de Lyon) dans une relation partenariale au long court.
- Pour autant, le projet est clairement inscrit dans un calendrier politique lié au **plan de mandat du SYTRAL « Destination 2026 »**, et intégré dans le cadre d'un projet plus global sur les mobilités à l'échelle de la Métropole lyonnaise. Cela explique donc, du côté du maître d'ouvrage, une volonté forte d'avancer « vite » vers la réalisation.
- Or, le projet concerne un **territoire pluriel** avec des zones d'habitat denses, des quartiers en politique de la ville et des zones de fortes implantation d'entreprises, ainsi qu'un cloisonnement lié aux infrastructure ferroviaire et du périphérique. La population peut y être éloignée des enjeux de la participation, alors que la prise en compte de ses besoins est cruciale dans un tel projet, et les entreprises et leurs salariés ont des enjeux qui leur sont propres d'accessibilité et de fonctionnement.



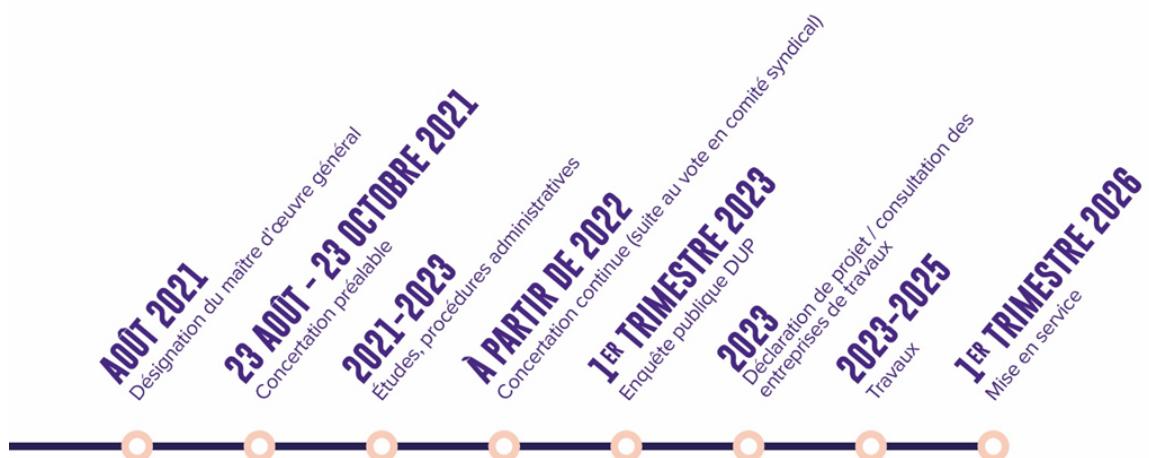
Les projets du plan de mandat du Sytral

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

La mise en service du T10 est attendue pour 2026. Les équipes de maîtrise d'œuvre ont été choisies avant le démarrage de la concertation et sont en place.

Le SYTRAL reste l'instance décisionnelle pour définir les suites à donner au projet T10. Une délibération en comité syndical est prévue pour décembre 2021, afin d'enclencher dès début 2022, dans l'hypothèse de la poursuite du projet, la concertation continue et la poursuite des travaux sur le tracé retenu.

Les grandes étapes prévisionnelles sont indiquées dans le schéma suivant :



La saisine de la CNDP

Conformément aux dispositions du II de l'article L.121-8 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage a publié les objectifs et caractéristiques essentielles du projet le 8 février 2021.

Le maître d'ouvrage 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. »

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 sur les projets de tramway T9 et T10 portés par le SYTRAL entrent dans le champ de la recevabilité, ces deux concertations ont donc été requalifiées.**

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 ».

- **Contexte de la concertation**

La concertation préalable est intervenue à une étape relativement avancée du projet puisque le projet de référence qui a servi de base à la concertation était déjà défini dans son tracé, hormis pour une variante locale à Vénissieux. Par conséquent, si l'opportunité du projet et la pertinence du tracé pouvaient être questionnées puisque cela fait partie des vocations de la concertation préalable,, elles ne faisaient pas partie des objets initiaux de discussion identifiés par le Maître d'ouvrage à ce stade de l'avancement du projet.

La conception technique du projet ayant fait l'objet de nombreux arbitrages, pour le SYTRAL les points particuliers de questionnement sur le projet de tramway T10 concernait des sujets plus précis d'aménagement ou d'insertion :

- **Sur le tracé** : choix de la variante locale à Vénissieux.
- **Sur la desserte** : emplacement de certaines stations (Quatre Chemin, Stade de Gerland, Cité Scolaire Internationale) mutualisation de stations (secteur de Gerland et sur le Secteur du tracé Gérin).
- **Sur l'insertion de la ligne dans l'existant** : enjeux et contraintes d'insertion dans le contexte urbain, transformation du cadre de vie, végétalisation, vocation et usage des ouvrages de franchissement,
- **Sur le lien avec les activités existante** : attractivité des commerces, contraintes en phase travaux.

- **Décision d'organiser une concertation**

Cette partie est fixe, vous devez simplement la compléter avec les informations propres à votre 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.

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, avaient donc à accompagner et guider le maître d'ouvrage dans l'élaboration du dossier de concertation avec les points d'attention suivants :

- L'importance de veiller 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, 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. Et 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 relations avec le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet, 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. 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. 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. Ce dispositif, interne/externe a permis de mobiliser très en amont les partenaires autour des deux projets, pour mettre en place une dynamique de co-production : sur le suivi des études préliminaires, sur le dossier de concertation, sur sa relecture, sur les modalités de concertation. En parallèle, en termes de gouvernance, existe un COPIL réunissant les VP de la Métropole qui suivent les projets SYTRAL et les élus des collectivités concernées.

Les résultats de l'étude de contexte

Etant nommé.e.s garant.e.s sur les projets de tramways T9 et T10, notre étude de contexte a concerné simultanément les deux projets ; cette approche nous est apparue d'autant plus adaptée qu'il ressortait plusieurs points communs.

Les entretiens réalisés (une quinzaine) ainsi que les nombreux échanges/réunions avec le SYTRAL et ses partenaires nous ont permis d'identifier quelques points clefs concernant le projet de tramway T10 :

- **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 à dans un périmètre rapproché mais aussi plus largement, à l'échelle de la Métropole lyonnaise.

- **L'antériorité des projets** : Elle est d'abord liée à « l'historique » du projet 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 été effectués, notamment sur le tracé, ce qui nous a questionné sur la façon d'aborder la question de l'opportunité en concertation préalable.
- **Des publics spécifiques** : La ligne de tramway T10 dessert des quartiers en politique de la ville et en renouvellement urbain (quartier Arsenal et Carnot-Parmentier). Elles concernent ainsi des publics potentiellement éloignés de la participation. Les secteurs traversés sont denses, tant en terme démographiques qu'économique avec une concentration importante d'entreprises ou de commerces.
- **Un projet attendu, un enjeu de co-construction** ? Le tramway T10 est attendu 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 dépasser le débat d'arguments.

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

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 T10 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 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 événements 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 bien 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 premier lieu, il s'agissait de bien préciser, rendre visible et expliciter le cadre réglementaire, et en particulier au moment de la requalification juridique de la concertation préalable suite à la saisine des parlementaires.
- **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 manœuvre sur le projet :** Une spécificité importante de la concertation préalable sur le projet de tramway T10 est liée à son antériorité et aux attentes fortes dont il fait 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 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/la responsable du projet**

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 d'insère le projet**, l'intention étant posée dès le départ et étayée dans le détail des arguments qui appuyait la perspective du tramway T10. 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, par webinaire et lors des réunions publiques communales. Ce choix a été dicté par l'expérience réussie sur le projet de tramway T6.

Sur la clarification du cadre, des objectifs, 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 **trois 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 avec :
 - **Une zone d'influence large**, sur laquelle le projet peut avoir un effet, qui part d'Oullins et de La Mulatière, à l'ouest, englobe le territoire des Portes du Sud (Corbas, Feyzin, Saint-Fons, Solaize, Vénissieux) et de la vallée de l'Ozon, et s'étend jusqu'à Bron Parilly à l'est.
 - **Un fuseau intermédiaire de 500 m** environ de part et d'autre du tracé, qui offre une vue précise des secteurs desservis par le projet.
 - **Un périmètre de proximité intégrant 5 territoires à enjeux** (Vénissieux centre, Saint-Fons centre, Saint-Fons Sampaix, Gerland Techsud, Gerland Tony Garnier), permettant d'identifier les effets du projet à l'échelle du quartier.
- Le dispositif mis en place lors de la concertation préalable s'est **adapté aux différents périmètres** avec une intensité grandissante en approche de la ligne.
- 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 de notre point de vue :
 - Concertation mobile en pied d'immeuble, présence sur les espaces publics comme les marchés, répondent bien à cet objectif...
 - De même, les modalités présentielles privilégiées au départ pour la tenue des ateliers thématiques répondaient à cet enjeu de proximité.
 - De plus, 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.
- **Sur la dimension interactionnelle des échanges**, c'était notamment le rôle des ateliers par secteur que de la favoriser, avec un principe plus co-constructif (pour avancer collectivement sur les questions d'insertion des projets notamment).

