

3. Les comptes-rendus des rencontres

- a. Rencontre avec les acteurs métropolitains
- b. Rencontre accessibilité
- c. Rencontre avec les entreprises
- d. Rencontre avec les acteurs locaux
- e. La soirée d'ouverture
- f. Réunion publique communale de Saint-Fons
- g. Réunion publique communale de Gerland (Lyon 7e)
- h. Réunion publique communale de Vénissieux
- i. Atelier Saint-Fons Centre
- j. Atelier Gerland – Tony Garnier
- k. Atelier Saint-Fons – Sampaix / Vallée de la Chimie
- l. Atelier Gerland Techsud
- m. Atelier Vénissieux



LA SOIE ↔ CHARPENNES



GARE DE VÉNISSIEUX ↔ GERLAND



COMPTE-RENDU

Rencontre avec les acteurs
métropolitains

Jeudi 26 août 2021

SYTRAL





Préambule

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenants :

Gautier ROUHET – Directeur adjoint du développement

Séverine LARDELLIER – Responsable concertation

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Sandie SINAPAYEL – Cheffe de projet T9

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

En présence des garants :

Jean-Luc CAMPAGNE

Valérie DEJOUR

Co-animation des tables-rondes :

Anouk BRIGUET – Agence Sennse

Emilie WALKER – Agence Eker

Durée de la réunion : 2h00 – de 08h30 à 10h30

En raison du contexte sanitaire, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat.



Contexte de la rencontre

Projet T9 :

En 2026, la ligne de tramway T9 permettra de relier Vaulx-en-Velin-La Soie à Charpennes. Le T9 traversera Vaulx-en-Velin (La Soie, Quartier Est, Centre-Ville, Mas du Taureau) puis Villeurbanne (Saint-Jean, Les Buers/Croix-Luizet/La Doua).

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que la zone industrielle Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ces projets de grande envergure, le SYTRAL organise des concertations préalables avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette rencontre avec les acteurs métropolitains a lieu en amont des soirées d'ouverture et ouvre le processus de concertation préalable.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Partager le cadre des concertations (concertations avec garants)
- Présenter les deux projets aux acteurs métropolitains et recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir les projets
- Partager les modalités et le calendrier des concertations
- Donner les informations aux acteurs métropolitains pour être relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux
- Leur permettre d'animer leurs propres débats avec le kit du débat

Ouverture de la réunion

L'**animatrice** lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions. Elle rappelle que cette réunion est organisée au titre des concertations préalables des projets T9 et T10 ayant lieu du 23 août au 23 octobre 2021.

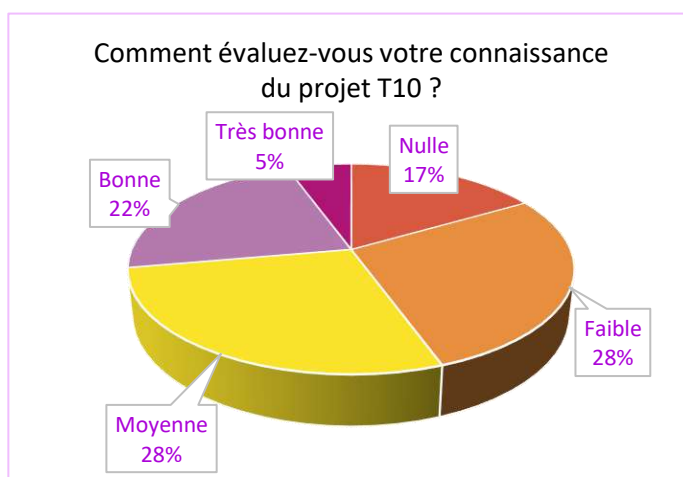
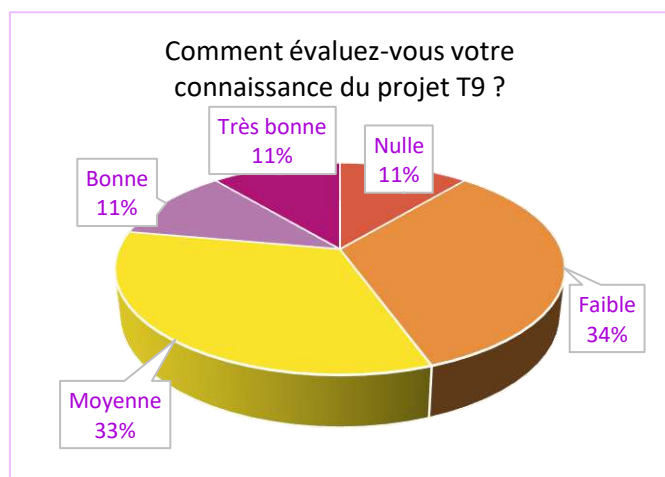
L'**animatrice** laisse ensuite la parole à **Séverine Lardellier**. Elle remercie les participants et présente les intervenants.

L'**animatrice** présente le déroulé de la rencontre :

1. Le cadre des concertations T9 et T10
2. Les projets T9 et T10
3. Le programme des concertations
4. Temps d'échange
5. Tables rondes

La présentation est disponible en annexe de ce document.

Avant de débiter la présentation du projet, les participants sont invités à participer à un sondage :



Le niveau de connaissance apparaît donc comme assez disparate, que ce soit sur le projet T9 que sur le projet T10.



Le cadre des concertations T9/T10

Séverine Lardellier rappelle que la concertation préalable est placée sous l'égide des garants de la Commission Nationale du Débat Public et a lieu dans le cadre réglementaire de l'article L121.8 du code l'environnement. Elle donne ensuite la parole aux garants.

Valérie Dejour explique que le rôle des garants a été renforcé comme prescripteurs dans la phase en amont de la concertation préalable avec notamment le dossier de concertation. Ce rôle continue également pendant toute la démarche de concertation. Elle rappelle que les garants, neutres et indépendants, sont désignés sur une liste de la CNDP et avec une lettre de mission pour les deux projets.

Leur rôle est de :

- défendre le droit de l'information et de la participation à l'élaboration de décision publique ;
- garantir la sincérité et la transparence ;
- garantir l'intelligibilité des informations transmises avec une vigilance pour que chacun puisse s'exprimer ;
- garantir le bon déroulement du processus de concertation.

Les garants dresseront un bilan à la fin de la démarche, dans lequel ils intégreront les recommandations auxquelles devra répondre le maître d'ouvrage sur chacun des projets.

Jean Luc Campagne approuve les propos de **Valérie Dejour** et insiste sur le processus de construction collective. En effet, leur souhait est de construire en commun autour des projets. Ce point de vigilance concerne les deux projets, attendus sur le territoire avec des besoins et des attentes à mettre en commun.

Les projets T9/T10

Gautier Rouhet présente le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les projets avec le plan Destinations 2026 ainsi que les 3 objectifs communs aux projets T9 et T10.



Sandie Sinapayel présente ensuite le projet T9 et **Muriel Roche** présente le projet T10.

Vous pouvez retrouver toutes les informations et les documents sur les projets en ligne :

t9-sytral.fr
t10-sytral.fr

Gautier Rouhet reprend la parole afin de présenter les conditions de réalisation des projets.



Le programme des concertations

Séverine Lardellier présente ensuite les concertations organisées pour les deux projets :

- La concertation préalable du 23 août au 23 octobre 2021
- La concertation continue

Elle présente également les différents outils à disposition pour informer, contribuer et être relais de chaque concertation.

Temps d'échange

À la suite de la présentation du projet, un temps d'échange est organisé. Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

- Un participant se dit très satisfait que la Commission Nationale du Débat Public soit saisie dans le cadre de ces concertations. Il s'étonne que la ligne E du métro n'apparaisse pas sur le plan général des projets, présent dans le dossier de concertation, alors qu'une concertation menée par la CNDP a eu lieu il y a quelques années. Il se questionne sur les effets d'une concertation menée par la CNDP.

Séverine Lardellier répond que dans le cadre de la concertation sur le métro E, il était noté que le projet se poursuivait s'il était voté au plan de mandat. Aujourd'hui, ce projet ne fait pas partie du projet Destinations 2026 initial. Néanmoins, le président du SYTRAL et son équipe proposent une concertation cet automne dédiée aux extensions des métros A, B, D et au projet de création du métro E.

De plus, la concertation continue sur le métro E s'est poursuivie dans un premier temps au sujet des travaux avec les partenaires techniques et aujourd'hui avec le grand public. Ainsi, cette consultation non réglementaire permet de remettre à plat le volume budgétaire de chacun des métros et de présenter l'ambition de création d'un réseau structurant à l'échelle de la Métropole. La nouvelle mandature a souhaité ce temps de réflexion et a bien entendu que le métro E pouvait correspondre à une volonté et à un sujet pour une partie de la Métropole.

Il sera donc possible de contribuer sur cette consultation autour des lignes de métros afin d'aider à prioriser tous les projets. C'est donc pour cela que le métro E n'apparaît pas sur la carte des projets.

- Un participant exprime son contentement sur la concertation. Il trouve bien de s'être intéressé à des zones en rocade, en dehors de la ville centre. Cependant, il est étonné que le terminus de la ligne T9 à la Soie se trouve à environ 250 m des stations de métro et de la ligne T3. Il se demande pourquoi le tracé suit le boulevard Bataillon et non pas la rue Marius Grosso. Il explique également que jusqu'à présent, les lignes de surface autobus ou trolleybus très chargées étaient transformées en ligne de tramway. Or, la ligne 60 sur le corridor T10 n'est pas une ligne très fréquentée, il est donc étonné de ce choix de tracé pour la ligne T10, plutôt qu'un tracé empruntant à Saint-Fons l'avenue Jean Jaurès qui se situe dans un secteur plus dense.

Sandie Sinapayel explique qu'une des volontés du projet était de connecter les territoires et notamment relier le sud et le nord de Vaulx-en-Velin. Il était important que le projet desserve les quartiers de la Balme, de la Tase, de la Soie et du cœur de la Soie. Malheureusement, cet objectif de desserte n'est pas atteint avec un tracé par la rue Grosso. En effet, la configuration de la rue Grosso ne permet pas l'intégration du T9 du fait de sa largeur contrainte, particulièrement au niveau du carrefour avec le BUE (bâtiments au sud et soutènement de l'infrastructure T3 au nord). Les fonctionnalités minimales ne pourraient pas être



maintenues. C'est essentiellement cette raison qui a conduit à passer par l'avenue Bataillon Carmagnole pour atteindre l'efficacité de desserte attendue. Il y a donc en effet un peu de marche entre la station de métro et le terminus du T9.

Muriel Roche ajoute que le processus ayant abouti à la proposition du tracé de la ligne T10 sera présentée dans le cadre des réunions publiques et que toutes les informations se trouvent dans le dossier de concertation. La démarche qui a conduit à proposer les tracés a été une démarche progressive :

- o un premier temps de recensement exhaustif des tracés que pouvait utiliser la ligne, notamment le tracé passant par l'avenue Jean Jaurès à Saint-Fons et la route de Vienne ;
- o une évaluation des différents tracés au regard de plusieurs critères d'analyse ;
- o l'écartement des tracés qui répondent le moins bien aux différents critères.

Le tracé proposé à la concertation répond à plusieurs enjeux, parmi lesquels :

- o La connexion avec Lyon : le tracé entre Sampaix et Techsud répond à un enjeu « d'agrafe urbaine » en créant un nouveau franchissement sous le boulevard Laurent Bonnevey et un nouveau lien entre Saint-Fons et Lyon. Une connexion avec la gare de Saint-Fons, moyennant une marche à pied d'environ 5 minutes, sera également possible avec le tracé proposé.
- o Un enjeu de desserte de la zone industrielle Sampaix et du secteur Techsud, qui ne sont pas desservies par des lignes structurantes.

De plus, ce tracé permet une complémentarité avec des lignes structurantes du réseau.

Les lignes de bus vont faire l'objet d'une réorganisation en accompagnement des projets de tramway de manière à éviter les doublons de desserte et permettre notamment un rabattement sur la ligne de tramway.

- **Un participant précise qu'un certain nombre de remarques exprimées ont déjà été transmises à l'assistance à maîtrise d'ouvrage du SYTRAL et que rien ne semble en ressortir dans les projets présentés. Il pointe en particulier l'arrivée en impasse et loin du centre de la Soie qui semble poser des problèmes pour l'avenir. Selon lui, les différentes possibilités de passage n'ont pas été suffisamment étudiées car il y a d'autres possibilités dans ce quartier. Il ajoute que dans le plan d'ensemble la ligne de T8 n'est pas indiquée alors que ce projet est dans le plan de mandat. Il indique que beaucoup de lignes desservent le secteur de la Doua alors que la partie centrale de Villeurbanne n'est pas desservie et se demande pourquoi.**

Gautier Rouhet répond que le projet T8 est indiqué sur la carte entre Bellecour et Charpennes. En effet, la particularité du T8 est de créer une nouvelle infrastructure qui est courte sur la partie rive droite et qui rejoint les infrastructures du T1. Les questions de maillage de réseaux et de service seront regardées dans un second temps. Un certain nombre de lignes sont déjà présentes entre Part-Dieu et Charpennes, multiplier les lignes pose des questions en termes de capacité du réseau.

- **Une question est posée sur le planning et le calendrier des travaux sur les projets T9 et T10.**

Gautier Rouhet répond que les maîtres d'œuvres viennent d'être désignés et que les études d'avant-projet commencent. Il serait donc prématuré d'avoir un planning précis des travaux par tronçons. A l'issue des études d'avant-projet et de projet, un planning des travaux plus détaillé pourra être défini. Les chargés de relations riverains seront mobilisés pour bien communiquer sur les travaux avec les riverains et acteurs du territoire.

- **Un participant est interpellé par le terme utilisé au sujet du tramway « alternative crédible à la voiture ». Il explique que les dernières enquêtes du SYTRAL montrent une forte proportion de personnes qui se déplacent à pied dans la Métropole. Les transports en commun sont donc une alternative parmi d'autres, comme le vélo. Selon lui, il faut faire en sorte que ces lignes de tramway, qui vont mailler les territoires, fassent une place de qualité au vélo. La part modale du vélo a augmenté à Lyon, notamment à la sortie de la crise sanitaire, il faut donc faire attention à ce que les**



lignes de tramways ne coupent pas les linéaires cyclables et penser à la complémentarité de tous les modes.

Gautier Rouhet répond que les élus et le SYTRAL sont très attentifs à l'ensemble des modes et en particulier à la place des piétons et des vélos et portent des objectifs extrêmement ambitieux à ce sujet. Ainsi, la première ligne du Réseau Express Vélo partage son tracé avec les lignes T9 et T10. Un travail est réalisé avec la Métropole sur les questions d'aménagement cyclable. De plus, la réglementation impose l'aménagement des itinéraires cyclables le long des lignes fortes de transports en commun. L'idée est donc celle d'une complémentarité des modes et non pas d'une opposition des modes.

Muriel Roche précise que la ligne 1 du Réseau Express Vélo va relier pour sa partie sud Gerland à la gare de Saint-Fons, en suivant le linéaire de T10. Sur le reste du linéaire, des aménagements piétons et cycles vont être intégrés le long de la ligne de tramway avec l'objectif du report modal de la voiture vers les transports en commun mais aussi vers le vélo et la marche à pied.

Sandie Sinapayel confirme ces propos sur le projet de T9.

Séverine Lardellier ajoute qu'il est particulièrement attendu des contributions sur ce sujet lors des ateliers qui auront lieu par secteur. Ce sera l'occasion de s'exprimer avec la connaissance fine du territoire.

- **Un participant ajoute que les ateliers de proximité permettront aux habitants de connaître le projet de façon plus précise. Selon lui, lors de la concertation sur le T6N, les choix n'ont pas été pris en lien avec les attentes des habitants. Il demande donc ce qui est attendu des habitants lors des réunions de proximité et ce que peuvent apporter concrètement les riverains.**

Séverine Lardellier répond que sur le T6N, deux itinéraires ressortant des études étaient proposés et que le Comité Syndical a retenu l'itinéraire rouge. En effet, ce choix ne répondait pas à l'ensemble des habitants en particulier dans certains quartiers. C'est pourquoi, un travail est engagé depuis juin avec les habitants du secteur de la rue Billon pour trouver avec eux la solution de moindre impact. La concertation a ainsi permis de réaliser un travail avec les habitants d'un secteur en particulier pour aller vers un meilleur projet. Un travail va également être réalisé sur l'emplacement des stations et sur l'insertion.

Sur T9 et T10, les sujets de lien et de connexion entre les différentes lignes pourrait devenir un sujet de concertation continue s'il ressort pendant la concertation préalable. Le but est de travailler sur les sujets qui ressortent avec les habitants pour comprendre les points durs. Le SYTRAL explique également ce qui a déjà été traité et donc pourquoi certaines demandes ne sont pas retenues.

Séverine Lardellier précise que les réunions communales auront lieu en table ronde afin de travailler précisément sur des cartes. Les ateliers de proximité auront lieu à l'échelle des secteurs. Toutes ces rencontres permettront de donner un éclairage pour le comité de pilotage.

- **Un participant remarque que le maître d'ouvrage est animé d'une volonté d'éviter les doublons sur les infrastructures. Il fait part de son inquiétude quant à la sur fréquentation de l'axe de la voie de tram avec le T1, le T4 et le T6. Il demande s'il est envisagé un rabattement du réseau de surface sur les lignes de tram et si la ligne 37 de bus est vouée à disparaître.**

Sandie Sinapayel répond qu'une restructuration du réseau de surface se fait dans le cadre de la création d'une nouvelle ligne forte. Cependant, la ligne 37 n'est pas vouée à disparaître avec le T9 car elle connecte le nord de Vaulx-en-Velin à Villeurbanne et répond à un besoin différent. Son itinéraire pourra tout de même être réétudié, c'est un sujet à aborder lors de la concertation continue. Elle précise que la ligne T6 arrivera sur le secteur de la Doua mais avec des infrastructures différentes des lignes T1 et T4.

Enfin, elle ajoute que l'écart entre le terminus du T9 à la Soie et l'entrée du métro correspond à un temps de parcours de quelques minutes. Ce sujet pourra également être abordé en concertation dans le but de rendre l'itinéraire lisible.

Séverine Lardellier ajoute que **Marion Allard** sur le T9 et **Isabelle Nardou-Thimonet** sur le T10 travaillent sur des relevés de contraintes au sujet des entreprises.



Isabelle Nardou-Thimonet explique qu'une identification des commerçants et des gestionnaires des entreprises a été faite sur le T10 pour se présenter et voir comment fonctionne leur activité afin de pouvoir prendre en compte les modalités de fonctionnement et d'accessibilité de leur site (mouvements de clientèle, livraison etc..).

Table ronde

À la suite du temps d'échange, les participants sont envoyés dans trois sous-groupes afin de débattre sur les conditions de réussite des projets.

De nombreuses contributions et attentes sont ressorties lors de ces sous-groupes. Elles sont triées par thématiques pour en faciliter la lecture.

Pour les projets T9 et T10

Attractivité économique et résidentielle

Il ressort des échanges que :

- Ces projets vont booster l'attractivité des quartiers traversés, au niveau économique mais aussi pour attirer des nouveaux habitants.
- Les projets sont très importants pour développer la zone économique et le secteur scolaire.
- Les projets vont renforcer l'accessibilité des entreprises pour les jeunes en insertion professionnelle et en apprentissage. Cela implique des sujets d'horaire et de sécurité.
- Ces lignes pourraient faciliter le recrutement pour les entreprises. La CMA souhaite être associée aux projets pour accompagner en parallèle les entreprises à questionner leurs modes d'organisation et de fonctionnement. Le SYTRAL propose des points réguliers sur les contacts établis.
- Gerland est un secteur à enjeu principal avec la préoccupation de desserte de l'Ouest du Biodistrict jusqu'au T1. Un des enjeux est de relier les deux rives du sud afin de permettre une meilleure circulation et franchissement des deux rives. Il faut prendre en compte l'extension du Parc de Gerland.
- Un objectif est l'amélioration de la desserte notamment des entreprises de Techsud. L'arrivée du tramway est très attendue par les entreprises.
- Les projets offrent la possibilité d'une meilleure attractivité commerciale de quartiers en impasse.

Mobilité et intermodalité

- Les tramways, vus comme de vrais transformateurs de territoires, doivent être pensés en complémentarité avec les autres modes de déplacement (exemple « savoir rouler à vélo » pour les scolaires, possibilité de mettre le vélo dans le tramway...).
- Les aménagements cyclables sont très attendus dans le cadre de la réhabilitation de la voirie. Des participants souhaitent que ces itinéraires soient continus, sécurisés et lisibles (avec une couleur de revêtement par exemple) mais aussi sécurisés et séparés des cheminements piétons.
- Il ressort une demande d'aménagement cyclable sur des zones périphériques et sur des secteurs peu aménagés en complément des secteurs plus développés à Lyon et Villeurbanne.
- Le sujet de la sécurité est particulièrement développé :
 - o éviter les bandes cyclables croisant d'autres voies notamment les voies de tramway ;
 - o faire en sorte que la sécurité du cycliste soit assurée ;



- o proposer des aménagements plus sécurisés pour inciter à l'usage du vélo avec des flux séparés des voitures autant que possible ;
 - o prévoir des stationnements sécurisés en station, notamment pour des vélos coûteux (assistance électrique, aménagement portage enfants...).
- Des participants demandent une attention particulière aux ouvrages de franchissement, notamment les ponts et donc un travail spécifique sur ce sujet.
- Des participants demandent à reconsidérer le sujet de l'intermodalité et des parcs relais en imaginant une nouvelle forme de parc relai sans voiture.

Inclusion et accessibilité

- Les participants souhaitent des cheminements piétons en sécurité.
- L'attention doit être portée en priorité sur les sujets suivants :
 - o cheminements piétons et personnes âgées ;
 - o cheminements piétons et personnes porteuses de handicap ;
 - o franchissement de voiries.

Il est proposé de diminuer le nombre de stations pour réduire le temps de parcours, cependant, cela augmente la distance entre les stations. Il faudrait donc que les stations soient plus proches des lieux de vie et plus éloignées des zones les moins habitées.

Autres

- Des participants émettent le souhait d'une future connexion T9-T10 pour relier les projets.
- Il a été demandé d'être à l'écoute de l'ensemble des usages pour construire les projets.
- Le tramway semble une opportunité au regard environnemental.
- Globalement, les participants font ressortir que les projets :
 - o répondent à une attente de meilleure fréquence des transports en commun et de qualité du transport ;
 - o permettent la valorisation de l'espace public notamment avec la complémentarité entre les projets de tramway et les projets de renouvellement urbain ;
 - o vont renforcer la mixité sociale pour les différents quartiers desservis.

Pour le T9 :

Il ressort des échanges que :

- Le secteur de la Cité Tase (limite zone industrielle) profite de la requalification urbaine.
- Le tramway permet une reconnexion entre le nord et le sud de Vaulx-en-Velin. A Vaulx-en-Velin, le tramway est d'ailleurs une bonne nouvelle.
- Le tramway va changer le quartier du Carré de Soie, il faut être vigilant sur ce quartier très sensible, très habité et avec beaucoup de circulation piétonne et vélo. C'est un quartier d'habitat social avec un très fort enjeu de sécurité (des traversées aléatoires par exemple). Il est demandé de travailler en concertation avec



les habitants pour prévoir des passages piétons dans la logique de ce qui se fait aujourd'hui, sinon il y a un risque de dégradation du mobilier. Un point de vigilance est exprimé sur l'avenue.

- Des critiques sont attendues au regard des impacts sur la circulation et le stationnement, il y a un besoin de lien et de dialogue de proximité sur ces sujets.
- Il semble important sur le territoire :
 - o D'offrir un continuum universitaire avec les équipements existants et à venir.
 - o De désenclaver les quartiers.

Pour le T10 :

- Des participants demandent à revoir le raccordement entre la ligne T10 et les autres lignes existantes (Halle Tony Garnier par exemple) afin de ne pas avoir trop de temps de marche.
- Le tracé semble pertinent au regard de la carte scolaire (desserte du collège de 700 places). Une certaine affluence est attendue matin/soir/déjeuner.
- Des participants souhaitent que la station soit à proximité du collège existant à Vénissieux et requestionnent la sécurité dans les rames et aux abords du tramway.

À l'issue de ces tables rondes, les intervenants ont présenté les principaux échanges à l'ensemble des participants.

Conclusion

Pour conclure la réunion, **les garants** donnent leur retour sur cette rencontre.

Jean-Luc Campagne trouve que les échanges, très riches, permettent de questionner la place de la concertation et des habitants dans le projet. Du point de vue de la CNDP, la concertation permet d'aborder la question de l'opportunité et des alternatives à un projet mais c'est aussi de voir comment peut être amélioré le projet collectivement. Les échanges intéressants de cette réunion laissent voir du positif pour la suite.

Valérie Dejour ajoute que la question de l'approche globale est tout à fait dans la lettre de mission reçue de la CNDP pour ces deux projets. Elle a entendu le besoin des acteurs d'être impliqués tout au long de la concertation et d'être tenu informés. Elle conclut en disant qu'il y a une forte mobilisation et que cela est intéressant.

L'animatrice remercie les garants et redonne la parole à **Séverine Lardellier**.

Séverine Lardellier remercie les participants et rappelle les dates des deux grandes soirées d'ouverture.



LA SOIE ↔ CHARPENNES



GARE DE VÉNISSIEUX ↔ GERLAND



COMPTE-RENDU

Rencontre accessibilité

Lundi 30 août 2021

SYTRAL 



Préambule

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenant-e-s :

Marion ALLARD – Chargée des relations riverains T9

Séverine LARDELLIER – Responsable concertation

Michael MAISONNIAL – Chef de projet accessibilité

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Sandie SINAPAYEL – Cheffe de projet T9

En présence des garants :

Jean-Luc CAMPAGNE

Valérie DEJOUR

Co-animation des tables-ronde-s :

Anouk BRIGUET – Agence Sennse

Emilie WALKER – Agence Eker

Durée de la réunion : 2h00 – de 14h00 à 16h00

En raison du contexte sanitaire, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participant-e-s ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat.

La réunion était traduite en langue des signes par le Centre de Ressources en interprétation en Langue des Signes.



Contexte de la rencontre

Projet T9 :

En 2026, la ligne de tramway T9 permettra de relier Vaulx-en-Velin/La Soie à Charpennes. Le T9 traversera Vaulx-en-Velin (La Soie, Quartier Est, Centre-Ville, Mas du Taureau) puis Villeurbanne (Saint-Jean, Les Buers/Croix-Luizet/La Doua).

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ces projets de grande envergure, le SYTRAL organise des concertations préalables avec garants ouvertes à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette rencontre avec les acteurs du handicap a lieu en amont des soirées d'ouverture.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Partager le cadre des concertations (concertations avec garants)
- Partager la vision et l'engagement du SYTRAL sur la thématique du handicap
- Présenter les deux projets aux représentants des personnes porteuses de handicap et recueillir leurs observations et contributions autour du parcours voyageur
- Partager les modalités et le calendrier des concertations
- Donner les informations aux acteurs pour être relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux
- Recueillir des propositions/recommandations pour favoriser l'accès à la concertation des personnes porteuses de handicap



Ouverture de la réunion

L'**animatrice** lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions.

Elle rappelle que cette réunion est organisée au titre des concertations préalables des projets T9 et T10 ayant lieu du 23 août au 23 octobre 2021.

L'**animatrice** laisse ensuite la parole à **Séverine Lardellier**. Elle remercie les participants et présente les intervenants.

L'**animatrice** présente le déroulé de la rencontre :

1. Le cadre des concertations T9 et T10
2. Les projets T9 et T10
3. Temps d'échange
4. Les engagements du SYTRAL en matière d'accessibilité
5. Travaux en sous-groupes sur le parcours voyageurs
6. Les rendez-vous de la concertation

La présentation est disponible en annexe de ce document.

Le cadre des concertations T9/T10

L'**animatrice** donne la parole aux garants.

Valérie Dejour explique avoir été désignée, avec Jean-Luc Campagne, par la CNDP : la Commission Nationale du Débat Public – autorité publique et indépendante. La CNDP désigne les garants par une lettre de mission sur chacun des projets, pour qu'ils puissent avoir un regard transversal sur les deux concertations distinctes et avoir une approche globale des mobilités sur la Métropole de Lyon.

Les garants, neutres et indépendants, ont pour rôle de défendre le droit à l'information et à la participation dans le cadre de l'élaboration de décisions publiques. Au regard du type de concertation, leur rôle de prescripteur a été renforcé lors de la préparation de la concertation avec notamment le dossier de concertation.

Valérie Dejour ajoute que les garants sont là pour :

- veiller à la sincérité, à la transparence, à l'intelligibilité des informations transmises et à ce que chacun puisse s'exprimer et faire entendre ses arguments ;
- entendre les questions d'opportunité des projets et les arguments ;
- répondre à toutes les questions durant le temps de la concertation.

Les garants auront un mois pour faire le bilan des concertations, dans lequel ils intégreront des recommandations. Le SYTRAL devra ensuite répondre à ce bilan en expliquant ce qu'il intègre et ce qu'il n'intègre pas dans sa décision publique.

Valérie Dejour salue l'initiative de permettre à des gens avec des handicaps de pouvoir aussi accéder à la concertation et précise que ce n'est pas facile à organiser.

Jean-Luc Campagne revient sur quelques points abordés par **Valérie Dejour**. Ils vont être attentifs à ce qui compte dans la concertation, c'est-à-dire à avoir une approche qualitative avec une qualité de l'argumentation dans les contributions. Il précise que chaque point de vue doit être traité de manière égale. Pour eux, c'est important de veiller



à aller à la rencontre de tous les publics. S'agissant d'un projet attendu sur le territoire, pour lequel il y a des besoins importants, il est nécessaire de favoriser une logique de construction collective, de croiser les points de vue et de rechercher un sens collectif autour de ces projets. Il conclut son temps de parole en souhaitant une bonne rencontre aux participants.

Les projets T9/T10

Séverine Lardellier présente le cadre plus large dans lequel s'inscrivent les projets avec le plan Destinations 2026 ainsi que les 3 objectifs communs aux projets T9 et T10.



Sandie Sinapayel présente ensuite le projet T9 et **Muriel Roche** présente le projet T10.

Vous pouvez retrouver toutes les informations et les documents sur les projets en ligne :

t9-sytral.fr
t10-sytral.fr

Séverine Lardellier reprend la parole afin de présenter les conditions de réalisation des projets.

Temps d'échange

À la suite de la présentation des projets, un temps d'échange est organisé. Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

- **Un participant demande pourquoi les projets de T9 et T10 sont lancés alors que les lignes T7 et T8 ne sont pas encore construites.**

Séverine Lardellier explique que le T7 existe déjà. Il va de Vaulx-en-Velin-La Soie au stade des Lumières. Le T8, quant à lui, est un projet de transport en commun en site propre entre Bellecour et Part-Dieu, relié à l'infrastructure existante de T1. Les études sur le T8 ne sont pas encore avancées, l'exécutif reviendra en 2022 sur ce projet.

- Un participant demande si un passage multimodal est envisagé sur le canal de Jonage.

Sandie Sinapayel explique que la ligne T9 empruntera le canal de Jonage à deux endroits :

- une première fois au niveau d'un pont existant ;
- une deuxième fois à Villeurbanne avec un nouvel ouvrage dédié au tramway et aux modes doux.

- Une participante demande quel moyen pourra être mis en place pour que les malvoyants puissent traverser les rails de tramway sans danger. Elle explique que c'est aujourd'hui dangereux car le tramway est prioritaire par rapport aux piétons et que rien n'indique qu'un tramway va arriver.

Muriel Roche répond que ce sujet de la sécurité pour tous est effectivement un sujet important. Le SYTRAL n'a pas de réponse précise à apporter dans l'immédiat mais note bien ce point.

- Un participant précise qu'il existe des signaux sonores pour traverser les voies de tramway : un bip sonne pour indiquer que la voie est libre quand le feu est vert et un message est émis quand le feu est rouge. Ce signal existe sur une partie du tramway mais cela n'est pas suffisant. Il faudrait donc prévoir ce signal dans tous les projets à venir.

L'animatrice remercie pour ces compléments.

- Un participant remarque que tous les équipements publics doivent être desservis par les transports. La station envisagée vers la gare de Saint-Fons sera à 5 minutes à pied, ce qui est très long pour quelqu'un ayant des problèmes de mobilité. Il ajoute qu'il faut d'ailleurs multiplier ce temps par deux ou trois. Il demande s'il est possible de repenser le projet pour avoir des stations plus proches des équipements (gare de Saint-Fons et théâtre de Vénissieux).

Muriel Roche répond que la station la plus proche de la gare de Saint-Fons est la station 4 Chemins ; le sujet de son implantation précise va être travaillé pendant la concertation justement par rapport à cet enjeu de connexion avec la gare.

Plusieurs itinéraires ont été étudiés sur le secteur de Saint-Fons pour la ligne T10, dont un tracé qui desservait directement la gare de Saint-Fons.

Le détail de la démarche suivie pour aboutir à ce tracé préférentiel qui ne passe pas devant la gare se trouve dans le dossier de concertation et sera explicité lors des réunions publiques :

- recensement de l'ensemble des tracés possibles ;
- analyse des tracés au regard de plusieurs critères dont les connexions, les potentiels de desserte, la performance et le temps de parcours ;
- au regard de cette grille d'analyse, des tracés ont été abandonnés et le tracé soumis à la concertation apparaît comme le meilleur compromis.

Figurent également dans le dossier de concertation les principaux motifs ayant conduit à l'élimination de certains itinéraires.

Le sujet de l'implantation précise de la station 4 Chemins reste à travailler, de même que les aménagements piétons et cycles pour relier la station de tramway et la gare de Saint-Fons. A noter que le traitement du cheminement piéton entre la station et la gare est intégré au projet T10.

- Un participant demande quels aménagements sont prévus pour l'espace public.

Sandie Sinapayel répond que les deux projets sont accompagnés d'une requalification de façade à façade. Ainsi, l'ensemble des rues dans lesquelles vont passer les tramways va être réaménagé. Les cheminements piétons seront donc étudiés et traités pour être les plus lisibles et confortables possibles.

- Un participant s'inquiète au sujet de la desserte de l'ESAT à Vaulx-en-Velin sur le secteur de la Soie. L'ESAT est aujourd'hui desservi par plusieurs lignes de bus empruntées par des personnes qui sont des travailleurs handicapés. Il se demande ce que deviendront les lignes de bus avec le passage du T9.



Sandie Sinapayel répond que lorsque l'ensemble du tracé de la ligne aura été arrêté et dans le cadre de la concertation continue, un travail sur la réorganisation du réseau de bus associé à l'arrivée de la ligne T9 va débiter. Le but est que la desserte de l'ESAT continue d'être assurée.

- **Une participante demande s'il est possible de faire passer le tramway dans les rues qui sont très étroites telles que la rue Jean Jaurès à Vénissieux.**

Muriel Roche répond que la faisabilité du passage du tramway dans les deux rues pour les deux variantes proposées à la concertation a été vérifiée. La question des fonctionnalités (cheminements piétons, cycles, voies de circulation automobile, végétalisation) qui vont être intégrées en parallèle du tramway va être posée. Des choix vont devoir être faits sur les usages à intégrer. Sur la rue Jean Jaurès, une voie de circulation automobile pourra par exemple être maintenue le long de la plateforme tramway (en plus des aménagements cyclables et piétons), avec un traitement particulier à déterminer au niveau du point dur constitué par les 2 bâtiments hors alignement actuel.

- **Une participante demande comment se fera l'accès à l'ESAT de la ZAC Arsenal lors des travaux et si le C12 circulera encore.**

Muriel Roche répond que le phasage de réalisation des travaux n'a pas encore été défini et sera travaillé plutôt l'année prochaine. Pendant la phase de travaux, certaines fonctionnalités seront conservées telles que l'accès des véhicules riverains ou encore les livraisons. En phase travaux, l'itinéraire des lignes de bus sera autant que possible maintenu, mais pourra être dévié si nécessaire ; c'est un sujet qui doit encore être travaillé. Comme pour la ligne T9, la mise en service de la ligne T10 s'accompagnera d'une réorganisation des lignes de bus du secteur, avec possiblement une évolution de l'offre, de la fréquence ou encore de tracés de ces lignes de bus existantes, de manière à renforcer leur complémentarité avec la ligne T10.

- **Un participant demande si de nouvelles rames vont être installées sur la ligne ou si les rames utilisées sont des rames existantes.**

Muriel Roche répond que ce sont des rames courtes du réseau existant qui seront utilisées pour les lignes T9 et T10. De nouvelles rames longues vont venir équiper des lignes existantes sur lesquelles il y a un besoin de renforcer la capacité et les rames courtes actuellement utilisées sur ces lignes seront mises en service sur le T9 et le T10.

Sandie Sinapayel précise que ces rames vont subir un grand contrôle technique avant leur utilisation sur T9 et T10.

- **Un participant demande ce qu'est le FALC.**

L'animatrice répond que le FALC désigne un ensemble de règles ayant pour finalité de rendre l'information facile à lire et à comprendre, notamment pour les personnes en situation de handicap mental.