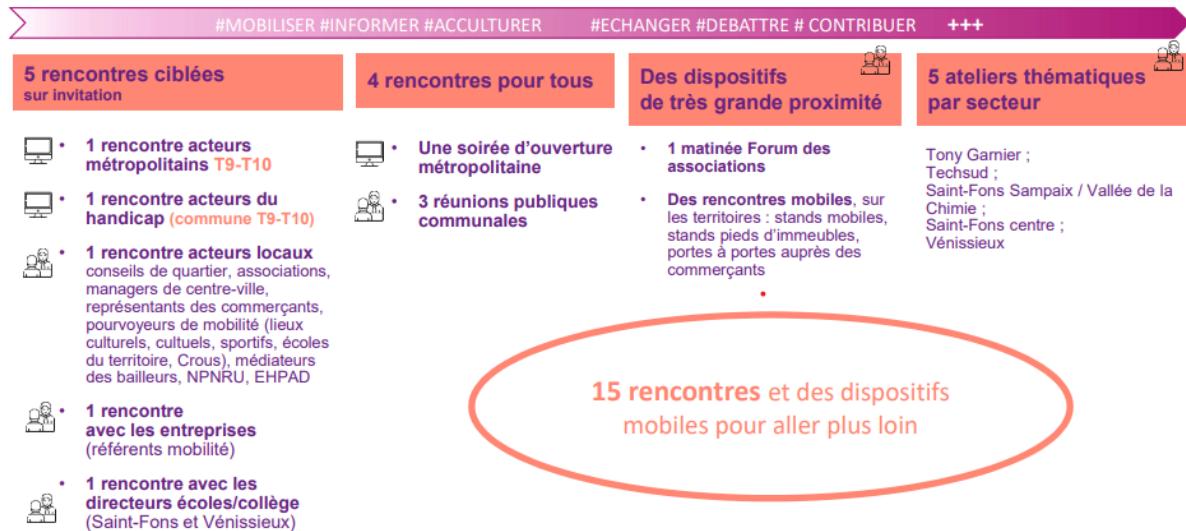
La prise en compte du processus et de l'avancée de la concertation :

- **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 5 secteurs du projet** pour être au plus près des usages : Vénissieux centre, Saint-Fons centre, Saint-Fons Sampaix, Gerland Techsud, Gerland Tony Garnier.
- **La restitution des apports de la concertation chemin faisant** s'est faite par la publication dans un délai relativement court sur le site t10-sytral.fr des comptes-rendus des différentes rencontres. Ce pont entre les phases de la concertation a été renforcé également pour les 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.

Le dispositif de concertation préalable proposé :



Le dispositif de concertation / L'annonce de la concertation :

343 affiches génériques d'annonce en format A3 : 4 mises à disposition pour la Métropole de Lyon, 2 pour la Mairie centrale de Lyon, 24 pour la Mairie de Vénissieux et ses Mairies annexes Moulin à Vent et Vénissieux, 5 pour la Mairie de Lyon 7^e, 300 pour la Mairie de Saint-Fons, 2 pour la Mairie d'Oullins, pour la Mairie de La Mulatière et des Missions Gerland et Vallée de la Chimie.

55 affiches mises à disposition et installées sur le réseau JC Decaux de la Métropole de Lyon et dans l'ascenseur de la station Stade de Gerland – Le Lou (pour la durée de la concertation).

Communication du SYTRAL dans l'ensemble du réseau de bus, métro et tramway : 8 affiches 60x80 cm dans les bus et les métros, 310 affiches A4 ont été installées dans les tramways, diffusion sur 1500 écrans i-TCL (stations de métro, tramways et trolleybus), avec plus de 800 000 vues chaque jour (une vidéo d'1 minute diffusée toutes les 30 minutes).

329 affiches détaillant le programme par commune en format A3 : 24 affiches pour la Mairie de Vénissieux et ses Mairies annexes Moulin à Vent et Vénissieux, 5 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Lyon 7^e, 300 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Saint-Fons ;

Affichage dans l'espace urbain par les communes de Vénissieux et Saint-Fons, dont une affiche annonçant la réunion publique déployée à Vénissieux.

26000 exemplaires d'un dépliant distribués en boîtes aux lettres sur l'ensemble de Vénissieux Centre élargi, de Saint-Fons et du sud de Lyon 7^e.

Dépliant de la concertation distribué également lors des stands mobiles et mis à disposition sur le site internet (plateforme en ligne) dédié au projet.

Conférence de presse a organisée par le SYTRAL le 8 juillet 2021, suivie par la publication de 15 articles pour annoncer le lancement de la concertation et les modalités de contribution.

Communiqué de presse le 20 août 2021 par le SYTRAL rappelant le lancement de la concertation et ses modalités, suivi de la publication de 16 articles.

Communication via les réseaux sociaux : actualités régulières concernant la concertation préalable partagées par le SYTRAL et par les villes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e sur leurs réseaux Facebook et Twitter.

Kit de communication préparé pour chaque commune pour favoriser le relai auprès des acteurs locaux avec des éléments d'information sur le projet, des éléments de communication, le kit du débat autoporté. **Transmission d'une version allégée de ce kit aux acteurs et entreprises** du territoire concerné.

Le dispositif de concertation / Les supports de la concertation :

Un dossier de concertation de 86 pages présentant la genèse du projet T10 et ses objectifs dans le territoire, ses caractéristiques essentielles, les questions d'insertion, de desserte, de fonctionnement, et de réalisation, la concertation préalable et le calendrier du projet >>> mis à disposition dans les huit lieux d'expression et d'informations permanents de la concertation et sur le site internet (plateforme en ligne) dédié au projet.

Une version condensée du dossier de concertation de 24 pages, L'essentiel du dossier de la concertation, présentant les grandes caractéristiques du projet >>> mis à disposition dans les huit lieux d'expression et d'information permanents de la concertation et sur le site internet (plateforme en ligne) dédié au projet.

Un dépliant de la concertation permettant une introduction du projet concise pour partager les informations essentielles avec le plus grand nombre et inviter à contribuer dans le cadre de la concertation >>> disponible à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, à la Mairie centrale de Lyon - Direction de la mobilité

urbaine, au Siège du SYTRAL, à la Mairie du 7e arrondissement de Lyon, à la Mairie de Saint-Fons, à la Mairie de Vénissieux, à la Mairie de quartier Vénissieux, à la Mairie de quartier Moulin-à-Vent, à la Mairie d'Oullins, à la Mairie de La Mulatière, à la Mission Vallée de la Chimie, à la Mission Gerland.

Une exposition de 2 kakemonos permettant au public de découvrir les enjeux et les caractéristiques du projet, le tracé et ses variantes soumis à concertation et les modalités de la concertation >>> installée dans les 9 lieux : au siège du SYTRAL, à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, à la Mairie centrale de Lyon - Direction de la mobilité urbaine, à la Mairie du 7^e arrondissement de Lyon, à la Mairie de Saint-Fons, à la Mairie de Vénissieux, à la Mairie de quartier Vénissieux, à la Mairie de quartier Moulin-à-Vent, à la Mission Vallée de la Chimie.

Une exposition mobile de 4 kakemonos >>> transmise aux mairies de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7e à utilisable lors d'évènement, dans des lieux annexes regroupant du public ou en lieu et place du corner expos.

Une plateforme participative : Un espace dédié au projet sur le site internet « Destinations 2026 » du SYTRAL à l'adresse suivante : t10-sytral.fr permettant à la fois le relai de l'information et de la participation auprès d'un public large qui pouvait y trouver toutes les informations sur le projet durant la concertation préalable, s'inscrire aux rencontres, donner un avis, répondre au questionnaire en ligne et poser des questions. >>> **Durant la concertation préalable, la plateforme a totalisé 11004 visites, chaque connexion par visiteur durant en moyenne 1 minutes et 26 secondes.**

Une communication sur l'espace public : Mise en place de 3 totems piétons de dimension 1,2mx3m reprenant les faces de l'exposition mobile en 4 kakémonos (positionnés devant l'Hôtel de Ville de Vénissieux, sur la place des Quatre Chemins à Saint-Fons, devant la Halle Tony Garnier à Lyon 7e) et de 2 covering de stations de tramway avec de l'information sur le projet et la concertation (positionnés sur les arrêts de tramway T4 Gare de Vénissieux et T1 Halle Tony Garnier).

Un questionnaire pouvant être complété tout au long de la concertation : Disponible au siège du SYTRAL, à l'Hôtel de la Métropole de Lyon, à la Mairie centrale de Lyon - Direction de la mobilité urbaine, à la Mairie du 7^e arrondissement de Lyon, à la Mairie de Saint-Fons, à la Mairie de Vénissieux, à la Mairie de quartier Vénissieux, à la Mairie de quartier Moulin-à-Vent et distribué en boîte au lettre en 26000 exemplaires avec une lettre T. >>> **787 questionnaires complétés** dont 159 en lignes, et 628 en format papier

Un kit débat pour la mise en œuvre de débats autoportés : Kit composé d'un guide et d'une trame de compte-rendu, ayant pour objectif de permettre à chacun d'organiser son propre débat avec ses proches, amis ou collègues de travail et d'émettre des avis et des contributions, l'équipe concertation du SYTRAL étant présente si besoin pour accompagner les organisateurs de débat sur le territoire. >>> **2 comptes-rendus issus du kit du débat ont été transmis.**

Autres modalités de contribution : Transmission d'avis par mail à l'adresse T10@sytral.fr ou via les adresses courriel des garants, ainsi que par courrier postal >>> **3 avis reçu par le Sytral en ligne et 2 par courrier postal, 11 contributions reçues par les garants**

Le dispositif de concertation / Les rencontres de la concertation :

Une soirée d'ouverture de la concertation pour présenter la démarche de concertation, son cadre et ses modalités, présenter le projet, répondre aux questions et recueillir les avis du public et traduite en langue des signes français (LSF) par deux interprètes.