Les engagements du SYTRAL en matière d'accessibilité

Michael Maisonnial présente ensuite la politique volontariste en faveur de l'accessibilité PMR.

Table ronde

À la suite du temps d'échange, les participants sont envoyés dans trois sous-groupes afin de contribuer autour de leur expérience voyageur.

De nombreuses contributions et attentes sont ressorties lors de ces sous-groupes. Elles sont triées par thématiques pour en faciliter la lecture.

Pour rejoindre la station :

- La proximité des stations est très importante pour les participants ainsi qu'une très bonne desserte de tous les secteurs car les transports en commun sont les seuls transports pour les aveugles notamment. Les équipements publics doivent être reliés aux habitations.
- Prévoir une présentation des plans claire et simplifiée. Par exemple, le plan des métros de Paris est un plan difficile à comprendre car trop dense.
- Proposer des plans en version papier car il est plus compliqué de chercher sur internet les plans des lignes que de les consulter en version imprimée.
- Privilégier l'information via une application sur téléphone pour obtenir une information continue et active.
- Avoir un ensemble de canaux d'information pour répondre à toutes les situations.
- Imaginer des stations bien visibles avec des emplacements clairs et des points de repère pour permettre de bien se représenter les lignes.
- Offrir une information simplifiée pour situer une station avec par exemple une adresse physique et avoir des plans généraux de situation en ville.
- Prévoir un balisage pour savoir quand et où traverser les rails et sécuriser les traversées sur l'ensemble du réseau. Attention en particulier pour la sécurité des personnes aveugles lorsqu'elles traversent les voies : feux sonores à déclencher avec une balise pour informer si le tramway est en approche. Il existe un système audio qui peut être déclenché avec une télécommande et un bip se déclenche quand le passage est libre.
- Faire attention à la signalétique et faciliter la compréhension des informations (une couleur différente pour chaque ligne par exemple, une charte voyageur, expliquer le compostage...)
- Signaler les travaux lors des chantiers avec une signalétique adaptée (écriture avec des grands caractères).
- Baliser tous les équipements publics sur la ligne ou à proximité et mettre des navettes entre les stations et les équipements publics.
- Avoir des balises sonores à toutes les stations et non pas seulement quand deux stations se croisent.
- Allonger le temps de traversée aux feux pour permettre une traversée en toute sécurité.



Dans la station :

- Avoir des circuits lisibles avec de la signalétique en FALC.
- Permettre aux personnes sourdes qui signent de s'exprimer en cas d'incident voyageur, le bouton d'urgence ne pouvant pas suffire.
- Positionner les portes sur le quai de façon plus lisible (contraste de couleurs) et de manière podotactile.
- Ouvrir les portes systématiquement pour faciliter l'accès au tramway ou au moins la première porte.
- Prévoir des boutons d'accès pour rentrer dans le tram en relief pour les repérer plus facilement.
- Mettre des balises sonores avec le nom de la station, la ligne et le temps d'arrivée des prochaines rames.
- Lorsque deux rames desservent le même arrêt, bien identifier de quelle ligne est la prochaine rame (numéro visible sur le wagon).
- Porter une attention particulière aux billetteries qui ne sont pas toujours fonctionnelles. Il est parfois difficile de voir l'écran avec la réverbération du soleil et les reflets. Les écrans sont parfois trop hauts. Imaginer des distributeurs vocaux pour une meilleure accessibilité de tous.
- Faire une annonce sonore pour l'arrivée d'un tramway en station.
- Prévoir un dispositif sonore activable par l'usager sur son smartphone (comme au niveau des feux). C'est intéressant pour les personnes « très à l'aise » avec le smartphone.
- Faire un message vocal d'accueil à l'entrée dans la rame de manière systématique.
- Prévoir une signalétique pour l'orientation et une signalétique de position : penser à ne pas constituer des obstacles dans le cheminement.
- Ambiance et luminosité à l'extérieur du tram : possibilité d'avoir des assises diversifiées, veiller à un bon éclairage pour renforcer le sentiment de sécurité.
- Les personnes malvoyantes ont besoin de contraste pour bien s'orienter dans l'espace : les barres en aluminium reflètent la lumière et sont donc visibles.
- Les panneaux d'affichage sur les quais sont parfois mal éclairés ou écrits trop petits.
- Penser une grammaire commune pour les personnes déficientes visuelles, pour comprendre l'espace urbain dans lequel évoluer et notamment que les voies piétonnes soient surélevées par rapport au reste de la circulation. Cela doit particulièrement être pensé aux abords des voies de tram et des voies vélos.

Lors du voyage :

- Pour les personnes sourdes, prévoir une information en temps réel et donc visuelle pour les tenir informées notamment en cas d'incident voyageur. Cela peut être sous la forme de vidéos avec de l'information directement en langue des signes. Des vidéos déjà enregistrées sur un accident voyageur, du retard etc... par exemple un avatar. La SNCF fait déjà ce genre de vidéo.
- Le système actuel d'annonces sonores en rame paraît satisfaisant.



- Prévoir plus de poignées pour s'accrocher, les poignées sont aujourd'hui trop éloignées.
- Attention aux arrêts très brutaux avec risque de chute, prévoir des poignées pour se retenir. Les poignées au plafond dans le métro sont très pratiques.
- Surélever seulement certains sièges, les assis-debout ne correspondent pas à tout le monde.
- Mettre une lumière qui s'allume pour suivre l'avancement du tram au fil des stations. Cela est très important pour les déficients visuels.
- Augmenter le temps d'ouverture des portes pour monter en sécurité. De même, permettre de sortir en toute sécurité en laissant les portes ouvertes assez longtemps.
- Laisser le temps de l'installation avant de redémarrer.
- Signaler depuis quelles portes le chauffeur voit les gens monter.
- Attention aux vélos qui prennent l'emplacement PMR et poussettes. Pour les personnes non voyantes, les vélos sont source d'accident dans les transports. Il faudrait un espace dédié au vélo et en limiter le nombre.
- Trop de lignes sont affichées dans le tramway, ne mettre que celle concernée.
- Le panneau de la ligne doit être visible depuis l'emplacement PMR et l'écriture suffisamment importante.
- Afficher le nom de la station sur un écran lorsqu'elle est annoncée à l'oral.
- Le chauffeur doit voir l'espace dédié aux PMR de sa place.
- Il est plus facile de monter dans des portes étroites pour les personnes qui marchent mal que dans les doubles portes car plus de préhension.
- Avoir une barre longitudinale dans les rames pour se diriger dans la rame en se maintenant.
- Le chauffeur pourrait prendre le relai si la synthèse vocale a un problème afin de dire quels sont les arrêts.
- Améliorer l'annonce sonore qui signale le prochain arrêt avec une tonalité et le nom de l'arrêt lorsque le tram est arrivé avec une tonalité différente.

Que ce soit dans le tramway ou à l'extérieur, les participants mettent en avant la thématique de la sécurité. Cette sécurité passe par la luminosité, la compréhension des espaces ou encore la possibilité d'assises.



Les rendez-vous de la concertation

Séverine Lardellier présente ensuite les concertations organisées pour les deux projets :

- **La concertation préalable du 23 août au 23 octobre 2021**
- **La concertation continue**

Elle présente également les différents outils à disposition pour informer, contribuer et être relais de chaque concertation.

Marion Allard présente ensuite le calendrier de la concertation T9 et **Isabelle Nardou-Thimonet** celui de la concertation T10.

Conclusion

Pour conclure la réunion, **Jean-Luc Campagne** prend la parole en tant que garant pour donner son regard sur cette rencontre.

Jean-Luc Campagne trouve que cette réunion est une démarche très positive dans le cadre de la concertation pour prendre en compte la problématique du handicap au sens large et inclure différents publics. Finalement s'intéresser à cette thématique revient à s'intéresser à l'accessibilité pour tous : les personnes âgées, les étrangers, les personnes plus jeunes... Cela va dans le sens très positif d'un tramway pour tous et va renforcer l'insertion et l'adaptation du projet ainsi que le lien aux usagers.

Il est important d'avoir cette articulation entre les besoins et la réalisation du projet.

L'animatrice remercie Jean-Luc Campagne et les participants et met fin à la rencontre.



COMPTE-RENDU

Rencontre avec les entreprises

Mercredi 01 septembre 2021

**Mairie du 7ème arrondissement,
Lyon**



Préambule

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenants :

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Florian CHALUMEAU- chef de projet secteur Lyon

Durée de la réunion : 2h00 – de 08h30 à 10h30

Contexte de la rencontre

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette rencontre avec les acteurs économiques a lieu en amont de la soirée d'ouverture.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Présenter le projet aux acteurs économiques des secteurs concernés par le projet de tramway T10
- Répondre à leurs questions
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet
- Donner les informations aux acteurs économiques pour être relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux
- Leur permettre d'animer leurs propres débats avec le kit du débat

Ouverture de la réunion

L'animatrice accueille les participants et rappelle que cette réunion est organisée au titre de la concertation préalable du projet T10 ayant lieu du 23 août au 23 octobre 2021.

L'animatrice présente le déroulé de la rencontre :

1. **Le projet T10 : Présentation et échanges**
2. **Le programme de la concertation : Présentation et échanges**

La présentation est disponible en annexe de ce document.

Le cadre de la concertation T10

L'animatrice rappelle que la concertation préalable est placée sous l'égide des garants de la Commission Nationale du Débat Public et a lieu dans le cadre réglementaire de l'article L121.8 du code l'environnement.

Elle explique que le rôle des garants a été renforcé. Ils interviennent lors de la phase de préparation de la concertation préalable avec notamment la réalisation du dossier de concertation et la définition des modalités de concertation. Ce rôle continue également pendant toute la démarche de concertation. Elle rappelle que les garants, neutres et indépendants, sont désignés sur une liste de la CNDP et mandatés avec une lettre de mission. Ils sont joignables et disponibles. Leurs coordonnées sont indiquées.

Leur rôle est de :

- défendre le droit de l'information et de la participation à l'élaboration de la décision publique ;
- garantir la sincérité et la transparence ;
- garantir l'intelligibilité des informations transmises avec une vigilance pour que chacun puisse s'exprimer ;
- garantir le bon déroulement du processus de concertation.

Les garants dresseront un bilan à la fin de la démarche, dans lequel ils intégreront les recommandations auxquelles devra répondre le maître d'ouvrage.

Le projet T10

Muriel Roche présente le cadre plus large du plan « Destinations 2026 » du SYTRAL, dans lequel s'inscrit le projet T10.



Muriel Roche et **Florian Chalumeau** présentent ensuite le projet T10.

Isabelle Nardou-Thimonet présente son rôle de chargée des relations riverains et rappelle la possibilité pour les participants de lui adresser toute question ou demande sur le projet.

Vous pouvez retrouver toutes les informations et les documents sur les projets en ligne :

t10-sytral.fr

Temps d'échange sur le projet

À la suite de la présentation du projet, un temps d'échange est organisé. Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

- Un participant interroge les intervenants sur les possibilités de circulation en voiture dans la rue Saint-Jean-de-Dieu. Chef d'entreprise, il souligne que, si une moitié de ses salariés pourra avantageusement utiliser le tramway, l'autre moitié reste contrainte à des déplacements ne pouvant être réalisés autrement qu'en voiture (commerciaux notamment). Il s'interroge donc sur les options aujourd'hui considérées, dont celle de la fermeture de la rue.

Florian Chalumeau répond qu'une mise à sens unique est aujourd'hui envisagée concernant la rue Saint-Jean-de-Dieu sur sa partie nord (entre la rue du P. Bernard et le bd Carteret). Il précise également que les accès aux sites riverains seront maintenus..

- Une participante salue l'avancée très positive que représente le T10 pour le développement de mobilités alternatives à la voiture. Cependant, dans cette perspective, la construction de parc relais (P+R) est essentielle et n'est pourtant pas abordée dans le cadre du projet T10. Elle souhaite savoir si cette question est malgré tout étudiée.

Muriel Roche souligne que ce sujet fait l'objet d'une réflexion plus large menée à l'échelle de la Métropole. Concernant le T10, le travail porte en priorité sur les interconnexions avec les autres lignes de transport en commun et gares, ainsi que sur l'intermodalité vélo, afin de proposer des alternatives aux déplacements en voiture individuelle sur un périmètre élargi.

- Une participante, travaillant dans un Institut de recherche, souligne la nécessité de prendre en compte les spécificités du secteur de la recherche et de l'expérimentation dans le cadre du chantier. En effet, certaines expérimentations peuvent être bloquées par les vibrations causées pendant les travaux.

Isabelle Nardou-Thimonet souligne que le SYTRAL est attentif à assurer le bon déroulé des travaux. Elle a initié un relevé des contraintes de fonctionnement et d'exploitation des sites riverains du tracé T10 et invite à entrer en contact avec elle afin de discuter plus en détails de cette question.

- Un participant souligne l'importance de l'emplacement des stations, en particulier sur le secteur Techsud. Il interroge donc sur les modalités de décision sur cette question.

Muriel Roche rappelle que l'objectif visé par le SYTRAL concernant l'emplacement des stations est à la fois de permettre la desserte d'un maximum de personnes et de limiter au maximum le temps de parcours pour améliorer l'attractivité de la ligne. Concernant le secteur Techsud, le choix du nombre et de l'implantation sera réalisé par les élus sur la base d'une analyse technique et des contributions du public formulées lors de la concertation.

- Un participant rappelle également qu'une enquête a été menée auprès de certains salariés sur leurs attitudes en termes de mobilité, afin de les inciter à une mutation des modes de transport. Pour que cette transition puisse se faire, la question de l'implantation des stations est essentielle, ainsi que celle des aménagements et infrastructures autour. Selon lui, les infrastructures vélo existantes sont aujourd'hui insuffisamment développées (faible nombre de stations Velo'v, voies cyclables peu sécurisées...).
- Un participant interroge les intervenants sur le tracé retenu, regrettant qu'il ne passe pas par la gare de Saint-Fons. Un tel tracé permettrait pourtant selon lui de favoriser une réelle transition de mobilité des nombreux salariés passant par la gare dans leurs déplacements quotidiens. Par ailleurs, la desserte de la Vallée de la Chimie est importante et nécessite une vraie prise en compte des industriels présents sur cette zone.

Muriel Roche souligne que plusieurs tracés ont été étudiés sur le secteur de Saint-Fons dans le cadre des études de faisabilité, dont un qui passait à côté de la gare, et évalués. Le tracé proposé à la concertation a été privilégié. Le trajet par la gare aurait été plus long et avec plus de courbes, augmentant ainsi le temps de parcours. Il était plus éloigné du centre de Saint-Fons et permettait une desserte moins centrale du quartier NPNRU Arsenal / Carnot – Parmentier. Il présentait enfin plus de difficultés d'insertion (la rue qui monte depuis la gare le long des voies ferrées est aujourd'hui un axe important de circulation, qui permet de limiter la circulation dans le cœur de ville et l'insertion du tramway n'aurait pas permis la restitution du double sens de circulation sur cet axe). Il est à noter que le périmètre du projet intègre le traitement du cheminement entre la future station 4 Chemins et la gare de Saint-Fons, pour que ce cheminement soit lisible et facilité.

Sur la desserte de la Vallée de la Chimie, le T10 est une partie de la réponse, notamment avec une station prévue au nord de la ZI Sampaix, et dont la relocalisation au sud est envisagée mais reste à échanger avec les

services de l'Etat (contrainte du PPRT Vallée de la Chimie). La réorganisation du réseau de bus qui accompagnera la mise en service de T10 peut permettre de compléter la desserte de la Vallée de la Chimie.

- **Un participant salue avant tout le projet comme une vraie opportunité pour les salariés et apprentis, notamment dans la Vallée de la Chimie. Dans cette zone, il souligne par ailleurs l'importance de l'intermodalité, indispensable pour assurer un lien avec l'offre de transport à proximité.**

Muriel Roche précise que la ligne T10 sera doublée par des aménagements cyclables et que des réflexions sur le stationnement vélo à proximité de la ligne seront menées dans le cadre du projet T10, pour favoriser l'intermodalité transports en commun / vélos.

- **Un participant souligne également l'importance de la question des parcs relais (P+R) et s'étonne que cette question ne soit pas abordée dans la concertation T10. Par ailleurs, il insiste sur l'importance de garantir des chantiers propres et de favoriser l'accessibilité des piétons pendant les travaux, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Il souligne enfin la nécessité de travailler à l'aménagement global du quartier et au mobilier urbain, afin de limiter la prostitution dans le quartier.**

Muriel Roche répond en assurant que l'objectif est bien de maintenir des cheminements piétons accessibles pendant la phase chantier. Elle rappelle qu'Isabelle Nardou-Thimonet sera l'interlocutrice privilégiée des riverains pendant la phase chantier et que les riverains pourront lui signaler les dysfonctionnements ou points d'amélioration à traiter.

Plus globalement, Muriel Roche rappelle que le T10 va aussi permettre d'engager une requalification des axes du tracé du tramway.

- **Un participant questionne le sujet de la circulation sur l'avenue Tony Garnier, où l'arrivée du tramway risque de fortement entraver la circulation. Il signale la problématique de circulation dans le quartier, et notamment l'accessibilité sur la zone de l'Inserm, où circule un nombre important de camions.**

Florian Chalumeau souligne que des études de circulation sont en cours sur ce secteur. Si l'arrivée du tramway va effectivement avoir un impact sur le calibrage viaire (nombre de voies de circulation), les aménagements de surface de ce secteur ne sont pas encore décidés. Le sujet d'accessibilité des sites pour permettre leur exploitation, notamment par les camions, sera pris en compte dans ces réflexions.

Les contraintes spécifiques d'accès des sites seront précisément identifiées et traitées. Une première phase de recensement de ces éléments, évoquée ci-dessus, est en train d'être menée par le SYTRAL.

- **Un participant salue le projet comme étant convaincant, mais souligne toutefois la problématique de la circulation et du stationnement. Selon lui, les chiffres utilisés dans les études de circulation ont été obtenus en période de confinement et ne peuvent être considérés comme valides. De nouvelles études en période d'activité normale doivent donc être menées.**

Florian Chalumeau répond en soulignant que les chiffres considérés dans les études ont bien été établis hors période COVID. Plus globalement, une réflexion est en train d'être menée par la mairie du 7^{ème} arrondissement sur la question du stationnement et sera prise en compte dans le projet.

- **Un participant souligne que le tracé proposé passe par des zones où sont situées les réseaux téléphoniques de la majorité des opérateurs. Les travaux présentent donc des risques de coupures qui peuvent poser problèmes avec les télécoms.**

Florian Chalumeau souligne qu'une reconnaissance préalable a été menée pour repérer le tracé des réseaux. En cas d'imprécision des données obtenues, des trous sont faits pour repérer le tracé des réseaux existants. Un dialogue direct est également mené avec les concessionnaires de réseaux publics et privés.

- **Un participant interroge à propos du projet de « câble », supposée arriver à Gerland. Il souhaite savoir si le T10 est susceptible d'être un relai de cette nouvelle liaison.**

Muriel Roche souligne que des études sont en cours sur cette ligne câble, et qu'une concertation spécifique sera également menée sur ce projet. Une connexion avec Gerland est possible, mais beaucoup d'autres hypothèses sont également à l'étude.

- **Une participante souligne l'importance de la question de l'intermodalité, et notamment avec le vélo. Selon elle, les trajets longue distance ne permettent pas de prendre le vélo. Il est donc important de garantir des possibilités de sécurisation d'un vélo laissé à l'extérieur, ou de trajet avec son vélo à l'intérieur d'un tramway.**

Muriel Roche rappelle qu'une expérimentation est en cours sur l'embarquement des vélos à l'intérieur des tramways. La question du stationnement vélo reste à l'étude, notamment ses emplacements, ainsi que le mobilier à installer.

- **Un participant souligne également l'importance des interconnexions. Selon lui, la gare de Saint-Fons représente une porte d'entrée importante pour les personnes résidant ou travaillant hors de Lyon, et devrait donc être intégrée au tracé de la nouvelle ligne. Par ailleurs, il souligne l'importance du développement des parcs relais (P+R).**

Des réponses sur ces 2 sujets ont été apportées précédemment lors des échanges.

Temps d'échange sur la concertation

Isabelle Nardou-Thimonet, Chargée des relations riverains T10, présente le dispositif de concertation, ainsi que les différents outils d'information mis à disposition du public.

Elle rappelle que plusieurs rencontres sont prévues dans les semaines prochaines :

- **3 réunions publiques communales (présentiel)**
 - Le 9 septembre, au Hall des Fêtes de Saint-Fons
 - Le 10 septembre, à la Maison Ravier à Gerland
 - Le 14 septembre, à la Salle Joliot Curie à Vénissieux
- **5 ateliers sur chaque secteur (visioconférence)**
 - Saint-Fons centre, le 28 septembre
 - Gerland Tony Garnier, le 30 septembre
 - Saint-Fons Sampaix, le 4 octobre
 - Gerland Techsud, le 7 octobre
 - Vénissieux, le 12 octobre

Elle présente ensuite le « kit du débat » ayant été développé afin de permettre aux entreprises qui le souhaitent de mettre en place un débat sur le projet au sein de leur structure.



Plusieurs représentants d'entreprises confirment leur intérêt pour cette concertation et leur souhait d'adresser au SYTRAL leurs questions, remarques et commentaires sur le projet.



COMPTE-RENDU

Rencontre acteurs locaux

Vendredi 03 septembre 2021

Hall des Fêtes, Saint-Fons



Préambule

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenants :

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Florian CHALUMEAU- chef de projet secteur Lyon

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Durée de la réunion : 2h00 – de 08h30 à 10h30



Contexte de la rencontre

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette rencontre avec les acteurs locaux des trois communes traversées a lieu en amont de la soirée d'ouverture.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Présenter le projet aux acteurs locaux des secteurs concernés par le projet de tramway T10
- Répondre à leurs questions
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet
- Donner les informations aux acteurs locaux pour être relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux
- Leur permettre d'animer leurs propres débats avec le kit du débat

Ouverture de la réunion

L'animatrice accueille les participants et rappelle que cette réunion est organisée au titre de la concertation préalable du projet T10 ayant lieu du 23 août au 23 octobre 2021.

L'animatrice présente le déroulé de la rencontre :

- 1. Le projet T10 : Présentation et échanges**
- 2. Le programme de la concertation : Présentation et échanges**

La présentation est disponible en annexe de ce document.

L'animatrice présente ensuite les intervenants :

Muriel ROCHE – cheffe de projet T10

Florian CHALUMEAU – chef de projet secteur Lyon

Isabelle NARDOU-THIMONET – chargée des relations riverains T10

Le cadre de la concertation T10

L'animatrice rappelle que la concertation préalable est placée sous l'égide des garants de la Commission Nationale du Débat Public et a lieu dans le cadre réglementaire de l'article L121.8 du code l'environnement.

Elle explique que le rôle des garants a été renforcé. Ils interviennent lors de la phase de préparation de la concertation préalable avec notamment la réalisation du dossier de concertation et la définition des modalités de concertation. Ce rôle continue également pendant toute la démarche de concertation. Elle rappelle que les garants, neutres et indépendants, sont désignés sur une liste de la CNDP et mandatés avec une lettre de mission. Ils sont joignables et disponibles. Leurs coordonnées sont indiquées.

Leur rôle est de :

- **défendre le droit de l'information et de la participation à l'élaboration de la décision publique ;**
- **garantir la sincérité et la transparence ;**
- **garantir l'intelligibilité des informations transmises avec une vigilance pour que chacun puisse s'exprimer ;**
- **garantir le bon déroulement du processus de concertation.**

Les garants dresseront un bilan à la fin de la démarche, dans lequel ils intégreront les recommandations auxquelles devra répondre le maître d'ouvrage.

Avant de débiter la présentation du projet, l'**animatrice** demande si des participants ne connaissent pas le projet : l'ensemble des participants connaît le projet.

Le projet T10

Muriel Roche présente le cadre plus large du plan « Destinations 2026 » du SYTRAL, dans lequel s'inscrit le projet T10.



Muriel Roche et **Florian Chalumeau** présentent ensuite le projet T10.

Vous pouvez retrouver toutes les informations et les documents sur les projets en ligne :

t10-sytral.fr

Temps d'échange sur le projet

À la suite de la présentation du projet, un temps d'échange est organisé. Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

- **Un participant souligne l'importance du stationnement à proximité de la ligne T10 à Saint-Fons pour faciliter l'accès au tramway des usagers extérieurs à la commune, venant de Feyzin par exemple.**

Muriel Roche répond que des études de stationnement sont en cours, pour permettre d'identifier le fonctionnement existant du stationnement dans les centres-villes de Saint-Fons et de Vénissieux, et de proposer les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre dans le cadre du projet de tramway T10.

Elle précise également que l'objectif est de proposer une alternative à la voiture individuelle, à la fois avec la création de la ligne de tramway connectée à d'autres lignes structurantes du réseau de transport en commun et aux gares SNCF de Vénissieux et Saint-Fons, l'aménagement de cheminements piétons et d'itinéraires cyclables le long de la ligne, et la réorganisation des bus dans les secteurs traversés par le tramway. Les lignes de bus actuelles sur le corridor T10 seront réinterrogées et pourront ainsi être conservées en tout ou partie, déviées ou redéployées.

Muriel Roche conclut en précisant que la réflexion est multimodale, c'est-à-dire qu'elle inclut tous les modes de déplacement, dont le vélo.

- **Le participant complète. Il a bien compris qu'à l'heure actuelle, aucun parc relais n'était prévu à Saint-Fons. Au sujet de la circulation, il a compris que certaines rues seraient mises en sens unique et aimerait savoir si les rues et le sens sont déjà fixés. Enfin, il évoque une autoroute vélo allant du nord au sud connectée à la ViaRhona et demande plus d'informations sur cette interconnexion.**

Au sujet de la circulation, **Muriel Roche** souligne que les études réalisées ont permis d'avoir une 1^{re} approche pour chaque axe du tracé sur les capacités de restitution des voies de circulation, après insertion de la plateforme tramway et des aménagements piétons et cyclables. Compte tenu des largeurs d'emprise disponibles, la mise à sens unique, voire ponctuellement la suppression de la circulation hors riverains, est ainsi proposée pour certaines rues. Le sens de circulation de ces rues n'est à ce stade pas défini. Le plan de circulation le plus adapté sera défini sur la base des études de circulation en cours et des contributions de la concertation. Un retour sur ce sujet de façon très localisée sera réalisé lors de la concertation continue.

Au sujet du vélo, **Muriel Roche** précise que le SYTRAL a l'obligation d'insérer des aménagements cyclables le long du tracé du tramway, compte tenu de la requalification de voirie réalisée sur les axes du tracé. Certains tronçons de ces aménagements longeant le tracé du T10 seront labellisés Réseau Express Vélo, entre Tony Garnier et Saint-Fons et formeront en effet une sorte d'autoroute cycliste.

L'animatrice rappelle que le dossier de concertation est consultable en mairie et en ligne sur t10-sytral.fr.

- **Une participante souligne le fort enjeu des variantes locales du tracé à Vénissieux. La variante par le boulevard Gérin présente, selon elle, l'avantage de desservir un point de concentration d'activités (le Théâtre, la Maison du Peuple, le Centre d'Arts, le Gymnase...) mais elle s'interroge sur la mise en œuvre, notamment au sujet du virage serré entre la rue Zola et le boulevard Gérin. Elle finit en soulignant le fort enjeu du stationnement – manquant déjà les soirs de spectacles au Théâtre et donnant lieu à du parking sauvage toléré, et qui manque également pour les visiteurs de l'EHPAD. Enfin, elle salue le projet, qui selon elle, est une chance pour toutes les activités.**

Muriel Roche rappelle que les variantes locales sont très proches, à une rue près. Le tramway sera donc quoi qu'il en soit proche des équipements. Elle précise qu'il existe dans le dossier de concertation un premier état de l'analyse des deux tracés. Sur la variante par le boulevard Gérin, la giration depuis la rue Zola est en effet serrée. Il existe actuellement du pour et du contre pour les deux variantes, c'est pourquoi elles ont été conservées à ce stade. Les analyses techniques vont se poursuivre et être complétées des contributions de la concertation en vue de choisir le meilleur tracé.

- La participante complète en mentionnant l'existence contraignante d'une côte qu'il faudrait parcourir pour les personnes âgées se rendant au Théâtre, dans le cas où la variante passant par la rue Emile Zola et l'avenue Jean Jaurès serait retenue.
- Un participant interroge les intervenants sur le tracé des aménagements cyclables à la sortie du franchissement du boulevard Bonnevey. Pour des questions de risques industriels, le tramway ainsi que les aménagements cyclables vont contourner à l'ouest par le boulevard Lucien Sampaix. Mais selon lui, si la rue Charles Antoine Martin reste ouverte à la circulation automobile, les vélos vont certainement continuer tout droit. Le participant demande s'il est possible d'envisager un aménagement cyclable plus direct empruntant la rue Charles Antoine Martin malgré la zone à risque.

Muriel Roche souligne que la rue Charles Antoine Martin est longée d'une activité générant des risques industriels qui interdisent le passage du tramway et la création d'aménagements cyclables sur cette rue. De plus, la rue est empruntée par de nombreux poids lourds qui doivent accéder aux sites industriels. Le trajet semble donc plus court mais est soumis à plus de conflits avec ces véhicules. Le passage des aménagements cyclables par le boulevard Lucien Sampaix rallonge effectivement l'itinéraire, mais la qualité d'aménagement de cet itinéraire devrait inciter les cyclistes à l'emprunter.

- Le participant souligne que si les aménagements cyclables proposés dans le cadre de l'opération T10 seront accessibles à la mise en service du tramway, les vélos eux circulent déjà aujourd'hui, dans des conditions peu sécurisées. Le participant demande si des aménagements pourraient être envisagés dès à présent pour améliorer les conditions de franchissement du boulevard L. Bonnevey, sans attendre l'aménagement de la plateforme tramway.

Muriel Roche répond que les travaux de l'opération T10 doivent démarrer en 2023, mais que des échanges sont en cours avec la Métropole (qui a à la fois la compétence voirie et la propriété de l'ouvrage de franchissement du périphérique Laurent Bonnevey) pour envisager d'anticiper le franchissement du boulevard L. Bonnevey par les cycles entre Surville et la ZI Sampaix. Aujourd'hui, l'ouvrage de franchissement existant est fermé par des grilles qu'il faudrait supprimer et des aménagements cyclables devraient également être aménagés au nord, sur le parking Surville, et au sud, au droit du site Starterre.

- Un participant demande si la circulation sur la rue Sembat sera uniquement réservée aux modes doux et au tramway ou si elle restera ouverte aux voitures et aux poids lourds, une fois le projet réalisé et pendant les travaux.

Muriel Roche répond qu'une fois le projet achevé, la circulation sera bien maintenue pour tous, car la rue mène à une sortie d'échangeur et permet la desserte de la zone industrielle Sampaix, et qu'elle bénéficiera d'aménagements dédiés aux piétons et aux cycles. Concernant la phase travaux, il est trop tôt pour répondre précisément, puisque les études avancent étape par étape et concernent à ce stade plutôt le sujet de l'insertion. Les réflexions sur l'organisation des travaux et leur phasage seront menées en 2022, avec l'objectif de maintenir des itinéraires piétons et vélos.

- Le participant complète en partageant son inquiétude concernant la déviation potentielle, pendant les travaux, de la circulation cycliste sur l'autre accès à Saint-Fons au niveau de l'échangeur du boulevard Laurent Bonnevey (route de Vienne / rue Jaurès), qui est un accès dangereux et désagréable pour les cyclistes car il ne dispose d'aucun aménagement. Malgré cela, beaucoup de personnes l'empruntent déjà – de plus en plus de familles le week-end – en prenant des risques. Le participant invite à ne pas attendre l'accident et à envisager l'aménagement du nouvel accès vélo entre Surville et Sampaix dès aujourd'hui.

Florian Chalumeau répond que des discussions sont en cours avec la Métropole de Lyon et que ces sujets sont bien identifiés.

- Le participant termine en demandant si la plateforme du tramway sera végétalisée à Saint-Fons, car la commune manque selon lui de végétalisation ?

Muriel Roche répond que l'objectif du SYTRAL est bien de végétaliser au maximum, mais qu'il existe sur certains passages du tracé des contraintes locales empêchant la végétalisation de la plateforme, notamment dans le centre de Saint-Fons entre la rue Briand et les Quatre Chemins, où la circulation des riverains est proposée sur la plateforme tramway compte tenu de l'impossibilité de restituer une voie de circulation en parallèle de la plateforme. La circulation de véhicules sur la plateforme rend la végétalisation impossible à cet endroit.

- Un participant souligne que l'interconnexion du tramway avec la gare de Saint-Fons est positive, tout en faisant remarquer que le trafic de la gare est actuellement très limité. Il demande donc si un projet cohérent d'augmentation de la fréquence des trains et d'une tarification unique est actuellement à l'étude.

Florian Chalumeau rappelle que le train ne fait pas partie de la compétence du Sytral. Elle informe des éléments à la connaissance du SYTRAL, à savoir, qu'en vue d'augmenter le report modal, des réflexions sont en cours sur l'augmentation de la fréquence des trains et sur la tarification unique.

- Un participant partage l'inquiétude qu'a procuré l'annonce du projet au niveau de l'équipement de la Halle Tony Garnier. En effet, l'arrivée du T1 en 2014 avait déjà contraint l'équipement à modifier l'accès au site pour les poids lourds des organisateurs d'événements, en supprimant les accès au nord et en les relocalisant à l'ouest. Le projet du T10 risque maintenant d'enclaver la Halle côté ouest. Le participant aurait préféré que le tramway T10 ait son terminus au Stade de Gerland. Il précise encore que l'exploitation de cet équipement événementiel est difficile car les semi-remorques doivent déjà couper une voie de bus et la chaussée côté est de l'avenue Tony Garnier pour entrer sur le site. Il partage avec les intervenants sa difficulté à se projeter dans l'accès possible demain car il ne dispose pas des dimensions, ni des détails concernant la plateforme tramway et l'aménagement de son terminus sur l'avenue Tony Garnier. Il ajoute qu'il est sensible aux problématiques vélo car il remarque beaucoup d'accidents devant la Halle Tony Garnier.

Florian Chalumeau souligne que le SYTRAL a bien conscience des contraintes d'accès de cet équipement et que les équipes du tramway T10 ont l'intention de préciser finement ces contraintes lors d'un rendez-vous dédié avec les exploitants de la Halle Tony Garnier, en présence du maître d'œuvre et d'Isabelle Nardou-Thimonet, chargée des relations riverains T10. Il ajoute que la position de la plateforme et du terminus ainsi que les différentes fonctions ne sont pas encore arrêtées sur l'avenue Tony Garnier et que les contributions permettront d'alimenter les études de conception.

Enfin concernant les vélos, **Florian Chalumeau**, indique que l'idée est de mettre en place des aménagements qualitatifs pour les vélos, pour plus de sécurité pour les cyclistes mais aussi pour les autres usagers. Il ajoute que ce sujet est au cœur des réflexions et que des échanges spécifiques avec les exploitants de la Halle Tony Garnier ne pourront qu'enrichir la conception de ces aménagements.

- Un participant questionne l'opportunité d'ajouter une traversée voiture sous le boulevard Bonnefoy questionnée dans le dossier de concertation. Selon lui, cela risque de créer un nouvel axe fort de circulation, qui pourrait constituer une entrave aux modes doux. Il ajoute une réflexion sur l'importance d'avoir bien en tête le réseau Vélo'v, qui selon l'emplacement des stations pourrait contribuer à faciliter la connexion avec Feyzin.

Florian Chalumeau confirme que le réseau Vélo'v fait bien partie des réflexions. Concernant le franchissement du boulevard Bonnefoy, il y a une certitude quant au passage du tramway et des modes doux, mais il n'y a pas de



décision à date concernant le passage des voitures. L'analyse de l'opportunité du franchissement automobile sera analysée sur la base des études en cours sur la circulation, de l'intérêt du lien entre les deux zones et des contributions de la concertation.

Temps d'échange sur la concertation et conclusion

- **Isabelle Nardou-Thimonet, Chargée des relations riverains T10, présente le dispositif de concertation, ainsi que les différents outils d'information mis à disposition du public.**

Elle rappelle que plusieurs rencontres sont prévues dans les semaines prochaines :

- 3 réunions publiques communales (présentiel)
 - Le 9 septembre, au Hall des Fêtes de Saint-Fons
 - Le 10 septembre, à la Maison Ravier à Gerland
 - Le 14 septembre, à la Salle Joliot Curie à Vénissieux
- 5 ateliers sur chaque secteur (visioconférence)
 - Saint-Fons centre, le 28 septembre
 - Gerland Tony Garnier, le 30 septembre
 - Saint-Fons Sampaix, le 4 octobre
 - Gerland Techsud, le 7 octobre
 - Vénissieux, le 12 octobre

Elle présente ensuite le « kit du débat » ayant été développé afin de permettre aux acteurs qui le souhaitent de mettre en place un débat sur le projet au sein de leur structure.