Ouverte à tous, sur inscription. En présence du Président et du Vice-Président du SYTRAL et des Maires de Vénissieux, Saint-Fons, et Lyon 7^e

>>> en visioconférence / 148 participants comptabilisés au maximum de la soirée.

Cinq rencontres à destination d'acteurs métropolitains et locaux, dont certaines étaient communes avec la concertation préalable du projet de tramway T9 pour partager le cadre et les modalités de la concertation, favoriser les relais de mobilisation, la prise en compte et la mobilisation de certains publics.

Participation sur invitation.

>>> Avec les acteurs métropolitains / en visioconférence / 29 participants.

>>> Avec les acteurs du handicap / 19 participants.

>>> Avec les acteurs économiques / à la mairie de Lyon 7^e / 35 participants.

>>> Avec les acteurs locaux / au Hall des fêtes de Saint-Fons / 14 participants.

>>> Rencontre avec les acteurs éducatifs / au Hall des fêtes de Saint-Fons / 2 participants.

Trois réunions publiques communales : Organisées sur chacune des trois communes concernées par le projet pour donner de l'information sur le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune, recueillir les observations et avis, répondre aux questionnements du public, Mobiliser pour les temps de concertation à venir.

Participation sur inscription (jauge pour tenir compte des contraintes sanitaires). En présence du Vice-Président du SYTRAL, des maires concernés, avec une traduction en langue des signes français (LSF)

>>> Réunion publique à Saint-Fons / au Hall des fêtes de Saint-Fons / 50 participants

>>> Réunion publique à Lyon 7^e / à la Maison Ravier à Lyon / 9 participants

>>> Réunion publique à Vénissieux / à la Salle Joliot Curie à Vénissieux / 95 participants

Cinq ateliers participatifs : Organisés sur chaque secteur du tracé pour échanger avec les habitants et usagers sur leurs attentes, en présence d'élus des communes concernées, avec une traduction en langue des signes français (LSF).

Ouverte à tous. Participation sur inscription.

>>> Atelier Saint-Fons Centre / en visioconférence / 40 personnes inscrites, 21 participants.

>>> Atelier Gerland - Tony Garnier / en visioconférence / 10 personnes inscrites, 4 participants

>>> Atelier Saint-Fons - Sampaix - Vallée de la Chimie / en visioconférence / 13 personnes inscrites, 6 participants

>>> Atelier Gerland – Techsud / en visioconférence / 14 personnes inscrites, 7 participants

>>> Atelier Vénissieux / en visioconférence / 40 personnes inscrites, 21 participants.

Les comptes-rendus : Compte-rendu de chaque réunion ou atelier diffusé en ligne sur le site de la concertation dans les jours suivants la rencontre.

Neuf stands mobiles sur les différents lieux de vie et de passage à proximité du projet pour donner aux participants la possibilité de consulter les documents de la concertation (le dossier de concertation, l'essentiel du dossier et le dépliant), de répondre aux questions de chacun et de déposer une contribution en remplissant le questionnaire de la concertation.>>> 494 personnes rencontrées (voir tableau ci-dessous).

Trois portes à portes : Réalisés dans certains quartiers par la chargée de mission riverain du SYTRAL pour aller à la rencontre des commerçants et des entreprises (gérants et employés) de certains secteurs afin d'engager un échange sur le projet, informer de la concertation et de recueillir des avis et des questionnements. >>> 88 personnes rencontrées (voir tableau ci-dessous)

Lieu du stand mobile	Date	Nombre de personnes rencontrées
Marché de la Place Léon Sublet, à Vénissieux	Le mercredi 8 septembre, de 9h00 à 12h00	68
Forum des associations de Saint-Fons	Le samedi 11 septembre, de 10h30 à 17h	65
Station Stade de Gerland - Le Lou, à Lyon	Le lundi 13 septembre, de 16h30 à 18h30	65
Gare de Vénissieux	Le jeudi 16 septembre, de 7h30 à 9h30	54
Marché de la Place Durel, à Saint-Fons	Le mardi 21 septembre, de 9h00 à 12h00	72
Place des Palabres, à Saint-Fons	Le mercredi 22 septembre, de 14h00 à 17h00	39
Station de tramway ENS Lyon, à Lyon	Le vendredi 24 septembre, de 7h30 à 9h30	32
Square Auguste-Matringe, à Saint-Fons	Le mercredi 29 septembre, de 14h00 à 17h00	63
Quartier des Marronniers, à Vénissieux	Le mercredi 6 octobre, de 14h00 à 17h00	36

Lieu du porte à porte	Date	Nombre de personnes rencontrées
Rue Charles Plasse et rue Carnot, à Saint-Fons	Le vendredi 17 septembre	41
Quartier des Marronniers, à Vénissieux	Le vendredi 1 octobre	33
Secteur ZI Sampaix	Le jeudi 7 octobre	14

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 ?

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 t10-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 : siège du SYTRAL, Hôtel de la Métropole de Lyon, Mairie centrale de Lyon, Mairie de Lyon 7^e, Mairie de Saint-Fons, Mairie de Vénissieux, Mairie de Quartier du Moulin à Vent, Mairie de Quartier Venissy.

Le **dossier de concertation** est un document de 86 pages. Il est accompagné d'un document de **synthèse** intitulé « L'essentiel du dossier de concertation » de 24 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 : t10-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 8 juillet 2021. À la suite de cette conférence, **15 articles** ont été publiés pour annoncer le lancement de la concertation et les modalités de contribution.
- Un **café des élus** a été organisé le 20 juillet 2021 pour favoriser le relai de l'information
- Le 20 août 2021 le **SYTRAL** a envoyé un **communiqué de presse** rappelant le lancement de la concertation et ses modalités. À la suite de cet envoi, **16 articles** ont été publiés.
- Une **annonce légale** a été effectuée pour l'ouverture de la concertation :
 - **Affichage dans les huit lieux de la concertation**, quinze jours avant son démarrage et pendant toute sa durée.
 - **Relais de l'avis de concertation préalable dans la presse**, dans 3 journaux : Le Progrès (le 20 juillet et le 3 août 2021), Tribune de Lyon (le 22 juillet et le 5 août 2021), Les Echos (le 20 juillet et le 3 août 2021).
 - **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 t10-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 le café du T10.
- La **plateforme participative t10-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.
- **Trois 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 T10** a été conçu pour permettre, en 3 minutes, d'avoir un regard sur le projet soumis à concertation : objectifs de T10, 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 deux 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 différentes**
- La responsable de la concertation au sein du SYTRAL 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.

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, ainsi qu'il a souhaité établir un lien de proximité avec le public. C'est le rôle et la mission 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.

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 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, certains éléments concernant le choix du tracé ou la desserte ont parfois questionnés (voir § Synthèse des arguments exprimés), et c'est bien-là le rôle de la concertation préalable que d'offrir la possibilité de ce questionnement.

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

Dans le contexte spécifique de la concertation préalable (avec des publics potentiellement éloignés de la participation), et au-delà des modalités contributives en ligne, **la pluralité des modalités participatives** a permis à un panel large de riverains, d'usagers et d'acteurs de s'exprimer :

- La plateforme en ligne, permettait un accès large à l'information sur le projet et **la possibilité de contribuer librement ou via le questionnaire**. Ce dernier pouvait être également retourné en version papier grâce à une lettre T. Des contributions ont pu être également transmises directement par courriel au maître d'ouvrage ou aux garant.e.s.
- Les rencontres ciblées avec des groupes d'acteurs (acteurs métropolitain, acteurs du handicap, acteurs éducatifs, acteurs économiques) donnaient **la possibilité d'approfondir certains sujets spécifiques** et permettaient du même coup **de mobiliser des relais**.
- Les stands mobiles ou les contacts de « porte à porte » bien qu'ils aient eu avant tout une vocation informative permettaient **une présence sur les lieux de vie** des secteurs concerné par le projet et permettaient **d'aller à la rencontre des habitants** et de recueillir leurs points de vue et besoins.
- Les réunions publiques, ouvertes à tous moyennant le respect d'une jauge (contexte sanitaire oblige) donnait à chacun **la possibilité d'échanger avec d'autres**.
- Le kit du débat autoporté, bien qu'il ait été peu mobilisé, offrait à des collectifs **la possibilité de saisir de sujets de la concertation**.
- La participation importante à la réunion d'ouverture marquait **un intérêt fort pour la concertation**, et sa modalité distancielle a permis la participation de certaines personnes qui aurait eu du mal à se mobiliser sur un autre format de réunion.
- Les autres temps de rencontres en visioconférence, les ateliers par secteurs, offrait également **un cadre d'échange, parfois cependant moins approprié** de notre point de vue que des réunions présentes, nous y reviendrons.

La participation à certaines rencontres a cependant été relativement faible. Cela a été le cas lors de la réunion publique présente à Lyon 7^e (seulement 9 participants) ainsi que sur trois des cinq ateliers par secteur, organisés en visioconférence (4 participants à l'atelier Gerland - Tony Garnier, 6 pour l'atelier Saint-Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie, 7 pour l'atelier Gerland – Techsud). Pour la réunion publique de Lyon 7^e, le faible niveau de participation peut s'expliquer par le fait que **le quartier concerné par le projet est peu habité**, et est surtout occupé par des entreprises mobilisées auparavant lors d'une rencontre spécifique. Pour les ateliers par secteurs, d'autres explications sont à rechercher : initialement ces ateliers étaient prévus pour se tenir en présentiel mais les contraintes sanitaires ont amené le maître d'ouvrage et son AMO à s'orienter vers des modalités distancielles ; vu le contexte, et bien que n'ayant pas leur préférence, ce choix n'a pas été remis en question par les garants. En effet, si la modalité visio peut permettre en théorie une mobilisation plus large, **elle n'était peut-être pas la plus adaptée à la spécificité des publics, pour lesquels une approche plus directe et interactive nous semblait plus appropriée**.

Pour autant, cette faiblesse de la participation à certains des temps collectifs ne remet pas en cause, de notre point de vue, la communication effectuée en amont, les efforts en la matière ayant été soulignés

dans la partie précédente. On note par ailleurs que **le nombre d'inscrits aux ateliers était bien supérieur à la participation effective.**

Enfin, il faut souligner à nouveau que la présence régulière sur le terrain d'une chargée de relations riverains, a renforcé **un lien de proximité entre les habitants, commerçants et entreprises** du secteurs et le SYTRAL. Durant la concertation préalable, un travail de porte à porte a été effectué pour mieux comprendre les besoins et préoccupations des commerçants et entreprises locales.

Les dispositifs déchanges proposés lors des rencontres comportait 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.

Cette structuration a permis au fur et à mesure de la concertation de **renforcer et d'affiner pour chacun la culture du projet et de préciser les questionnements et contributions**. De nombreux arguments ont ainsi pu être échangés au cours des temps collectifs, même lors des rencontres où peu de personnes participaient. **Il a manqué d'une articulation plus importante entre les apports / sujets qui ressortaient des temps contributifs précédents.** Cela a été rectifié pour les deux derniers ateliers ou une synthèse des sujets clefs identifiés lors des réunions publiques communales, des échanges sur les stands mobiles et des contributions reçues a été présenté ; l'intérêt de cette façon de procéder étant qu'elle favorise l'avancement des échanges et des propositions.

Les formats participatifs étaient globalement adaptés, avec cependant deux réserves :

- **Sur le format d'atelier en visioconférence** qui ne nous a pas paru répondre à la spécificité du public et au besoin d'interaction directe, et qui n'est pas selon nous le plus adapté à une réflexion collective.
- **Sur le format des stands mobiles** qui bien que permettant d'aller à la rencontre du public, était avant tout, d'après ce que nous en avons perçu, des espaces informatifs et peu contributifs alors qu'ils auraient pu être l'occasion d'une plus grande interactivité.

L'information transmise par le maître d'ouvrage nous est apparu claire, transparente et complète. Cependant, **elle n'a pas toujours permis la bonne compréhension de certaines problématiques techniques**, ce qui explique certaines demandes de précision que nous faisons par la suite. C'est par exemple le cas sur les questions de circulation et de stationnement, sources de préoccupations.

Le dispositif d'échange nous 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 certaines suggestions ou préoccupations qui vont au-delà des marges de manœuvre qu'il identifiait initialement (positionnement de la station des Marronniers, problématique d'accessibilité, de stationnement de livraison des commerces entre Vénissieux et Saint-Fons par exemple). Cela va dans le sens du souhait exprimé par plusieurs participants de voir leurs préoccupations et besoins exprimés lors des rencontres entendus et pris en compte dans le cadre de la réalisation du projet.

Néanmoins, il nous semble également que **l'entrée en concertation préalable sur la base d'un projet de référence déjà bien avancé a pu constituer un frein aux échanges sur l'opportunité du projet, du tracé, de la desserte**. Il a par contre favorisé des échanges précis sur certaines caractéristiques et enjeux d'insertion du projet.

Plusieurs avis reçu témoignent par ailleurs de l'intérêt du public pour cette démarche de concertation, et soulignent la qualité des temps d'échange. D'autres expriment quelques

questionnements cependant sur son ouverture, **ce qui nous renforce dans l'idée de poursuivre un cheminement collectif sur certains choix techniques**. Des personnes ont aussi fait part de leur difficulté à contribuer en ligne, ce qui venait **renforcer la pertinence du choix d'une diversité de modalités et d'un lien de proximité** pour toucher et intéresser largement le public.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

148 participants au maximum de la soirée lors de la réunion d'ouverture en visioconférence

20 participants au 5 rencontres acteurs >>> **99 participants au total**

Plus de 50 participants en moyenne au 3 réunions publiques communale >>> **154 participants au total**

Environ 55 personnes rencontrées sur chaque stand mobile >>> **494 personnes au total**

Environ 20 personnes rencontrées lors de chaque porte à porte >>> **88 personnes au total**

Environ 12 participants à chaque atelier par secteur en visioconférence >>> **59 participants au total**

11 004 visites sur le site de la concertation, durant la concertation préalable, chaque connexion par visiteur durant en moyenne **1 minutes et 26 secondes**.

159 questionnaires complétés en lignes, et 628 en format papier du 23 août au 23 octobre
>>> **787 questionnaires complétés au total**

77 avis libres déposés en ligne, 318 issus des questionnaires, 12 issus des registres, 2 reçus par courrier, 3 reçus par mail par le SYTRAL

35 questions posées en ligne, chaque question posée ayant eu une réponse du SYTRAL sous 15 jours

>>> **412 avis libres déposés au total**

>>> **35 questions déposées en ligne**

11 contributions reçues directement par les garant.e.s

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Opportunité et alternatives

Le projet de tramway T10 ressort globalement comme un projet attendu sur le territoire, les arguments principaux à l'appui du projet étant les suivants :

- Une réponse aux besoins de mobilité pour de nombreux usagers potentiels (habitants, personnes âgées, jeunes scolarisés, salariés d'entreprise,...), un projet attendu ;
- Le manque de transports en commun permettant des liaisons entre les communes autour de Lyon ;
- Le besoin de désenclavement de Saint-Fons ville méritant pour certains un rattrapage en terme de desserte par les transports en commun ;
- L'intérêt du projet vis-à-vis de la connexion avec le centre-ville de Lyon ;
- L'intérêt du projet sur le plan de la réduction des nuisances liées à la circulation automobile et pour limiter la pollution ;
- Globalement une attente sur l'amélioration des fréquences des transports en commun et la qualité du transport, le réseau de bus manquant de régularité et de fiabilité de plusieurs points de vue ;
- L'intérêt du projet pour la valorisation de l'espace public, avec notamment la complémentarité entre le projet de tramway et les projets de renouvellement urbain ;
- L'intérêt du projet pour le renforcement de la mixité sociale pour les différents quartiers desservis.

Cependant, au cours de la concertation, des questions se sont posées sur l'opportunité du projet :

- En raison de son caractère non prioritaire pour certains, au regard du déséquilibre entre l'Est et l'Ouest lyonnais en matière de transports en commun, l'Ouest de la Métropole et le 5^e arrondissement souffrant de ce point de vue d'une insuffisance à ce niveau, malgré leur densification ;
- En raison de son coût, jugé parfois trop élevé, des contributeurs considérant le besoin de réfléchir aussi le projet en termes de rentabilité de la ligne ;
- En raison de la perception ressortant dans plusieurs avis, d'un manque d'utilité du projet pour améliorer la mobilité :
 - au regard de la desserte existante : en métro par la ligne D, puis la ligne B / en train vers la gare de Jean Macé, et correspondance Métro B et tram T1 / via la ligne de bus n°93 entre St Fons et Vénissieux / via la ligne de bus n°60, considérée suffisamment rapide et reliant directement St Fons à Lyon-Perrache (ou la ligne 64 entre Saint-Fons et Gerland) ;
 - au regard des besoins de certains usagers, qui considèrent ne pas avoir d'utilité du mode de transport et/ou de la desserte.
- En raison également de la crainte évoquée à plusieurs reprises d'une concurrence avec d'autres modes :
 - notamment l'usage de la voiture, compte tenu des contraintes du projet sur la circulation automobile, contraintes qui seraient génératrice d'encombrement et de pollution ;
 - ... avec de surcroît des difficultés inhérentes à l'intermodalité voiture-tramway (problématiques de stationnement), des personnes mettant en avant des besoins de souplesse liés à la « logistique » familiale et à la difficulté d'organisation et des besoins liés à l'exercice de métiers qui nécessitant une grande mobilité,
 - mais aussi la desserte bus existante, avec là aussi la crainte d'une forme de concurrence du tramway avec ce mode de transport et d'une remise en question de l'existant, les lignes de bus 60, 93, C12 étant très utilisées par la population ;

- En raison enfin du contexte spécifique des quartiers traversés qui, de certains points de vue, ne permet pas (ou difficilement) l'insertion d'un tramway dans de bonnes conditions (contraintes liées à la voirie en particulier).