Plusieurs acteurs locaux confirment leur intérêt pour cette concertation et leur souhait d'adresser au SYTRAL leurs questions, remarques et commentaires sur le projet.



COMPTE-RENDU

Soirée d'ouverture
Mardi 31 août 2021

SYTRAL



Préambule

Animation :

Claude COSTECHAREYRE - Agence Sennse
Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenants :

Gautier ROUHET – Directeur adjoint du développement
Séverine LARDELLIER – Responsable concertation
Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10
Florian CHALUMEAU – Chef de projet T10 – référent secteur Lyon

Élus :

Bruno BERNARD – Président du SYTRAL
Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL
Michèle PICARD – Maire de Vénissieux
Christian DUCHENE – Maire de Saint-Fons
Fanny DUBOT – Maire de Lyon 7^e

En présence des garants :

Jean-Luc CAMPAGNE
Valérie DEJOUR

Durée de la réunion : 2h00 – de 18h30 à 20h30

En raison du contexte sanitaire, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges ainsi que par le chat. La réunion était également traduite par deux interprètes en langue des signes français (LSF).

Contexte de la rencontre

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que la zone industrielle Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette soirée d'ouverture ouvre le processus de concertation préalable.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Partager le cadre de la concertation (concertation avec garants)
- Présenter le projet au grand public et recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet
- Répondre aux questions
- Partager les modalités et le calendrier de la concertation

Ouverture de la réunion

L'animateur lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions.

Il rappelle que cette réunion est organisée au titre de la concertation préalable du projet de tramway T10 ayant lieu du 23 août au 23 octobre 2021.

L'animateur présente les intervenants et le déroulé de la rencontre :

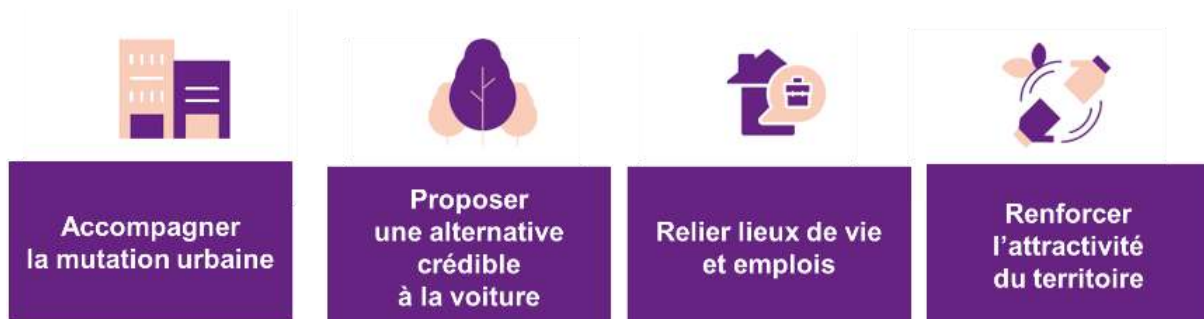
1. **Le projet T10**
2. **Zoom sur la concertation**
3. **Temps d'échange**

La présentation est disponible en annexe de ce document.

L'animateur passe ensuite la parole aux élus présents.

Prise de parole des élus

Bruno Bernard, Président du SYTRAL, introduit ce temps en exposant le contexte et les objectifs du projet T10. Il présente le cadre plus large dans lequel s'inscrit le projet avec le plan Destinations 2026 ainsi que les 3 objectifs de répondre à l'urgence climatique, de participer à la cohésion des territoires et de soutenir la relance de l'économie locale. Il précise les 4 objectifs de la nouvelle ligne T10 qui reliera Vénissieux, Saint-Fons et Gerland (Lyon 7e) :



Michèle Picard, Maire de Vénissieux, indique que la ligne T10 est une véritable opportunité pour Vénissieux d'améliorer le maillage du réseau de transport et la qualité de déplacement des habitants. Elle invite les habitants de sa commune à s'exprimer durant la concertation, notamment sur les deux variantes locales présentes sur le tracé passant par Vénissieux.

Christian Duchêne, Maire de Saint-Fons, explique que la ligne T10 est très attendue par la population et que, grâce à ce projet, toutes les communes de la première couronne de l'Est Lyonnais seront desservies par le métro ou le tramway, ce qui est important pour l'égalité des territoires. Il précise que ce projet va permettre de désenclaver la commune de Saint-Fons en desservant les équipements et les axes importants du territoire.

Fanny Dubot, Maire de Lyon 7^e, remercie les participants et les garants de leur présence. Elle explique que le projet T10 est un projet de « périphérie à périphérie » participant au désenclavement attendu. Elle indique que l'objectif de la concertation pour le secteur Gerland est d'affiner le projet sur les dessertes avec l'emplacement des futures stations.

Le mot des garants

L'animateur rappelle que la concertation préalable est placée sous l'égide des garants.

Valérie Dejour explique que le rôle des garants a été renforcé comme prescripteurs dans la phase en amont de la concertation préalable avec notamment le dossier de concertation. Ce rôle continue également pendant toute la démarche de concertation. Elle rappelle que les garants, neutres et indépendants sont désignés sur une liste de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et avec une lettre de mission pour le projet.

Leur rôle est de :

- **défendre le droit de l'information et de la participation à l'élaboration de décision publique ;**
- **garantir la sincérité et la transparence ;**
- **garantir l'intelligibilité des informations transmises avec une vigilance pour que chacun puisse s'exprimer ;**
- **garantir le bon déroulement du processus de concertation.**

Elle rappelle qu'il s'agit d'une concertation préalable où la question de l'opportunité du projet est posée. Les garants dresseront un bilan à la fin de la démarche, dans lequel ils intégreront les recommandations auxquelles devra répondre le maître d'ouvrage.

Jean-Luc Campagne insiste sur le processus de construction collective, que cette concertation permet, nécessaire pour enrichir le projet. Il indique être vigilant sur l'inclusivité de la concertation, pour que chacun puisse s'exprimer.

Le projet T10

Muriel Roche présente le projet T10.

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le projet en ligne : t10-sytral.fr

Le programme de la concertation

Séverine Lardellier présente ensuite la concertation organisée pour le projet T10 :

- **La concertation préalable du 23 août au 23 octobre**
- **La concertation continue**

Elle présente également les différents outils à disposition pour informer, contribuer et être relais de chaque concertation.

Temps d'échange

À la suite de la présentation du projet, un temps d'échange est organisé.
Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

- **Un participant, habitant Vénissieux, se questionne sur la rue de la République et la rue Carnot qui vont être traversées par le T10. Il indique que ce sont des voies à double sens très utilisées pour se garer. Il demande donc si ces voies seront toujours en double sens ou s'il y aura une voie de circulation, et comment les riverains pourront y accéder. Le participant demande si le SYTRAL a une vision sur les reports de flux engendrés par le projet, notamment sur la rue Parmentier. Il dit s'inquiéter de devoir faire le tour de la ville pour pouvoir rentrer chez lui s'il ne peut plus circuler dans les deux sens.**

Muriel Roche répond que les éléments sur les modifications de circulation qui accompagnent la ligne T10 sont consultables dans le dossier de concertation. Elle précise que l'insertion du tramway impose une mise à sens unique des axes du tracé sur Vénissieux et Saint-Fons centre et que l'accessibilité des riverains à leur habitation et aux commerces sont des fonctionnalités qui seront maintenues avec le projet. Concernant le report de flux, elle explique que l'objectif n'est pas de résonner en termes de report de circulation, mais de proposer d'autres solutions de déplacements que la voiture pour réduire son utilisation, tout en conservant l'accessibilité et les fonctionnalités qui existent pour ceux qui continueraient de se déplacer en voiture.

Jean-Charles Kohlhaas ajoute que les voies transversales resteront circulables et qu'il sera donc possible de rejoindre son domicile facilement par les voies parallèles.

- **Une participante, habitante de Lyon 7^e, demande s'il y a une possibilité d'extension de la ligne vers le nord de la Halle Tony Garnier pour irriguer cette zone.**

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il n'est pas prévu pour le moment une extension au-delà de la Halle Tony Garnier, mais que c'est un sujet sur lequel le SYTRAL pourrait se pencher. Il précise que le boulevard Yves Farge est un secteur en questionnement en termes de transport en commun et sur lequel les aménagements cyclables vont être particulièrement développés.

- **Un participant, habitant de Vénissieux, dans la rue Emile Zola, indique qu'il essaye de s'informer sur le projet depuis longtemps et demande si les terrains seront préemptés.**

Jean-Charles Kohlhaas précise que le projet a commencé à se construire il y a un certain nombre de mois et que les informations sur le projet ne sont diffusées que depuis le début de la concertation. Il indique que les études ne sont pas terminées et que l'insertion du tramway dans chaque rue est en cours d'étude. Il ajoute que la concertation doit également permettre aux habitants de faire remonter les enjeux rencontrés dans leurs rues et quartiers, pour permettre de définir de façon plus précise une insertion du tramway qui réponde aux attentes. Après la période de concertation réglementaire de deux mois, la concertation continue permettre de poursuivre les échanges avec les habitants.

- **Une question est posée sur les aménagements de piste cyclable prévus sur l'axe Carnot-Plasse.**

Jean-Charles Kohlhaas indique que la typologie des aménagements cyclables fait partie des sujets qui vont s'élaborer au fur et à mesure du projet. Il précise qu'il y a un cadre réglementaire sur les aménagements de voiries qui contraint d'y prévoir des aménagements cyclables. Outre la plateforme tramway et les aménagements cyclables, les cheminements piétons, la végétalisation, les voies de circulation et le stationnement dont partie des fonctionnalités étudiées dans le cadre de l'insertion.

- **Une question est posée sur la fréquence maximale possible sur la ligne.**

Jean-Charles Kohlhaas explique que pour tout projet de ligne forte, la fréquence et le niveau de service évoluent en fonction du nombre d'usagers qui l'utilisent et de son niveau de saturation. Les études ne sont pas toujours très optimistes et indiquent 20 000 à 25 000 voyages par jour sur cette ligne. La fréquence prévue à ce stade à la mise en service est de 10 min et sera adaptée en fonction de l'évolution du besoin.

- **Une participante, habitante de Vénissieux sur le boulevard Laurent Gérin, s'interroge sur le passage du tracé de la variante Laurent Gérin sur le terrain de l'ancienne usine Veninov ?**

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il est prévu que le tracé bifurque avant d'emprunter en partie le site de Veninov (usines Maréchal). Des échanges sont en cours notamment sur l'avenir de ce terrain, avec la volonté de maintenir une activité industrielle.

- **Un participant demande s'il y a un risque de sécurité causé par la proximité de futur tramway au Port Edouard Herriot.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que l'ensemble des installations classées sont répertoriées par la Préfecture avec des Plans de Prévention contre les Risques Technologiques. Sur le tracé T10, deux zones sont concernées : la zone de Saint-Fons Sampaix, où un travail est fait au sujet de la desserte, et le secteur du Port Edouard Herriot, où le tracé proposé est compatible avec le Porter à Connaissance du Port.

Christian Duchêne ajoute que l'Etat est très attentif aux risques. La ville de Saint-Fons dispose du tramway plus tardivement que les autres communes, du fait de ces zones à risques à traverser. Le SYTRAL, les élus et l'Etat travaillent pour faire en sorte que le tramway assure la sécurité des passagers. Il rappelle la nécessité de positionner correctement les stations. L'Etat interdit pour le moment de construire une station sur la rue Sembat dans le secteur de Sampaix.

- **Une participante, habitante de Vénissieux, s'interroge sur le tracé du boulevard Laurent Gérin, notamment sur l'annonce de la fermeture ponctuelle de la circulation entre le théâtre et le gymnase. Elle observe que le virage du tramway entre le boulevard Laurent Gérin et la rue Emile Zola va être raide et juste à côté de l'école du Centre, avec de très forts risques de sécurité.**

Jean-Charles Kohlhaas indique que ces éléments sont bien pris en compte et font partie des facteurs qui ont nécessité de maintenir deux variantes sur ce secteur, dont la faisabilité a été vérifiée. Sur la question de la sécurité, il précise que jusqu'à présent, moins d'accidents ont lieu avec les tramways qu'avec les voitures.

Il souhaite donner une alternative à la voiture individuelle avec le tramway, en redistribuant l'espace de voirie entre tous les modes de déplacement, tout en maintenant l'accessibilité automobile.

- Une question est posée sur l'importance du nombre de réseaux de la voirie Zola / Gérin.

Jean-Charles Kohlhaas répond que le SYTRAL a conscience des dévoiements de réseaux d'eau potable nécessaires à la mise en place de la plateforme tramway sur la rue Zola. Des études ont été réalisées confirmant la possibilité de dévoiement de ces réseaux d'eau. Il indique que ce sujet fera partie de l'analyse comparative des deux variantes de tracé à Vénissieux.

- Un participant observe que Techsud va devenir un pôle économique important et demande si le fait de prévoir la rue Saint-Jean-de-Dieu à sens unique ne pose pas des problèmes d'accessibilité avec un engorgement aux heures de pointe et si des « échappatoires » vers le périphérique sont envisageables ?

Jean-Charles Kohlhaas précise que le but est d'offrir une alternative à la voiture, ce qui présente beaucoup d'avantages : réduire la saturation automobile et la pollution ou encore aider les entreprises qui auront moins besoin de parking. Pour que cette alternative fonctionne, il y a une nécessité de reconquérir l'espace public. Il explique que les universitaires ont démontré que plus il y a d'espace pour la voiture, plus elle en prend et cela jusqu'à la saturation du trafic.

- Un participant, habitant de Saint-Fons, demande si des aménagements seront réalisés rue Carnot pour que les personnes en situation de handicap puissent prendre le tramway. Il demande également si le Pont Marcel Etienne Sembat est en zone à risques.

Claude Costechareyre explique qu'une rencontre spécifique avec les acteurs du handicap a eu lieu pour discuter en détail de l'accessibilité.

Jean-Charles Kohlhaas répond que réglementairement le SYTRAL est obligé de réaliser des aménagements accessibles pour les personnes en situation de handicap. Il affirme donc qu'il y aura bien des aménagements adaptés et des places de stationnement réservées pour les personnes en situation de handicap. De plus, il indique que le pont est concerné par le Périmètre de Protection des Risques Technologiques, au même titre que la rue Marcel Etienne Sembat, mais qu'il est possible de faire passer un tramway.

Michèle Picard indique que toutes les études de circulation attendues et qu'il est légitime de poser des questions sur le tracé proposé à la concertation. Elle précise que toutes les contributions et toutes les études serviront à prendre la meilleure décision possible. Elle invite tous les habitants de Vénissieux, de Saint-Fons et de Lyon à contribuer à ces échanges sur les deux mois de concertation.

Fanny Dubot rappelle que la concertation ne porte pas encore sur les sujets précis abordés par certaines questions, comme l'insertion, mais que ces attentes sont relevées.

Christian Duchêne complète en expliquant que les questions que se posent les habitants sont des questions que les élus se posent également depuis quelques temps. Il rappelle l'importance de poser toutes ces questions sur la sécurité, la mobilité, l'apaisement, etc. Saint-Fons rencontre un souci avec le trafic automobile (vitesse et le stationnement) et l'arrivée du tramway constitue une opportunité d'apaiser la circulation. Ce projet de tramway rentre dans le cadre d'une transformation des villes qui est aujourd'hui nécessaire.

- Une participante, habitante de Vénissieux, explique qu'elle rentre sa voiture avenue de la République avec quatre autres propriétaires utilisant ce droit de passage existant. Elle se demande comment elle va pouvoir rentrer ou sortir de chez elle avec l'arrivée du tramway, ne sachant pas de quel côté de la voirie il circulera. Elle demande également si le tramway passera dans cette avenue sur une seule voie ou en double sens.

Jean-Charles Kohlhaas répond que le projet n'en est pas encore à ce stade de précision concernant la position d'implantation de la plateforme tramway. Dans les rues les plus contraintes, les riverains pourront continuer à accéder à l'entrée de leur logement, en roulant sur la voie de tramway si besoin.

Muriel Roche ajoute que les riverains pourront également traverser les voies de tramway si nécessaire, ce qui sera le cas dans cette avenue, étant donné qu'il y aura une voie de circulation automobile parallèle au tramway.

- **Une question est posée au sujet de l'aire d'accueil des gens du voyage et des jardins ouvriers se situant rue de Surville où la création d'un site de remisage tramway est prévue.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que le SYTRAL et les élus ont bien conscience de ces enjeux sur le secteur et étudient la possibilité de transformer l'aire des gens du voyage pour permettre une coexistence des usages. Il indique qu'ils ont également comme enjeu de requalifier le secteur de Surville, qui est une friche dégradée et laissée à l'abandon, sur lequel une requalification peut avoir lieu avec l'arrivée du tramway.

- **Une question est posée sur les différences de coût existant entre la création d'une passerelle pour les modes doux, d'un élargissement au sud ou du maintien avec modification du partage de la voirie du pont Marcel Etienne Sambat.**

Jean-Charles Kohlhaas précise que la question du budget se posera pour faire passer les cyclistes sur le pont quel que soit l'option choisie.

- **Un participant se questionne au sujet des impacts sur le trajet et la fréquence du bus 60 pour les habitants du nord de Saint-Fons et de Feyzin qui l'utilisent aujourd'hui pour aller à Gerland, indiquant que ce bus est saturé aux heures de pointe et que son niveau de service est trop faible.**

Jean-Charles Kohlhaas indique que l'arrivée d'une ligne forte de transport collectif en général, et du tramway T10 en particulier, va obliger le SYTRAL à retravailler l'ensemble du réseau de surface (réseau de bus). L'objectif va être de redéfinir le réseau et les usages avec les élus locaux, pour permettre un rabattement des lignes de bus sur les lignes de tramway. Plutôt que de construire des parkings relais, des lignes de bus seront réorganisées, y compris à partir de territoires très éloignés comme la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon et de l'Est Lyonnais, qui se rabattent moins facilement sur le secteur de Vénissieux et de Saint-Fons.

- **Un participant demande si des stationnements sécurisés et gratuits sont prévus pour les vélos à proximité des stations de tramway.**

Jean-Charles Kohlhaas répond positivement.

- **Un participant demande pourquoi la station des Marronniers n'est pas plus proche des habitations des Marronniers.**

Muriel Roche répond que l'implantation des stations va être affinée avec les études. Elle indique que la position de cette station peut être due à des contraintes d'insertion.

Jean-Charles Kohlhaas ajoute que les contributions issues de la concertation vont également déterminer le positionnement précis des stations et invite ceux qui le souhaitent à contribuer.

- **Un participant demande si la végétalisation du tramway est prévue afin de favoriser la biodiversité et la résistance aux changements climatiques.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que la végétalisation est une priorité. L'ensemble de la ligne va être végétalisée à deux niveaux : au bord de la ligne avec des arbres et au niveau des plateformes afin de perméabiliser les sols. Il y aura donc davantage de végétalisation après l'arrivée du tramway.

- Une question est posée sur le prolongement de la ligne T10 vers la ligne T1.

Jean-Charles Kohlhaas explique que ce n'est pas le sujet aujourd'hui et que dans le Plan de Déplacements Urbains du SYTRAL, il avait été projeté de faire cette ligne de tramway dans l'axe A8. Deux morceaux de cet axe ont été lancés : le T9 et le T10. Il indique que la partie centrale n'est pas abandonnée pour autant, mais cela dépend d'un projet urbain non défini pour le moment. Les questions de connexion des lignes de tramway entre elles se poseront sans doute mais à moyen terme.

- Un participant indique que le projet T10 tient son origine du Plan de Déplacements Urbains de 1997 et qu'il doit se prolonger vers l'est pour rejoindre le T9.

Jean-Charles Kohlhaas explique que le T10 est un projet qui a tardé, comme le projet de T9. Les quartiers du nord et du sud étaient délaissés par les lignes fortes de transports collectifs, bien que ces projets soient au Plan de Déplacements Urbains (PDU) depuis longtemps. Il indique que les lignes T9 et T10 étaient inscrites dans le PDU afin de sortir d'un seul réseau en étoile pour essayer de construire un réseau en toile.

- Une question est posée sur la sécurité aux abords de l'école du Centre à Vénissieux.

Jean-Charles Kohlhaas répond que devant les équipements scolaires seront mis en place des équipements de sécurité. Il indique que l'objectif est d'améliorer la sécurité par rapport à aujourd'hui.

Michèle Picard ajoute que la sécurité sera pensée dans les aménagements, pour les piétons, les écoles, les collèges, et au-delà avec un esprit de sécurité globale dans le tramway, dans les rames et sur la voirie, notamment avec le développement de caméras.

- Un participant demande si le tracé de la ligne C12 sera modifié par la suite, s'il y aura un détournement de cette ligne entre Jean Jaurès et Marcel Sembat et si la ligne 64 sera supprimée.

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il n'a pas encore de réponse sur ce point et rappelle que l'arrivée d'une ligne forte de transports comme le tramway engage un travail sur l'évolution de l'ensemble du réseau de surface. Il précise que les lignes de bus qui empruntent les mêmes itinéraires que le T10, ne pourront plus les emprunter ou seulement sur un tracé très court, elles seront donc soit supprimées, soit reportées sur d'autres rues.

Muriel Roche complète en disant que le projet T10 va s'accompagner d'un projet de réorganisation des lignes de bus sur l'ensemble du corridor, dont le C12 fait partie. Elle indique que la réflexion sur la réorganisation est va être initiée en 2022 et que les contributions issues de la concertation sont les bienvenues pour enrichir cette réflexion.

- Une question est posée sur les expropriations.

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'il est tôt pour savoir s'il y aura des expropriations, car l'insertion du tramway et les aménagements ne sont à ce stade pas précisément définis. Il indique qu'il pourra s'agir d'expropriations partielles le cas échéant.

- Une participante demande des explications sur le scénario de passage du tramway sur le boulevard Laurent Gerin.

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il y a deux variantes de tracé sur ce secteur, par l'avenue Jean Jaurès ou par le boulevard Laurent Gerin, sur lesquelles les habitants sont invités à s'exprimer durant la concertation. Il rappelle qu'il n'y a pas encore de définition précise du tracé et que le seul élément visible dans le dossier de concertation est la bifurcation sur la plateforme Veninov (usines Maréchal) à partir de l'intersection avec la rue Peloux.

Question sur le tchat

Au cours de la réunion, les participants ont pu s'exprimer à travers le tchat. Les questions sont regroupées par thématiques. Le SYTRAL y répond à travers ce compte-rendu.

Le tracé et les stations

- **Le terminus à la Halle Tony Garnier, sur une plateforme différente de la ligne T1, pose question. Est-ce qu'une mutualisation avec la ligne T1 entre la Halle Tony Garnier et Montrochet/Perrache a été étudiée pour rendre l'offre de transports en commun plus attractive ?**

Réponse : Le projet T10 prévoit le retournement des rames sans utilisation de la plateforme du T1, afin de ne pas impacter l'exploitation de cette ligne. Le raccordement de l'infrastructure de T10 sur l'infrastructure de T1 sera réalisé dans les 2 sens (vers Debourg et vers Perrache), afin de préserver les capacités d'évolution de l'exploitation de ces 2 lignes.

- **Le tracé du T10 proposera-t-il un arrêt proche de la rue Surville ?**

Réponse : 2 scénarios d'implantation des stations sont envisagés compte tenu de la moindre densité sur le secteur Techsud : une unique station Saint-Jean-de-Dieu ou 2 stations Techsud et Surville, à proximité de la rue de Surville. Les contributions formulées lors de la concertation viendront compléter l'analyse technique comparative en cours de ces 2 scénarios d'implantation. Le choix du nombre et de l'implantation des stations sera effectué par les élus sur la base de cette analyse comparative en fin d'année 2021.

- **Ne faut-il pas privilégier la station vers le théâtre de Vénissieux, sur la variante Laurent Gerin, pour garantir la sécurité des piétons directement devant l'école ?**

Réponse : Les études ont permis de définir des localisations répondant aux besoins de desserte, mais des scénarios différents (mutualisation de stations, variantes d'implantation de stations...) sont proposés en lien avec certains secteurs ou contraintes spécifiques. 2 scénarios d'implantation des stations sont envisagés compte tenu de la moindre densité sur le secteur Gerin / Maréchal : une unique station Théâtre de Vénissieux ou 2 stations Gerin et Maréchal. Les contributions formulées lors de la concertation viendront compléter l'analyse technique comparative en cours de ces 2 scénarios d'implantation. Le choix du nombre et de l'implantation des stations sera effectué par les élus sur la base de cette analyse comparative en fin d'année 2021.

- **Mutualiser les stations Techsud et Surville ne désavantage-t-il pas fortement les habitants des HLM de la rue de Surville, très peu desservis ?**

Réponse : Un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. Les contributions formulées lors de la concertation viendront compléter l'analyse technique comparative en cours de ces 2 scénarios d'implantation.. Le choix du nombre et de l'implantation des stations sera effectué par les élus sur la base de cette analyse comparative en fin d'année 2021.

Circulation et stationnement

- **Sur quelles parties du tracé Carnot/Charles Plasse n'y a-t-il pas la place pour une ou deux voies de voiture en plus du tramway ? C'est l'opportunité de rendre le centre-ville piéton.**

Réponse : Il est envisagé la mise à sens unique de l'axe Carnot / Plasse le long du tramway, avec une fermeture à la circulation hors riverains entre la rue Briand et l'av. Jaurès et au droit de la station 4 Chemins.

- **Est-ce que des projets de création ou d'agrandissement de parkings relais sont prévus, notamment au vu de la saturation du parking de Gare de Vénissieux ?**

Réponse : Il n'est pas prévu d'intégrer un nouveau parking relais pour favoriser le report modal en amont de la ligne T10 dans le cadre de l'opération. Une réflexion reste à mener sur l'articulation du T10 avec les parkings relais existants (covoiturage, consignes à vélo, tarification, etc.) et plus globalement sur la stratégie de parkings relais sur le territoire de la Métropole

Les aménagements urbains

- **Est-ce que la Ville de Vénissieux a des projets ou des idées pour la reconversion éventuelle de la friche Veninov traversée par la ligne T10 avec la variante Laurent Gerin ?**

Réponse : Des échanges sont en cours sur l'avenir de ce terrain avec la volonté de maintenir une activité industrielle sur site.

- **Sur la traversée du périphérique par le T10, un second tunnel va-t-il être construit ? Cela va-t-il être l'occasion de revoir les aménagements de la rue de Surville et notamment de la piste cyclable reliant le boulevard Chambaud de la Bruyère à la route de Vienne, ou seul l'axe nord-sud de la rue Saint-Jean-de-Dieu va-t-il être concerné ?**

Réponse : Un futur ouvrage doublera l'ouvrage existant à l'ouest pour permettre le passage du tramway. Les piétons et cycles emprunteront l'ouvrage existant ou le nouvel ouvrage : les différentes configurations pour ce franchissement vont être analysées dans le cadre des études de conception qui se déroulent en parallèle de la concertation préalable, en lien notamment avec les insertions également en cours d'étude de part et d'autre de cet ouvrage.

La reprise des aménagements cyclables de la rue de Surville ne sont pas intégrés au périmètre de l'opération T10, mais la remarque sera remontée aux services de la Métropole, gestionnaire de la voirie.

- **Comment la rue Pasteur à Saint-Fons va-t-elle être aménagée, étant actuellement à sens unique et arrivant sur la rue Carnot ?**

Réponse : Pour accompagner les évolutions de circulation sur les axes du tracé de la ligne de tramway, le plan de circulation sera retravaillé sur les secteurs de Saint-Fons et Vénissieux (avec des modifications sur les sens de circulation). Les réflexions sur le sujet du plan de circulation pourront être partagées en concertation continue, à partir de 2022.

Les espaces publics et la végétalisation

- **Est-ce que le parc situé boulevard Lucien Sampaix, actuellement inaccessible, sera réouvert au public ? Les accès seront-ils réaménagés ?**

Réponse : Le périmètre de l'opération T10 n'intègre pas le réaménagement du parc situé le long du boulevard Sampaix, qui sera traversé sur sa partie est par les aménagements du tramway T10. L'ouvrage de franchissement à créer sous le boulevard L. Bonneval intégrera la plateforme tramway ; les modes doux (piétons et cycles) seront intégrés à cet ouvrage ou à l'ouvrage existant. Le sujet du franchissement automobile reste ouvert à ce stade. La Ville de Saint-Fons, qui gère le parc entre le boulevard Sampaix et le boulevard L. Bonneval, envisagera une valorisation de ce parc en accompagnement du projet T10.

- **Est-il possible de planter des arbres à la limite de l'emprise tramway et des accotements réservés aux piétons et aux vélos ? Que donnent les essais avec les mousses et les plantes grasses réalisés à la place du gazon sur la ligne T4 ? Sont-ils reconduits sur la ligne T10 ?**

Réponse : La plateforme du tramway ainsi que les espaces publics alentours seront conçus avec l'objectif d'une végétalisation maximum (engazonnement de la plateforme, arbres d'alignement, végétation arbustive) répondant ainsi aux enjeux d'adaptation au réchauffement climatique et de lutte contre les îlots de chaleur.

Les services

- **L'exploitation du tramway sera assurée en rames courtes (Citadis 302) ou le matériel roulant sera connu lors d'une prochaine commande ?**

Réponse : L'exploitation du T10 sera réalisée avec des rames courtes Citadis 302.

- **De nouvelles stations VELOV' le long du tracé sont-elles envisagées ?**

Réponse : Les études réalisées avant la concertation préalable ont porté sur le tracé et l'implantation des stations. Les études se poursuivent depuis le démarrage de la concertation sur le sujet d'implantation de la plateforme tramway et des aménagements associés. L'implantation de nouvelles stations VELOV' le long du tracé sera questionnée dans le cadre des études, qui seront partagées lors du processus de concertation continue.

- **Est-ce qu'il y aura une modification sur la ligne 93 entre Saint-Fons et la station Marronniers ?**

Réponse : La mise en service de la ligne T10 s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus. Les réflexions sur cette réorganisation seront basées sur un diagnostic de fréquentation (à réaliser en 2022), les enseignements de la concertation préalable sur le T10 et les attentes exprimées par les élus sur les enjeux complémentaires de desserte de leur territoire.

La concertation

- **Qui contacter quand l'inscription a été prise en compte mais n'est pas validée pour les ateliers ?**

Réponse : Si vous avez un doute sur une inscription, vous pouvez envoyer un mail à l'adresse suivante : concertation-T10@sennse-concertation.fr

Avis sur le tchat

A travers le tchat, les participants pouvaient également faire part de leurs réactions. Celles-ci ont été reprises et thématiques dans le tableau ci-dessous :

Le projet	Quelques personnes proposent : • De déplacer la gare de Saint-Fons vers le nord en lien avec la SNCF et la Région. • D'aménager l'espace public que constituera la friche Veninoy où passerait le T10. • De veiller à maintenir au maximum la végétation existante, tant sur des boulevards larges comme Tony Garnier, que sur des voies plus étroites comme République et Carnot.
Le réseau de bus	Ce qui a été dit concernant les lignes de bus : • Le C12 tourne actuellement aux Quatre chemins sur Carnot, ce qui va faire doublon. • Les impacts sur les lignes C12, 60 et 93 sont trop importants pour se projeter.

Mobilités douces	Ce qui a été dit concernant les mobilités douces : • Importance de favoriser l'accès à vélo au tramway, notamment avec l'installation de parcs relais vélo sécurisés. • Envisager les clôtures/barrières pour délimiter et sécuriser les espaces piétons/vélos et la voirie du tramway, ou encore des dispositifs zig-zag pour éviter aux vélos de passer en biais sur les voies de tramway, comme en Hollande.
Circulation et stationnement	Ce qui a été dit concernant les circulations et le stationnement : • Le stationnement abusif des automobilistes se rapporte à de la privation de l'espace public. • À Charpennes, les riverains sont autorisés à passer sur la voie de tramway pour rentrer dans leur parking. • Une mère de famille se dit inquiète du comportement de certains automobilistes, notamment aux abords des écoles.
Végétalisation	Sur le tchat, certains participants sont en faveur d'une ligne de tramway la plus végétalisée possible, notamment en conservant les grands arbres.
Concertation	Une personne remercie cette concertation en ligne permettant aux familles de ne pas être exclus de ces temps d'échange.

Conclusion

Valérie Dejour excuse le départ de Jean-Luc Campagne durant la réunion. Elle indique que l'opportunité du projet est peu discutée étant donné qu'il semble très attendu sur l'ensemble des communes et rappelle que la concertation se poursuivra jusqu'à la fin du projet.

Bruno Bernard remercie les participants. Il indique se réjouir de ne pas constater d'opposition au projet durant cette rencontre et comprend les questionnements légitimes évoqués sur certains points.

L'animateur rappelle les dates des 3 prochaines réunions publiques et met fin à la soirée :

- **Le jeudi 9 septembre 2021, de 18h30 à 20h30, au Hall des Fêtes de Saint-Fons.**
- **Le vendredi 10 septembre 2021, de 18h30 à 20h30, à la Maison Ravier de Lyon.**
- **Le mardi 14 septembre 2021, de 18h30 à 20h30, à la Salle Joliot Curie de Vénissieux.**



COMPTE-RENDU

Réunion publique communale
Saint-Fons
Jeudi 9 septembre 2021



Préambule

Animation :

Claude COSTECHAREYRE - Agence Sennse

Intervenants :

Caroline PROSPERO – Directrice du développement

Gautier ROUHET – Directeur adjoint du développement

Séverine LARDELLIER – Responsable concertation

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée de relations riverains T10

Élus :

Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL

Christian DUCHENE – Maire de Saint-Fons

Hadi MEBARKI, Adjoint aux déplacements et à l'économie de Saint-Fons

Garant :

Jean-Luc CAMPAGNE

Durée de la réunion : 2h00 – de 18h30 à 20h30

Lieu : Hall des Fêtes de Saint-Fons

La réunion était traduite en langue des signes.

Contexte de la rencontre :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7^e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que la zone industrielle Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette réunion publique communale à Saint-Fons intervient durant le processus de concertation préalable. Elle est complétée par deux autres réunions publiques communales qui ont lieu à Lyon 7 et à Vénissieux.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune.
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet.
- Répondre aux questionnements du public.
- Mobiliser pour les temps de concertation à venir et inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Ouverture de la réunion

L'animateur lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions.

Il rappelle que cette réunion est organisée au titre de la concertation préalable du projet de tramway T10 ayant lieu du 23 août au 23 octobre 2021.

L'animateur présente les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. **Le projet T10 : pourquoi et comment ?**
2. **Echanges en tables rondes**
3. **Présentation de l'agenda de la concertation**

La présentation est disponible en annexe de ce document.

L'animateur présente ce qui s'est passé depuis le début de la concertation, le lundi 23 août.



148 participants
à la soirée
d'ouverture



26 questions et avis
en ligne sur t10-sytral.fr
161 questionnaires
complétés



L'équipe projet est venue
à votre rencontre
sur le marché, place Sublet
à Vénissieux

L'animateur passe ensuite la parole aux élus présents.

Prise de parole des élus

Christian Duchêne, Maire de Saint-Fons, se réjouit de la participation des habitants à cette concertation, ainsi qu'aux autres dispositifs de participation citoyenne développés sur la commune. Il se dit ravi de pouvoir accueillir le tramway sur le territoire, étant la dernière commune de l'Est de la Métropole de Lyon à obtenir une ligne forte de transport collectif. Elle permettra aux habitants de Saint-Fons d'être à une dizaine de minutes du secteur Gerland en développement. Il rappelle l'importance que les habitants, les commerçants et les industriels accompagnent ce projet, notamment pour réussir à lever les interrogations et échanger sur le projet.

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL, précise que la nouvelle majorité du SYTRAL a voté en décembre 2020 le plan de mandat 2020-2026, comprenant beaucoup de projets importants. Il indique que, parmi les projets du SYTRAL, le T10 lui tient particulièrement à cœur pour réaliser un tramway qui ne soit pas seulement dans le centre, mais circule en rocade. Il explique que ce projet va changer la vie des habitants, mais également la ville, pour sortir le flux de transit passant par Saint-Fons et pour réaménager les espaces publics. Il attend à présent l'avis des citoyens sur les différentes spécificités du projet pour éclairer les décisions à venir.

Le mot des garants

L'animateur rappelle que la concertation préalable est placée sous l'égide des garants.

Jean Luc Campagne indique avoir été désigné, avec **Valérie Dejour**, garants de la concertation préalable par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour les projets T9 et T10. Il explique que la CNDP est une autorité administrative indépendante qui a pour rôle de garantir le droit à l'information et à la participation. Il précise que le rôle des garants a été renforcé comme prescripteurs dans la phase en amont de la concertation préalable.

Leur rôle est de :

- **défendre le droit de l'information et de la participation à l'élaboration de décision publique ;**
- **garantir la sincérité et la transparence ;**
- **garantir l'intelligibilité des informations transmises avec une vigilance pour que chacun puisse s'exprimer ;**
- **garantir le bon déroulement du processus de concertation.**

Il précise que les garants dresseront un bilan, un mois après la concertation, dans lequel ils intégreront l'état de déroulement de la concertation, les arguments échangés et les recommandations auxquelles devra répondre le SYTRAL. Il indique que la concertation préalable est ouverte pour questionner l'opportunité du projet.