Des alternatives au projet ont ainsi émergées :

- Le remplacement du tramway par un autre mode de transport sur la même desserte :
 - par un trolleybus, jugé moins coûteux et moins impactant en termes d'emprise sur les voies de circulation ;
 - ... ou par un tramway suspendu, jugée moins couteuse et plus souple d'insertion que le projet T10 qui traverse des secteurs avec de fortes contraintes, tramway suspendu qui pourrait être mis en place éventuellement sur un trajet plus long, le long du périphérique Est ;
- Une amélioration de la desserte bus existante (augmentation de la fréquence de certaines lignes comme la ligne 60) ;
- ... Et une desserte bus complémentaire :
 - Un système de navette de rabattement depuis Lyon 7e empruntant notamment les couloirs de bus existant à Gerland ;
 - ... Et des bus électriques inter quartiers reliant les stations Métro, Tramway et SNCF pour drainer les employés travaillant dans les zones Ampère à Gerland et Sampaix à Saint Fons,
- Des travaux de prolongement des lignes existantes :
 - Un prolongement de la ligne Métro D jusqu'à gare de Saint Fons,
 - ... Ou, le prolongement de la ligne T4 de l'Hôpital Feyzin/Vénissieux jusqu'à Saint Fons Mairie ou même Saint Fons ZAC Sampaix, option jugée moins coûteuse ;
- Le développement d'une offre de location de véhicules léger dans la périphérie de l'agglomération lyonnaise, les transports en communs lourds étant réservés au centre-ville,
- Une amélioration de la desserte ferroviaire en tunnel partagé avec les trains de marchandises, en lien avec la SNCF, et grâce à des financements régionaux et nationaux complémentaires ;

Pertinence du tracé et desserte

De nombreuses contributions et échanges ont porté le tracé et la desserte, en questionnant parfois les arbitrages opérés dans le projet de référence :

- Un intérêt de l'itinéraire souligné par plusieurs arguments :
 - la desserte du centre de Saint-Fons (jugée très insuffisante actuellement),
 - la desserte des entreprises (TechSud,...),
 - le renforcement de l'attractivité commerciale des quartiers traversés,
 - la cohérence de la desserte avec la carte scolaire (écoles, collèges) et l'intérêt pour l'autonomie des enfants en matière de transport,
 - le décloisonnement / désenclavement grâce aux franchissements d'infrastructures contraignantes (voies ferrées, périphérique).
- Une pertinence du tracé et de la desserte également questionnée ou remise en question :
 - du fait des contraintes spécifiques de certains secteurs (largeur des voiries, accessibilité des riverains, impact sur la circulation et le stationnement), en particulier dans les rues Carnot et Plasse, mais aussi dans le secteur des deux variantes à Vénissieux, ou bien dans le secteur de la Halle Tony Garnier (vigilance à avoir pour l'accès des poids lourds),
 - en raison d'un manque de desserte de certains secteurs ou quartiers, en particulier le manque de lien à la gare de Saint-Fons, qui ressort comme une problématique importante pour les personnes à mobilité réduite, au quartier des Clochettes à Saint-Fons, à la rue de Surville à Lyon 7^e ou au quartier des Marronniers à Vénissieux,
 - en raison de la crainte d'un impact du projet sur certains quartiers que ce soit sur le plan du cadre de vie (comme la crainte d'une dénaturation du centre de Vénissieux), ou sur le plan de la sécurité et de la tranquillité ;
 - en raison de la caractéristique du tissu urbain à partir de Sampaix, avec peu d'habitants, ce qui limite pour certains l'intérêt de l'infrastructure pour un tramway dans cette zone.

Plusieurs propositions pour la modification du tracé sont ainsi formulées :

- Pour permettre l'amélioration de la desserte dans certains quartiers :
 - proposition de passage via l'avenue Jean Jaurès à Saint-Fons,
 - proposition de desserte de la gare de St-Fons, pour la mise en place d'un pôle multimodal,
 - souhaite d'une meilleure desserte du quartier des Marronniers à Vénissieux,
 - souhaite de l'étude d'une variante passant par la rue Paul Bert à Vénissieux,
 - souhaite d'une desserte du Carrefour de Vénissieux (de nombreux bouchons pour y accéder) ;
- ... Ou pour limiter un impact jugé trop important dans certains autres, comme le souhait d'une autre alternative au deux variantes de tracé dans le centre-ville de Vénissieux ;
- Pour desservir d'autres zones et favoriser d'autres connexions par le prolongement de la ligne :
 - souhaite d'une meilleure connexion à la ligne T1 permettant de limiter le temps de marche, et de mutualiser la plateforme et de rendre l'offre de transport plus attractive,
 - souhaite d'une liaison au-delà de la Halle Tony Garnier (vers le nord de Gerland, Confluence / Perrache, Bellecour,), un prolongement à anticiper en termes d'aménagement pour certains,
 - ... ou en direction de l'Ouest (vers Confluence), en utilisant l'infrastructure du T1, avec un terminus à l'Hôtel de Région, en connexion avec la ligne T2,
 - souhaite d'une extension du tramway jusqu'à l'hôpital de Vénissieux, voire jusqu'à Saint-Priest,
 - souhaite d'un prolongement de la ligne jusqu'à Lyon Part-Dieu, via l'infrastructure du T4 ;
- Pour une double desserte, une à l'aller, une au retour, notamment dans le cas des variantes à Vénissieux et plus largement pour améliorer la desserte de certains quartiers.

L'implantation des stations est un vrai sujet pour les usagers, qui argumentent sur le potentiel de desserte des différentes options. Sont notés notamment :

- Des discussions sur les critères à prendre en compte pour la définition du nombre de stations :
 - proximité à privilégier pour certains, temps de parcours à privilégier pour d'autres ;
 - desserte des habitants en fonction de la densité de population et des usages de proximité (commerces,...)
 - desserte des équipements (établissements scolaires, piscines, théâtre, église...), avec un point d'attention pour la desserte des grands équipements (Stade de Gerland, Halle Tony Garnier),
 - desserte des entreprises en fonction des pôles principaux d'activité, avec aussi un critère de proximité et de sécurité, le nombre de station et l'éclairage étant vu comme des vecteurs de sécurité.
- Un débat sur l'implantation de la station Quatre chemins autour de deux options :
 - un arrêt proche des commerces et des habitations pour accompagner la requalification urbaine et recréer un esprit cœur de ville,
 - un arrêt près de la mairie, notamment pour mieux desservir la gare de Saint-Fons et les écoles à proximité et l'avenue Jean Jaurès ;
- Une réflexion sur l'implantation des stations du secteur Saint-Jean-de-Dieu – Techsud avec une préférence pour la variante avec deux stations :
 - compte tenu du besoin de desserte des entreprises,
 - ... mais aussi de l'intérêt pour les habitants de la rue de Surville, très peu desservis ainsi que pour la desserte de l'Hôpital Saint-Jean-de-Dieu ;
 - compte tenu des enjeux de sécurité à prendre en considération (importance de l'éclairage et du flux de circulation générés),
 - ... la contrainte du temps parcours supplémentaire (une minute) n'étant pas grand-chose de certains points de vue par rapport à ce gain de sécurité,
 - compte tenu du soutien induit au développement du secteur (activités, bureaux, logements,...) ;
- ... Et un intérêt exprimé pour l'implantation d'une station Boulevard Jules Carteret, son implantation précise important peu pour certains compte tenu de la proximité de la station de la rue de Gerland ;
- Un questionnement sur le positionnement de la station Tony Garnier par rapport à la connexion avec la ligne T1, jugée trop éloignée avec une proposition pour s'approcher du terminus de T1

(double communication (croisée), permettant d'utiliser les deux voies à quai pour l'arrivée et le départ) ;

- Des échanges sur l'implantation la station Cité Scolaire Internationale :
 - questionnement lié à la proximité d'un laboratoire P4 et à la compatibilité de l'implantation d'une station,
 - une insertion ouest souhaitée pour faciliter la desserte des équipements scolaires et éviter les conflits d'usages entre vélos, piétons et voitures ;
- Des besoins à reconsidérer sur la desserte de certains quartiers :
 - le rapprochement du quartier des Marronniers compte tenu de la présence d'une zone d'habitat dense et du collège,
 - la desserte des zones d'activité de Sampaix et TechSud, compte tenu de la présence de grosses entreprises, d'un nombre important de salariés et du développement en cours, mais aussi de l'enjeu de desserte des quartiers périphériques (habitants du secteur de la rue de Surville éloignés des axes de transport),
 - ... avec une réflexion à mener sur la desserte du secteur compte tenu des contraintes PPRT (proposition par exemple de liaison par bus ou navette depuis le centre de Saint-Fons),
 - le lien aux gares de Saint-Fons et Vénissieux.

Les variantes locales proposées dans le secteur de Vénissieux ont suscité également de nombreux échanges dont voici les principaux éléments qui font ressortir des points de vue contrastés :

- Des variantes jugées parfois toutes deux intéressantes :
 - pour desservir le centre de Vénissieux,
 - pour réduire la circulation ;
- ... Ou à l'inverse jugées inadaptées en raison de l'impact sur le centre (circulation, stationnement, dénaturation) ;
- Des arguments pour un passage du tramway par la rue Emile Zola à Vénissieux :
 - meilleure desserte du centre de Vénissieux (proposition d'un arrêt au croisement Jean Jaurès / Émile Zola), dans une zone plus dense que le secteur Laurent Gérin, et donc un potentiel d'usagers plus important,
 - ... avec une topographie moins contraignante pour accéder au centre,
 - intérêt de l'apaisement de la rue Emile Zola qui résulterait de l'insertion du tramway, compte tenu des nuisances actuelle de la circulation automobile,
 - pas d'impact sur les possibilités de stationnement rue Laurent Gérin ;
- Des arguments pour un passage par la rue Laurent Gérin :
 - voirie moins contrainte que dans le cas de la variante Emile Zola / Jean Jaurès, avec un impact moindre sur la circulation dans le centre-ville,
 - desserte de plusieurs équipements publics (école, gymnase, théâtre), avec l'option de deux stations privilégiées
 - ... sachant que l'accès au groupe scolaire du centre, encombré actuellement par un trafic automobile dangereux, représente un enjeu de sécurisation compte tenu de la circulation actuelle et dans la perspective de l'aménagement à venir (éloignement de la plateforme tramway par rapport à l'école étant souhaité, arrêt à prévoir devant l'école pour les bus scolaires),
 - desserte de la rue Eugène Maréchal non desservie aujourd'hui,
 - passage possible par la friche, Véninov', avec un enjeu global de réaménagement du secteur ;
- Des arguments contre la variante Emile Zola / Jean Jaurès :
 - inconvénient lié au virage nécessaire pour le tramway (question de la sécurité, problème du bruit et des vibrations générés lors du passage des rames),
 - impacts sur les riverains en raison des restrictions de circulation qui en résulteraient au regard de l'étroitesse de l'avenue,
 - Impact sur les commerces, déjà peu nombreux ;

- Des arguments contre la variante Laurent Gérin :
 - passage dans un secteur résidentiel de la rue Laurent Gérin (nuisance sonore), le souhait étant, si l'hypothèse de ce tracé est retenue que l'arrêt se fasse devant le théâtre pour limiter l'impact sur les riverains,
 - accentuation de la problématique de stationnement),
 - itinéraire parallèle au T4, plus grande proximité de la station de métro et de la gare ;
- Une alternative avec un troisième scénario avec un passage du tramway sur l'une des variantes dans un sens et l'autre au retour.

Lien l'aménagement de l'espace public :

Les enjeux du projet en lien avec l'aménagement des quartiers traversés sont souvent ressortis dans les attentes exprimées par le public autour de quelques attentes clefs :

- La contribution du projet au réaménagement de certains quartiers (Carnot Parmentier) et des centres villes de Saint-Fons et Vénissieux ;
- L'occasion d'une amélioration et l'embellissement du cadre de vie :
 - grâce à la végétalisation (plantation d'arbre, fleurissement), celle-ci étant jugée insuffisante en particulier à Saint-Fons,
 - grâce à du mobilier urbain esthétique,
- Le souhait de conserver tant que possible la végétation existante
 - en particulier les grands arbres, appréciés en période de canicule (comme sur la rue Charles Plasse),
 - ... avec la proposition avenue Tony Garnier d'un passage du tramway sur le terre-plein central pour éviter d'avoir à les couper, et la proposition rue Charles Plasse de les conserver pour favoriser un corridor vert en direction des Quatre Chemins.
- ... Et le besoin de prendre en compte certaines contraintes dans les choix de végétalisation :
 - le contexte d'implantation, en milieu urbain, l'engazonnement des voies de tramway n'étant pas toujours une bonne idée dans l'espace urbain (contraintes de passage et de circulation),
 - ... avec une attention à avoir pour ne pas masquer les véhicules au niveau des entrées de site par exemple,
 - ... mais aussi à ne pas créer des zones cachées propices au trafic,
 - l'adaptation au stress hydrique dans le contexte du changement climatique ;
- Le souhait d'un lien avec les parcs existants (ouverture souhaitée du parc situé au Sud de l'ouvrage de franchissement Bonnevay) ;
- La prise en compte des contraintes spécifiques d'insertion du tramway compte tenu de l'étroitesse des rues avec la proposition d'un retour d'expériences dans d'autres centres Viles à rue étroites.
- Un besoin de réduction des nuisances sonores grâce au réaménagement de l'espace public, que celles-ci soient liées à la circulation motorisée ou à certains rassemblement de personnes
- ... Et une vigilance à avoir sur les nuisances sonores générées par le tramway (dans les virages en particulier),
- L'apaisement et de la sécurisation de la circulation :
 - notamment à proximité de certains équipement (école du centre à Vénissieux),
 - ou sur certains axes pour lesquels sont formulées des propositions de piétonisation ou restriction de circulation et de stationnement avec accessibilité des riverains (rue Catherine De Chaponay ou l'avenue Jean Jaurès à Vénissieux, rue Carnot et Charles Plasse à Saint-Fons).

Par ailleurs, le lien est souvent fait entre l'arrivée du tramway avec le développement et l'aménagement du territoire avec plusieurs enjeux évoqués :

- Le développement de l'activité et de l'attractivité du secteur (accessibilité des entreprises, accessibilité des salariés d'entreprises aux commerces de Saint-Fons) ;
 - Un enjeu de stationnement pour maintenir l'attractivité de la ville (avec par exemple beaucoup de salariés des entreprises voisines de Saint-Fons venant d'y restaurer)

- ... Et une attention à avoir pour le maintien des services de proximité, tels les magasins alimentaires (importance de cette proximité pour les personnes âgées notamment) ;
- ... D'où le besoin de projeter dans un projet plus global intégrant le devenir de la ville avec l'arrivée du T10, la sécurité, la circulation, les commerces ;
- ... Et la proposition de concertations de proximité sur l'aménagement des quartiers et la circulation et la proposition ;
- Une réflexion à mener parallèlement au devenir de certains espaces amenés à se développer ou à être aménagés le long du tracé du T10 :
 - le port Edouard Herriot, qui de certains points de vue est appelé à se verdier, à accueillir de nouvelles installations et habitants,
 - le projet urbain et paysager d'Anneau des parcs qui pour d'autres peut être l'occasion d'imaginer des continuités dans les parcours, en lien avec le tracé du tramway, et créer ainsi une cohérence urbaine pour une amélioration du cadre de vie ;
- Un emplacement des stations à revoir en fonction du développement des futures zones d'habitation ou du développement des entreprises : un besoin d'anticipation.

D'autres sujets sont ressortis à travers des interrogations concernant l'emprise du projet sur des usages existants :

- Un questionnement sur le devenir des jardins ouvriers rue de Surville et des usages qui y sont liés ;
- Un questionnement sur le devenir de l'espace d'accueil des gens du voyage et leur relocalisation, le maître d'ouvrage ayant indiqué au cours de la concertation que ce site ne serait finalement pas impacté pour la réalisation de la zone de remisage des tramways.

Sur le mode et sa pertinence

Le mode tramway ressort souvent comme une réponse bien adaptée aux besoins :

- Notamment vis-à-vis de la régularité et de la fiabilité de la desserte, avec un temps de parcours optimisé, des personnes soulignant l'encombrement et le manque de fiabilité du réseau de bus ;
- Vis-à-vis aussi du confort qu'il apporte, et en particulier pour les personnes en fauteuil roulant, pour les personnes ayant des soucis de santé ou âgées ;

Divers points d'attention ont été soulignés et des propositions ont été faites pour en renforcer l'intérêt :

- Le besoin d'une fréquence de passage suffisante, une fréquence toute les 10 minutes en heure de pointe étant parfois jugée trop faible pour encourager à renoncer à la voiture (aspect incitatif) ;
- La prise en compte la desserte le week-end pour les habitants, et entre minuit et 5h pour les travailleurs de nuit ;
- Le besoin d'adaptation des horaires et du rythme de passage :
 - une amplitude horaire et une fréquence suffisantes pour répondre aux horaires des salariés d'entreprises (quid des salariés de nuit) et aux besoins des étudiants,
 - une anticipation nécessaire des développements en cours, notamment l'implantation d'entreprises sur le secteur de Sampaix,
 - une adaptation à avoir en fonction de certaines événementiels (à la Halle Tony Garnier, au stade de Gerland, au théâtre,...) ;
- L'importance de la signalisation pour la sécurité des piétons ;
- La prise en compte du besoin de proximité des stations, le temps d'accès étant parfois allongé par la topographie du secteur ;
- La prise en compte de la complémentarité et de la connexion avec d'autres modes de transport (intermodalité) et les parcs relais :

- maillage de bus complété par le transport à la demande pour permettre un rabattement efficace pour relier Perrache et Part-Dieu et pour relier efficacement le Sud de la Vallée de la Chimie au Tram 10.
- maillage mode actifs avec des infrastructures sécurisées, une connexion avec les voies lyonnaises, des stations de vélos en libre-service, la possibilité d'embarquer son vélo dans le tram pour effectuer les 1ers et derniers km.
- La prise en considération de la rentabilité de la ligne pour permettre de financer de nouveaux projets ;

Sur le lien avec la problématique globale de circulation et les déplacements :

Les échanges et contributions apportées dans le cadre de la concertation préalable amènent souvent à considérer de manière plus large la problématique des mobilités sur le secteur concerné par le projet. Ressort notamment l'importance de prendre en compte l'ensemble des usages, et pas seulement les usages liés aux transports en commun.