Le projet T10

Muriel Roche présente le projet T10 et zoome sur les spécificités du passage du tracé à Saint-Fons (stations, accessibilité, cadre de vie, insertion, etc.).

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le projet en ligne : t10-sytral.fr

Hadi Mebarki, Adjoint aux déplacements et à l'économie de Saint-Fons, indique que la ville de Saint-Fons est coupée en deux : une moitié est urbanisée et accueille les quartiers et les commerces, une autre est la Vallée de la Chimie,

avec ses atouts et ses contraintes. Il explique que la Vallée de la Chimie participe à la richesse de la ville et de la Métropole, mais présente des contraintes connues, comme le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) et une coupure importante avec la ville-centre. Il précise que Saint-Fons est éloignée de Lyon, avec plusieurs coupures physiques (périphérique L. Bonnevey et voies ferrées notamment). Le tramway va pouvoir rapprocher les deux villes. Il précise avoir consulté les entreprises de Saint-Fons, qui sont très présentes dans la commune et participent à l'animation de la ville.

Temps d'échange

À la suite de la présentation du projet, un temps d'échange est organisé. Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

- **Une participante indique que beaucoup de personnes ont encore besoin d'utiliser leur voiture, notamment pour leur travail, et ne peuvent pas se déplacer à vélo.**

Jean-Charles Kohlhaas précise qu'il n'est pas question de supprimer la voiture, en particulier pour les personnes qui ont des horaires de travail particuliers ou qui ne peuvent pas utiliser les transports collectifs. Le tramway ne va pas supprimer toute la voirie de Saint-Fons, l'objectif est de proposer des alternatives (transports en commun, aménagements piétons et cycles) pour diminuer la part d'utilisation de la voiture.

- **Un participant, habitant du quartier des Clochettes, demande comment sont pris en compte les besoins de connexion du quartier des Clochettes au centre-ville de Saint-Fons dans le projet T10. Il demande également ce qui est prévu dans le projet pour préserver l'activité commerciale et les abords du Carrefour Market face aux nombreux voyageurs qui utiliseront la station 4 Chemins.**

Muriel Roche indique que le tracé de la ligne T10 ne passe effectivement pas par les Clochettes mais que le réseau de bus va être repensé pour être complémentaire au tramway. Elle explique que le projet vise à préserver les fonctionnalités qui existent, notamment concernant l'accessibilité riverains et commerces et la logistique (livraisons des commerces).

- **Un participant demande comment la circulation pour tous va être garantie avec une largeur d'implantation des voiries de tramway de 7 mètres de large.**

Jean-Charles Kohlhaas explique que la voirie fait plus que 7 mètres, la moins large est sur la rue Emile Zola à Vénissieux. La plupart des voiries a une largeur d'environ 20 mètres. L'objectif est d'inscrire d'abord la plateforme tramway, puis les cheminements vélos et piétons conformément à la loi, et enfin les voies de circulation, de stationnements automobiles et la végétation. Il précise donc que sur les axes où tout n'est pas faisable, la circulation et le stationnement sont réduits, avec notamment la mise en place de sens unique.

- **Un participant demande comment les lycéens rejoindront le lycée Récamier ou le lycée Mérieux durant la période de travaux et quelles sont les projections de circulation dans la ville en travaux avec les seules lignes de bus existantes, le 60 et le 93. Une participante complète en demandant si une ligne de bus sera supprimée avec le projet T10 parmi le C12, le 60 et le 93.**

Muriel Roche répond que le projet n'en est pas à cette étape de réflexion. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Les réflexions sur le phasage des travaux seront menées ensuite sur la base des insertions retenues. L'objectif est de minimiser les impacts des travaux sur la desserte bus, et le cas échéant de travailler sur les adaptations des lignes impactées pour permettre de préserver au mieux la desserte. Ces éléments pourront être partagés lors de la concertation continue.

Jean-Charles Kohlhaas complète en indiquant que le devenir des lignes de bus circulant actuellement sur le corridor de T10 sera questionné, avec un objectif de redéploiement des kilomètres bus qui ne seront

pas maintenus le long de T10 mais sur d'autres secteurs, afin d'améliorer la desserte globale des différents quartiers par les transports en commun.

- **Une participante demande si les plans avec les stations sont disponibles et où se situe la zone de 200 mètres de linéaire.**

Muriel Roche indique que les documents et les plans complets sont présents sur la plateforme web du SYTRAL et consultables également en mairie dans le dossier de concertation. Elle précise que la zone qui serait interdite à la circulation sauf riverains serait plutôt de 300-400 mètres de linéaire entre la rue Aristide Briand et le croisement avec l'avenue Jean Jaurès (carrefour des Quatre Chemins).

- **Un participant indique que le coût estimatif global de 230 millions d'euros lui paraît énorme. Il pense également qu'il serait intéressant de prévoir une desserte du magasin Carrefour Vénissieux étant donné les bouchons pour y aller. Il observe que plusieurs centaines de places de stationnement sont manquantes à Vénissieux et que de nombreux commerces ferment.**

Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il n'y aura pas de lignes fortes de transport collectif qui desserviront toutes les habitations, tous les équipements et les commerces dans toute la Métropole. Il précise que le T4 passe déjà à proximité du Carrefour Vénissieux et que le but n'est pas de faire passer une deuxième ligne de tramway à côté, en sachant que le tramway n'est pas le transport le plus favorisé par les ménages qui vont faire des courses en grande quantité.

Sur le coût, il explique que le SYTRAL a déjà réalisé des projets avec de tels coûts. Le T10 représente un investissement pour 40 ans voire plus, et pour 20 000 utilisations par jour.

Christian Duchêne ajoute que les inquiétudes émises par les participants lors de la concertation sont légitimes. Sur la question du stationnement, il précise que les élus se penchent actuellement sur la préparation de l'arrivée du tramway et sur la place de la voiture à Saint-Fons. L'action doit se faire également sur les nombreuses voitures « ventouses » qu'il faut enlever, ainsi que sur la sensibilisation pour que les habitants utilisent leur garage. Il dément le retard du projet T10 qui serait soi-disant à cause de la ville de Vénissieux qui n'aura pas su faire de choix entre les deux variantes de tracé et il rappelle que c'est bien après la concertation que sera déterminé le choix entre les deux itinéraires proposés.

- **Un participant indique qu'il ne serait pas productif de couper des arbres déjà présents sur le parcours du T10 pour végétaliser, notamment les grands arbres entre les Quatre Chemins et la Mairie.**

Jean-Charles Kohlhaas précise que leur premier principe est de ne pas couper d'arbres, sauf si cela est nécessaire pour permettre l'insertion. Lorsque que cela est nécessaire, trois arbres sont replantés en moyenne pour un arbre coupé. Il indique également que certains arbres sont malades et nécessiteront d'être abattus.

Muriel Roche complète en disant qu'un travail d'insertion du tramway sur le parcours est en cours de réalisation avec une attention particulière à préserver la végétation.

- **Un participant demande si l'arrêt des 4 Chemins, secteur où il y a une grande concentration de la population, sera maintenu ou s'il sera déplacé.**

Muriel Roche indique qu'il y a deux variantes d'implantation de station sur ce secteur, une implantation plus à l'est (au droit du carrefour des Quatre Chemins) et une implantation plus à l'ouest (au droit de la Mairie), et que le choix sera fait à l'aune d'une évaluation technique et intégrant les contributions de la concertation.

- **Une participante demande ce qui est envisagé dans les rues adjacentes au tracé du T10 concernant les stationnements. Elle demande également si la voie cyclable le long du tramway jusqu'à Gerland sera continuée.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que l'arrivée du tramway remet effectivement en question l'ensemble du schéma de circulation de la ville de Saint-Fons. Il précise que l'objectif est de supprimer le trafic de transit

que les habitants subissent et de conserver les accès pour l'usage quotidien. Le SYTRAL travaille actuellement avec la ville de Saint-Fons et la Métropole de Lyon pour réorganiser le schéma de circulation. Sur les voies cyclables, il explique que la loi oblige à la création d'aménagements cyclables sur les axes du tracé du tramway, sauf contrainte technique, auquel cas des itinéraires alternatifs seront proposés afin d'assurer la continuité des aménagements cyclables. Il indique également la première ligne du Réseau Express Vélo va de Vaulx-en-Velin jusqu'à Saint-Fons et longera T10 entre la Halle Tony Garnier et la gare de Saint-Fons.

Avis issus du temps d'échange par table

Durant le temps d'échange par table, les participants ont fait part de leurs avis sur les supports de contribution. Ceux-ci ont été repris et thématiques dans le tableau ci-dessous :

Tracé et variantes locales à Vénissieux	L'arrivée du tramway est un projet fort pour l'embellissement de la ville. Le tramway doit modifier l'image de la ville
Nombre et positionnement des stations	- Prévoir une station supplémentaire à Saint-Fons. Le nombre de stations semble insuffisant dans le centre de Saint-Fons - Bien être attentif à la desserte de l'église située rue Aristide Briand (circulation interdite rue Carnot) - L'arrêt des 4 Chemins induit une dangerosité de l'intersection - Souhait d'un emplacement de la station devant la place de Carrefour market (scénario station 4 Chemins est) - Souhait d'une station centre proche de la mairie (scénario station 4 Chemins ouest) - Souhait d'une station au plus près des 4 Chemins (scénario station 4 Chemins est) - Souhait de mettre la station vers la mairie (scénario station 4 Chemins ouest) - Position de la station 4 Chemins / Mairie : le plus possible vers la Mairie, car il y a la place, et proche de la gare et des 2 écoles (Notre Dame des Fontaines et Simone Veil) - Position de la station 4 Chemins : à mettre vers la Mairie, là où il n'y a pas de logements en rez-de-chaussée (sinon cela engendre du bruit), vers les commerces - Station Cité Scolaire Internationale : importante car beaucoup de constructions à Gerland avec beaucoup de personnel et de plus en plus de difficultés pour se garer
Services et accessibilité	- Amplitudes horaires des transports (tramway/bus) - Une fréquence toutes les 10 minutes en heure de pointe semble insuffisante - Un projet qui permet d'offrir des solutions pour les étudiants - Demande de dispositif sonore aux arrêts pour les malvoyants et de bouton pour traverser aux feux

Mobilités douces	• Ouvrir l'accès vélo au 7^e arrondissement plus tôt, avant 2026, serait un fort levier pour augmenter la part modale des cycles à Saint-Fons • Souhait de disposer d'un plan vue satellite détaillé de la zone riverains sur la rue Carnot du n°2 au n°36 avec les circulations pour les voies de tramway, piétons, voitures, riverains et pistes cyclables • Sur la rue Charles Plasse, prévoir l'aménagement et l'élargissement des zones piétonnes et zones de terrasses (café, restaurant...) • Souhait d'aménagements sécurisés pour les vélos sur l'avenue Jean Jaurès et la rue Carnot
Circulation et stationnement	• Création de places de stationnement pour personnes handicapées • Penser aux places de stationnement pour les travailleurs ou les achats ponctuels • Maintien des livraisons commerçants sur la rue Carnot et la rue Charles Plasse • Développement du parc relais à la gare de Vénissieux (nombre de places et accessibilité dimanche et jours fériés) • L'étude de circulation dans Saint-Fons aurait dû déjà être réalisée, pour être finalisée avec le tracé du T10 • Grosses inquiétudes sur le période de travaux (déplacements, stationnement, bruit...) • Souhait que les voitures puissent continuer à passer sous le périphérique pour éviter les grands détours et parce que certains déplacements ne peuvent pas se faire à vélo pour des raisons de chargements, de matériels ou autres à transporter • Enlever la circulation des voitures sur les rues Charles Plasse / Carnot pour profiter d'une ville piétonnisée • Tracé rue Carnot / Charles Plasse : circulation importante avec un risque de détourner le flux sur les autres petites rues • Suivi pour garantir la circulation avec une caméra notamment pour les voitures qui opèrent un demi-tour
Autres modes de transport	• Garder les navettes gratuites dans Saint-Fons • Garder le C12 car desserte meilleure de Bellecour à Quatre Chemins
Economie et emploi	• Projet qui peut créer de l'attractivité pour les commerces • La ville de Saint-Fons a besoin de diversité commerçante et elle doit accompagner les commerçants • Peur que les commerces ne tiennent pas le coup durant la phase de travaux (notamment rue Carnot) • Crainte des commerçants pour le produit / la peinture durant la phase travaux • Crainte pour la conservation des terrasses des commerçants • Problème d'accessibilité à la laverie (43 rue Carnot) pour les clients qui viennent avec des sacs • Voiture et tramway représentent un lien pour le commerce. Le tramway seul est mauvais pour le commerce
Cadre de vie et végétalisation	• Mettre le plus d'espaces verts à Saint-Fons • Déminéraliser. Espaces verts. Pelouses (sans arrosage)

	• Conserver tous les grands arbres en ville pour l'ombre en été • Sur le square Matringe, squats et vente de cigarettes illégalement, il faut y penser lors de l'aménagement
Concertation	• Souhait de faire une visite guidée du tracé
Autre	• Point d'attention sur l'augmentation des taxes foncières et des taxes d'habitation liée à l'arrivée du tramway • La zone piétonne coupe Saint-Fons en deux

Question du temps d'échange par table

Au cours du temps d'échange par table, les participants ont pu poser des questions sur les supports de contribution. Ces questions sont regroupées par thématiques. Le SYTRAL y répond à travers ce compte-rendu.

Tracé et variantes locales à Vénissieux

- **Quelles seront les déviations et les impacts sur l'avenue Jean Jaurès à Vénissieux ?**

Réponse : Le principe envisagé à ce stade est celui d'une mise à sens unique pour la circulation générale l'avenue Jean Jaurès, l'autre sens pouvant être assuré par la rue Carnot. Les accès riverains seront préservés sur l'axe.

Nombre et positionnement des stations

- **Peut-on ajouter une station de tramway en centre-ville Saint-Fons ?**

Réponse : Les études de faisabilité ont permis de définir des localisations de stations permettant de répondre aux besoins, sachant qu'un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. Sur la commune de Saint-Fons, le nombre de stations proposé est fonction de la densité des secteurs traversés : stations distantes d'environ 500 à 550 m sur le secteur centre-ville (deux stations 4 Chemins et Théâtre Jean Marais sur Saint-Fons, en plus d'une station République à l'est de la limite avec Vénissieux) et une station sur le secteur Sampaix compte tenu de la densité moindre sur cette partie du tracé. L'ajout d'une station supplémentaire n'est pas envisagé.

Services et accessibilité

- **Quels horaires de pointes prévus ? De quelle heure à quelle heure ?**

Réponse : Un tramway est prévu toutes les 10 minutes en heure de pointe. En règle générale, les tramways lyonnais circulent entre environ 5h30 et 00h30.

- **Connecter à la gare, temps de parcours ? Horaires en lien avec la SNCF ?**

Réponse : La ligne T10 sera en connexion directe avec la gare SNCF de Vénissieux (station au niveau de la station T4 existante) et à environ 5 min à pied de la gare SNCF de Saint-Fons. Les horaires de la ligne de tramway ne sont pas spécifiquement coordonnés avec ceux des lignes de trains.

- **Est-il prévu des dispositifs pour réduire le bruit de roulement du tramway ?**

Réponse : Des dispositifs techniques seront mis en œuvre pour limiter les nuisances sonores liées au tramway sur les rues étroites et bordées de bâtiments.

Les mobilités douces

- **Les vélos pourront-ils emprunter la rue Charles Antoine Martin ?**

Réponse : Les aménagements cyclables ne sont pas autorisés sur la rue Charles Antoine Martin, compte tenu du règlement du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Ils seront donc réalisés le long du tracé de la ligne T10 boulevard Sampaix et rue Sambat.

- **Quels seront les trajets possibles pour aller à Gerland à vélo durant les travaux ?**

Réponse : Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. Les itinéraires vélos envisagés pendant la phase travaux seront donc précisés ultérieurement et pourront être partagés lors de la concertation continue.

- **Dès 2022/2023, avez-vous prévu la création d'une piste cyclable au nord de Saint-Fons ?**

Réponse : Une des lignes des Voies Lyonnaises (Réseau Express Vélo) est prévue par la Métropole sur l'axe Jaurès / route de Vienne. Elle sera connectée aux aménagements cyclables aménagés le long de T10 au niveau du carrefour des Quatre Chemins.

Circulation et stationnement

- **Quels seront les parkings voiture créés aux abords du T10 ? Des parkings minute sont-ils prévus ?**

Réponse : Une étude de stationnement sur les secteurs des centres villes de Vénissieux et Saint-Fons est en cours par la Métropole. Cette étude, complétée par les contributions de la concertation, permettra de proposer des mesures d'accompagnement au projet T10. La ligne de tramway T10, l'aménagement d'itinéraires piétons et cyclables le long du tracé, ainsi que la réorganisation du réseau de bus pour améliorer la complémentarité de ces lignes de bus avec la ligne T10, vont permettre de proposer des alternatives à la voiture individuelle et de contribuer au report modal.

- **Avez-vous fait un comptage des voitures nord-sud actuel ?**

Réponse : Des études sur la circulation automobile et le stationnement sont en cours par la Métropole. Elles comprennent une phase d'analyse des pratiques actuelles et de projection avec réalisation de la ligne T10.

- **Au niveau du passage sous le périphérique, y aura-t-il des voies prévues pour les voitures ?**

Réponse : Au stade de la concertation, le sujet du franchissement du boulevard périphérique Laurent Bonneval par la circulation générale reste ouvert. L'étude déplacements en cours de réalisation par la Métropole permettra d'apporter des éléments techniques sur les effets (positifs et négatifs) à attendre d'un franchissement automobile sous le boulevard Laurent Bonneval au droit du T10. Les attentes et avis du public sur ce sujet pourront être exprimés dans le cadre de la concertation préalable.

Autres modes de transport

- **Est-ce que le bus C12 sera maintenu ? La navette de Saint-Fons va-t-elle toujours exister (Clochettes) ?**

Réponse : Le projet T10 va s'accompagner d'une réorganisation du réseau de bus, c'est-à-dire que les lignes de bus actuelles sur le corridor T10 vont être réinterrogées, afin de déterminer si elles seront conservées en tout ou partie, déviées ou redéployées. L'objectif est de retravailler le réseau de bus sur ce secteur afin qu'il soit complémentaire de la ligne T10. Pour le secteur des Clochettes, le rabattement vers la ligne T10 pourra être travaillé dans le cadre de cette réorganisation du réseau de bus. Les communes seront associées à ce travail, qui sera partagé dans le cadre de la concertation continue.

- **La suppression des lignes de bus due à l'arrivée du tramway permettra-t-elle une meilleure desserte de certains quartiers puisque ces lignes seront en fait déplacées ?**

Réponse : La réorganisation du réseau de bus est effectivement une opportunité d'améliorer la desserte de certains quartiers.

- **Quelles seront les conditions de circulation pendant les travaux (voitures, vélos, piétons...), notamment pour Saint-Fons/Gerland ? Est-ce que le bus 60 sera détourné ?**

Réponse : Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. L'objectif est de minimiser les impacts des travaux sur la desserte bus, et le cas échéant de travailler sur les adaptations des lignes impactées pour permettre de préserver au mieux la desserte. Ces éléments pourront être partagés lors de la concertation continue.

Economie et emploi

- **Y aura-t-il un accompagnement à destination des commerçants ? Et pendant la phase travaux ?**

Réponse : La période du chantier fera l'objet d'un accompagnement spécifique en fonction des effets prévisibles sur l'activité. D'ores et déjà, Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains du SYTRAL, se tient à l'écoute des commerçants. Une première prise de contact a été faite et un porte à porte commerçants est prévu sur Saint-Fons le 17 septembre.

- **Autour de ce projet pour les commerces alentours, comment s'assurer une meilleure diversité ?**

Réponse : Il revient à la ville d'animer la dynamique commerciale en lien avec l'association des commerçants. Une politique de préemption des fonds de commerces existe sur Saint-Fons pour aider à la diversité commerciale.

- **Saint-Fons va-t-il devenir une ville dortoir ?**

Réponse : Le T10 vise à accompagner la transformation du territoire (notamment le projet de la ZAC Carnot Parmentier à Saint-Fons) et à renforcer l'attractivité de la commune. Il constitue également une opportunité de requalifier les axes du tracé de façade à façade, et ainsi de revoir la répartition de l'espace public entre les différents modes de déplacements et entre les différents usages, avec l'objectif d'apaiser le centre-ville de Saint-Fons.

- **Quelle place pour les terrasses de cafés, restaurants ? Est-ce que des terrasses seront supprimées ?**

Réponse : L'arrivée de la ligne s'accompagnera d'un réaménagement des espaces publics « de façade à façade ». A ce stade, il n'est pas possible de répondre précisément sur le sujet des terrasses, compte tenu que les études sont en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements des espaces publics associés. Des éléments plus détaillés concernant ces aménagements seront partagés en concertation continue, en lien étroit avec la commune compétente dans le domaine de la gestion des terrasses notamment. Ils seront nourris des enseignements de la concertation.

- **Face à la diminution du flux de passage et aux travaux entraînant une perte du chiffre d'affaires des restaurants déjà touchés par la crise sanitaire, y aura-t-il une indemnisation liée à la perte du chiffre d'affaires ?**

Réponse : Depuis 2018, le SYTRAL gère directement la procédure d'indemnisation amiable des préjudices économiques. Sont concernés les commerces, artisans et professions libérales situés sur le tracé, dont

l'accès est interrompu ou qui subissent une perte de visibilité. Les critères sont très stricts et contraignent l'éligibilité à ce dispositif d'indemnisation.

- **Comment les clients pourront-ils entrer dans les restaurants pendant les travaux ?**

Réponse : Le SYTRAL assure le maintien des accès riverains, dont commerces, y compris en phase travaux. Les plans de circulation chantier seront établis en considérant notamment les contraintes d'exploitation des commerces et seront partagés avec les commerçants. Ces échanges auront lieu en phase de conception et tout au long de la phase travaux.

- **Comment gérer les flux de livraisons dans la zone des riverains sur la rue Carnot, des Quatre Chemins au théâtre ?**

Réponse : L'arrivée de la ligne s'accompagnera d'un réaménagement des espaces publics associés. Le sujet de gestion des flux des livraisons des commerces sur ce secteur est bien identifié et va faire l'objet d'une attention particulière.

- **Durant les travaux, comment assurer les accès pour commerçants et riverains ?**

Réponse : La période du chantier fera l'objet d'un accompagnement spécifique. D'ores et déjà, Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains du SYTRAL, se tient à l'écoute des commerçants et des riverains et les informera bien en amont des contraintes liées au chantier du T10.

Cadre de vie et végétalisation

- **Si l'option d'une station devant la mairie de Saint-Fons est retenue, comment repenser la place et l'espace devant l'église-médiathèque en redonnant l'accès aux piétons et non aux voitures (parking) ?**

Réponse : Les solutions d'aménagement seront travaillées lors des études de conception au cas par cas sur chaque secteur selon les contraintes et spécificités des différents secteurs. Elles seront partagées dans le cadre de la concertation continue.

- **Sur la rue Carnot, comment assurer l'accès restreint aux riverains (et limiter les autres incivilités) ?**

Réponse : Le plan de circulation (notamment le sens des rues sur un périmètre élargi) qui reste à travailler doit permettre de limiter la circulation sur ce secteur. Un travail spécifique est également à mener sur les livraisons des commerces, afin de proposer des solutions d'organisation des livraisons. Ces éléments seront partagés dans le cadre de la concertation continue.

- **Comment vont cohabiter le tramway, les voitures, les vélos et le stationnement sur la rue Carnot et la rue Charles Plasse, compte tenue de la largeur de ces rues ?**

Réponse : L'objectif est d'inscrire l'emplacement du tramway, les cheminements vélos et piétons conformément à la réglementation, et enfin la végétation et les voies de circulation et de stationnement. Quand la largeur n'est pas suffisante, le stationnement et la circulation sont diminués. C'est le cas sur la rue Carnot, avec une fermeture à la circulation – sauf riverains – entre la rue Artistide Briand et l'avenue Jean Jaurès, et sur la rue Charles Plasse, avec une mise à sens unique qui est envisagée. Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé. Elles seront partagées dans le cadre de la concertation continue.

- **Sécurité, ville, tramway et commerces, quel projet pour accompagner l'arrivée du T10 ?**

Réponse : L'arrivée de la ligne s'accompagnera d'un réaménagement des espaces publics « de façade à façade ». L'un des objectifs est l'apaisement du centre-ville de Saint-Fons. Les études d'insertion sont en cours en parallèle de la concertation. Elles seront partagées dans le cadre de la concertation continue.

- **Est-ce que le tramway ne va pas provoquer des constructions nouvelles le long de son parcours devenant attractif ?**

Réponse : Le tramway T10 vise à accompagner la mutation urbaine, notamment les quartiers en renouvellement urbain tels que le quartier Arsenal Carnot-Parmentier. Les constructions éventuelles le long du tracé seront le cas échéant réalisées conformément aux règles définies dans le PLU-H.

- **Pourquoi planter des arbres quand 10 ans plus tard on les coupe ?**

Réponse : L'objectif est de préserver au maximum la trame arborée existante. Lorsque les contraintes d'insertion l'imposeront, les arbres seront remplacés ou complétés le long du tracé du tramway, voire sur des voiries adjacentes.

Sur les sections présentant des contraintes pour la végétalisation le long du tracé, des sites complémentaires de plantation pourront être envisagés et définis avec les habitants. Le choix des essences pourra être discuté avec le public.

- **Les travaux seront programmés de A à B ou sont-ils commencés sur plusieurs tronçons en même temps ?**

Réponse : Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. Les éléments relatifs au phasage des travaux seront partagés en concertation continue. A ce stade, il peut être précisé qu'il y aura plusieurs fronts de travaux (plusieurs zones en travaux en même temps), de l'ordre de 3 à 4 hors zones d'ouvrage.

- **Quel est le calendrier des phases du projet ? Quelle est la date exacte de début des travaux ? Quelle est la date et la durée des travaux pour le secteur Carnot ?**

Réponse : Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. Les éléments relatifs au phasage des travaux seront partagés en concertation continue.

Temps de mise en partage

Après le temps d'échange par table, les participants ont pu s'exprimer table par table pour partager certains avis et questions à l'oral avec les intervenants.

- **Un participant indique qu'il faut profiter du projet pour enlever les voitures de la rue Charles Plasse pour bénéficier d'une ville piétonnisée et déminéraliser les sols.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que l'objectif est bien de végétaliser, c'est-à-dire d'enlever le maximum de béton pour remettre de la nature. Toute la plateforme du tramway sera également végétalisée au maximum. L'objectif est de perméabiliser les sols de nouveau pour remplir les nappes phréatiques.

Christian Duchêne ajoute que sur la rue Charles Plasse, le but fixé est de transformer la ville et de l'apaiser. Il indique que l'arrivée du tramway ne va pas tout résoudre, et que les aménagements piétons et cyclables sont également nécessaires car les habitudes des habitants doivent changer.

- Une participante indique que son groupe se questionne sur les arrêts importants desservis par le bus 93. Elle se questionne sur la fréquence de 10 minutes en heure de pointe qui paraît insuffisante.

Jean-Charles Kohlhaas explique que la fréquence du tramway est une fréquence théorique de lancement, suffisante pour 22 000 voyages par jour, mais que le niveau de service sera adapté en fonction des usages. La conception du projet est réalisée de manière à pouvoir augmenter la fréquence à 5 minutes au maximum.

Hadi Mebarki indique que le T4 était formaté pour 80 000 voyageurs par jour au départ et se retrouve aujourd'hui à 140 000 voyageurs par jour. La fréquence de la ligne a ainsi été adaptée, de même que la capacité des rames de tramway pour s'adapter à cette fréquentation.

- Un participant trouve que le projet risque de couper Saint-Fons en deux. Il demande si des dispositifs existent pour réduire les bruits de roulement du tramway, dans quel sens serait le sens unique, comment se ferait l'accès aux commerces de la rue Carnot et enfin si le projet ne va pas être pénalisant pour eux.

Muriel Roche indique qu'aucun sens de circulation n'est déterminé pour le moment sur les rues envisagées à sens uniques. Elle ajoute que des analyses techniques sont en cours sur ce sujet et que les contributions de la concertation vont également être intégrées aux analyses.

Jean-Charles Kohlhaas explique que la tendance est de penser que les commerces ont besoin de places de stationnement pour survivre mais cela est faux. Dans les rues commerçantes où le tramway a été installé, hors période de travaux qui reste impactante, le chiffre d'affaires des commerçants a augmenté.

Isabelle Nardou-Thimonet ajoute que pour la période des travaux, elle sera l'interlocutrice pour les commerçants et les riverains, et qu'une communication sera faite le plus en amont possible pour permettre une continuité des activités dans les meilleures conditions.

Hadi Mebarki indique que les commerçants ont été rencontrés et que des échanges sont en cours et se poursuivront avec eux tout au long du projet.

- Un participant indique que des interrogations subsistent dans son groupe sur les déplacements vélos, notamment durant la période des travaux et à partir de 2022. Il partage des inquiétudes sur la largeur du Pont E. Sambat et les aménagements prévus.

Muriel Roche précise que la largeur actuelle du pont est de 16 mètres et qu'aujourd'hui 3 options y sont envisagées pour l'insertion du tramway :

- soit insérer le tramway et les autres modes sur l'ouvrage, avec des contraintes sur les largeurs des modes ;
- soit élargir l'ouvrage vers le sud pour accueillir de manière plus confortable tous ces usages ;
- soit créer une passerelle pour les modes doux au sud, dissociée des autres modes de circulation.

Elle indique que le sud du pont est envisagé pour cette option au vu des contraintes liées au Plan de Prévention des Risques Technologiques de la Vallée de la Chimie.

Jean-Charles Kohlhaas invite les participants à donner leur avis, leur souhait et leur préconisation sur ce type d'aménagement et précise qu'il est à présent possible, dans le cadre d'une expérimentation en cours, de prendre son vélo dans le tramway en dehors des heures de pointe.

- Une participante se demande avec son groupe comment les livraisons quotidiennes des commerçants de la rue Carnot vont se passer. Elle questionne les amplitudes horaires des transports et demande jusqu'à quelle heure circulera le tramway. Elle interroge le stationnement pour les personnes en situation de handicap sur la rue Carnot. Elle indique également qu'il y aura moins de stationnements avec le T10 suscitant beaucoup de questions pour les habitants des communes voisines. Elle demande enfin s'il y aura une augmentation de la taxe foncière et de la taxe d'habitation liée au projet.

Jean-Charles Kohlhaas explique que la taxe d'habitation va être supprimée définitivement. Sur les stationnements à la gare de Vénissieux, il indique qu'il n'y a pas de solutions pour stationner toutes les voitures des habitants des communes périphériques, mais que l'objectif est d'organiser des lignes de bus en rabattement sur les pôles d'attraction. Il précise qu'à partir du 1^{er} janvier 2022, le SYTRAL s'élargit à tout le département du Rhône. Il prendra la compétence des lignes appelées Les Cars du Rhône et des réflexions seront menées sur l'organisation de ces lignes.

Zoom sur la concertation

Isabelle Nardou-Thimonet présente le dispositif de concertation, ainsi que les différents outils d'information mis à disposition du public.

Elle rappelle les dates des rencontres prévues concernant Saint-Fons :

- **Stand mobile au Marché de Saint-Fons, le mardi 21 septembre 2021, de 9h à 12h**
- **Stand mobile sur la Place des Palabres, le mercredi 22 septembre 2021, de 14h à 17h**
- **Atelier Saint-Fons Centre (en visioconférence), le mardi 28 septembre 2021, de 19h à 21h**
- **Stand mobile au Square Matringe, le mercredi 29 septembre 2021, de 14h à 17h**
- **Atelier Saint-Fons Sampaix (en visioconférence), le lundi 4 octobre 2021, de 19h à 21h**

Elle indique également que du porte-à-porte est réalisé auprès des commerçants durant le mois de septembre.

Conclusion

Jean-Luc Campagne indique qu'un projet de tramway induit des questionnements sur des problèmes du quotidien : la circulation, le stationnement, la restructuration des transports en commun, le devenir des commerces, des livraisons, le devenir de la ville plus largement et le lien aux usages. Il signifie que ces questionnements renforcent la pertinence d'en discuter, pour construire un avis commun. Il précise qu'une des possibilités est également de contribuer collectivement par exemple avec le kit du débat autoportant. Il rappelle que c'est une concertation préalable ouverte à tous les sujets de discussion et invite tous les citoyens à participer.

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le kit du débat en ligne : t10-sytral.fr

Christian Duchêne signale que c'est une soirée réussie. Il indique que les questions posées ne trouvent pas toutes de réponses pour le moment, et précise que certaines questions trouveront leurs réponses dans la suite du projet et à l'arrivée du tramway.

Jean-Charles Kohlhaas remercie les participants pour leur participation. Au sujet de la réorganisation des bus, il indique qu'un travail sera fait deux ans avant l'arrivée du T10 et que les habitants pourront participer à ce travail.



COMPTE-RENDU

Réunion publique communale
Lyon 7ème
Vendredi 10 septembre 2021



Préambule

Animation :

Claude COSTECHAREYRE - Agence Sennse

Intervenants :

Gautier ROUHET – Directeur adjoint du développement

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Florian CHALUMEAU – Chef de projet T10 – référent secteur Lyon

Séverine LARDELLIER – Responsable concertation

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée de relations riverains

Élus :

Fanny DUBOT – Maire de Lyon 7^e

Valentin LUGENSTRASS - Adjoint au Maire de Lyon en charge des Mobilités, de la Logistique urbaine et des Espaces Publics, Conseiller Métropolitain

Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL

En présence des garants :

Jean-Luc CAMPAGNE

Valérie DEJOUR

Durée de la réunion : 2h00 – de 18h30 à 20h30

Lieu : Maison Ravier, 7 rue Ravier à Lyon.

La réunion était traduite en langue des signes.

Contexte de la rencontre :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7^e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que la zone industrielle Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette réunion publique entre dans le processus de concertation préalable.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune.
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet.
- Répondre aux questionnements du public.
- Mobiliser pour les temps de concertation à venir et inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Ouverture de la réunion

L'animateur lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions.

Il rappelle que cette réunion est organisée au titre de la concertation préalable du projet de tramway T10 ayant lieu du 23 août au 23 octobre 2021.

L'animateur présente les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. **Le projet T10**
2. **Echanges en tables rondes**
3. **Présentation de l'agenda de la concertation**

La présentation est disponible en annexe de ce document.

L'animateur présente ce qui s'est passé depuis le début de la concertation, le lundi 23 août.



148 participants
à la soirée
d'ouverture



29 questions et avis
en ligne sur t10-sytral.fr
194 questionnaires
complétés



L'équipe projet est venue
à votre rencontre
sur le marché, place Sublet
à Vénissieux

L'animateur passe ensuite la parole aux élus présents.

Prise de parole des élus

Fanny Dubot, Maire de Lyon 7^e, introduit ce temps en affirmant son plaisir de voir les participants en présentiel. Elle précise que cette réunion est la première réunion publique à la Maison Ravier depuis qu'elle est élue. Cette salle communale de Gerland est utilisée principalement pour les activités associatives.

Fanny Dubot est accompagnée de :

- **Vincent Monot, délégué aux mobilités dans le 7^e arrondissement**
- **Bénédicte Pasiecznik, 2^{ème} adjointe, référente de Gerland**

Fanny Dubot explique que la réunion est organisée dans le cadre de la concertation autour du projet de tramway T10. Une réunion en visioconférence a eu lieu le 31 août et concernait l'ensemble des communes. L'opportunité du projet n'a pas été contestée lors de cette réunion, ce qui montre un consensus sur l'opportunité du T10. La Mairie du 7^e se joint à cette opinion et souligne les avantages de cette nouvelle ligne de tramway :

- **elle offre une alternative fiable à la voiture individuelle ;**
- **elle a la particularité de relier plusieurs périphéries alors que les projets habituels relient le centre à la périphérie ;**
- **elle relie des quartiers populaires, des quartiers en politique de la ville.**

Elle précise que ce soir, la réunion se concentre sur la portion du 7^{ème} arrondissement. Le SYTRAL est à l'écoute des avis des habitants du 7^{ème} arrondissement, notamment sur l'emplacement des stations.

La mairie voit comme intérêts en termes de desserte :

- **La desserte autour du Port Edouard Herriot qui regroupe de nombreuses entreprises, un millier de salariés, et qui pour le moment est assez confidentiel pour les lyonnaises et les lyonnais. Il lui semble intéressant que ce port soit mieux desservi par les transports en commun.**
- **La desserte des quartiers Techsud et de l'Artillerie qui abritent de nombreuses entreprises.**
- **La connexion avec le métro B au Stade de Gerland.**
- **La desserte au niveau de la Halle Tony Garnier.**
- **La desserte d'un certain nombre d'équipements publics, le parc, deux lycées, la halle Tony Garnier...**

Fanny Dubot remercie les garants pour leur engagement et rappelle qu'ils sont là pour recenser les questions et écouter les participants. Elle remercie également les participants d'être là et de contribuer à la démocratie locale et souhaite une belle soirée.

Valentin Lugenstrass, Adjoint au Maire de Lyon en charge des Mobilités, de la Logistique urbaine et des Espaces Publics, et Conseiller Métropolitain approuve les propos de **Fanny Dubot**. Il se dit également ravi d'être là en présentiel. Sur les projets de mobilité et de transport, il existe énormément d'enjeux liés à la question des gaz à effet de serre, du climat, de la pollution de l'air, des déplacements, des usages et des besoins en déplacements. Il y a également des défis en termes d'espaces publics avec un meilleur partage de l'espace public et une végétalisation associée.

Il précise que ce projet de tramway permet de repenser un certain nombre d'espaces publics à Lyon, mais également à Saint-Fons et à Vénissieux. Il invite à penser au global lors de cette concertation sur ce projet qui est un projet de transport mais également de transformation de la ville tout au long du tracé et à partir des besoins des participants. Ce projet vise à créer un réseau de transports en commun en toile d'araignée plutôt qu'en étoile, où tout se concentre alors vers le centre, les périphéries sont ainsi reliées les unes entre les autres. Ce projet est dans la lignée d'autres projets qui existent comme le T6 qui est un projet de tramway en rocade ou le T9 qui sera au nord de l'agglomération à Villeurbanne. Il y a un vrai enjeu de connecter ces périphéries parce qu'il y a des déplacements très importants. C'est le sens d'un réseau de transports pour offrir à tous et toutes dans la Métropole des opportunités et des alternatives à la voiture, pour se déplacer avec un transport efficace et confortable comme l'est le tramway. Il conclut en espérant avoir des échanges constructifs.

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL rappelle que le projet T10 est dans un plan de mandat global voté fin 2020 de 2,5 milliards d'euros, le double du mandat précédent avec plusieurs projets de tramways et d'autres projets de développement de transports collectifs.

Jean-Charles KOHLHAAS se dit particulièrement fier de ce projet T10 car :

- Ce projet, qui permet d'organiser le réseau en toile et non plus en étoile, a été imaginé en 2001.
- Des quartiers mal ou très mal desservis en transports collectifs, en particulier les quartiers politique de la ville de Saint-Fons vont être desservis. Cela va transformer la ville de Saint-Fons. Ce projet traverse des zones d'activités en plein développement dans le 7^{ème} en particulier, il va desservir de nombreux emplois et permettre aux salariés de se rendre à leur travail autrement qu'en voiture.
- Dans le 7^{ème} arrondissement, l'avenue Tony Garnier est une très belle avenue, très large. Le projet d'insertion de tramway est de grande qualité dans cette avenue avec une végétalisation qui existe déjà partiellement et qui va être fortement augmentée avec un objectif de réaliser une forêt urbaine.

Le mot des garants

L'animateur rappelle que la concertation préalable est placée sous l'égide des garants et donne la parole à **Valérie Dejour**.

Valérie Dejour débute en disant qu'il n'y a pas de concertation sans participation. Ils sont des garants nommés par la Commission Nationale du Débat Public, autorité publique indépendante. La CNDP a sa liste de garants et les désigne avec une lettre de mission. **Valérie Dejour** dit avoir entendu « approche globale » et « réflexion globale », c'est ce qu'il y a dans la lettre de mission de la CNDP.

La CNDP défend le droit à l'information et à la participation à l'élaboration de la décision publique. Les garants sont là depuis la préparation de la concertation et ont joué un rôle de prescripteur au sens noble du terme, ils travaillent avec le maître d'ouvrage (le SYTRAL) pour que le dossier de concertation soit le plus sincère, transparent, accessible et intelligible dans les informations données sur le projet. Le dossier et les informations sont disponibles sur le site mis en ligne par le SYTRAL : t10-sytral.fr.

Les garants ont également le rôle de :

- **veiller à ce que chacun puisse s'exprimer de la manière la plus facile et d'aider à faire entendre les arguments ;**
- **aider à ce que cette concertation se déroule de la meilleure manière possible.**

A la fin du temps de concertation, les garants ont un mois pour en dresser le bilan. Ce bilan de la concertation des garants intègre les recommandations auxquelles le maître d'ouvrage devra répondre pour indiquer ce qu'il garde, ce qu'il en fait, comment il va réagir et ce qu'il va prendre en compte pour sa décision finale.

Jean-Luc Campagne, ajoute que la concertation préalable vient en amont du projet et de l'enquête publique et qu'il faut questionner la pertinence de certains points et contribuer. Il rebondit sur la dimension collective : le projet est attendu sur le territoire, il faut sortir de cette concertation quelque chose de collectif, construit ensemble, qui enrichisse le projet.

Le projet T10

Muriel Roche et Florian Chalumeau présentent le projet T10.

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le projet en ligne : t10-sytral.fr

Temps d'échanges

À la suite de la présentation du projet, un temps d'échanges est organisé. Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

- Une participante souhaite que la présentation soit complétée par les transports ferroviaires afin de donner une meilleure idée de tous les moyens de déplacements collectifs.

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'il existe effectivement des circulations ferroviaires avec la ligne allant de Villefranche à Vienne en omnibus. C'est d'ailleurs un souhait que la région augmente la fréquence de ce train car cela serait très intéressant pour beaucoup de gens. La ligne pourrait être ajoutée sur le plan.

- Un participant ajoute que la ligne est présentée comme étant structurante et allant servir à beaucoup de monde, mais il pense que cette ligne n'est pas indispensable sur Gerland car il existe d'autres alternatives : les lignes C12, 60, 64, 93 et la gare SNCF de Saint-Fons. Il se demande pourquoi ne pas relier certains de ces bus à la gare SNCF ou prolonger une ligne existante comme T4.

Jean-Charles Kohlhaas indique que cela ne répond pas aux besoins des habitants du secteur. Les modèles, souvent pessimistes, estiment que la ligne sera chargée à 22 000 voyageurs/jour. Sur les projets précédents, les résultats atteignent parfois le double (par exemple sur le T4 à Vénissieux ou le C3). Il y a donc un véritable besoin. La ligne ferroviaire correspond à environ un train par demi-heure voire par heure et n'est pas au tarif des TCL. Un certain nombre de lignes de bus seront reconsidérées pour réorganiser le réseau de surface, dans l'objectif d'utiliser ces lignes de bus pour desservir d'autres quartiers non desservis aujourd'hui ou pour organiser le rabattement sur la ligne de tramway.

Muriel Roche complète en expliquant que la ligne T10 ne va pas se superposer au réseau de bus existant. Le réseau de bus va être réorganisé. De plus, la ligne T10 va permettre aux habitants du centre de Saint-Fons de rejoindre la gare de Vénissieux et le métro Gerland en 10 minutes environ. Un prolongement du T4 à Saint-Fons ne permettrait pas une attractivité aussi importante pour les habitants de Saint-Fons sur un mode de transport collectif.

- Un participant interroge sur la partie du tramway avenue Tony Garnier : le trafic, assez important, va être impacté par le passage du tramway car deux voies vont y être supprimées. De plus, la voie centrale existe et est inutilisée aujourd'hui. Il demande s'il va y avoir une utilisation partielle de cette voie et quel va être l'impact du tramway sur la pollution si des bouchons se créent.

Jean-Charles Kohlhaas répond que le site central peut aujourd'hui être utilisé par les bus, les études sont encore en cours pour savoir comment le tramway va être inséré. Des alignements d'arbres vont par exemple être conservés et les cheminements cyclables et piétons améliorés. L'espace central sera utilisé, mais le tramway n'y sera pas forcément.

Avec l'arrivée d'une ligne de transport collectif, un certain nombre de voitures sera supprimé, le but n'étant pas de créer des déplacements supplémentaires. L'objectif est de réduire la circulation sur l'avenue Tony Garnier, et de réduire de moitié la circulation automobile sur la Métropole dans 10 ans. Il précise que c'est un objectif ambitieux et que le seul moyen d'y arriver est de réduire l'espace de circulation. Il ajoute que plus il existe de voiries, plus il y a de circulation, jusqu'à saturation, alors que quand la voirie est diminuée, par exemple avenue Berthelot, la circulation diminue. C'est le pari du SYTRAL.

Il précise que le tram-train est une compétence de la région et non pas de la Métropole ou du SYTRAL, c'est donc le Président de la Région qui le gère.

- Une participante a plusieurs interrogations. Elle circule principalement à vélo et représente l'association la Ville à Vélo pour Lyon 7^{ème}. Elle demande comment seront insérées les voies cyclables autour du tramway pour éviter les conflits d'usages entre les piétons et les vélos. Elle ajoute qu'il existe une résistance des gens qui vont travailler à Techsud à utiliser les transports en

commun et le vélo et qu'il faut prévoir des stations suffisantes pour que les gens aient envie de lâcher la voiture.

Valentin Lugenstrass indique que l'arrivée d'un tramway transforme les quartiers en termes d'usages et d'activités autour des stations et des rails, et requalifie l'espace public.

Pour l'insertion des aménagements cyclables, l'enjeu est bien de limiter les conflits en particulier avec les enfants et les plus fragiles. L'idée est un meilleur partage de l'espace et la sécurisation des différents flux en les séparant et c'est justement l'idée du Réseau Express Vélo, récemment renommé les Voies Lyonnaises, dont la première ligne passera le long du tramway T10. Les aménagements sont encore en cours d'études pour un aménagement sécurisé et confortable en parallèle au tramway.

Fanny Dubot ajoute qu'en effet, beaucoup de salariés viennent en voiture mais que le Club des entreprises du 7^{ème} (CLE 7) travaille sur la mobilité interentreprises et a recensé une volonté des salariés de changer leur pratique. Le T10 offre une nouvelle mobilité pour ces salariés.

Florian Chalumeau ajoute que le sujet des conflits est bien pris en compte dans la conception des aménagements cyclables, des cheminements piétons, des voies de circulation et des accès aux entreprises dans ce secteur.

- **Un participant rebondit en indiquant que certains salariés viennent également de loin et n'ont pas d'autre alternative que la voiture ou la moto pour venir travailler. Il demande si les parcs relais sont à l'ordre du jour. Ce participant souhaiterait un moyen de transport périphérique, qui suivrait le périphérique et permettrait de relier tous les moyens de transports qui vont vers les banlieues.**

Jean-Charles Kohlhaas répond que l'objectif n'est pas de supprimer toutes les voitures et qu'il n'y aura jamais assez de transports collectifs pour desservir chaque domicile et chaque entreprise. L'objectif est de constituer un réseau avec des interconnexions entre les différents modes de transports collectifs pour couvrir des zones importantes, que ce soit en termes d'origines ou de destinations potentielles. Ce projet T10 est justement connecté aux métros B et D, à des lignes de tramway et bientôt à des lignes de bus notamment venant de l'extérieur de la Métropole, mais aussi à des gares ferroviaires.

A partir du 1^{er} janvier 2022, le SYTRAL se transforme en Etablissement Public Local. Dans ce cadre, des lignes de bus en rabattement sur les lignes fortes de la Métropole à partir de la Communauté de communes du Pays de l'Ozon et de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais pourront être organisées.

Il ajoute que des gens d'Oullins ou La Mulatière sont intéressés par le projet, les temps de parcours vont devenir intéressants en correspondance avec les transports en commun depuis chez eux.

Sur le sujet des lignes de rocade, il répond que ce n'est pas forcément un enjeu d'avoir un transport collectif exactement sur le périphérique ; les gens qui utilisent le périphérique ne vont pas sur le périphérique mais ont une origine et une destination souvent très décalées du périphérique lui-même. La réflexion est de faire une ligne de rocade pour desservir notamment les quartiers habités. L'intérêt d'une ligne forte est d'être dans une zone dense d'habitations, or le périphérique est très éloigné des habitants.

- **Un participant trouve que c'est une très bonne idée d'avoir fait une partie des projets prévus au PDU de 1997 et ces lignes de rocade. Il trouve que c'est un pari de desservir des zones d'activités, zones qui ne génèrent pas forcément de trafic pendant la journée.**

Jean-Charles Kohlhaas partage cette analyse. Il précise que les salariés ne se déplacent pas toujours dans les mêmes créneaux horaires et que les heures de pointe sont en extension. L'intérêt de cette ligne est de desservir des zones d'activités industrielles, le secteur Gerland et d'autres équipements comme la Cité Scolaire Internationale, l'Université, ou encore d'autres pôles d'attraction qui peuvent générer des déplacements en décalage par rapport aux salariés.

- **Un participant demande quel est le devenir du Port Edouard Herriot. Ce port va se verdir, il va y avoir des installations, des habitants, etc. Ce participant demande si le futur est envisagé avec le projet T10.**

Jean-Charles Kohlhaas explique qu'ils sont nombreux à souhaiter cette transformation. L'Etat a voté la sortie des hydrocarbures, avec un engagement de réduction d'un tiers des cuves d'hydrocarbure dans le Port Edouard Herriot. C'est donc un secteur qui va être en pleine mutation. C'est la plus grande zone de Lyon qui va devenir disponible dans les prochaines décennies. Le T10 longe le port mais ne rentre pas à l'intérieur. En revanche, concernant la ligne B du métro, une réservation existe pour une station aux portes du Port. Il conclut que si jamais il y a un besoin d'une ligne dans ce secteur, une nouvelle ligne forte pourrait être développée.

Valentin Lugenstrass ajoute que le Port de Lyon est aujourd'hui un outil logistique et industriel fantastique. Certaines villes font le choix de transformer ces espaces en quartier d'habitations ou de loisirs et que cela est parfois un peu dommage. Aujourd'hui, le Port est un outil qui fonctionne très bien avec des projets développés, un hôtel de logistique urbaine pour mieux desservir l'agglomération et la ville de Lyon en particulier avec des entreprises qui acheminent des matériaux pour la construction, avec de la logistique fluviale à développer. C'est donc un outil au plus proche de la ville avec des activités industrielles. Il y a des enjeux particulièrement importants sur l'industrie pour les prochaines années.

Fanny DUBOT ajoute qu'il faut effectivement garder cette industrie et cette activité au sein même de la ville dans le Port Edouard Herriot. Elle ajoute que la Compagnie Nationale du Rhône a lancé un projet : « Lyon est un port ». Dans ce cadre une démarche va avoir lieu en lien avec les habitants et les collégiens autour de cette mémoire industrielle. Le T10 est l'occasion de porter fièrement le Port de Lyon via une station qui pourrait lui être dédiée.

Avis du temps d'échange par table

Durant le temps d'échange par table, les participants pouvaient faire part de leurs avis sur les supports de contribution. Ceux-ci ont été repris et thématiques dans le tableau ci-dessous :

Nombre et positionnement des stations	• Avoir des stations ombragées • Desservir le Palais des Sports et le Stade de Gerland pour éviter le stationnement sauvage et inciter à venir aux spectacles ou aux matchs en transport en commun • Prévoir des stations à proximité des services publics et des piscines • Revoir les arrêts en fonction du développement futur des zones d'habitation
Services et accessibilité	• Avoir des toilettes à proximité des stations de tramway. Pas assez de toilettes publiques en général à Lyon • Tramway plus confortable pour les personnes à fauteuil roulant • Proximité et accessibilité pour les personnes ayant des soucis de santé • Davantage de sièges dans les stations tramway • Plans inclinés accessibles de part et d'autre des stations
Mobilités douces	• Prévoir des stations vélos en nombre • Sécuriser les stationnements vélo sur l'espace public au droit des équipements • Importance du stationnement sécurisé pour inciter l'usage du vélo • Stationnement vélo à proximité des lieux drainant beaucoup de public : Cité scolaire internationale, stade de Gerland, palais des sports ...

Circulation et stationnement	Réglementation du stationnement : franchise 1 h (non pas nécessairement stationnement payant)
Economie et emploi	Problème de travaux pour les commerces de Gerland : craintes de la part des commerçants car toujours des travaux sur le secteur.
Cadre de vie et végétalisation	Importance d'avoir des arbres un peu partout
Concertation	Rencontrer le syndicat des livreurs à vélo

Question du temps d'échange par table

Au cours du temps d'échange par table, les participants ont pu poser des questions sur les supports de contribution. Ces questions sont regroupées par thématiques. Le SYTRAL y répond à travers ce compte-rendu.

Le cadre de vie et la végétalisation

- Question : Les lignes seront-elles minérales ou végétales ?**

Réponse : La végétalisation du tracé dans son ensemble est l'un des objectifs du projet. L'engazonnement de la plateforme est envisagé sur la majorité du linéaire et doit participer à la désimperméabilisation des sols.

Temps de mise en partage

Après le temps d'échange par table, les participants ont pu exprimer les questions sur les supports de contribution. Ces questions sont regroupées par thématiques. Le SYTRAL y répond à travers ce compte-rendu.

- Une question est posée sur les travaux et leur impact sur les commerces.**

Muriel Roche répond qu'aujourd'hui le travail a surtout été fait sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. Au stade actuel, un recensement est fait de toutes les contraintes qu'il peut y avoir sur les sites riverains du tracé du T10. **Isabelle Nardou-Thimonet** rencontre les riverains qui font remonter leurs contraintes de fonctionnement et ces contraintes vont être intégrées dans les réflexions sur le phasage et l'organisation des travaux. Elle donnera les informations le plus en amont possible concernant les travaux pour que les commerçants puissent exercer le mieux possible, anticiper les phases de travaux et prévenir la clientèle.

- Une question est posée au sujet du stationnement dans le secteur Gerland qui est aujourd'hui gratuit. Les commerçants ne sont forcément pour le stationnement gratuit car cela génère des véhicules qui**

restent à la journée ou à la semaine, et sont plutôt favorables à un stationnement réglementé raisonnable avec une durée limitée.

Valentin Lugenstrass répond que Gerland est en effet un parking relais à ciel ouvert avec des effets de voitures ventouses car le stationnement y est gratuit. La Ville de Lyon est favorable à étudier cette question de stationnement payant sur le secteur de Gerland dans les années à venir et avec l'arrivée du tramway.

Jean-Charles Kohlhaas ajoute qu'à chaque fois qu'est ouverte une ligne forte de transport collectif, le risque de stationnement pendulaire à la journée est aggravé et cela bloque l'accès pour les résidents et pour les clients des commerces. Il a déjà discuté avec les maires de Saint-Fons et de Vénissieux pour voir comment réglementer le stationnement, pas seulement aux abords de la ligne mais dans un rayon plus large.

- **Un participant remarque que pour que la ligne ait un intérêt, il faut que des gens habitant à Saint-Fons travaillent à Gerland.**

Valentin Lugenstrass répond que si ce projet de T10 a été choisi, c'est parce qu'à Saint-Fons deux quartiers sont en rénovation complète avec le développement d'un habitat de meilleure qualité. De plus, les déplacements domicile-travail ne représentent que 40% des déplacements, 60% sont liés aux loisirs et à la vie sociale.

Muriel Roche ajoute que l'enjeu est aussi d'avoir plus de mixité sur la commune. Le T10 va permettre au centre-ville de Saint-Fons et au secteur Carnot-Parmentier d'être à 10 minutes du secteur Gerland, et ainsi de les rendre plus attractifs. Cela pourrait également permettre le développement de résidences étudiantes sur la commune compte tenu de la présence de nombreux équipements scolaires sur le sud de Gerland.

Concertation

Isabelle Nardou-Thimonet présente le point sur la concertation préalable et les dispositifs de contribution.

Elle rappelle les dates des 2 ateliers par secteur en visio-conférence concernant Lyon 7 :

- **Atelier Gerland Tony Garnier le jeudi 30 septembre 2021, de 19h à 21h00**
- **Atelier Gerland Techsud le jeudi 7 octobre 2021, de 19h à 21h00**

Elle présente aussi le kit débat auto porté aux participants qui sont pour certains des acteurs relais sur Lyon 7^{ème} : membres d'associations ou de conseils de quartier.

Conclusion

Afin de conclure la rencontre, l'animateur donne la parole aux garants.

Jean-Luc Campagne trouve intéressant de comprendre ce qui questionne le quotidien de chacun, les sujets et les préoccupations mais aussi les craintes et les souhaits d'évolution. Dans une démarche de démocratie locale telle que celle-ci, la participation est un moyen d'enrichir et de questionner un projet. Il ajoute que questionner est aussi une façon de réinterroger d'autres besoins et éventuellement d'adapter les choses. Ce processus est important, il



remercie donc pour les contributions. Il souhaite que les participants soient également des relais du processus et encouragent d'autres personnes à participer et enrichir la démarche. Il précise que tous les moyens sont à disposition pour s'impliquer et s'exprimer en amont du projet.

Valérie Dejour remercie tout le monde pour la participation.

Valentin Lugenstrass conclut la réunion en remerciant les participants pour leur venue et leur participation. Il invite les participants à parler de la démarche et du projet autour d'eux.

Fanny Dubot ajoute que les avis ont bien été entendus. Elle se dit marquée par ce souhait de prendre soin les uns des autres et de faire en sorte que la ville s'adapte aux gens qui l'habitent : distance des stations, accessibilité, toilettes publiques. Elle sort enrichie de ces échanges. Les élus du 7^{ème} vont continuer à participer à la concertation à travers les stands et ateliers thématiques.

Jean-Charles Kohlhaas termine la rencontre en ajoutant qu'en général la concertation amène de l'opposition, et qu'ici, le projet semble plutôt consensuel. Les participants attendent ce projet pour améliorer la ville. Il ajoute un sujet sur lequel ce serait bien que les habitants du 7^{ème} se penchent : la création de la zone de remisage sur un terrain en friche sur le secteur Surville, qui constitue une opportunité de valorisation de ce secteur. Il invite à faire des propositions à ce sujet.



COMPTE-RENDU

Réunion publique communale
de Vénissieux

Mardi 14 septembre 2021



Préambule

Animation :

Claude COSTECHAREYRE - Agence Sennse

Intervenants :

Gautier ROUHET – Directeur adjoint du développement

Séverine LARDELLIER – Responsable concertation

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Florian CHALUMEAU – Chef de projet T10 – référent secteur Lyon

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée de relations riverains T10

Élus :

Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL

Michèle PICARD- Maire de Vénissieux

Garant :

Valérie DEJOUR

Durée de la réunion : 2h00 – de 18h30 à 20h30

Lieu : Salle Joliot Curie à Vénissieux

La réunion était traduite en langue des signes.

Contexte de la rencontre :

Contexte de la rencontre :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7^e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que la zone industrielle Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette réunion publique communale à Vénissieux intervient durant le processus de concertation préalable. Elle est complétée par deux autres réunions publiques communales qui ont eu lieu à Lyon 7 et à Saint-Fons.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Présenter le projet et zoomer sur les enjeux et les aménagements spécifiques à la commune.
- Recueillir les observations et avis afin d'enrichir le projet.
- Répondre aux questionnements du public.
- Mobiliser pour les temps de concertation à venir et inciter à la contribution via les autres canaux, notamment numériques.

Ouverture de la réunion

L'animateur lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions. Il rappelle que cette réunion est organisée au titre de la concertation préalable du projet de tramway T10 ayant lieu du 23 août au 23 octobre 2021.

L'animateur présente les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. Le projet T10 : pourquoi et comment ?
2. Echanges en tables rondes
3. Présentation de l'agenda de la concertation

La présentation est disponible en annexe de ce document.

L'animateur présente ce qui s'est passé depuis le début de la concertation, le lundi 23 août.



148 participants
à la soirée
d'ouverture



37 questions et avis
en ligne sur t10-sytral.fr

443 questionnaires
complétés



**L'équipe projet est venue
à votre rencontre**
sur le marché de Vénissieux,
au forum des associations de
Saint-Fons, à la station Stade
de Gerland – le Lou

L'animateur passe ensuite la parole aux élus présents.

Prise de parole des élus

Michèle Picard, Maire de Vénissieux remercie les participants de leur présence à cette réunion publique. Elle souligne le changement majeur que représente le T10 pour l'organisation des transports en commun à l'échelle de la Métropole, en ce qu'il va notamment permettre de relier les communes, sans passer par la ville centre, et d'assurer par ailleurs de nouvelles liaisons avec les zones d'activités économiques. Le projet de tramway T10 est un outil au service du désenclavement des territoires et de l'amélioration du cadre de vie. Le projet accompagne également la croissance de la population et le développement d'autres projets de territoire, dont l'implantation d'un futur collège intercommunal Saint-Fons/Vénissieux avenue de la République. Il constitue également un marqueur fort de la reconfiguration du quartier de la gare de Vénissieux autour d'un pôle multimodal regroupant le T4, le métro D et le futur T10. **Michèle Picard** souligne également les enjeux du projet T10 en termes d'emploi, grâce à la desserte notamment des zones d'activités de l'Arsenal, de Carnot, de République et des ERM à Vénissieux, mais aussi le nord de la Vallée de la Chimie et le Port Edouard Herriot. Elle conclut en soulignant l'importance de la concertation pour Vénissieux, notamment compte tenu des 2 variantes locales qui sont proposées sur le secteur. Elle invite tous les habitants à participer à la concertation.

Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL, précise que la nouvelle majorité du SYTRAL a voté en décembre 2020 le plan de mandat 2021-2026, comprenant beaucoup de projets importants. Il indique que dans tous les projets du SYTRAL, le T10 lui tient particulièrement à cœur pour organiser un tramway qui ne soit pas seulement dans le centre, mais qui circule en rocade. Il souligne la complémentarité du projet avec la ligne T9, qui relie Villeurbanne à Vaulx-en-Velin. Il rappelle les enjeux du projet, soulignant notamment que 1/3 des foyers de la Métropole n'a pas de voiture. Il explique que ce projet va changer la vie des habitants, mais également la ville pour sortir le flux de transit passant par Saint-Fons et pour réaménager les espaces publics où passera le tramway. Il conclut en indiquant que, si un consensus semble se faire sur le T10, beaucoup d'éléments sont encore à discuter lors de la concertation. Il attend à présent l'avis des citoyens sur les différentes spécificités du projet pour éclairer les décisions à venir sur la ligne T10.

Le mot des garants

L'animateur rappelle que la concertation préalable est placée sous l'égide des garants.

Valérie Dejour explique avoir été désignée, avec **Jean-Luc Campagne**, garants de la concertation préalable par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour le projet T10. Elle explique que la CNDP est une autorité administrative indépendante qui a pour rôle de garantir le droit à l'information et à la participation. Elle indique que le rôle des garants a été renforcé comme prescripteurs dans la phase en amont de la concertation préalable.

Leur rôle est de :

- défendre le droit de l'information et de la participation à l'élaboration de la décision publique ;
- garantir la sincérité et la transparence ;
- garantir l'intelligibilité des informations transmises avec une vigilance pour que chacun puisse s'exprimer ;
- garantir le bon déroulement du processus de concertation.

Elle précise que les garants dresseront un bilan un mois après la concertation, dans lequel ils intégreront l'état de déroulement de la concertation, les arguments échangés et les recommandations auxquelles devra répondre le SYTRAL. Elle indique que la concertation préalable est ouverte pour questionner l'opportunité du projet.

Le projet T10

Muriel Roche et **Florian Chalumeau** présentent le projet T10 et zooment sur les spécificités du passage du tracé à Vénissieux (stations, variantes locales, accessibilités, cadre de vie, insertion, etc.).

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le projet en ligne : t10-sytral.fr

Temps d'échange

À la suite de la présentation du projet, un temps d'échange est organisé.
Les principales remarques et questions sont retranscrites ci-dessous.

- **Un participant** interroge sur la circulation sur le boulevard Laurent Gérin et l'impact du projet T10 sur l'accessibilité du boulevard aux riverains.

Muriel Roche répond en rappelant qu'une mise à sens unique le long de la plateforme est aujourd'hui envisagée sur le boulevard Laurent Gérin, avec un tronçon contraint entre le théâtre de Vénissieux et le gymnase. Sur cette portion, seule la plateforme sera conservée avec soit un passage pour les riverains sur la plateforme, soit un passage par la voirie à l'arrière du théâtre permettant de reboucler avec la rue Peloux.

Jean-Charles Kohlhaas complète, en ajoutant que la mise en œuvre du projet prévoit que l'accès des riverains soit maintenu partout. Là où la circulation peut être interdite à la circulation générale, comme dans le cas sur une partie de la variante Zola, l'accès des riverains est maintenu via la plateforme tramway.

- **Un participant** interroge sur une variante alternative ouvrant la possibilité de faire 1 sens de circulation tramway sur boulevard Gérin / rue Maréchal, et l'autre sens rue Zola / avenue Jaurès, compte tenu de la largeur des voies de circulation et pour permettre le maintien d'un sens de circulation sur chacune de ces voies.

Muriel Roche répond que cet aménagement serait possible, mais qu'il est toutefois privilégié d'avoir les deux sens de circulation du tramway sur le même axe, afin notamment de garantir une meilleure lisibilité pour les usagers. Cette proposition pourra néanmoins être analysée plus en détail dans le cadre des études d'insertion de la ligne. Par ailleurs, une réflexion plus globale sur le plan de circulation est engagée pour garantir l'accessibilité en voiture des riverains, sans qu'ils n'aient à opérer des détours trop importants dans les trajets quotidiens.

- **Une participante** interroge sur les solutions envisagées en matière de développement des parkings relais à côté de la gare de Vénissieux, compte tenu de la très forte circulation dans cette zone.

Jean-Charles Kohlhaas souligne la difficulté de répondre à l'enjeu de l'accessibilité automobile par l'augmentation des places de stationnement disponibles. L'option aujourd'hui envisagée est plutôt celle d'une démarche inverse, prévoyant un encadrement du nombre de places dans les rues utilisées par les riverains, et l'organisation de la desserte des territoires en amont via notamment le bus. Ainsi, dans le cadre du changement à venir du statut du SYTRAL et de l'élargissement de son périmètre d'intervention, la solution envisagée est plutôt celle d'une desserte en bus depuis les secteurs de Corbas, et même du nord-Isère, à proposer dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus prévue en accompagnement du projet T10.

- **Un participant** fait part d'une troisième option à envisager selon lui en plus des 2 variantes locales de tracé, permettant une voie descendante sur le boulevard Laurent Gérin et d'une voie montante sur l'avenue Jean Jaurès, plus adaptée au tissu urbain de Vénissieux (largeur des rues).

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'il est effectivement faisable de séparer les deux sens de circulation mais que cela nuit à la lisibilité pour l'usager. Cette solution n'est donc pas envisagée, mais peut être rediscutée dans le cadre de la concertation.

- **Un participant** interroge sur le devenir des terrains de la friche Veninov (usines Maréchal), abandonnés depuis 2010, et qui représentent pourtant un enjeu très important pour Vénissieux.

Michèle Picard répond en invitant à considérer l'ensemble des actions ayant été lancées, notamment avec la réfection de la rue Carnot et l'enfouissement des réseaux sur cet axe. Sur Veninov, elle rappelle que cette zone est considérée comme une zone d'activité de production dans le PLU-H, et que des réflexions ont été engagées dans ce cadre avec la Métropole et certaines entreprises. Les nouveaux projets qui viendraient à s'installer doivent cependant être considérés avec attention, notamment afin de limiter la possible circulation des camions associée.

- **Une participante** interroge sur le tracé évoqué sur le boulevard Laurent Gérin, où 2 options ont été présentées avec soit une station, soit deux stations. Elle souhaite savoir où cette station sera positionnée.

Muriel Roche répond en s'appuyant sur la carte du tracé aujourd'hui envisagé, rappelant toutefois que l'emplacement exact des stations doit encore être travaillé techniquement et discuté dans le cadre de la concertation.

- **Une participante interroge** sur la fréquence de 10 minutes évoquée. Elle souhaite savoir si une fréquence plus importante peut être envisagée.

Jean-Charles Kohlhaas répond que la fréquence de 10 minutes a été définie sur la base de l'évaluation de la fréquentation à ce stade, à savoir 22 000 voyageurs par jour. En cas d'augmentation du nombre de voyageurs, la fréquence pourrait être augmentée. Le projet est conçu pour permettre une augmentation de la fréquence jusqu'à 5 minutes maximum.

Michèle Picard rappelle que sur le succès rencontré sur la ligne T4 a conduit à une augmentation de la fréquence et a un rallongement des rames. Une adaptation est donc possible en cas de forte fréquentation.

- **Une participante** interroge sur la possibilité de rejoindre la station de tramway en 10 minutes à vélo. Elle souhaite savoir si le stationnement vélo sera possible à la station, ou si une possibilité d'emporter son vélo à l'intérieur du tramway sera ouverte.

Jean-Charles Kohlhaas répond qu'un stationnement sécurisé est effectivement envisagé aux abords des stations de la ligne de tramway (à définir plus précisément dans la suite du projet). Par ailleurs, il rappelle qu'une expérimentation est lancée depuis le mois de juin pour emporter son vélo dans le tramway en dehors des heures de pointe, et qu'une extension des plages horaires sur lesquelles ce dispositif est mis en place est également à l'étude.

- **Une participante** interroge sur le possible impact de la variante Jean Jaurès sur la ligne de bus C12.

Muriel Roche répond en indiquant que le projet T10 va s'accompagner d'une réorganisation du réseau de bus, c'est-à-dire que les lignes de bus actuelles sur le corridor T10 vont être réinterrogées, afin de déterminer si elles seront conservées en tout ou partie, déviées ou redéployées. L'objectif est de retravailler le réseau de bus sur ce secteur afin qu'il soit complémentaire de la ligne T10. Des réflexions vont être lancées dès 2022 sur ces questions.

Jean-Charles Kohlhaas ajoute qu'un dialogue sera également mené pendant la concertation continue sur cette question. Le redéploiement des lignes de bus permettra notamment d'organiser un rabattement vers le tramway, et de mieux desservir des zones jusque-là plus isolées.

Michèle Picard rappelle que la même option avait été suivie pour le T4 et le T6. Elle invite toutefois à opérer ces modifications avec attention, afin notamment que les entreprises soient bien sollicitées dans les futures discussions.

- **Un participant** souligne la difficulté d'une desserte en bus pour les habitants résidant plus loin, devant effectuer un trajet parfois tôt le matin, et pour qui la liaison en tramway n'est donc pas possible. Dans ce cadre, les parkings relais semblent indispensables. Par ailleurs, le trajet du T10 traverse des zones résidentielles où le stationnement des habitants possédant parfois 2 ou 3 voitures risque d'être fortement perturbé. Enfin, il termine en s'interrogeant sur la cohérence de laisser le site de Veninov inutilisé alors que d'autres zones comprenant des maisons de villes sont détruites pour être remplacées par des immeubles.

Jean-Charles Kohlhaas souligne que l'objectif du projet est aussi de limiter la traversée en voiture des communes depuis les communes extérieures, la majorité des déplacements étant opérés pendant les horaires de fonctionnement des transports en commun. Cela permettra de rendre les rues de Vénissieux et de Saint-Fons prioritaires pour les riverains et habitants. Il réitère par ailleurs le coût très important que génère le développement de parkings relais. Selon lui, il n'est par ailleurs pas viable que l'espace public soit utilisé pour un stationnement majoritairement privé. L'objectif du développement des transports en commun est de permettre une diminution du nombre de voitures, 60% des déplacements opérés sur la Métropole étant des trajets de moins de 3 km.

Sur le sujet du stationnement, **Muriel Roche** rappelle que des études globales sont en cours sur le secteur de Vénissieux et que des dispositifs d'accompagnement sur le secteur T10 sont également à l'étude.

- **Un participant** interroge sur les possibles impacts à anticiper en cas de mise à sens unique de la rue de la République.

Jean-Charles Kohlhaas répond en indiquant que l'axe République/Carnot est aujourd'hui utilisé en partie par des personnes souhaitant contourner le périphérique, mais ne résidant pourtant dans aucune des communes de Vénissieux et de Saint-Fons. L'objectif poursuivi est donc bien de ne pas rendre cet axe de circulation attractif pour le trafic de transit.

Muriel Roche ajoute que la mise à sens unique de la rue de la République est envisagée compte tenu de la largeur de cet axe et des fonctionnalités à intégrer (plateforme tramway, aménagements piétons et cyclables, de maintien ou plantation d'arbres, voie de circulation automobile). Toutefois, elle rappelle que le sens de cette rue n'est aujourd'hui pas déterminé et que les contributions de la concertation pourront compléter les analyses techniques sur ce sujet. Une fois le sens de circulation déterminé sur l'avenue de la République et la rue Carnot qui la prolonge, le plan de circulation de ce secteur (sens de circulation des rues sur un périmètre élargi) pourra être travaillé. L'avancement des réflexions sur le plan de circulation pourra être partagé dans le cadre de la concertation continue.

Jean-Charles Kohlhaas insiste sur l'importance des contributions sur le sens de circulation de la rue de la République, afin de déterminer la solution applicable à l'ensemble de la zone de la manière la plus cohérente possible.

- **Un participant** soulève ensuite la question du Réseau Express Vélo se terminant à Gerland mais dont la logique voudrait qu'il se poursuive le long du tracé du tramway. Il interroge sur le tracé de la ViaRhôna, pouvant être prolongé dans le cadre de ces réflexions.