Ainsi, nombre de préoccupations concernent les impacts du projet sur la circulation routière (voitures et camions) et l'accessibilité versus l'apaisement de la ville :

- Une emprise de la plateforme du tramway (7m) jugée importante, avec un questionnement sur la possibilité de garantir les autres usages de mobilités ;
- Des questionnements et des craintes concernant l'impact de la réalisation du T10 sur le plan de circulation et de stationnement, :
 - Problématique d'accès à leur habitation et de stationnement pour les riverains, comme dans la rue Carnot (demande de vue satellite détaillé avec les circulations pour les voies de tramway, piétons, voitures, riverains et pistes cyclables),
 - Problématique d'accès au centre-ville pour les commerçants, les livreurs (rapprochement souhaité avec le syndicat des livreurs à vélo),
 - Problématique d'accessibilité pour les entreprises (salariés devant se déplacer, question des livraisons) :
- Le besoin de clarification de ces impacts et des contraintes liées à l'insertion du T10 :
 - rues en sens unique (secteurs de Sampaix, Saint-Fons centre, Vénissieux centre, rue de la République,...),
 - reports des flux de véhicule (sur la rue Parmentier ou sur la rue Jules Guesdes, ou pour l'accès au quartier de l'Arsenal,...),
 - contraintes de stationnement (Vénissieux et Saint-Fons centre, TechSud,...) ;
- Le souhait de prise en considération des enjeux liés aux flux routiers,
 - notamment pour la desserte des entreprises (nombreux poids lourds par exemple empruntant l'avenue Tony Garnier) avec la crainte d'un impact du tramway sur la fluidité de cette desserte, ou pour l'accessibilité des salariés (crainte d'un passage en voie unique de la rue Saint-Jean-de-Dieu),
 - pour la desserte des commerces des commerces du centre-ville de Saint-Fons avec le besoin pour certains de veiller au maintien de possibilité de stationner, de prévoir des arrêts minutes et de prendre en compte la problématique des livraisons (dans la rue Carnot, sur le segment entre Aristide Briand et le carrefour des 4 chemins) ;
- Des points de vue contrastés sur le franchissement du boulevard Laurent Bonnevay :
 - Pour certains, la crainte de la création d'un axe fort de circulation avec le nouvel aménagement pour la traversée du périphérique si cet aménagement était ouvert à la circulation automobile,... ;
 - Pour d'autres l'intérêt d'une accessibilité routière facilitée vers Gerland, avec la proposition d'une circulation des voitures sous le périphérique pour la mise en place d'un lien direct entre Saint-Fons et Gerland sans emprunter le périphérique.

- Des propositions sur le sens de circulation dans le cadre de la mise à sens unique de certaines voie : par exemple pour un passage rue Carnot dans le sens Vénissieux > Saint-Fons pour faciliter l'accès au périphérique,
- ... Et un lien à faire avec une étude de circulation à Saint-Fons
- Le souhait de conserver la possibilité d'usage de la voiture :
 - une nécessité d'usage de la voiture pour certains,
 - souhait d'un maintien des places de stationnement (dans un contexte où il est déjà compliqué d'en trouver), avec des places pour les achats ponctuels,
 - ... et besoin de création de stationnements pour les personnes handicapées,
 - mise en place attendue de stationnements à proximité des stations et de parkings relais, notamment dans le secteur de la gare de Vénissieux et à proximité des entreprises (vallée de la Chimie), parcs relais dont l'avantage seraient d'accroître la fréquentation du tramway ;
- ... Et le besoin de limiter la circulation dans certaines zones :
 - par une accessibilité réduite (centre-ville de Saint-Fons,...),
 - ou le passage à sens unique de certains secteurs (entre le théâtre Jean Marais et Sampaix Nord,...) ;
- Une remise en question du principe de végétalisation qui limite les possibilités de circulation sur une voirie déjà contrainte.
- Des questionnements sur l'impact de la zone PPRT sur les flux de circulation si l'ouvrage sous le boulevard Laurent Bonnevay était amené à être ouvert à la circulation motorisée ;
- Attention à avoir sur l'interférence circulation routière / circulation des piétons / circulation des tramway : traversées à limiter, importance de la sécurité ;

La concertation préalable a permis par ailleurs de replacer le projet dans une approche plus globale de l'usage des transports en commun et des possibilités de mobilité dans le secteur du projet ; là aussi, plusieurs points d'attention sont ressortis :

- L'importance pour beaucoup, du maintien des lignes de bus existantes (60, 93, C12), voire l'amélioration de leur desserte (nombre d'arrêts) dans le cadre de la restructuration du réseau qu'implique le projet T10 : ligne 93, ligne 60 vers la gare, ligne C12 vers les Clochettes et l'hôpital de Feyzin ;
- ... Et la nécessité d'une réflexion sur l'intermodalité dans le cadre de la réalisation du projet T10 et de la restructuration de la desserte bus : par exemple proximité des arrêts de bus et stations de tramway ;
- Le besoin de renforcement du lien au quartier des Clochettes (desserte du collège Alain,...) et à la gare de Saint-Fons :
 - certains suggérant de prévoir à la fois une voie piétonne, un dispositif de liaison par bus ou navettes électriques (à prendre en compte dans le cadre de l'aménagement du centre de Saint-Fons), la mise en place d'un parking à vélo,
 - d'autres suggérant d'étudier la possibilité de déplacement de la gare de Saint-Fons plus au Nord, en lien avec la Région et la SNCF ;
- L'intérêt de poursuivre la réflexion sur certaines liaisons stratégiques auxquelles le projet de tramway T10 peut contribuer et notamment :
 - la liaison possible entre les futurs tramways T9 et T10 pour créer une rocade de transport en commun à l'Est de la Métropole (Vénissieux - Bron - Villeurbanne - Vaux en Velin), le long du périphérique,
 - l'intérêt du lien les deux rives du Rhône (connexion T10 et T1), dans le contexte l'extension du Parc de Gerland ;
- L'intérêt de la mise en place d'un Plan de Déplacement des Entreprises avec l'arrivée du T10 ;
- Le besoin de considérer la répercussion sur les taxes d'habitation et taxes foncières de l'arrivée du tramway.

Un autre aspect largement nourrit par les apports de la concertation concerne les besoins liés aux modes de déplacement doux :

- L'importance des aménagements de voies piétonne et cyclables pour répondre à la croissance de l'usage du vélo, permettre aux usagers de se rendre aux stations en sécurité et apaiser la ville, le réseau cyclable étant souvent jugé insuffisamment développé, aménagé et continu,
 - besoin de voies suffisamment larges, identifiées (enrobés colorés, signalétique complète),
 - besoin de voies sécurisées (séparation physique avec les voitures, courbures adaptées, éclairage dans le secteur de Surville),
 - besoin d'une signalisation adaptée vis-à-vis des enjeux de sécurité en lien avec les voies de tramway ou avec les voies dédiées à la circulation motorisée ;
- Intérêt souligné pour le développement de voie cyclables pour la desserte des entreprises, en particulier dans le secteur Sampaix – TechSud ;
- L'intérêt d'un passage dédié aux modes doux pour le franchissement des infrastructure (Pont Sembat et franchissement du périphérique), l'option de la construction d'un nouvel ouvrage d'art doublant le pont Marcel-Emile Sembat étant, de ce point de vue, préférée à son réaménagement.
- L'intérêt d'une infrastructure de tramway n'impactant pas les linéaire cyclable et prenant en compte le besoin de continuité :
 - mise en sécurité des voies cyclables et piétonnes, quitte à ce que l'itinéraire cyclable ne soit pas toujours parallèle au tramway,
 - ... avec une attention particulière à avoir au niveau des raccordement et des carrefours : modalités de traversée des voies de tramway par les cyclistes (proposition de traversée en zigzag)... ;
- L'importance de la réflexion sur l'intermodalité vélo-tramway :
 - accessibilité par voie cyclable,
 - possibilité de stationnement pour les vélos et les trottinettes dans des espaces sécurisés,,
 - l'intérêt de l'aménagement de stations Vélov', suggérée à plusieurs reprises (à proximité des entreprises du secteurs Sampaix - TechSud par exemple).
- ... Et l'intérêt d'une collaboration entre le SYTRAL et les entreprises proches des stations de tramway (secteurs Sampaix – TechSud) pour que les entreprises déplacent éventuellement leurs accès/entrées en fonction de ces stations pour raccourcir le temps de trajet des salariés.