Jean-Charles Kohlhaas répond en indiquant que la ligne 1 du Réseau Express Vélo (nommé « Voies Lyonnaises » depuis) reliera Vaulx-en-Velin à Saint-Fons, puis desservira Feyzin, sans passer par Vénissieux. D'autres lignes du REV sont prévues par ailleurs pour desservir Vénissieux. Indépendamment du Réseau Express Vélo, le projet de tramway s'accompagnera de nouveaux aménagements cyclables qui permettront d'aller de Vénissieux à Gerland.

- **Une participante interroge** l'absence de station de tramway prévue à la gare de Saint-Fons. Elle est surprise compte tenu de l'éloignement de la gare avec la mairie.

Muriel Roche souligne que plusieurs tracés ont été étudiés et évalués sur le secteur de Saint-Fons dans le cadre des études de faisabilité, dont un qui passait à côté de la gare. Le trajet par la gare aurait été plus long et avec plus de courbes, augmentant ainsi le temps de parcours. Il était plus éloigné du centre de Saint-Fons et permettait une desserte moins centrale des Quartiers Politique de la Ville Arsenal et Carnot-Parmentier. Il présentait enfin plus de difficultés d'insertion, notamment compte tenu du fait que la rue qui monte depuis la gare le long des voies ferrées est aujourd'hui un axe important de circulation. Il est à noter que le périmètre du projet intègre le traitement du cheminement entre la future station 4 Chemins et la gare de Saint-Fons, pour que ce cheminement soit lisible et facilité.

- **Une participante** soulève la question des problèmes de jonction entre les pistes cyclables. Elle interroge par ailleurs sur l'aménagement de la voie cyclable à Feyzin, entre la raffinerie et le canal du Rhône. Enfin, elle soulève le point de l'aménagement des rames de tramway pour les vélos, selon elle peu opérante encore à ce stade.

Florian Chalumeau répond en indiquant que la question de la continuité cyclable est effectivement traitée, afin de permettre un aménagement à la fois efficace et sécurisé en complément des voies de tramway.

- **Une participante** interroge sur la circulation du tramway avec la variante Zola, qui pose un vrai enjeu de circulation et de partage de la voie avec les autres usagers, notamment les piétons, vélos et le bus.

Muriel Roche répond en distinguant 2 tronçons :

- Sur la partie entre le boulevard Laurent Gérin et Jean Jaurès, la largeur de la voirie est effectivement très faible. Sur cette zone, des aménagements seront faits à la fois sur la plateforme tramway ainsi que les trottoirs piétons. Une interdiction de circulation sera proposée, sauf pour les riverains devant accéder à des emplacements de stationnement. Sur les cycles, une proposition est à l'étude pour proposer un aménagement alternatif sécurisé sur Gérin/Peloux.
- Sur la partie entre Gérin et le boulevard Croizat, l'hypothèse est d'insérer une plateforme tramway, des aménagements piétons et cycles, une voie de circulation. Les études d'insertion sont en cours afin de voir quelle largeur totale est requise, dans l'objectif de préserver au maximum les fonciers privés.

- **Une participante** interroge sur la définition retenue de « riverains », plusieurs usages étant ouverts sur le boulevard Laurent Gérin : école, club de sport, théâtre... Le dimensionnement automobile qui en découle doit donc varier en fonction de ces prévisions.

Jean-Charles Kohlhaas répond en disant que l'objectif est de diminuer la circulation automobile. Les espaces automobiles prévus prennent donc en compte le possible impact du tramway sur le nombre de voitures en circulation sur cette zone. Concernant l'école, la réfection complète de la voirie pourrait permettre à ceux qui le souhaitent de se rendre à pied à l'école dans leurs déplacements quotidiens.

Avis issus du temps d'échange par table

Durant le temps d'échange par table, les participants pouvaient faire part de leurs avis et propositions sur les supports de contribution. Ceux-ci ont été repris et thématiques dans le tableau ci-dessous :

Tracé et variantes locales	- Prolonger le tracé de la gare de Vénissieux au secteur Part-Dieu (T4) - Prolonger le tracé de Tony Garnier jusqu'à l'avenue Berthelot (T1/T2) - Une demande d'analyse d'un scénario alternatif permettant une voie descendante sur le boulevard Laurent Gérin et d'une voie montante sur l'avenue Jaurès - Une demande d'analyse d'un scénario alternatif avec une voie sur l'axe Gérin/Maréchal et l'autre sur l'axe Zola-Jaurès, avec un parcours piétonnier à travers Veninov - Le tracé doit limiter les emprises sur le foncier privatif / limiter les expropriations - Des avis écrits plutôt favorables à la variante de tracé par Laurent Gerin / E. Maréchal
Nombre et positionnement des stations	- Prévoir une station plus proche du quartier Arsenal à Saint-Fons, où de nombreux logements sont en cours de construction - Afin de renforcer la proximité avec le théâtre, une station supplémentaire doit être prévue ou, alternativement, le rapprochement de l'un des deux arrêts prévus sur ce tronçon <i>NB : le participant n'a pas indiqué précisément de quel théâtre il s'agit.</i> - Le nom des stations doit être celui de femmes connues ayant agi en faveur de la commune ou du département - Un arrêt « Maréchal » doit être positionné, compte tenu des activités actuelles et futures sur cette rue
Services et accessibilité	- Un tarif progressif doit être proposé en fonction de la longueur du trajet - Proposition de gratuité des transports - La fréquence garantie doit être de moins de 10 minutes
Mobilités douces	- Sur l'avenue Emile Zola, une station doit être positionnée au plus près de l'école, permettant un accès sécurisé pour les enfants - L'aménagement des rames doit permettre d'y embarquer vélos et poussettes (à l'image de ce qui est fait dans d'autres villes comme à Berlin) - Proposition de rendre le centre-ville de Vénissieux piétonnier
Circulation et stationnement	- Agrandissement du parking relais de Vénissieux - Si l'avenue de la République est mise à sens unique, proposition de dévier le trafic inverse sur la zone Arsenal plutôt que sur la rue Parmentier - L'objectif de supprimer la voiture en ville ne peut être atteint trop rapidement, et doit prendre en compte les usages incontournables qui en sont faits aujourd'hui - Le tracé doit préserver les possibilités de stationnement sur le boulevard Laurent Gérin (notamment aux abords des écoles, du théâtre, de la Maison du Peuple...), qui est déjà fortement limité

	- Des inquiétudes sur les stationnements riverains et la circulation les jours de marché
Economie et emploi	- Le projet T10 pose une question de cohérence économique, les terrains de Veninov ayant été cédés pour une somme très faible alors que des investissements très importants sont aujourd'hui réalisés pour le T10 <i>NB : Ce commentaire est non fondé. En effet, à date, le terrain de Veninov n'a pas encore été vendu.</i> - Sur Veninov, le futur projet doit privilégier la construction de logements plutôt que de bureaux - Le projet doit permettre de favoriser l'accessibilité aux zones d'attractivité économique
Cadre de vie et végétalisation	- Le tramway T10 doit offrir l'occasion de repenser globalement Vénissieux en tant que ville, et pas seulement en tant que banlieue de Lyon, et densifier le réseau de transport en commun et de vélos sur la ville - Le projet représente une opportunité de requalification globale du quartier, notamment par le développement de nouveaux équipements - La végétalisation doit permettre de préserver les arbres existants et de planter de préférence des arbres persistants, pour éviter les chutes de feuilles sur les rames - Une critique sur la desserte de Vénissieux centre, peu adaptée au tramway compte tenu de l'étroitesse des rues et du risque posé pour les vélos
Concertation	- Les habitants de la zone, et particulièrement de la rue Emile Zola, demandent à être informés régulièrement plutôt que d'avoir à chercher l'information sur les avancées du projet

Question du temps d'échange par table

Au cours du temps d'échange par table, les participants ont pu poser des questions sur les supports de contribution. Ces questions sont regroupées par thématiques. Le SYTRAL y répond à travers ce compte-rendu.

Cadre général

- **Quelle vision globale peut être présentée de la politique des déplacements urbains sur la Métropole ?**

Réponse : Le projet de tramway T10 s'inscrit dans le cadre du plan de mandat « Destinations 2026 » défini par le SYTRAL, qui répond à trois objectifs majeurs :

- 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.

- **Quelle entreprise a remporté le marché du T10 ?**

Réponse : Le maître d'œuvre du projet est le groupement Systra / Ilex Paysages / Presents / Transitec / Strates. Les entreprises de travaux n'ont pas été désignées à ce stade, elles seront consultées à l'issue des études de conception (2023).

- **Qui finance ce projet ?**

Réponse : Le budget global de l'opération est estimé au stade programme à 230 M€ HT (200 M€ pour la ligne T10 et 30 M€ pour la zone de remisage tramway à Saint-Fons). Le T10 sera financé par le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet.

Les capacités financières du SYRAL s'appuient :

- à 43% sur le Versement transport (340,9 M€)
- à 30,9 % sur les recettes commerciales (244,5 M€)
- à 26,02 % sur les contributions des collectivités membres du SYTRAL et les aides de l'Etat.

- **Quel est le calendrier des études, des propositions et des travaux ?**

Réponse : Le calendrier général du projet est le suivant :

- Mi-août 2021 : désignation du maître d'œuvre général
- 23 août - 23 octobre 2021 : concertation préalable
- 2021-2023 : études, procédures administratives
- A partir de 2022 : concertation continue
- 1er trimestre 2023 : enquête publique
- 2023 : déclaration de projet / consultation des entreprises de travaux
- 2023-2025 : travaux
- 1^{er} trimestre 2026 : mise en service

Le tracé et variantes locales

- **Qu'est-il prévu pour faciliter les liaisons avec Feyzin, Corbas et Mions ?**

Réponse : La mise en place du projet de tramway T10 s'accompagne d'une réorganisation du réseau de bus. A partir du 1^{er} janvier 2022, le SYTRAL élargit son périmètre de compétence à tout le département du Rhône. Ainsi, des lignes de bus en rabattement sur les lignes fortes de la Métropole à partir des Communautés de communes du Pays de L'Ozon et de l'Est Lyonnais pourront être envisagées.

- **Peut-on envisager une liaison entre le T4 et le T10, en requalifiant le passage sur la voie ferrée ?**

Réponse : Les tramways T4 et T10 seront connectés à la gare de Vénissieux. La requalification de l'ouvrage au-dessus des voies ferrées ne fait pas partie du périmètre de l'opération. Sur le boulevard Croizat, le périmètre d'intervention sera limité au doublement de la station T4 – Gare de Vénissieux existante et à la création de la zone permettant le retournement des rames du T10 sur la rue des Combats.

Nombre et positionnement des stations

- **Pourquoi positionner un arrêt à l'angle de la rue Maréchal, où l'on trouve peu de magasins et un faible nombre d'habitants ?**

Réponse : Les études de faisabilité ont permis de définir des localisations de stations, sachant qu'un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. 2 scénarios sont proposés à la concertation pour la variante locale Gérin : soit l'implantation de 2 stations (l'une au niveau du théâtre, l'autre au niveau des usines Maréchal), soit la mutualisation des stations en une seule. La proposition de mutualisation résulte effectivement de la densité en population et emplois moindre sur ce secteur. Les habitants et riverains sont invités à faire part de leurs avis sur ce sujet dans le cadre de la concertation.

- **Y aura-t-il vraiment 2 arrêts sur le boulevard Laurent Gérin, et où ?**

Réponse : L'hypothèse de l'implantation de 2 stations sur la variante Gérin – l'une sur le boulevard Gérin, l'autre sur la rue Maréchal – est l'un des scénarios d'implantation de stations étudié. L'autre scénario consiste à mutualiser les stations en une seule, sur le boulevard Laurent Gérin, au niveau du théâtre. La localisation des stations a été proposée dans l'objectif d'offrir la meilleure desserte population / emplois / scolaires, tout en offrant une ligne de transport performante. L'un des objectifs de la concertation est de discuter plus précisément du nombre et de l'implantation des stations, afin de compléter les analyses techniques et d'alimenter la décision politique.

- **Quel est impact de la proposition du positionnement de l'arrêt Maronniers sur la ligne C12 ?**

Réponse : La mise en place du tramway T10 va s'accompagner d'une réorganisation du réseau de bus, c'est-à-dire que les lignes de bus actuelles sur le corridor T10 vont être réinterrogées, afin de déterminer si elles seront conservées en tout ou partie, déviées ou redéployées. L'objectif est de retravailler le réseau de bus sur ce secteur afin qu'il soit complémentaire de la ligne T10.

- **Pourquoi aucune station n'est-elle prévue à la gare SNCF de Saint-Fons ?**

Réponse : Plusieurs tracés ont été étudiés et évalués sur le secteur de Saint-Fons dans le cadre des études de faisabilité, dont un qui passait à côté de la gare. Le trajet par la gare aurait été plus long et avec plus de courbes, augmentant ainsi le temps de parcours. Il était plus éloigné du centre de Saint-Fons et permettait une desserte moins centrale des Quartiers Politique de la Ville Arsenal et Carnot-Parmentier. Il présentait enfin plus de difficultés d'insertion, notamment compte tenu du fait que la rue qui monte depuis la gare le

long des voies ferrées est aujourd'hui un axe important de circulation. Cet axe permet de limiter la circulation dans le cœur de ville et l'insertion du tramway n'aurait pas permis la restitution du double sens de circulation sur cette rue. Enfin, il est à noter que le périmètre du projet intègre le traitement du cheminement entre la future station 4 Chemins et la gare de Saint-Fons, pour que ce cheminement soit lisible et facilité.

- **Une station plus proche du quartier Arsenal est-elle envisageable, compte-tenu de la densification de ce quartier ?**

Réponse : Le tracé retenu a été conçu précisément pour accompagner la transformation du territoire, et notamment les Quartiers Politique de la Ville Arsenal et Carnot-Parmentier. Un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. Les stations sur le secteur centre de Saint-Fons sont distantes d'environ 500 à 550 m environ, permettant de couvrir une partie du quartier de l'Arsenal avec un temps de marche à pied de l'ordre de 5 min maximum (le reste du quartier à 10 min maximum). L'ajout d'une station supplémentaire ne permettrait pas d'améliorer sensiblement la desserte de ce quartier et n'est donc pas envisagé.

- **Qu'est-il prévu concernant le stationnement des tramways et des emplacements de la gare de triage ?**

Réponse : Le projet prévoit la création d'une zone de remisage à Saint-Fons, au nord du boulevard L. Bonnevey. Elle permettra d'accueillir une quarantaine de rames de tramway du réseau TCL, correspondant au besoin généré par la création des nouvelles lignes de tramway du mandat (dont le T10).

Services et accessibilité

- **Comment l'accessibilité des riverains et des PMR sera-t-elle garantie pendant les travaux ?**

Réponse : Le projet T10 dans son ensemble tient compte de l'accessibilité de tous aux logements, commerces et places de stationnement réservées, en phase travaux comme en phase d'exploitation. En phase travaux, des dispositifs provisoires seront proposés au droit des emprises.

Mobilités douces

- **De nouvelles stations Vélo'v sont-elles prévues sur le tracé, notamment à Vénissieux ?**

Réponse : Le projet T10 intègre une réflexion globale sur l'aménagement du quartier, y compris de ses équipements cyclables. A ce titre, la ligne T10 sera doublée d'un itinéraire cyclable continu sur l'ensemble du linéaire, prévoyant notamment un renforcement du réseau et le développement de nouvelles liaisons (Vénissieux et Saint-Fons, Saint-Fons et Gerland...). Le dimensionnement du réseau Vélo'v est également intégré dans cette réflexion par la Métropole de Lyon.

- **Des aménagements sont-ils prévus pour permettre de mettre son vélo dans un wagon adapté du tramway ?**

Réponse : Une expérimentation est en cours depuis le mois de juin permettant d'emporter son vélo dans le tramway en dehors des heures de pointe. Une extension des plages horaires sur lesquelles ce dispositif est mis en place est également à l'étude.

Circulation et stationnement

- **Comment gérer la circulation des tramways sur les voies étroites ?**

Réponse : La circulation des tramways sur les rues étroites sera attentivement étudiée en fonction des

secteurs et prendra en compte toutes les spécificités et besoins qui se présentent sur chacun d'entre eux. Les aménagements nécessaires pour garantir un bon équilibre entre les voies de circulation de tramway et les usages quotidiens des riverains seront opérés. Selon les secteurs, des fermetures à la circulation automobile – sauf riverains – ou des mises à sens unique pourront être réalisées.

- **Est-il envisageable de conserver la rue de la République à 2 voies ?**

Réponse : La mise à sens unique de la rue de la République est aujourd'hui envisagée notamment compte tenu de cet axe et des fonctionnalités à intégrer (plateforme tramway, aménagements piétons et cyclables, de maintien ou plantation d'arbres, voie de circulation automobile). Le sens de cette rue n'est aujourd'hui pas déterminé et les contributions de la concertation pourront compléter les analyses techniques sur ce sujet. Une fois le sens de circulation déterminé sur l'avenue de la République et la rue Carnot qui la prolonge, le plan de circulation de ce secteur (sens de circulation des rues sur un périmètre élargi) pourra être travaillé. L'avancement des réflexions sur le plan de circulation pourra être partagé dans le cadre de la concertation continue.

- **Quel sera l'impact du tracé sur les 2 maisons des 9 et 11 avenue Jean Jaurès en cas de passage du tramway sur cet axe ?**

Réponse : L'impact du tracé sur les 2 maisons n'est pas précisément défini à ce stade. Plusieurs insertions sont à l'étude sur cet axe, comme sur l'ensemble du tracé de la ligne T10. Le SYTRAL établira le contact avec les propriétaires concernés par d'éventuels impacts. Par ailleurs, Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains du SYTRAL, peut être contactée pour toute question relative au projet, aux travaux ou aux accès riverains.

- **Comment sera défini le sens de circulation sur le boulevard Laurent Gérin ?**

Réponse : La mise à sens unique est aujourd'hui envisagée sur le boulevard Gérin pour permettre l'insertion du tramway. Le sens de circulation n'est pas défini à ce stade. La concertation doit permettre, en complémentarité avec les études techniques, d'éclairer la décision politique sur ce point.

- **Quel itinéraire de circulation parallèle est prévu dans le cadre de la mise à sens unique de la rue Carnot et de la rue de la République ?**

Réponse : Pour accompagner les évolutions de circulation sur les axes du tracé de la ligne de tramway, et notamment la mise en sens unique de la rue Carnot et de la rue de la République, une étude de circulation est en cours. Le travail sur le plan de circulation reste à mener. Les réflexions sur le sujet du plan de circulation pourront être partagées en concertation continue, à partir de 2022.

- **Comment se fera la cohabitation de circulation des voitures / vélos / tramway sur l'avenue Jean Jaurès, où la circulation se fait déjà en sens unique ? Sera-t-on obligé de détruire du bâti ?**

Réponse : L'insertion du tramway dans chaque rue est en cours d'étude. Le SYTRAL a déjà identifié l'avenue Jean Jaurès comme un point dur d'insertion. La suppression ou la réduction du stationnement, l'adaptation du plan de circulation, le partage de la voirie par différents modes et l'élargissement d'emprises existantes peuvent permettre de réduire les contraintes, l'un des objectifs étant de limiter au maximum les impacts fonciers.

- **Comment envisagez-vous le stationnement pour les riverains sur le boulevard Laurent Gérin, où l'on observe déjà une pénurie de place ? Comment la place des riverains sera-t-elle garantie au sein du projet ?**

Réponse : Une étude de stationnement sur les secteurs des centres villes de Vénissieux et Saint-Fons est en cours par la Métropole. Cette étude, complétée par les contributions de la concertation, permettra de proposer des mesures d'accompagnement au projet T10. La ligne de tramway T10, l'aménagement d'itinéraires piétons et cyclables le long du tracé, ainsi que la réorganisation du réseau de bus qui vise

notamment à améliorer la complémentarité de ces lignes de bus avec la ligne T10, vont permettre de proposer des alternatives à la voiture individuelle et de contribuer au report modal.

- **Peut-on imaginer que les places de parking soient réservées aux riverains ?**

Réponse : L'un des objectifs du T10 est d'offrir des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle et de contribuer au report modal. Le SYTRAL propose pour cela une nouvelle offre de transport en commun et des aménagements cyclables et piétons. Les places de parking sur domaine public ne peuvent pas être réservées pour les riverains.

- **Comment sera-t-il possible de franchir en voiture les lignes de chemin de fer après la mise en place du tramway ?**

Réponse : Les voies SNCF peuvent être franchies pour accéder à Vénissieux en 3 points : pont Berliet, gare de Vénissieux et avenue Pierre Séward. L'insertion du tramway T10 va modifier le fonctionnement des carrefours Croizat / Paul Bert (dans le prolongement du pont Berliet) et République / Séward / Maréchal. L'un des objectifs de création de la ligne T10, des aménagements piétons et cycles associés et de la réorganisation du réseau de bus est de contribuer au report modal, pour réduire l'utilisation de la voiture particulière.

- **Pourquoi ne pas réaménager de la même façon toute la rue Emile Zola ?**

Réponse : La largeur de la rue Zola est variable et se réduit progressivement depuis l'est vers l'ouest. La proposition d'insertion sur la section Gérin / Jaurès de la rue Zola ne peut pas être étendue à la section Hugo / Gérin, car l'insertion de la plateforme tramway nécessite la déviation des réseaux d'eau potable structurants (de gros diamètres) présents sous la rue. Ces réseaux ne peuvent pas être déplacés à côté de la plateforme dans la rue Zola actuelle, compte tenu de la largeur de cette rue et de la présence d'autres réseaux. Une déviation par la rue Victor Hugo puis la rue Paul Bert n'est pas non plus envisageable compte tenu de l'étroitesse de ces rues. Une déviation par le nord ne peut pas être réalisée compte tenu du maillage viaire. Au-delà de ces aspects de faisabilité technique, cette insertion sur la section Hugo / Gérin ne permet pas la réalisation d'un aménagement cyclable en site propre sur cette section, ni d'un aménagement sécurisé alternatif compte tenu de l'étroitesse des rues Victor Hugo et Paul Bert.

- **Quel sens de circulation du tramway sur Emile Zola entre le rond-point de la Sacoviv et le boulevard Laurent Gérin sur 1 voie ?**

Réponse : Le sens de circulation de la rue Emile Zola sur cette section n'est pas déterminé et les contributions de la concertation pourront compléter les analyses techniques sur ce sujet. Une fois le sens de circulation déterminé sur la rue Zola, le plan de circulation de ce secteur (sens de circulation des rues sur un périmètre élargi) pourra être travaillé. L'avancement des réflexions sur le plan de circulation pourra être partagé dans le cadre de la concertation continue.

- **Quel sera le sens de circulation sur la rue Emile Zola, le long de l'axe qui mène vers la crèche pour aller à Saint-Priest ? Faudra-t-il faire le tour de Vénissieux ?**

Réponse : Le sens de circulation de la rue Emile Zola sur cette section n'est pas déterminé et les contributions de la concertation pourront compléter les analyses techniques sur ce sujet. Une fois le sens de circulation déterminé sur la rue Zola, le plan de circulation de ce secteur (sens de circulation des rues sur un périmètre élargi) pourra être travaillé. L'avancement des réflexions sur le plan de circulation pourra être partagé dans le cadre de la concertation continue.

- **A-t-on anticipé le T10 par rapport aux permis de construire délivrés au carrefour Zola / Gérin ?**

Réponse : Le SYTRAL est consulté par la Ville de Vénissieux pour chaque nouveau dépôt de permis de construire. La compatibilité du projet de construction soumis à permis de construire avec le projet T10 est

ainsi vérifiée durant l'instruction du permis, et le SYTRAL transmet à la Ville les éventuelles dispositions constructives ou autres à intégrer dans l'avis à délivrer sur le permis.

Autres modes de transports

- **Quel sera le trajet du C12 pendant les travaux ?**

Réponse : Le projet n'en est pas à cette étape de réflexion. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Les réflexions sur le phasage des travaux seront menées ensuite sur la base des insertions retenues. L'objectif est de minimiser les impacts des travaux sur la desserte bus, et le cas échéant de travailler sur les adaptations des lignes impactées pour permettre de préserver au mieux la desserte. Ces éléments pourront être partagés lors de la concertation continue.

Economie et emploi

- **Comment le terrain en friche de Veninov est-il intégré dans le projet ?**

Réponse : Des réflexions ont été engagées par la Ville de Vénissieux et la Métropole sur la reconversion du site des usines Maréchal (Veninov). Le SYTRAL se coordonne sur ce sujet avec la Ville de Vénissieux et la Métropole pour intégrer l'évolution de ce site dans les études réalisées pour le projet T10. Une coordination régulière est mise en place pour partager l'avancement des projets et s'assurer de leur cohérence.

Cadre de vie et végétalisation

- **Peut-on prévoir des bancs plus larges que ceux déjà en place ?**

Réponse : Le projet T10 intègre une dimension d'aménagement des espaces publics le long du tracé de la ligne. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Lorsque les principes d'insertion seront déterminés, la nature des aménagements sera affinée. Le sujet du mobilier urbain, et notamment la manière dont il peut répondre aux attentes et besoins des usagers, pourra être traité dans le cadre de la concertation continue.

- **Peut-on prévoir d'ajouter des WC publics sur le tracé ?**

Réponse : Le projet T10 intègre une dimension d'aménagement des espaces publics le long du tracé de la ligne. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Lorsque les principes d'insertion seront déterminés, la nature des aménagements sera affinée et pourra être traitée dans le cadre de la concertation continue.

Quelle végétalisation sera plantée, compte-tenu des exigences de durabilité et résistance au stress hydrique ?

Réponse : Le projet T10 intègre une dimension d'aménagement d'espaces publics le long du tracé de la ligne. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Lorsque les principes d'insertion seront déterminés, la nature des aménagements paysagers sera affinée et pourra être traitée dans le cadre de la concertation continue.

A ce stade, les objectifs paysagers et environnementaux du projet reposent sur les critères suivants :

- le maintien ou la restauration de la trame arborée existante,
- la désimperméabilisation des sols,
- une palette végétale adaptée aux enjeux du changement climatique,

- le maintien et/ou le rétablissement de la biodiversité.

La concertation

- **Quand la décision de poursuivre ou d'abandonner le projet sera-t-elle prise ?**

Réponse : À l'issue de la concertation préalable, sous un mois, les garants présenteront leur bilan et leurs recommandations. Le SYTRAL rédigera un document formalisant ses enseignements qui fera l'objet d'une délibération du Conseil Syndical du SYTRAL en décembre 2021.

- **Pourquoi la question de l'opportunité du projet n'a-t-elle pas été abordée ?**

Réponse : La question de l'opportunité du projet reste ouverte. Le dossier de concertation présente, en page 21, un aperçu de la situation en cas de non-réalisation du projet T10 ou de réalisation d'une ligne BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) comme alternative.

Les suites de la concertation

A la suite des 3 réunions publiques, plusieurs ateliers en visioconférence sont prévus sur différents secteurs du tracé du T10, dont l'un sur le secteur de Vénissieux :

- Atelier secteur Saint-Fons Centre le 28 septembre de 19h à 21h
- Atelier secteur Gerland - Tony Garnier le 30 septembre de 19h à 21h
- Atelier secteur Saint-Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie le 4 octobre de 19h à 21h
- Atelier secteur Gerland - Techsud le 7 octobre de 19h à 21h
- Atelier secteur Vénissieux le 12 octobre de 19h à 21h

Conclusion

- **Valérie Dejour** souligne la qualité des débats durant les tables-rondes qui ont permis d'installer un vrai dialogue autour du projet. Une vraie envie semble se manifester autour du projet mais de vrais besoins d'information se manifestent également. Par ailleurs, elle rappelle que les garants ont pris bonne note de tous les messages leur ayant été envoyés directement durant la rencontre. Ils seront tous traités et intégrés au sein du bilan de la concertation.
- **Michèle Picard** constate la richesse des thèmes discutés lors de cette rencontre. A propos de la question du nom des stations, elle précise qu'un dialogue sera entamé dans un second temps. Elle remarque également une vraie attente autour du projet et insiste sur l'importance de la concertation pour affiner le projet dans sa mise en œuvre. Le sujet pourra évidemment être discuté au sein des conseils de quartier du Centre et de Gabriel Péri.
- **Jean-Charles Kohlhaas** fait également part d'un dialogue très nourri lors de la rencontre, par exemple concernant la localisation des stations. Il rappelle l'importance du dialogue sur un projet d'une telle ampleur. Les impacts anticipés du projet sont mis en équilibre avec ses bénéfices attendus. Les ateliers de secteur proposés dans le cadre de la concertation seront à ce titre très importants pour discuter de ces impacts localement. Il conclut en indiquant que la concertation permet d'instaurer une démarche de dialogue collectif qui s'appuie sur l'expertise des citoyens dans leur connaissance du territoire.



COMPTE-RENDU

Atelier Saint-Fons Centre
Mardi 28 septembre 2021



Préambule

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenants :

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Vincent POULY – Ingénieur projet

Ronald JACOB - Equipe de maîtrise d'œuvre

Isabelle VIGNOLLES - Equipe de maîtrise d'œuvre

En présence de la garante :

Valérie DEJOUR

Co-animation des tables-rondes :

Anouk BRIGUET – Agence Sennse

Coline GREGOIRE – Agence Sennse

Durée de la réunion : 2h00 – de 19h00 à 21h00

En raison du contexte sanitaire et dans l'objectif également de proposer des formats d'échange diversifiés, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prises de parole directes lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat.

La réunion était traduite en langue des signes par le Centre de Ressources en interprétation en Langue des Signes.

Contexte de la rencontre

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7^e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cet atelier a lieu à la suite :

- **De la soirée d'ouverture le 31/08/21**
- **Des réunions publiques communales à Saint-Fons, Lyon 7 et Vénissieux**

C'est le premier d'une série de 5 ateliers.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- **Echanger sur la desserte et les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Saint-Fons Centre**
- **Recueillir des contributions sur l'emplacement et l'aménagement des stations, ainsi que sur les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé**

Ouverture de la réunion

L'animatrice lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions. Elle présente ensuite les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. **Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur Saint-Fons Centre**
2. **Echanges en tables rondes**
3. **Temps de partage et de restitution**
4. **Zoom sur la concertation**

La présentation est disponible en annexe de ce document.

L'animatrice donne la parole à la garante.

Valérie Dejour explique que cet atelier est intéressant pour aller plus loin dans la compréhension du dossier, pour poser des questions et apporter des contributions. Son rôle, en tant que garante désignée avec Jean-Luc Campagne par la Commission Nationale du Débat Public, est un rôle de prescripteur. Elle est là pour garantir et veiller à ce que la démarche de concertation se déroule le mieux possible et permette à tous de s'exprimer. Elle ajoute que le plus grand nombre de personnes possible doit s'exprimer, tous acteurs confondus, et cela avec une égalité de traitement. Chaque parole a une importance. Ainsi, une parole d' élu a le même poids qu'une parole d'habitant, c'est ce que défend la CNDP pour que chacun participe à la décision des politiques publiques.

L'**animatrice** rappelle ensuite ce qui s'est passé depuis le début de la concertation.



148 participants
à la soirée
d'ouverture

50 participants
à la réunion publique
de Saint-Fons



41 questions et avis
en ligne sur t10-sytral.fr

544 questionnaires
complétés



**L'équipe projet est venue
à votre rencontre**
Au Forum des associations
Au Marché Durel
Sur la place des Palabres
Au cœur du quartier des
Clochettes

Les participants sont invités à participer au sondage suivant :

Avez-vous déjà pu participer à une rencontre de la concertation depuis le 23 août ?

Le résultat montre que :

- **57 % ont déjà participé à une rencontre de la concertation**
- **43% n'ont pas participé à une rencontre de la concertation**

Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur Saint Fons

Après diffusion de la vidéo sur le projet, **Muriel Roche** présente les enjeux du projet sur le secteur de Saint-Fons Centre.

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le projet en ligne :

t10-sytral.fr

Table ronde

Suite à la présentation, les participants sont répartis en trois sous-groupes afin de donner leur avis et contribuer sur :

- **L'emplacement et l'aménagement des stations**
- **Les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé**

Activité 1 :

Quelles sont les conditions essentielles à l'usage du T10 ?

Lors de cette première activité, les participants sont invités à partager les conditions qui leur semblent essentielles à l'usage du T10 sous forme de mots clés.

Les 3 nuages de mots suivants ont été réalisés dans les sous-groupes :

faciliter les connexions (gerland/veniss
efficacité / rapidité
agréable rapidité pour rejoindre lyon
confort fréquences
accès aux commerces
place de stationnement arrêt minute
espace public - stressant
mixité des transp (tram/bus/vélo/train)

desservir quartiers
stations proches connexion autres lignes tc
desserte 4 chemins accès matin au soir proximité
fréquence centre ville
desserte commerces
accès pmr **pratique** acces esat amplitude horaire
interconnexion accessibilité des connexion pmr
reorganisation bus accès tous handicaps
desserte centre ville

trajets du quotidien (travail, école)
 plan de circulation
 aménagements pour les enfants
 ville apaisée piétonnisation verdure
 vélo dans le tram **voies cyclables** proximité
 inquiétudes nuisances sonores
 tram plutôt que voiture
 lieu de vie plutôt que lieu de passage
 réduction voiture dans centre-ville

Activité 2 : Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre

Lors de cette activité, les participants se sont exprimés sur l'emplacement de la station 4 Chemins et sur les autres stations.

Quel est l'emplacement à privilégier pour la station 4 Chemins : au droit du carrefour des 4 Chemins ou de la Mairie ?

Certains participants sont favorables à une station placée plus proche de la mairie pour les raisons suivantes :

- Plus proche de la gare, de la mairie, de la bibliothèque et des écoles : meilleure desserte des équipements de la ville et des services publics.
- Permettrait d'amener plus de monde vers la mairie.
- Création d'un lien avec la gare et le début de la Vallée de la Chimie, ce qui permettrait aux voyageurs de se rendre dans les entreprises.
- Proximité avec la gare qui permettrait des temps de parcours plus courts.
- Moins proche du carrefour 4 Chemins, la station serait moins dangereuse.
- Un plus grand éloignement des logements en rez-de-chaussée permettant de limiter les nuisances sonores.
- Désengorgement de l'avenue Jean Jaurès.
- Permettrait de garder un espace de vie sur la zone des 4 Chemins et d'en faire un espace plus déminéralisé, dans la continuité de la rue piétonne.
- Si les arbres au début de la rue Charles Plasse sont gardés, une coulée verte pourrait être créée.
- Les trottoirs sont plus larges vers la mairie.

D'autres participants sont favorables à une station placée au droit du carrefour de 4 Chemins (intersection Jaurès / Plasse) pour les raisons suivantes :

- Plus central, au centre de la commune.
- Offre une meilleure desserte des commerces.

- Proximité avec le Carrefour Market.
- Facilité pour rejoindre Lyon.
- Permettrait de capter plus d'usagers.

Certains participants n'ont pas d'avis quant à l'emplacement de la station car :

- Les deux implantations proposées sont très proches.

Observations sur la station Théâtre Jean Marais et les autres stations

Les participants ont fait les remarques suivantes :

- C'est intéressant d'avoir une station sur le secteur du théâtre.
- La station théâtre Jean Marais est intéressante pour les scolaires.
- L'emplacement de la station Théâtre Jean Marais est adaptée car il y a beaucoup d'activités autour.
- Les bus sont saturés, surtout aux heures des scolaires, c'est important d'avoir l'arrivée d'un transport structurant.
- Une seule station à Sampaix semble peu.

Activité 3 :

Quels aménagements pour les stations et leurs abords ?

Lors de cette activité, les participants ont donné les idées suivantes pour l'aménagement des stations et de leurs abords :

- Un parking à vélos et des parcs à vélo pour les habitants des Clochettes afin de les aider à rejoindre le centre de Saint-Fons.
- Un environnement sécurisé aux abords des stations.
- Des bornes pour acheter les tickets et une billetterie pour les abonnements.
- Des panneaux/écrans avec les prochains passages des tramways.
- Des relais/point de vente à proximité (tabac).
- Des assises pour permettre aux personnes âgées de s'asseoir. Les assis / debout sont intéressants s'ils permettent à plus de personnes de se reposer / attendre.
- Des abris pour le soleil, la pluie et les orages.
- Des cartes du réseau pour faciliter les interconnexions, des plans et un fléchage.
- Des repères au sol sur la localisation d'ouverture des portes.
- Des arbres et de la végétation pour avoir plus de fraîcheur, notamment rue Carnot et rue Charles Plasse car il y fait très chaud en été.
- De la végétation pour rendre l'attente plus agréable et réduire les effets de serre.
- Un pavement antidérapant.
- Des bancs confortables.
- Des poubelles et le nécessaire pour une bonne propreté.
- De l'éclairage.
- Des aménagements trolley roulettes.
- Pas de parois en verre car il y a trop d'incivilités.

Activité 4: Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre ?

Après diffusion des images de référence pour aider les participants à se projeter dans le futur de la ville avec l'arrivée du tramway, ils étaient invités à décrire ce qu'ils souhaitent développer / intégrer / proscrire en termes d'usage.