Sur ce thème des mobilités, d'autres aspects plus transversaux ressortent comme autant de points importants pour la mise en œuvre du projet :

- Le besoin de prise en compte des problématique des personnes porteuses de handicaps :
 - importance des aménagements spécifiques (signalétique sonore et visuelle, installations matérielles dans les rames et aux stations, plans inclinés permettant d'accéder au deux côté des stations, sièges assis – debout...), et de l'attention portée aux revêtements (pavés glissants),
 - des propositions très précises en la matière figurant dans le compte-rendu de la rencontre avec les acteurs du handicap ;
- Le besoin des prise en compte des problématiques des usagers du vélo :
 - entretien des aménagements leur étant dédiés ;
 - caractère incitatif des aménagements pour favoriser le changement (pistes cyclables protégées des intempéries, éclairage,...) ;
 - anticipation de certains aménagements dès à présent, comme l'ouverture du franchissement sous le boulevard Laurent Bonnevay ;
- Le besoin de sécurité dans les transports en commun, les rames du tramway et les stations, notamment de nuit, et des demandes récurrentes en la matière et pour la limitation des incivilités (demande de renforcer la vidéo-surveillance, les contrôles,...) ;
- Le besoin d'adaptation du prix des transports en commun ou leur gratuité :

- pour prendre en compte la situation de certaines catégories de personnes (coût spécifique ou gratuité pour les retraités, les personnes porteuses d'un handicap, les étudiants, les personnes ayant des ressources limitées,...),
- pour prendre en compte la longueur du trajet effectué,
- pour favoriser l'usage des transports en commun,
- Le besoin de confort des usagers et la facilitation de l'usage du tramway et des transports en commun :
 - dans les rames : ergonomie des sièges, climatisation,...)
 - dans les stations et à proximité : des abris, des abris sur l'ensemble de la station, des bancs, des bancs si possible à l'ombre, pour une attente plus agréable, des aires de jeu proches, des toilettes publiques proches,
 - ... avec une vigilance sur la propreté (poubelles),
 - l'importance de l'information (signalétique dans l'espace public, carte du réseau dans les stations,...) ;
 - la possibilité d'arrêt à la demande,...
- Le besoin de points de vente de tickets de transport en commun à Saint-Fons (billetterie automatique, relais dans les bureaux de tabac, agence TCL,...)
- Le besoin d'éducation et de sensibilisation des citoyens pour favoriser l'usage des transports en commun.
- Des propositions sur le nom des stations :
 - pour proposer des adaptations : « Port de Lyon » à la place de « rue de Gerland », « Parc de Gerland » à la place de « Cité Scolaire Internationale »,
 - ... donner une réalité au vieux Vénissieux,
 - pour les féminiser.

Enfin, certains ont élargi encore leurs contribution à d'autres aspects non liés au projet mais qui questionnent cependant l'exercice des mobilités sur la Métropole de Lyon :

- L'importance de la prise en compte d'autres besoins de liaison en transports en commun :
 - desserte de l'Ouest lyonnais,
 - liaison avec Feyzin, Mions, Corbas, Chaponnay ;
- Le besoin de limiter les engorgements routiers par des aménagements de voirie (contournement de Saint-Fons vers Vénissieux).
- Une réflexion à avoir concernant l'accès au Rhône et l'utilisation de cet axe naturel pour les transports urbains ;
- Une demande pour des aménagements cyclables sur des zones périphériques et sur des secteurs peu aménagés jusqu'à présent ;
- L'intérêt d'une interface via une application sur téléphone pour obtenir une information continue et active.
- La proposition d'aménagements pour les modes doux avant la mise en service du tramway en 2026, en particulier dans le secteur de Gerland ;

Sur la mise en œuvre du projet et les travaux

La phase chantier du projet est source de préoccupations compte tenu des impacts qu'elle peut avoir sur les activités et les usages dans le territoire ; on voit ressortir plusieurs éléments :

- Des craintes concernant l'impact des travaux :
 - sur la circulation en général, le chantier risquant de « paralyser » les quartiers concernés pour reprendre les termes de certains,
 - sur l'accessibilité des riverains, compte tenu des difficultés de circulation et de stationnement, et de l'accès pour leurs livraisons,
 - ... mais aussi sur l'accessibilité au centre-ville et aux services (banques,...), aux équipements divers (lycée Récamier,...),

- ... ainsi que sur l'activité des commerçants et les possibilités de continuité de leur activité (quid des terrasses, problème de l'accès pour les livraisons,...),
- ... avec la crainte évoquée cessation d'activité ou de turn-over ;
- ... Ainsi que des inquiétudes de personnes âgées sur les modifications du centre-ville de Saint-Fons (pertes de leurs repères du quotidien) ;
- Des besoin d'information pour répondre aux questionnements des commerçants, riverains et usagers (usagers des transports en commun mais aussi piétons, cyclistes,...) sur le planning, le calendrier des travaux, leur spatialisation et leur planification et les plans de circulations prévus ;
- ... Et des besoins d'accompagnement pour favoriser l'adaptation ;
- Le souhait d'une lecture suffisamment fine des spécificités et contraintes du territoire et notamment :
 - Le besoin de prendre en compte de la spécificité du bâti ancien du centre-ville de Saint-Fons, vieillissant et parfois insalubre par une étude préalable sur les fondations de certains immeubles riverains du parcours.
 - La besoin d'étude de sol et la prise en compte des contraintes des réseaux enterrés.

Des propositions sont faites par ailleurs pour une meilleure acceptabilité de cette phase de chantier :

- Une vigilance jugée nécessaire sur l'impact sonore des travaux et son atténuation ;
- Une attention à avoir sur les périodes de travaux, avec la proposition, pour les travaux aux abords des écoles de privilégier autant que possible les périodes de vacances scolaires et les mercredis ;
- Le besoin de coordination avec d'autres chantiers : dans le quartier des Marronniers notamment avec la réfection de certains immeubles ;
- Un questionnement sur la possibilité d'indemnisation des commerçants pour la perte de chiffre d'affaire.
- La prise en compte et de l'atténuation des contraintes en matière de déplacement :
 - une attention à avoir sur la régularité et fiabilité des lignes de bus durant la phase chantier,
 - une signalétique adaptée à prévoir,
 - l'accessibilité des piétons et cycliste à prendre en compte pendant les travaux (« propreté du chantier »), et en particulier pour les personnes à mobilité réduite et/ou porteuses d'un handicap,
 - les déplacements de cyclistes à prendre en compte lors de l'ensemble de la phase travaux (notamment pour le franchissement du périphérique par la nouvelle trémie), ainsi qu'un maintien du stationnement vélo ;

L'aspect foncier a été également abordé avec quelques contributions ou échanges qui mettent en évidence :

- Des craintes d'expropriation,
- Des demandes de précision :
 - Sur les modalités de maîtrise foncière : préemption, expropriation,...
 - Sur le délais pour connaître le tracé et l'emprise définitive du projet, certains ayant des projets d'acquisition.

N.B. : Au cours de la concertation, des questions se sont posées sur les différentes facettes du projet, qu'elles soient d'ordre technique ou relatives à la vision politique dans laquelle s'insère le projet. Les réponses apportées à certaines de ces questions figurent dans les comptes-rendus des rencontres ou les éclairages apportés en ligne aux interrogations formulées sur la plateforme de la concertation. Certaines de ces réponses méritent par la suite, au cours de la concertation continue, d'être précisées ou complétées, en fonction des demandes formulées.

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 responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées

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.

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 T10 définis, apporter des indications précises sur le devenir de la desserte bus (restructuration, fréquence,...) et qualifier les impacts du projet (en terme 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 T10 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. Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur de Vénissieux

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 ?

6. 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 de.s garant.e.s 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

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 T10 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 : l'emplacement de la station des Marronniers au regard des besoins des habitants, la prise en compte des besoins des riverains et commerçants dans l'insertion du projet dans les secteurs contraints de Carnot-Parmentier, le lien avec la gare de Saint-Fons, la prise en compte des besoins des salariés et habitants pour la desserte des entreprises du secteur TechSud et la desserte du quartier de la rue de Surville. 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 T10.** dans certains quartiers et dans les zones d'activité et dans le contexte des projets d'aménagement de certains secteurs. 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'aller-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. Sur le projet T10, il s'agit d'assurer des liens vers l'Est Lyonnais, comme la communauté de communes du Pays d' Ozon, proche de Vénissieux et de mieux intégrer la dimension « porte sud de Lyon » joué par la commune de St Fons, ainsi que les liens avec le port Edouard Herriot et son Schéma portuaire.

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 T10 traverse un **territoire pluriel**, des quartiers densément peuplés (centres de Saint-Fons et Vénissieux, d'autres sur les même communes à dominante industrielles (ZAC de l'Arsenal, Vallée de la Chimie), tandis que Lyon 7e concentre des activités d'enseignement (ENSL), économiques (Biodistrict) et de grands équipements (Stade de Gerland, Palais des Sports, Halle Tony Garnier), avec des situations inégales en matière d'accessibilité. Des projets urbains concernent par ailleurs le centre de Vénissieux ou les quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier et parallèlement se développent des projets industriels au Sud-Ouest de la gare ferroviaire de Saint-Fons.

L'arrivée de ces projets de Tram sont attendues, 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 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. 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			
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. Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur de Vénissieux			

<p>6. Si le projet se poursuit...apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont, pendant</p>			
<p>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</p>			
<p>1. Une présentation des choix et des arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL devant les habitants et acteurs locaux.</p>			
<p>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 T10 et proposer au besoin de nouvelles alternatives à partir d'éclairages croisés</p>			
<p>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</p>			
<p>4. Affirmer le Tram comme une infrastructure structurante à une échelle territoriale métropolitaine et plus largement</p>			
<p>5. Le tramway T9 ou T10 : comment concilier infrastructure nouvelle, innovation, ville de transitions, en s'appuyant sur les ressources/biens communs du territoire ?</p>			
<p>6. Dispositif de concertation : continuer la professionnalisation en cours au sein du SYTRAL.</p>			

Annexe 2 = lettres de mission des garant.e.s

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.**

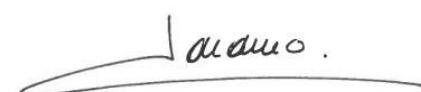
Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

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.

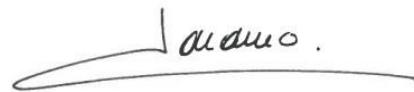
Une dernière conséquence est à prendre en compte concerne les suites au rendu de votre bilan et à la réponse du MO.

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