Mobilier urbain



Voirie partagée



Cheminements cyclables



Cheminements piétons



Mise en valeur du patrimoine



Stationnement / Livraisons

T 10



Végétalisation de la plateforme



Végétalisation des abords



Franchissement d'ouvrages



Eclairage urbain



Entrées, sorties riveraines et franchissement

T 10

T 10

A développer

- L'éclairage : importance des éclairages, surtout en période hivernale pour se sentir en sécurité lors de déplacements rue Carnot notamment. L'éclairage doit permettre une ambiance chaleureuse.
- Les cheminements piétons, notamment les trottoirs, sont trop étroits aujourd'hui.
- La végétalisation : végétaliser un maximum le tracé pour supprimer le minéral et le côté très « gris » du quartier. Aspect esthétique de la végétalisation pour que ce soit plus agréable et mieux pour les enfants. Pour la chaleur également de juin à septembre, afin d'avoir une couverture ombragée avec des grands arbres sur la rue Carnot et Charles Plasse. La végétalisation changera la vie à Saint-Fons.
- La mise en valeur du patrimoine et sa protection : théâtre, mairie et ancienne église.
- La connexion entre les espaces de vie.
- Le projet global de ville.

A intégrer

- Des cheminements sécurisés et accessibles pour les piétons et les cyclistes. Mettre en place des cheminements piétons agréables sur toute la ville. Favoriser le cheminement piéton pour accéder à la gare.
- Profiter de l'aménagement du tramway pour repenser les cheminements des différents modes de transports, surtout les cycles et piétons.
- La piétonnisation des rues pour permettre aux terrasses de se développer et rendre la ville aux piétons, aux gens qui se promènent, aux enfants. Piétonnisation de la rue Charles Plasse et de la rue Carnot pour profiter de la ville à pied.
- Privilégier les espaces pour les différents modes de transport plutôt que la végétalisation.
- Des pistes cyclables séparées pour éviter le stationnement des voitures dessus et développer l'usage du vélo.
- Aménager des stations vélo'v, surtout en centre-ville.
- Des lignes de tramways claires notamment au niveau des traversées.
- La propreté : un dispositif pour assurer la propreté aux abords des stations. Une ville plus propre.
- Une information claire au niveau des franchissements de la plateforme tramway pour savoir quand s'engager ou non.
- La sécurité, avec de la signalisation pour la sécurité des piétons (feux, signal sonore) et de la signalisation pour les voitures.
- De la signalisation au sol ou fléchage des temps de parcours piétons vers les commerces et les équipements à la sortie du tramway.
- Des arrêts minute pour les voies partagées avec la voiture pour les accès aux commerces et pour les livraisons.
- De la végétalisation pour égayer et donner de la couleur, pour le bien-être et le confort car Saint Fons est une ville triste, minérale avec un manque de couleur. De la verdure, pas trop haute. Une plateforme végétalisée et des espaces verts.
- Du mobilier urbain pour casser la tristesse des bâtiments du centre et redonner du peps.
- Un embellissement de la ville.
- Des parkings de part et d'autre des zones piétonnes.
- Rue Carnot, penser un sens de circulation de Vénissieux vers Saint-Fons pour faciliter la sortie vers le périphérique.
- En parallèle de la rue Carnot, ouvrir une issue vers Vénissieux.
- Le pont Marcel Sembat est trop étroit et la circulation très dense en fin de journée : création d'une passerelle supplémentaire pour la plateforme tramway, afin d'accueillir les cheminements cyclables et piétons.

- Transformer le carrefour à la sortie du pont en giratoire, à la place des feux de circulation qui existent aujourd'hui.
- Mettre en place des navettes, des pistes cyclables.
- Etudier le rapprochement de la gare vers le tramway (déplacement des quais et accès aux quais - avec notamment des accès PMR).

A proscrire

- Les différences de niveaux entre la plateforme tramway et la voirie.
- Le sur-éclairage. Dans les rues vers Arsenal/Dussurgey, baisser la luminosité.
- Vouloir faire rentrer tous les modes dans un espace trop contraint.
- Un effet négatif du projet sur la circulation des différents modes.
- Problèmes de stationnements non conventionnels.

Autres

- Inquiétudes sur le report du flux sur d'autres voies et sur les suppressions d'accès.
- Risque de surcharge de certains axes au niveau du théâtre pour l'accès au quartier de l'Arsenal.
- Faire des concertations de proximité sur l'aménagement des quartiers et la circulation.
- Importance de recueillir les usages et la vie des quartiers dans le projet.
- Tirer profit du tramway pour apaiser la ville.

Temps de partage et de restitution

Un temps de partage des échanges en sous-groupes est organisé pendant lequel chaque co-animatrice présente les principaux éléments abordés en sous-groupe.

A la suite de cette restitution, les questions et remarques suivantes ont été ajoutées, à l'oral ou via le tchat :

- Quel sera le plan de circulation pendant les travaux ? Le carrefour des Quatre Chemins va être barré, comment feront les habitants pour passer ?

Muriel Roche répond que le plan de circulation est un sujet qui reste à travailler. Pour le moment un travail est réalisé sur le sujet de l'insertion, ainsi que sur les aménagements des rues du tracé de la ligne T10. Une fois que ces insertions seront définies, le sujet du phasage et de l'organisation des travaux sera abordé, mais cela se fera plutôt l'année prochaine. Ce sujet sera travaillé avec les élus et les techniciens des communes concernées et partagé en concertation continue.

- Est-il prévu d'avoir un compte rendu de la concertation ?

Marianne Riboullet répond qu'un compte rendu sera disponible sur la plateforme web du projet.

Zoom sur la concertation

Isabelle Nardou-Thimonet présente ensuite le dispositif de concertation.

Les prochains ateliers sont :

- Atelier secteur Gerland – Tony Garnier, le 30 septembre
- Atelier secteur Saint-Fons -Sampaix/ Vallée de la Chimie, le 4 octobre
- Atelier secteur Gerland – Techsud, le 7 octobre
- Atelier secteur Vénissieux, le 12 octobre

Conclusion

Valérie Dejour remercie pour la mobilisation. Elle retient que les trois groupes étaient très différents. Les échanges montrent des manières d'habiter Saint-Fons très différentes. Il existe encore un besoin de précisions et d'informations pour comprendre le projet ; il faut revenir sur des points plus techniques car ce n'est pas évident de se représenter le tramway. Elle relève « une forte attente » : le tramway est perçu comme une infrastructure moderne, Saint-Fons a une image à renouveler et le tramway pourra venir moderniser cette ville très minérale. La ville a besoin de retrouver une attractivité avec notamment sa piétonnisation, pour qu'elle soit plus agréable à vivre. Elle remarque que le choix de l'emplacement pour la station est lié aux usages dans la ville et ajoute que chacun a des attentes différentes en fonction de ses usages.

Muriel Roche conclut la réunion en ajoutant que de fortes attentes se sont exprimées sur ce que peut apporter le tramway en termes de transport et de transformation de la ville. Globalement, l'avis est très positif sur ce projet de tramway. Il est attendu comme un support pour un centre-ville repensé, réadapté et plus en phase avec les attentes des habitants et des commerçants. Les contributions de la concertation, et en particulier celles formulées lors des ateliers, viennent compléter les études techniques avec une approche du quotidien des personnes qui pratiquent les espaces publics de la ville de Saint Fons. Elle précise que c'est intéressant de compléter l'approche technique avec ce volet pratique de l'espace public / usages, pour avoir des analyses les plus complètes possibles et permettre ensuite les décisions des élus sur ces bases. Enfin, pour les sujets ouverts à variantes, l'objectif n'est pas d'opposer les variantes (par exemple les implantations de la station 4 Chemins), mais de recueillir les avis du public pour compléter les analyses techniques, et permettre d'apporter la meilleure réponse du projet aux enjeux et attentes. Elle remercie les participants pour leur mobilisation et met fin à la réunion.



COMPTE-RENDU

Atelier Gerland – Tony Garnier
Jeudi 30 septembre 2021



Préambule

Animation :

Coline GREGOIRE – Agence Sennse

Intervenants :

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Florian CHALUMEAU – Chef de projet T10, secteur Lyon

Emilie BAER – Ingénieure projet

Ronald JACOB – Equipe de maîtrise d'œuvre

Isabelle VIGNOLLES – Equipe de maîtrise d'œuvre

En présence des garants :

Valérie DEJOUR

Jean-Luc CAMPAGNE

Nombre de participants : 4 participants

Durée de la réunion : 2h00 – de 19h00 à 21h00

En raison du contexte sanitaire et dans l'objectif également de proposer des formats d'échange diversifiés, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prises de parole directes lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat.

La réunion était traduite en langue des signes par le Centre de Ressources en interprétation en Langue des Signes.

Introduction

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de la Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7^e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cet atelier a lieu à la suite :

- De la soirée d'ouverture le 31/08/21 ;
- Des réunions publiques communales à Saint-Fons, Lyon 7 et Vénissieux ;
- De l'atelier secteur Saint-Fons Centre du 28/09/2021.

C'est le deuxième d'une série de 5 ateliers.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- **Echanger sur la desserte et les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Gerland – Tony Garnier ;**
- **Recueillir des contributions sur l'emplacement et l'aménagement des stations ainsi que sur les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé.**

Ouverture de la réunion

L'animatrice lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions. Elle présente ensuite les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur Gerland – Tony Garnier
2. Temps d'échanges
3. Zoom sur la concertation

La présentation est disponible en annexe de ce document.

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation, présente le rôle des garants et de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Il explique que les garants ont le rôle de prescripteurs neutres et indépendants. Ils veillent à la bonne transmission d'informations claires sur le projet et sur la concertation, et au bon déroulement du processus de concertation. Il informe que les garants rédigent un bilan de la concertation un mois après la fin de cette dernière. Le maître d'ouvrage, donc le SYTRAL, aura à répondre aux recommandations de la CNDP dans un délai de deux mois. Il ajoute que, dans le cadre de la concertation préalable, les garants s'assurent que chacun puisse s'exprimer sur tous les sujets relatifs au projet.

L'**animatrice** rappelle ensuite ce qui s'est passé depuis le début de la concertation.



148 participants
à la soirée
d'ouverture

9 participants
à la réunion publique
de Lyon 7



167 questions et
avis en ligne sur **t10-**
sytral.fr

544 questionnaires
complétés



L'équipe projet est venue
à votre rencontre
À la station de Métro Stade de
Gerland – LE LOU
A la station de tramway ENS Lyon

Les participants sont invités à participer au sondage suivant :

Avez-vous déjà pu participer à une rencontre de la concertation depuis le 23 août ?

Le résultat montre que :

- 50 % ont déjà participé à une rencontre de la concertation
- 50 % n'ont pas participé à une rencontre de la concertation

Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur Gerland – Tony Garnier

Après diffusion de la vidéo sur le projet, **Florian Chalumeau** présente les enjeux du projet sur le secteur Gerland – Tony Garnier.

Vous pouvez retrouver la vidéo ainsi que toutes les informations sur le projet en ligne :

t10-sytral.fr

Temps d'échanges

Suite à la présentation et lors d'un temps d'échange, les participants peuvent donner leur avis et contribuer sur :

- L'emplacement et l'aménagement des stations ;
- Les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé.

Activité 1 :

Quelles sont les conditions essentielles à l'usage du T10 ?

Lors de cette première activité, les participants sont invités à partager les conditions qui leur semblent essentielles à l'usage du T10 sous forme de mots clés.

Les contributions des participants sont réunies dans le nuage de mots ci-dessous :

un prolongement vers le nord?
fréquence
interconnexions
bonnes interconnexions avec velo
rapidité confort d'attente
régularité

Les participants ont également formulé des remarques générales :

- Un participant doute de la pertinence du projet. Il pense que peu de personnes sur Gerland utiliseront le tramway T10.
- Un participant souligne qu'un prolongement vers le nord serait utile pour desservir à la fois la périphérie et la connecter au centre de Lyon.
- Un participant souhaite également un prolongement vers le nord, notamment vers le quartier des Girondins.

Activité 2 :

Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier

Lors de cette activité, les participants se sont principalement exprimés sur l'emplacement des stations Tony Garnier, Cité Scolaire Internationale et Gerland. Ils ont également formulé de nombreuses remarques générales au projet.

Quel emplacement des stations (est ou ouest) ? Pour quelles raisons ?

Station Tony Garnier :

- Un participant suggère de positionner la station Tony Garnier plus près de la ligne T1 en déplaçant les aiguilles de communication.

Station Cité Scolaire Internationale :

- Un participant demande s'il n'y a pas un problème de compatibilité entre la station Cité Scolaire Internationale et le laboratoire P4, considéré comme une zone de type Seveso.

Florian Chalumeau explique qu'il n'y a pas de contrainte de type Seveso ou de risque technologique. Il complète en disant que ce sont plutôt des contraintes relatives aux accès des particuliers et au fonctionnement du laboratoire à maintenir qui sont à considérer sur ce secteur.

- Un participant suggère une insertion ouest pour faciliter la desserte des équipements scolaires et éviter les conflits d'usages entre vélos, piétons et voitures.

Station Gerland :

- Un participant propose une insertion est de la station pour faciliter la desserte du stade de Gerland et limiter les conflits d'usages entre vélos, piétons et voitures.

Remarques sur d'autres stations :

- Un participant s'interroge au sujet de la station Sampaix nord qui se situera au droit de l'intersection boulevard Sampaix / rue Martin, à proximité de l'usine Seveso explosive. Il se demande s'il faudrait que l'usine Seveso déménage pour que le tramway puisse passer et s'arrêter dans ce secteur.

Florian Chalumeau explique que la variante passant par la rue Charles Martin a été étudiée et écartée lors des études de faisabilité.

Remarques générales :

- Un participant remarque que partout dans le monde les stations se situent après le croisement d'un carrefour pour limiter le temps d'arrêt au rouge dans la voirie croissante.
- Un participant souhaite que le tramway passe au nord de l'avenue Tony Garnier plutôt qu'au milieu (insertion centrale). Il souhaite savoir combien d'arbres vont être coupés pour l'insertion du tramway. Il s'interroge également sur les différentes contraintes d'insertion sur ce secteur. Enfin, il demande s'il est faisable d'implanter la plateforme du tramway proche du terre-plein central sur l'avenue Tony Garnier en conservant un maximum d'arbres.

Florian Chalumeau répond que l'objectif est de conserver un maximum d'arbres sur ce secteur. Il précise que le tramway ayant des contraintes de giration, il n'est pas toujours possible de l'insérer sur la voirie existante. Il indique que le but est de s'appuyer au maximum sur l'existant et de végétaliser ensuite le plus possible. Il explique qu'il n'est pas possible aujourd'hui d'insérer le tramway en central (dans ou à proximité du terre-plein central) sans impacter à minima un alignement d'arbres. Il précise que s'il y a un impact sur les arbres, l'objectif sera de le compenser ensuite.

- Un participant remarque qu'il semble plus facile d'insérer les stations au nord. Il demande alors si la piste cyclable sera insérée au milieu de l'avenue Tony Garnier si le tramway passe au nord.

Florian Chalumeau répond que non, pas nécessairement, mais que ce scénario est étudié.

- Un participant souhaite savoir comment va être inséré le tramway dans la zone d'activités (Techsud).

Florian Chalumeau répond que sur le secteur appelé Techsud, un franchissement est à créer sous les voies ferrées qui accèdent au port, au niveau de l'intersection Saint-Jean-de-Dieu / Carteret. Il indique que sur la rue Saint-Jean-de-Dieu, le tramway s'insèrera sur des tronçons qui passeront en sens unique et d'autres où le double-sens de circulation sera maintenu. Il précise que les accès aux entreprises de la zone seront maintenus. Il conclut en ajoutant que des acquisitions seront peut-être nécessaires.

- Un participant souhaite savoir si la multitubulaire doit être positionnée juste à côté de la plateforme du tramway ou si elle peut être éloignée de quelques mètres pour permettre de garder des arbres entre la plateforme supportant les rails et la multitubulaire.

Ronald Jacob explique que la multitubulaire (qui accueille les câbles nécessaires à l'exploitation du tramway : énergie, fibre optique, ...) doit être conservée près du tramway puisque son terrassement est réalisé dans le même temps que le terrassement de la plateforme du tramway. Il ajoute qu'il est plus pratique de faire comme cela pour dissocier les câbles du tramway des autres réseaux enfouis. Il complète en disant que, dans de rares cas, pour éviter des obstacles, la multitubulaire peut être éloignée de la plateforme du tramway.

- Un participant propose d'appeler la station Rue de Gerland « Port de Lyon ».
- Un participant suggère de nommer la station Cité Scolaire Internationale « Parc de Gerland ».

Activités 3 : Quels aménagements pour les stations et leurs abords ?

Lors de cette activité, les participants ont donné les idées suivantes pour l'aménagement des stations et de leurs abords :

- Un participant souhaite que des abris soient mis en place pour protéger les passagers en cas de mauvaise météo.
- Un autre participant demande des abris plus allongés.
- Un participant demande des abris continus pour une protection sur l'ensemble de la station.

Certains participants ont exprimé d'autres remarques :

- Un participant souhaite savoir pourquoi un transport en commun suspendu type Supraways n'a pas été étudié. Il explique que c'est un transport peu cher dans l'aménagement et facile à installer. Il craint que le tramway ne vienne bloquer la circulation et ne soit pas aussi efficace qu'un transport de type Supraways.

Florian Chalumeau explique que le tramway doit avoir une capacité de transport plus importante que le transport évoqué. Il ajoute que le tramway permet une requalification de l'espace public. Il conclut en disant que la solution de transport évoquée ne répond pas aux enjeux de changer certaines habitudes de mobilité.

Un participant explique que les cabines Supraways ne sont pas une bonne solution car elles ont une capacité de transport moindre que le tramway et l'accès aux stations sera plus compliqué (escalators,

ascenseurs). Il ajoute que c'est un mode de transport qui peut être désagréable pour les habitants. Il conclut en disant que le tramway est un transport en commun sûr de par sa longévité et les études faites à son sujet.

- Un participant demande si des passages à niveau seront aménagés ou seulement des passages « urbains », sans barrière.

Florian Chalumeau répond que l'objectif est de rester dans un style urbain donc sans passages avec barrières.

Activité 4 : Quels usages sur le secteur Tony Garnier ?

Après diffusion des images de référence pour aider les participants à se projeter dans le futur de la ville avec l'arrivée du tramway, ils étaient invités à décrire ce qu'ils souhaitent développer / intégrer / proscrire en termes d'usage.





Végétalisation de la plateforme



Végétalisation des abords



Eclairage urbain



Entrées et sorties riveraines

A développer

- Un participant souhaite des pistes cyclables sécurisées. Il relève aujourd'hui la présence de lampadaires qui sont implantés sur la piste ce qui la rend peu pratique.
- Un participant souhaite que soient intégrés les tracés des « Voies Lyonnaises » dans l'insertion du tramway.
- Un participant s'étonne que la piste cyclable sur la partie ouest ne desserve pas les entreprises. Il ajoute que pour favoriser les déplacements à vélo, il faudrait que la piste cyclable soit du côté des bâtiments car cela éviterait les traversées de voiries.
- Un participant demande la végétalisation de la zone à l'est du stade de Gerland.

A intégrer

- Un participant explique qu'il est intéressant d'aménager la zone de Gerland en créant des liaisons de mobilité douce qui pourraient s'inscrire dans le schéma directeur du port 2030-2050 en cours de réflexion.
- Un participant demande la mise en place d'un parc relais vélos et voitures à Gerland. Il souligne que cela est indispensable si l'objectif est de développer des liaisons douces sur le secteur. Il ajoute qu'il faut trouver des moyens innovants pour se déplacer et densifier les liaisons entre les villes.

A proscrire

- Un participant pense qu'il ne faut pas développer une requalification de façade à façade sur le boulevard Tony Garnier du fait de sa largeur. Il conseille de se concentrer sur l'emprise du tramway. Il justifie cela par le fait que les trottoirs sur le boulevard sont bien conçus et n'ont donc pas besoin d'être repris.

Autres remarques

- Un participant dit que l'avenue Tony Garnier est bien aménagée aujourd'hui.
- Un participant souhaite savoir si une station difficile à implanter maintenant du fait des risques technologiques le sera toujours dans quelques années. Il conseille de se renseigner sur cette question.
- Un participant relève que la zone allant du stade de Gerland à Techsud est une zone peu fréquentée par les piétons et cycles. Il ajoute que les personnes qui la fréquentent sont les employés des entreprises qui viennent pour la plupart en voiture.
- Un participant s'interroge sur le prolongement du T10 au nord de la station Tony Garnier. Il souhaite savoir si le raccordement des rails du T10 se fera à l'est de la station, avec les rails du T1. Il ajoute qu'un prolongement au nord impliquerait d'aménager avant 2026 le croisement en prévision. Il dit qu'un prolongement vers La Confluence peut également s'envisager en empruntant le pont Raymond Barre, comme le T1. Il demande alors s'il est prévu une réflexion plus poussée sur ce raccordement.
- Un participant s'interroge sur les retournements du tramway. Il se demande s'ils se feront en avant ou arrière gare.
- Un participant demande comment les virages vont être pris et si des « rognages » sur des bâtiments publics sont envisagés.
- Un participant se demande si le SYTRAL a étudié la solution de mise en place de navettes de rabattement du 7^e arrondissement vers les stations de métro et de tramway et il questionne l'intérêt d'un terminus à la station Stade de Gerland plutôt que Tony Garnier. Ces navettes emprunteraient l'avenue Tony Garnier, puis l'avenue Leclerc pour rejoindre l'avenue Jean Jaurès par la rue Lortet. Il précise que ces navettes devront être suffisamment fréquentes. Elles seraient plus faciles à faire circuler qu'un tramway et moins coûteuses car elles circuleraient sur les voies de bus déjà existantes.
- Un participant demande s'il est possible pour le bus 60 d'emprunter la plateforme du tramway entre Tony Garnier et l'entrée dans le port. Il argumente par le fait que les embouteillages sont fréquents sur ce tronçon.

Précisions apportées aux remarques des participants :

Florian Chalumeau complète en informant les participants que l'objectif sur la partie est de l'avenue Tony Garnier (entre le stade et le boulevard Carteret) est de limiter le réaménagement au maximum. Il ajoute qu'à l'ouest du stade de Gerland jusqu'à l'entrée du port, le tronçon est très minéral et est dédié principalement à la voiture. Il y a donc un enjeu de requalification plus fort sur ce secteur.



Il précise ensuite que la station à l'entrée du port répond à l'objectif d'une meilleure desserte du port, mais doit prendre en compte certains risques technologiques qui sont une contrainte pour l'emplacement de la station.

Il informe qu'il est prévu de créer une zone de remisage au sud de la rue de Surville. Il précise que l'intérêt de connecter les rails du T10 à ceux de T1 est de pouvoir acheminer des tramways d'autres lignes dans cette nouvelle zone de remisage.

Il complète en disant que le programme de l'opération T10 prévoit un raccordement vers l'ouest et vers l'est sur les rails de T1. Il ajoute qu'aujourd'hui, un prolongement du T10 n'est pas envisagé à ce stade, mais que les raccordements permettront d'envisager cette opportunité.

Ensuite, il explique qu'il n'est pas prévu de rogner sur la Halle Tony Garnier et les autres bâtiments. Il ajoute qu'il n'y a pas de difficulté particulière de giration car les rayons de giration plutôt limités car adaptés à une zone de manœuvre où le tramway circule à petite vitesse. Il précise qu'un retournement des rames de T10 est envisagé en arrière gare de la station terminus (c'est-à-dire entre la station terminus et l'av. Debourg) pour assurer à terme une fréquence de passage de 5 minutes du T10 et pouvoir par exemple stocker une ou des rames en cas d'éventuels incidents sur la ligne sans impacter la ligne T1.

Enfin, il explique que le devenir de la ligne 60 est encore incertain et sera réinterrogé dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus qui sera menée pour accompagner la mise en œuvre de T10. Il ajoute que la végétalisation de la plateforme peut contraindre le passage de bus. Il précise qu'il faut éviter les doublons entre les lignes de transport tout en assurant une desserte de tous les secteurs et permettre une desserte et un rabattement efficaces.

Zoom sur la concertation

Isabelle Nardou-Thimonet présente ensuite le dispositif de concertation.

Les prochains ateliers sont :

- Atelier secteur Saint-Fons -Sampaix/ Vallée de la Chimie, le 4 octobre ;
- Atelier secteur Gerland – Techsud, le 7 octobre ;
- Atelier secteur Vénissieux, le 12 octobre.

Conclusion

Jean-Luc Campagne remarque que malgré le peu de participants, les échanges ont été riches. Il ajoute que ces ateliers sont intéressants car ils permettent de créer un lien entre les études techniques et les réalités locales. Il relève quelques questionnements sur le tracé et les modes de transport qui concernent les caractéristiques du projet et la pertinence de certains types d'aménagement. Il retient aussi que des liens ont été faits avec des documents de planification, ce qu'il juge important pour la réflexion des différents projets. Il informe ensuite que la concertation préalable se poursuit et qu'il est toujours possible par différents moyens de donner son avis et de questionner les porteurs de projet.

Valérie Dejour remercie les participants. Elle remarque que les contributions ont été techniques et enrichissantes. Elle relève que les remarques sur ce secteur diffèrent de celles faites lors de l'atelier secteur Saint-Fons Centre.

Florian Chalumeau conclut en remerciant les participants. Il informe que ces contributions viennent compléter les études techniques réalisées.



COMPTE-RENDU

**Atelier Saint-Fons – Sampaix /
Vallée de la Chimie
Lundi 4 octobre 2021**



Préambule

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenants :

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Vincent POULY – Ingénieur projet

Ronald JACOB – Equipe de maîtrise d'œuvre

Isabelle VIGNOLLES – Equipe de maîtrise d'œuvre

En présence des garants :

Valérie DEJOUR

Jean-Luc CAMPAGNE

Nombre de participants : 6 participants

Durée de la réunion : 2h00 – de 19h à 21h

En raison du contexte sanitaire et dans l'objectif également de proposer des formats d'échange diversifiés, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prises de parole directes lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat.

La réunion était traduite en langue des signes par le Centre de Ressources en interprétation en Langue des Signes.

Contexte de la rencontre

Introduction

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de la Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7^e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cet atelier a lieu à la suite :

- De la soirée d'ouverture le 31/08/21 ;
- Des réunions publiques communales à Saint-Fons, Lyon 7 et Vénissieux ;
- De l'atelier secteur Saint-Fons Centre du 28/09/21 ;
- De l'atelier secteur Gerland – Tony Garnier du 30/09/2021.

C'est le troisième d'une série de 5 ateliers.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- **Echanger sur la desserte et les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Saint-Fons – Sampaix / Vallée de la Chimie ;**
- **Recueillir des contributions sur l'emplacement et l'aménagement des stations ainsi que sur les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé.**

Ouverture de la réunion

L'animatrice lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions. Elle présente ensuite les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. **Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur Saint-Fons – Sampaix / Vallée de la Chimie**
2. **Temps d'échanges**
3. **Zoom sur la concertation**

La présentation est disponible en annexe de ce document.

Jean-Luc Campagne, garant de la concertation, présente le rôle des garants et de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Il explique que les garants ont le rôle de prescripteurs neutres et indépendants. Ils veillent à la bonne transmission d'informations claires sur le projet et sur la concertation, et au bon déroulement du processus de concertation. Il informe que les garants rédigent un bilan de la concertation un mois après la fin de cette dernière. Le maître d'ouvrage, le SYTRAL, aura à répondre aux recommandations de la CNDP dans un délai de deux mois. Il ajoute que dans le cadre de la concertation préalable, les garants s'assurent que chacun puisse s'exprimer sur tous les sujets relatifs au projet.

L'**animatrice** rappelle ensuite ce qui s'est passé depuis le début de la concertation.



148 participants
à la soirée
d'ouverture

50 participants
à la réunion publique
de Saint-Fons



167 questions et avis
544 questionnaires
complétés



**L'équipe projet est venue
à votre rencontre**
Au Forum des associations
Au Marché Durel
Sur la place des Palabres
Au cœur du quartier des
Clochettes

Les participants sont invités à participer au sondage suivant :

Avez-vous déjà pu participer à une rencontre de la concertation depuis le 23 août ?

Le résultat montre que :

- **5 participants sur 6 ont déjà participé à une rencontre de la concertation**
- **1 participant sur 6 n'a pas participé à une rencontre de la concertation**

Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur Saint-Fons – Sampaix – Vallée de la Chimie

Après diffusion de la vidéo sur le projet, Muriel Roche présente les enjeux du projet sur le secteur de Saint-Fons – Sampaix / Vallée de la Chimie.

Vous pouvez retrouver la vidéo du projet et toutes les informations sur le projet en ligne :

t10-sytral.fr

Temps d'échanges

Suite à la présentation et lors d'un temps d'échange, les participants peuvent donner leur avis et contribuer sur :

- L'emplacement et l'aménagement des stations ;
- Les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé.

Activité 1 :

Quelles sont les conditions essentielles à l'usage du T10 ?

Lors de cette première activité, les participants sont invités à partager les conditions qui leur semblent essentielles à l'usage du T10 sous forme de mots clés.

Les contributions des participants sont réunies dans le nuage de mots ci-dessous :

vitesse : voir si plus rapide que 60
 servir en dehors de heures de travail
 proximité stations
 prolongement du t10 au-delà de tg
 prolongement avec rails du t1
 prendre en compte le trafic auto
 plus de confort
 nouvelle offre de transport
 desserte salariés Solvay
 associer une piste cyclable sur le passage
 aller en presque vers pont des girondins
 accès périphérique
 niveau de confort
 accessibilité
 adaptation aux usages des salariés
 accès loisirs
 aménagement convivial
 attractivité par rapport à la voiture
 liaison de la partie sud de lyon
 passage boulevard périph : importance pc
 plus de rapidité
 prolongement
 prendre en compte les circulation poids lourds
 prolongement axe a8
 prolongement vers facultés de bron
 rejoindre facilement gerland en vélo
 succès si fréquence

Les participants ont aussi partagé leurs habitudes en transports en commun :

Les participants utilisent principalement les lignes de bus C12 et 60. Quelques participants se déplacent à vélo. Des participants précisent qu'ils utilisent les transports en commun plutôt du côté de Tony Garnier que dans le centre de Saint-Fons.

Activité 2 :

Les stations sur le secteur de Saint-Fons Sampaix – Vallée de la Chimie

Lors de cette activité, les participants se sont exprimés sur les scénarios de nombre et d'implantation de stations sur la rue Saint-Jean-de-Dieu, l'implantation de la station Sampaix et les scénarios d'implantation de la station 4 Chemins.

Nombre et emplacement des stations rue Saint-Jean-de-Dieu :

Les participants présents se sont en majorité prononcés en faveur de l'insertion d'une seule station sur la rue Saint-Jean-de-Dieu, avec les arguments suivants :

- Une station permet au tramway un temps de parcours moins long.
- Une station apparaît comme un bon compromis car sa position serait centrale par rapport aux entreprises.

Les participants mettent tout de même des conditions à l'implantation d'une seule station :

- La station doit prendre en compte l'arrivée de nouvelles entreprises et donc répondre aux besoins de demain.
- De nouveaux cheminements piétons doivent être mis en place entre la station et les entreprises.
- Mettre en place des connexions cyclables entre Sampaix et la station sur la rue Saint-Jean-de-Dieu.

Emplacement de la station 4 Chemins :

Certains participants sont favorables à une station placée plus proche de la mairie pour les raisons suivantes :

- La connexion avec la gare se ferait plus facilement.
- Les flux sur 4 Chemins sont déjà importants.
- Cet emplacement dessert mieux l'entreprise Solvay.
- Cet emplacement favorise l'intermodalité.

Une participante souhaite que la station 4 Chemins soit placée sur la rue Sembat.

En complément, des participants proposent des connexions entre la station et la gare :

- Allonger les quais de la gare vers le nord.
- Utiliser le futur passage souterrain PMR (réalisé dans le cadre des futurs travaux de la gare) pour réaliser la jonction entre Solvay et la station. Le temps de correspondance doit être au maximum égal au temps de correspondance entre le métro A et le métro B à la Station Charpennes.

Autres observations :

- Une participante a formulé une remarque sur les autres stations : étudier la possibilité de rapprocher une station de l'entreprise Solvay.

Activité 3 :

Quels aménagements pour les stations et leurs abords ?

Lors de cette activité, les participants ont donné les idées suivantes pour l'aménagement des stations et de leurs abords :

- Développer des cheminements piétons sécurisés.
- Développer des cheminements cyclables sécurisés.
- Améliorer l'éclairage. Mettre en place des éclairages de plusieurs couleurs et tons.
- Aménager des traversées de voies sécurisées.
- Favoriser les interconnexions avec les autres moyens de transport.
- Faire en sorte de pouvoir voyager avec son vélo dans le tramway.
- Aménager des stations couvertes et protégées pour éviter les intempéries et le froid.
- Aménager les stations en s'éloignant des installations standards existantes sur le réseau lyonnais.

Activité 4 :

Quels usages sur le secteur Saint-Fons Sampaix – Vallée de la Chimie ?

Après diffusion des images de référence pour aider les participants à se projeter dans le futur de la ville avec l'arrivée du tramway, ils étaient invités à décrire ce qu'ils souhaitent développer / intégrer / proscrire en termes d'usage.



Mobilier urbain



Voirie partagée



Cheminements cyclables



Cheminements piétons



Mise en valeur du patrimoine



Stationnement / Livraisons



Végétalisation de la plateforme



Végétalisation des abords



Franchissement d'ouvrages



Eclairage urbain



Entrées, sorties riveraines et franchissement

Quelles attentes pour les ouvrages (Pont Marcel Sembat / nouvel ouvrage sous le périphérique) ?

A développer

Remarques au sujet du Pont Marcel Sembat :

- Améliorer la sécurité des aménagements cyclables.
- Améliorer la sécurité des cheminements piétons.

Remarques formulées au sujet du nouvel ouvrage sous le périphérique :

- Ouvrir le passage dès que l'ouvrage est aménagé. Ne pas attendre la mise en service du tramway en 2026.
- Connecter Saint-Fons et Gerland par des pistes cyclables dès que possible.
- Ce nouveau passage va développer les déplacements à vélo.

A intégrer

Remarques formulées au sujet du nouvel ouvrage sous le périphérique :

- Créer des itinéraires modes doux sécurisés (voies séparées).
- Permettre la circulation des voitures sous le périphérique pour la mise en place d'un lien direct entre Saint-Fons et Gerland sans emprunter le périphérique. Il faut néanmoins privilégier les accès vélos.

Autres remarques

Des participants font des remarques générales sur le projet, dont une majorité concerne le secteur Sampaix – Vallée de la Chimie :

- Un participant s'inquiète du poids que va devoir supporter le pont Marcel Sembat.
- Un participant souhaite l'aménagement d'un parking relais au niveau de la station Sampaix nord.
- Les participants demandent la mise en place d'itinéraires cyclables sécurisés (voies séparées de la chaussée) le long du tracé.
- Prendre en compte le passage des poids lourds sur la zone Sampaix qui peuvent représenter un danger pour les cyclistes.

- Mettre en parallèle les PDE (Plan de Déplacement Entreprise) avec le projet du T10.
- Développer des pistes cyclables sur la zone Sampaix dans les rues perpendiculaires au tramway pour rendre le secteur accessible aux cyclistes.

Questions des participants

Durant le temps d'échanges, les participants ont posé des questions :

- Une participante souhaite connaître les possibilités pour les employés de Solvay de rejoindre les stations. Un certain nombre d'employés pourrait accéder par l'avenue Marcel Sembat au niveau du numéro 20. Elle demande la distance entre cette possible sortie et les stations 4 Chemins et Sampaix nord.

Muriel Roche répond que l'accès de l'entreprise Solvay est situé entre les stations 4 Chemins et Sampaix. Elle présente ensuite les isochrones d'accessibilité des stations par la marche à pied et indique que les salariés de Solvay mettraient environ 7 minutes pour rejoindre les deux stations par l'accès indiqué par la participante. Elle précise que le projet T10 prévoit l'aménagement de cheminements piétons et cycles sur les axes le long du tracé.

- Un participant demande si la fréquence du T10 de 10 minutes sera dans la capacité de répondre aux besoins de déplacements de la zone Sampaix – Vallée de la Chimie.

Muriel Roche explique que la fréquence de 10 minutes est la fréquence envisagée à la mise en service sur la base des premières modélisations de la fréquentation du T10. Ces estimations vont être retravaillées lors de prochaines études. Elle précise que la conception de l'infrastructure du T10 est prévue pour permettre de descendre à une fréquence de 5 minutes.

- Un participant souhaite savoir si un prolongement de la ligne T10 est envisagé.

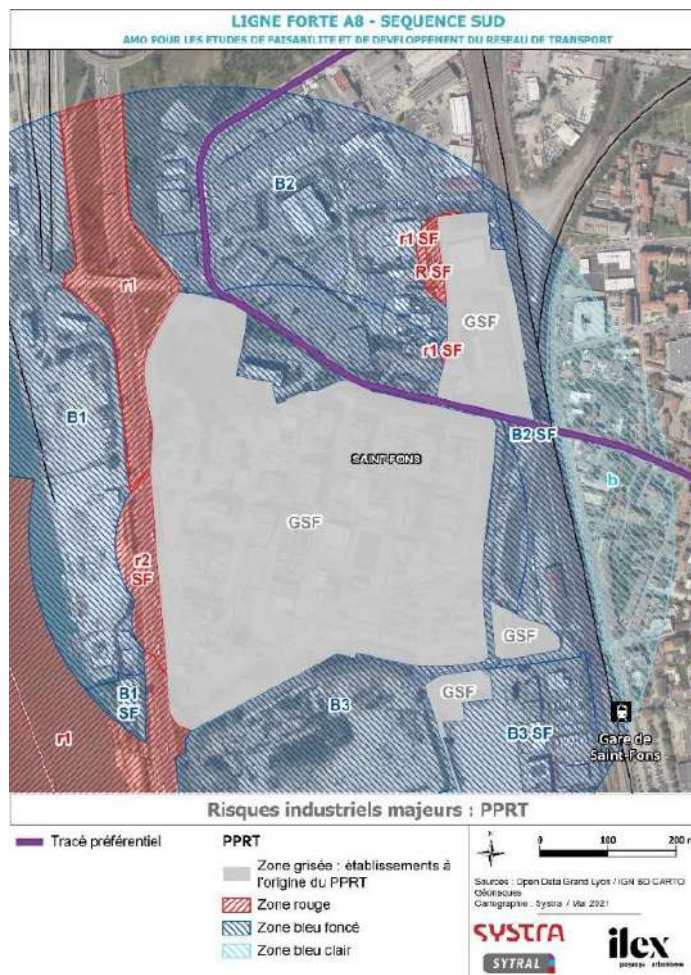
Muriel Roche indique qu'un besoin de desserte est identifié dans le Plan des Déplacements Urbains sur le secteur est de la Gare de Vénissieux / La Soie via la Porte des Alpes (prolongement ou nouvelle ligne de transport en commun), mais que la desserte de ce secteur est dépendante de projets urbains en définition sur le secteur de la Porte des Alpes, qui empêchent à ce stade de définir précisément le projet de transport. Elle précise que le T10 sera raccordé sur les rails du T1 permettant ainsi de préserver la possibilité de modifications ultérieures d'exploitation (par exemple un éventuel prolongement vers La Confluence). Elle indique que les rails de T10 seront raccordés à celles du T1 dans les 2 sens (vers Debourg et vers Confluence).

- Un participant remarque que plusieurs entreprises vont s'implanter sur le secteur Techsud. Il se demande si le SYTRAL a anticipé l'impact sur la fréquentation et si une seule station rue Saint-Jean-de-Dieu est suffisante pour absorber ces flux supplémentaires.

Muriel Roche explique que les études de la ligne T10 sont basées notamment sur de premières modélisations faites à un horizon 2030, qui intègrent les projets de développement sur le secteur tels que le développement complet de Techsud ou encore celui de la ZAC Carnot Parmentier.

- Une participante s'interroge sur les impacts que pourrait avoir le projet du T10 sur les fonciers de l'entreprise Solvay sur le secteur Sampaix – Vallée de la Chimie.

Muriel Roche répond que le foncier de l'entreprise Solvay fait l'objet de zones grises dans le Plan de Prévention des Risques Technologiques de la Vallée de la Chimie et ne peut donc pas être impacté par le projet de tramway T10.



- Un participant s'interroge sur le devenir des lignes C12 et 60.

Muriel Roche indique que le projet de tramway T10 va s'accompagner d'une réorganisation du réseau de bus. Les réflexions sur ce sujet vont être lancées à partir de 2022. L'objectif est de questionner les lignes de bus du périmètre (notamment les actuelles lignes C12, 60 et 93) et de travailler la complémentarité du réseau de bus avec la ligne T10. A noter qu'un corridor permettant la desserte nord / sud de Saint-Fons fait partie du Plan des Déplacements Urbains.

- Un participant demande quelle sera l'amplitude horaire de la ligne T10 et si des aménagements spécifiques considérant les horaires de travail des entreprises et des événements culturels vont être faits.

Muriel Roche explique que l'amplitude horaire sera a priori la même que celle des autres tramways, mais que ce sujet sera précisé ultérieurement.

- Un participant s'interroge sur la capacité du pont Marcel Sembat à absorber et supporter la circulation de tous les modes de transport.

Muriel Roche explique qu'aujourd'hui, le pont supporte les circulations automobile, vélo et piéton. Plusieurs solutions sont à ce stade envisagées :

- élargir le pont au sud (côté gare) pour permettre d'accueillir sur le pont élargi la plateforme du tramway, des pistes cyclables, des trottoirs et des voies de circulation générale

- mettre sur l'ouvrage existant la circulation tramway et automobile et construire en parallèle une passerelle pour les piétons et vélos.

Les études doivent également permettre de déterminer si le pont existant doit faire l'objet d'un renforcement pour accueillir la plateforme tramway.

- Un participant demande s'il est possible de combiner mobilités douces et passage du tramway sous le périphérique.

Muriel Roche indique que plusieurs questionnements sont en cours : le projet T10 prévoit le franchissement du boulevard L. Bonnevay par le tramway, les piétons et les cycles a minima, et se pose la question d'intégrer la circulation générale dans cet ouvrage. En termes d'insertion, plusieurs solutions sont à l'étude :

- intégration des modes doux dans l'ouvrage existant et création d'un nouvel ouvrage pour le tramway
- intégration de tous les modes dans le nouvel ouvrage.

Le choix sera lié à l'insertion qui sera retenue sur les secteurs Sampaix et Techsud (c'est-à-dire de quel côté seront positionnés la plateforme tramway, les aménagements piétons et cycles), dans le but notamment de limiter au maximum les conflits entre les différents modes.

Zoom sur la concertation

Isabelle Nardou-Thimonet présente ensuite le dispositif de concertation.

Les prochains ateliers sont :

- Atelier secteur Gerland – Techsud, le 7 octobre
- Atelier secteur Vénissieux, le 12 octobre

Conclusion

Jean-Luc Campagne remarque que ce type d'atelier, même en comité restreint, aide à affiner le projet. Il dit que l'atelier de ce soir a permis de mettre en avant le besoin d'envisager les mobilités de manière globale et de penser le projet T10 en parallèle du développement des modes doux, de la voiture, des potentiels prolongements de ligne, etc. Il précise que la concertation préalable est ouverte à toutes les questions et qu'elle permet l'identification de pistes à affiner pour développer le projet.

Muriel Roche remercie les participants. Elle rappelle que la concertation préalable concerne les premières étapes du projet et va conduire à confirmer le tracé et l'implantation des stations, et permet d'initier des échanges sur l'insertion. Les échanges sur l'insertion et les aménagements connexes au tramway se poursuivront lors de la concertation continue.



COMPTE-RENDU

Atelier Gerland Techsud
Jeudi 7 octobre 2021



Préambule

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenants :

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Florian CHALUMEAU – Chef de projet T10 – secteur Lyon

Vincent POULY – Ingénieur projet

Ronald JACOB - Equipe de maîtrise d'œuvre

Isabelle VIGNOLLES - Equipe de maîtrise d'œuvre

En présence de la garante :

Valérie DEJOUR

Nombre de participants : 7 participants

Durée de la réunion : 2h00 – de 19h00 à 21h00

En raison du contexte sanitaire et dans l'objectif également de proposer des formats d'échange diversifiés, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prises de parole directes lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat.

La réunion était traduite en langue des signes par le Centre de Ressources en interprétation en Langue des Signes.

Contexte de la rencontre

Introduction

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7^e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cet atelier a lieu à la suite :

- De la soirée d'ouverture le 31/08/21
- Des réunions publiques communales à Saint-Fons, Lyon 7 et Vénissieux
- De l'atelier secteur Saint-Fons Centre du 28/09/21 ;
- De l'atelier secteur Gerland – Tony Garnier du 30/09/2021
- De l'atelier secteur Sampaix – Vallée de la Chimie du 04/10/21

C'est le quatrième d'une série de cinq ateliers.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- Echanger sur la desserte et les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Gerland Techsud ;
- Recueillir des contributions sur l'emplacement et l'aménagement des stations ainsi que sur les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé.

Ouverture de la réunion

L'**animatrice** lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions. Elle présente ensuite les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur Gerland Techsud
2. Temps d'échanges
3. Zoom sur la concertation

La présentation est disponible en annexe de ce document.

Valérie Dejour, garante de la concertation avec Jean-Luc Campagne, explique que les garants sont présents pour veiller au respect du droit à l'information et à la participation dans le cadre de la concertation, depuis l'amont avec l'élaboration du dossier de concertation, jusqu'à la fin avec le bilan de la concertation des garants. Elle rappelle que leur rôle est également d'entendre et de comprendre ce que chacun exprime, avec une égalité de traitement. Ainsi, tous les arguments sont pris en considération. Enfin, les garants sont à la disposition de tous pour répondre aux questions.

L'**animatrice** rappelle ensuite ce qui s'est passé depuis le début de la concertation.



148 participants
à la soirée
d'ouverture



220 questions et avis
708 questionnaires
complétés



**L'équipe projet est venue
à votre rencontre**
À la station de Métro Stade de
Gerland – LE LOU
A la station de tramway ENS Lyon

Les participants sont invités à participer au sondage suivant :

Avez-vous déjà pu participer à une rencontre de la concertation depuis le 23 août ?

Le résultat montre que :

- 50 % ont déjà participé à une rencontre de la concertation
- 50% n'ont pas participé à une rencontre de la concertation

Le projet T10 et ses enjeux sur le Gerland – Techsud

Après diffusion de la vidéo sur le projet, **Florian Chalumeau** présente les enjeux du projet sur le secteur de Gerland Techsud.

Vous pouvez retrouver toutes les informations sur le projet en ligne :

t10-sytral.fr

Temps d'échanges

Suite à la présentation, les participants sont répartis en trois sous-groupes afin de donner leur avis et contribuer sur :

- **L'emplacement et l'aménagement des stations**
- **Les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé**

Activité 1 :

Quelles sont les conditions essentielles à l'usage du T10 ?

Lors de cette première activité, les participants sont invités à partager les conditions qui leur semblent essentielles à l'usage du T10 sous forme de mots clés.

Le nuage de mots suivant a été réalisé :



De plus, les participants ont exprimé les attentes suivantes par rapport au projet.

Le T10 doit permettre d'améliorer la mobilité :

- Améliorer la mobilité des collaborateurs dans les entreprises en les encourageant à utiliser les transports en communs et le vélo.
- Améliorer les circulations pour les vélos.
- Améliorer la mobilité pour les cycles que ce soit au niveau de la sécurité, de l'éclairage, de la qualité des pistes cyclables (exemple sur la rue de Surville : déchèterie sauvage sur la piste cyclable, trafic de drogue, prostitution).
- Permettre de venir travailler plus facilement, notamment pour les salariés jeunes, sans véhicules. Cependant, certaines personnes viennent de loin et ne pourront tout de même pas se déplacer en transports en commun.

Le T10 doit également sécuriser le secteur :

- Améliorer la vie nocturne car beaucoup d'activités de prostitution et de drogue sont présentes dans le secteur.
- Améliorer la sécurité et le ressenti de sécurité. Cela peut venir de la densification de l'activité et des immeubles, bureaux et bars ou restaurants qui mettront de la vie plus tard le soir.
- Améliorer l'environnement global du quartier.

Activité 2 :

Les stations sur le secteur de Gerland-Techsud

Lors de cette activité, les participants se sont exprimés sur l'implantation des stations dans le secteur.

Une ou deux stations dans le secteur ?

Un participant émet un avis favorable pour une seule station :

- Avoir une seule station permet de raccourcir le temps de trajet total.

La majorité des participants est favorable à deux stations pour les raisons suivantes :

- Deux arrêts permettent une sécurisation du quartier avec la création de flux de circulation au niveau des stations. Une minute de temps de parcours supplémentaire n'est pas grand-chose pour ce gain de sécurité.
- Plus de stations induisent plus d'éclairage et donc plus de sécurité. Les activités de nuit baissent quand les rues sont éclairées.
- Les habitations du secteur rue de Surville sont très mal desservies. Les habitants pourront aller à pied ou à vélo prendre le tramway. Ces populations sont assez éloignées des axes de transport dont le C12 qui passe route de Vienne.
- Le gain de temps sur le parcours avec une seule station n'est pas suffisant.
- L'arrêt Surville pourra être utilisé pour l'hôpital psychiatrique Saint Jean de Dieu, le personnel pourrait être intéressé.
- Deux arrêts représentent un soutien à une urbanisation supplémentaire dans le quartier : bureaux, activités, logements ...
- Une meilleure desserte augmente l'attractivité et donc la volonté d'investir et de développer le quartier.
- Avec les stations, des places de stationnement vont être supprimées. Cela permet d'avoir de nouvelles pistes cyclables, plus de végétation pour rendre le quartier plus agréable.

Certains participants ajoutent que :

- C'est bien d'avoir une station sur le boulevard Carteret.
- L'implantation des stations importe peu car ils utiliseront les stations Gerland ou Jules Carteret.

Activité 3 : Quels aménagements pour les stations et leurs abords ?

Lors de cette activité, les participants ont donné les idées suivantes pour l'aménagement des stations et de leurs abords :

- Créer des stationnements sécurisés et fermés pour les vélos afin de prendre le tramway en venant à vélo. Cela permettra par exemple de rejoindre le tramway depuis Les Clochettes.
- Implanter des stations Velo'v.
- Faire attention au partage de la voirie entre les différents modes : trottinettes électriques, vélos et piétons
- Penser du stationnement pour les trottinettes.
- Mettre de l'éclairage.
- Imaginer une collaboration entre le SYTRAL et les entreprises proches de la station pour que les entreprises déplacent éventuellement leurs accès/entrées et permettent ainsi de rapprocher leurs accès piétons de la station. Cela permettrait de raccourcir le temps de trajet des salariés. Que les entreprises repensent leurs accès en fonction des stations du tramway.

Activité 4 :

Après diffusion des images de référence pour aider les participants à se projeter dans le futur de la ville avec l'arrivée du tramway, ils étaient invités à décrire ce qu'ils souhaitent développer / intégrer / proscrire pour les aménagements de voiries et pour les ouvrages d'art.



Mobilier urbain



Voirie partagée



Cheminements cyclables



Cheminements piétons



Mise en valeur du patrimoine



Stationnement / Livraisons

T 10



Végétalisation de la plateforme



Végétalisation des abords



Franchissement d'ouvrages

T 10



Eclairage urbain



Entrées, sorties riveraines et franchissement

Quelles attentes pour les aménagements de voirie ?

T 10

Les contributions suivantes sont ressorties des échanges.

A développer

- La végétation : la végétation est importante, surtout l'été. Il faut rendre l'aspect naturel au secteur afin que ce soit plus agréable visuellement et plus agréable pour les piétons. La végétation est attendue pour casser le côté minéral du quartier. Le végétal apporte aussi une contribution contre les îlots de chaleur, il pourrait être agréable d'avoir des voies de tramway enherbées.

A intégrer

- Des sens de circulation cohérents par rapport aux accès et par rapport au nombre de véhicules. Il faut regarder les flux en détail.
- Prendre en compte les livraisons.
- Une réflexion sur le stationnement : les places de stationnement sont aujourd'hui utilisées par les salariés. Côté Carteret, des places vont être supprimées.
- Un questionnaire des salariés sur les parkings souterrains et les stationnements.

A proscrire

- Une végétation qui masque les véhicules. La végétation est dangereuse si elle masque la circulation des véhicules / les sorties de site.
- Attention à la végétation trop proche des pistes cyclables qui empêche la bonne visibilité et est dangereuse pour les cyclistes. Attention à la visibilité des piétons, surtout des enfants, pas les véhicules au droit des traversées piétonnes. Les participants demandent à raisonner la végétation en termes de flux et de trafic. Une attention devra être portée à la taille régulière et à l'entretien (par exemple avec les rosiers).
- Ne pas créer de zones cachées avec la végétation, qui pourraient contribuer au trafic, des zones à l'abris des regards.

Quelles attentes pour les ouvrages d'art ?

Les contributions suivantes sont ressorties des échanges.

A développer

- L'aménagement pour les piétons et vélos à développer en amont.

A intégrer

- Un axe de circulation pour les vélos pour traverser le boulevard L. Bonnevey, très attendu depuis de nombreuses années.
- L'ouverture du parc situé au Sud de l'ouvrage de franchissement Bonnevey. Il serait alors longé par la piste cyclable.
- Une future entrée et sortie de site à 3 mètres de l'ouvrage boulevard Carteret (site Gerland Technopark).

A proscrire

- Les traversées des voies de tramway par les vélos.

Questions des participants

Durant le temps d'échanges, les participants ont posé des questions :

- **Est-ce que des trains passent régulièrement sur l'ouvrage du boulevard Carteret ? Est-ce que c'est un chantier qui pourra être interrompu ?**

Florian Chalumeau répond que le chantier devra être rapide car des trains y passent régulièrement, avec notamment des convois de fret vers le port.

- **Est-ce que l'ouverture sous L. Bonnevey pourra être utilisée plus rapidement par les vélos et piétons ?**

Florian Chalumeau répond que les échanges sont en cours avec la Métropole, gestionnaire de l'ouvrage existant et de la voirie, pour envisager l'ouverture aux piétons et cyclistes de cet ouvrage avant les travaux du tramway. La manière dont les modes doux peuvent être insérés dans l'ouvrage existant ou le nouvel ouvrage est en cours d'étude, avec l'objectif d'éviter aux piétons et cyclistes de couper les voies du tramway.

Vincent Monot ajoute qu'il est trop tôt pour donner une réponse ce soir mais que le sujet est en réflexion aujourd'hui et pour les mois à venir. Il précise que le terrain vague derrière l'ouvrage existant n'est pas franchissable à vélo aujourd'hui.

- **Quels sont les impacts en termes de flux si l'ouvrage est ouvert à la circulation motorisée dans une zone PPRT ?**

Vincent Monot explique que créer un nouveau franchissement routier sous L. Bonnevey augmenterait les flux de voitures en créant un trafic induit. La volonté de la Ville de Lyon est de ne pas créer de nouveaux franchissements routiers.

Florian Chalumeau ajoute que le PPRT est bien pris en compte. Il ne faut pas augmenter les risques en amenant plus de gens, cela fait partie de la réflexion globale. Il précise également que l'ouvrage débouche aujourd'hui sur un parking côté nord et un espace vert côté sud, et que l'ouvrir à la circulation automobile va nécessiter des aménagements. L'opportunité de créer une liaison cyclable entre Saint-Fons et Gerland, en reliant d'autres lignes des Voies lyonnaises, est conservée pour le moment.

- **Un centre de remisage est prévu à Surville, qu'en est-il de Fagor-Brandt ?**

Florian Chalumeau répond que les études à l'échelle du réseau montrent un besoin de places de remisage pour les tramways pour les nouvelles lignes en cours d'étude, auquel le site de Surville répondra. Il faudra ensuite disposer en complément d'un atelier de maintenance et d'autres places de remisage pour les lignes de tramway qui se développeront ensuite. Le deuxième site est aujourd'hui identifié sur Fagor-Brandt. Il ajoute que ce n'est pas encore entériné aujourd'hui.

- **Quelle est la surface nécessaire pour le centre de remisage Surville ?**

Florian Chalumeau répond que sera utilisée au maximum toute la partie à l'est des voies du T10. Le scénario envisagé maintient l'aire d'accueil des gens du voyage existante, ainsi que les jardins familiaux.

Zoom sur la concertation

Isabelle Nardou-Thimonet présente ensuite le dispositif de concertation.

Le prochain atelier concerne le secteur Vénissieux, le 12 octobre, en visioconférence.

Conclusion

Valérie Dejour a trouvé l'atelier très intéressant et dynamique, à l'image du secteur qui a une dynamique de développement et des envies pour que ce tramway devienne un axe structurant et permette une requalification qualitative. Elle remercie et félicite pour la participation.

Florian Chalumeau conclut la réunion en remerciant pour la richesse des participations. Des éléments précis sont recueillis sur les usages et sur la manière de vivre le quartier aujourd'hui et demain. Il a noté notamment les attentes en termes de sécurité et de déplacements à vélo. Il note qu'il n'y a pas d'opposition marquée au projet. Il remercie et met fin à la réunion.



COMPTE-RENDU

Atelier Vénissieux

Mardi 12 octobre 2021



Préambule

Animation :

Marianne RIBOULLET – Agence Sennse

Intervenants :

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée des relations riverains T10

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Vincent POULY – Ingénieur projet

Ronald JACOB - Equipe de maîtrise d'œuvre

Céline DURAND - Equipe de maîtrise d'œuvre

En présence de la garante :

Valérie DEJOUR

Jean-Luc CAMPAGNE

Co-animation des tables-ronde :

Anouk BRIGUET – Agence Sennse

Eloïse RABIN – Agence Sennse

Durée de la réunion : 2h00 – de 19h00 à 21h00

Nombre de participants : 21 participants

En raison du contexte sanitaire et dans l'objectif également de proposer des formats d'échange diversifiés, la rencontre a été organisée par visioconférence (utilisation de l'outil Zoom). Les participants ont pu s'exprimer par prises de parole directes lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat.

La réunion était traduite en langue des signes par le Centre de Ressources en interprétation en Langue des Signes.

Introduction

Contexte de la rencontre

Projet T10 :

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland (Lyon 7^e). Elle traversera le quartier des Marronniers à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et ses quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sampaix au nord de la Vallée de la Chimie, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techsud.

Pour accompagner ce projet de grande envergure, le SYTRAL organise une concertation préalable avec garants ouverte à tous, habitants, usagers, associations, entreprises ou institutions, du 23 août au 23 octobre 2021.

Cet atelier a lieu à la suite :

- De la soirée d'ouverture le 31/08/21
- Des réunions publiques communales à Saint-Fons, Lyon 7 et Vénissieux
- De l'atelier secteur Saint-Fons Centre
- De l'atelier secteur Gerland – Tony Garnier
- De l'atelier secteur Saint-Fons – Vallée de la Chimie
- De l'atelier secteur Gerland - Techsud

C'est le dernier d'une série de 5 ateliers.

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

- **Echanger sur la desserte et les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur de Vénissieux ;**
- **Recueillir des contributions sur l'emplacement et l'aménagement des stations ainsi que sur les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé.**

Ouverture de la réunion

L'animatrice lance la réunion en présentant les modalités d'échanges et de contributions. Elle présente ensuite les intervenants et le déroulé de la rencontre :

1. Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur de Vénissieux
2. Echanges en tables rondes
3. Temps de partage et de restitution
4. Zoom sur la concertation

La présentation est disponible en annexe de ce document.

L'animatrice donne la parole aux garants.

Jean-Luc Campagne explique que la concertation préalable se situe en phase amont du projet, c'est-à-dire avant l'enquête publique. Il précise que cette concertation est ouverte à toutes les questions : opportunité, alternatives au projet. Il explique ensuite le rôle des garants de la Commission Nationale du Débat Public qui interviennent de manière indépendante et neutre pour garantir le droit à la participation pour tous. Ils veillent à ce que chacun s'exprime et fasse valoir ses arguments, ainsi qu'à la sincérité des échanges (cadre de la concertation et informations transmises claires). Il précise que l'atelier sert à affiner le projet en croisant les points de vue sur le secteur de Vénissieux.

Valérie Dejour insiste sur le fait que les garants n'interviennent pas sur le fond du dossier. Ils restent vigilants à l'égalité de traitement entre chaque contribution. Elle précise que les garants réaliseront un bilan qui réunira différentes recommandations que le SYTRAL devra intégrer ou non au projet. Il devra justifier ses choix et expliquer comment les recommandations seront intégrées au projet. Elle ajoute que la concertation préalable sera ensuite suivie d'une concertation continue jusqu'à l'enquête publique. Le bilan de la concertation préalable sera intégré à l'enquête publique.

L'animatrice rappelle ensuite ce qui s'est passé depuis le début de la concertation.



148 participants
à la soirée
d'ouverture

75 participants
à la réunion publique
de Vénissieux



59 questions et avis
en ligne sur t10-sytral.fr

741 questionnaires
complétés



**L'équipe projet est venue
à votre rencontre**
Sur la place Léon Sublet
A la Gare de Vénissieux
Au cœur du quartier des
Marronniers

Les participants sont invités à participer au sondage suivant :

Avez-vous déjà pu participer à une rencontre de la concertation depuis le 23 août ?

Le résultat montre que :

- 78 % ont déjà participé à une rencontre de la concertation
- 22 % n'ont pas participé à une rencontre de la concertation

Le projet T10 et ses enjeux sur le secteur de Vénissieux

Après diffusion de la vidéo sur le projet, **Muriel Roche** présente les enjeux du projet sur le secteur de Vénissieux.

Vous pouvez retrouver la vidéo du projet et toutes les informations sur le projet en ligne :

t10-sytral.fr

Table ronde

Suite à la présentation, les participants sont répartis en trois sous-groupes afin de donner leur avis et contribuer sur :

- Les variantes de tracé
- L'emplacement et l'aménagement des stations
- Les usages et aménagements de l'espace public le long du tracé

Activité 1 :

Quelles sont les conditions essentielles à l'usage du T10 ?

Lors de cette première activité, les participants sont invités à partager les conditions qui leur semblent essentielles à l'usage du T10 sous forme de mots clés.

Les 3 nuages de mots suivants ont été réalisés dans les sous-groupes :

tramway démocratique
proche des centres d'intérêts
gare et fons à desservir
desserte de quartiers non connectés
bonne solution car distance étendue
accompagner l'arrivée de futures entreprises
accessibilité mobilité réduite
accessibilité tram et services publics
accompagner la mutation de certains espaces
connexion avec confluence
desserte théâtre interconnexion
mode transport pour tous
sécuriser autour de l'école

interconnexion tc
 connexion villes périphériques
 sécurité meilleure desserte
 alternative aux bus
 fréquence de passage suffisante
 une bonne desserte du centre-ville

rendre accessibles les commerces
 desservir le centre ville de venissieux
 attention aux nuisances sonores
 a proximité de la gare
 accessibilité station maréchal
 proximité des commerces
 stations accessibles sans danger
 variante gerin

Activité 2 :

Les variantes de tracé et les stations sur le secteur Vénissieux

Lors de cette activité, les participants se sont exprimés sur les variantes de tracé et les stations sur le secteur de Vénissieux.

Observations sur la variante Zola / Jaurès

Certains participants sont favorables à la variante Zola / Jaurès pour les raisons suivantes :

- Variante plus adaptée à la desserte du centre-ville
- Développement du centre et desserte de ses rues vivantes
- Donne une réalité au vieux Vénissieux, notamment par la création d'une station à ce nom
- Evite le passage devant l'école donc résout les problèmes de sécurité
- Permet un accès facile au centre-ville de Vénissieux

D'autres participants émettent les réserves suivantes sur la variante Zola / Jaurès :

- Le passage du tramway peut être une source de gêne notamment pour les rez-de-chaussée habités
- La rue Jean-Jaurès est très étroite pour l'insertion du tramway
- Crainte de problème de circulation
- Immeubles trop proches de la voie du tramway
- Ne dessert pas totalement le centre de Vénissieux

- Crainte d'un report de circulation sur Gérin qui transformerait le boulevard en un axe de circulation

Des participants formulent des observations neutres sur la variante Zola / Jaurès :

- Réaliser des aménagements en accompagnement du tramway pour revivifier le quartier du vieux centre

Observations sur la variante Gérin / Maréchal

Certains participants sont favorables à la variante Gérin / Maréchal pour les raisons suivantes :

- Permet la desserte du théâtre
- Permet la desserte du groupe scolaire
- Permet la desserte du boulodrome
- Permet la desserte du cimetière
- Variante intéressante pour les aménagements à réaliser avec l'insertion du tramway, par exemple : parking près de l'école
- Permet la desserte d'habitants plus isolés, mal desservis
- Cette variante peut faciliter le report modal pour les familles
- Les voies sont plus larges que sur Zola / Jaurès
- Permet d'attirer de nouvelles entreprises sur la friche Veninov / usines Maréchal
- Met en valeur le quartier et ses équipements
- Facilite l'accès au gymnase aux PMR
- Moins de nuisances

D'autres participants formulent les réserves suivantes sur la variante Gérin / Maréchal :

- Le passage devant l'école peut apporter de l'insécurité, des aménagements sont à prévoir comme une clôture
- S'interroger sur la dépendance avec le site Veninov / usines Maréchal
- Proximité du tramway avec les habitations (sauf si passage par la friche Véninov) qui peut entraîner des nuisances sonores et des problèmes de stationnement

Des participants formulent des observations neutres sur la variante Gérin / Maréchal :

- Si cette variante est retenue, prendre en compte la requalification de la friche Veninov / usines Maréchal
- Prendre en compte les activités futures sur la zone
- Quel sera l'impact de cette variante sur la circulation des véhicules et le report de circulation ?
- Quel sera l'impact de cette variante sur les stationnements devant l'école ?
- Quel sera l'impact de cette variante sur le réseau de bus ?

Observations sur l'emplacement des stations

Des participants formulent des observations au sujet des stations :

- Insérer les stations dans les deux sens de circulation au même endroit
- Insérer la station Marronniers au plus près des immeubles
- Insérer la station Marronniers au plus proche du collège
- La zone à droite de la station Maréchal n'est pas desservie
- Insérer deux stations sur la variante Gérin / Maréchal pour desservir à la fois le futur site Véninov et le théâtre
- Insérer une seule station sur la variante Gérin / Maréchal et préférer l'arrêt Gérin plutôt que l'arrêt Théâtre de Vénissieux
- Trouver un équilibre entre le nombre de stations et la durée du temps de trajet : trop de stations vont allonger le temps de trajet tandis que pas assez de stations pénaliseront les usagers

Autres observations

Certains participants ont partagé des avis sur d'autres sujets :

- Inquiétude de l'impact du tramway sur le stationnement et la circulation, notamment aux horaires d'école
- Inquiétude sur le sens unique de circulation : ne va-t-on pas augmenter les incivilités ?
- Interrogation sur le passage du tramway au niveau du théâtre Jean Marais
- Qu'en est-il du stationnement pendulaire ?
- Etudier une variante passant rue Paul Bert
- Faire une boucle avec les deux variantes (un sens tramway par Zola / Jaurès, l'autre sens par Gérin / Maréchal) qui permettrait de desservir à la fois les commerces et le théâtre
- Aménager la rue Peloux pour les modes doux

Activité 3 : Quels aménagements pour les stations et leurs abords ?

Lors de cette activité, les participants ont donné les idées suivantes pour l'aménagement des stations et de leurs abords :

- Prendre en compte les risques d'insécurité
- Mettre plus de sièges dans les stations
- Stations assez longues pour que les voyageurs qui attendent ne soient pas serrés
- Des stations « recto/verso » (cf. photo)
- Prendre en compte l'entrée de l'école
- Sécuriser les traversées de la plateforme
- Aires de jeux à proximité pour faciliter l'attente des enfants
- Billetterie
- Éviter le revêtement en pavés car glissant
- Attention aux possibles squats dans les stations aménagées
- Avoir au moins un siège surélevé pour les personnes à mobilité réduite
- Mettre des barrières entre les sens de circulation du tramway pour la sécurité (exemple en Allemagne)
- Mettre des clôtures autour des voies du tramway (exemple à Tunis)
- Mettre en place des stations à l'emprise restreinte
- Aménager des quais de la longueur des tramways et mettre des assises et un abri sur la longueur du quai
- Aménager des quais sur des plateformes différentes et non sur une plateforme centrale
- Mettre en place des stationnements vélos sécurisés comme des casiers à vélos (à certaines stations)
- Développer des aménagements cyclables assez larges pour les vélos cargos
- Insérer des stations Vélo'v aux stations de tramway
- Permettre aux voyageurs de monter avec leur vélo et trottinette dans le tramway
- Présence d'un agent de sécurité dans le tramway et autour des stations
- Sécuriser les abords et les accès des stations pour le bon accès de tous (malvoyants, personnes avec béquilles, en fauteuil, enfants et adolescents) et éviter les risques de chutes ou d'accident.



Station « recto/verso »

Activité 4 : Quels usages sur le secteur de Vénissieux ?

Après diffusion des images de référence pour aider les participants à se projeter dans le futur de la ville avec l'arrivée du tramway, ils étaient invités à décrire ce qu'ils souhaitent développer/intégrer/proscrire en termes d'usage.



Mobilier urbain



Voirie partagée



Cheminements cyclables



Cheminements piétons



Mise en valeur du patrimoine



Stationnement / Livraisons



Végétalisation de la plateforme



Végétalisation des abords



Eclairage urbain



Entrées, sorties riveraines et franchissement

A développer

- Végétaliser la plateforme mais ne pas s'arrêter là
- Conserver les arbres existants et en planter de nouveaux
- Préférer une haie végétalisée à une forêt de potelets pour la sécurité et l'esthétique
- Proscrire le minéral sur la plateforme du tramway
- La qualité des trottoirs
- Accompagner la mutation de la ville
- S'appuyer sur le patrimoine, les ressources locales, exemple : la rose
- Améliorer l'éclairage d'une manière générale et surtout l'éclairage du théâtre pour une mise en valeur
- Conserver les ombrages existants
- Conserver les arbres

A intégrer

- Insérer de vraies pistes cyclables, ne pas se contenter de bandes cyclables
- Insérer une piste cyclable pour rejoindre Joliot Curie
- Rendre les trottoirs accessibles, quitte à réduire le stationnement
- Insérer des stationnements PMR, et si moins de stationnements PMR, veiller à la pertinence et à la proximité des stationnements restants
- Insérer des poubelles
- Aménager un parcours avec des activités intergénérationnelles
- Aménager les espaces vides avec des jardins
- Laisser quelques endroits vides que les usagers pourront se réapproprier pour favoriser les rencontres

- Aménager des lieux de rencontre
- De l'éclairage en continu pour la bonne visibilité des cyclistes, mais écologique
- Remplacer les vieux platanes malades du boulevard Gérin par de nouveaux arbres
- Insérer du stationnement résidents
- Passer le boulevard Gérin en sens unique
- Faire cohabiter le tramway et la voiture : faire en sorte que le tramway n'impacte pas trop la voiture
- Mettre en place des dispositifs pour ralentir les voitures
- Aménager une plateforme non végétalisée au niveau du théâtre
- Aménager des stations vélos
- Aménager une station vélo à Véninov
- Des cheminements piétons bien tracés et identifiés pour se rendre à la gare par exemple

A proscrire

- Faire attention aux nuisances que peut avoir l'éclairage sur les riverains

Autres

- Comment végétaliser une rue étroite ?

Temps de partage et de restitution

Un temps de partage des échanges en sous-groupes est organisé pendant lequel chaque co-animatrice présente les principaux éléments abordés en sous-groupe.

A la suite de cette restitution, les questions et remarques suivantes ont été ajoutées, à l'oral ou via le tchat :

- Un participant souhaite savoir quand seront données des informations quant à l'acquisition du foncier sur le tracé.

Muriel Roche répond que le choix définitif du tracé devrait être réalisé d'ici la fin de l'année. Les parcelles foncières concernées par un besoin d'acquisition ou de préemption seront connues à ce moment. Isabelle Nardou-Thimonet ira alors à la rencontre des personnes concernées.

- Un participant demande si la reconversion de Véninov est conditionnée au passage du tramway.

Muriel Roche répond que quel que soit la variante choisie, le tramway longera la zone Véninov et que le projet de reconversion n'est donc pas conditionné par le tramway.

Zoom sur la concertation

Isabelle Nardou-Thimonet présente ensuite le dispositif de concertation.

Elle informe que les rencontres de la concertation préalable sont terminées mais qu'il reste possible de contribuer en ligne, en mairies et grâce au kit contributif.

Conclusion

Jean-Luc Campagne remarque que les ateliers permettent de faire remonter des réalités des habitants d'un secteur. Il ajoute que ces temps d'échanges sont également intéressants pour connaître les besoins des futurs usagers et riverains. Il dit aussi que des éléments de clarification ont pu être apportés. Il relève les inquiétudes exprimées durant l'atelier : les questions foncières, la sécurité, les nuisances. Il informe que les contributions des participants nourrissent le projet et lui apporte une dimension collective qui se croise aux études techniques.

Muriel Roche relève les différences au niveau des contributions selon les ateliers, qui traduisent des attentes très différentes selon les secteurs. Elle précise que l'objectif est de proposer des aménagements spécifiques aux secteurs traversés en considérant au mieux les attentes exprimées sur chaque secteur. Elle ajoute que les contraintes techniques ne permettront pas de répondre à toutes les attentes exprimées. Elle rappelle que le projet se construit par étapes et que la concertation permet d'enrichir le projet tout au long de ce processus.

4. Le tableau des avis anonymisés

a. Tableau des contributions

b. Pièces jointes des contributions

TABLEAU DES CONTRIBUTIONS

N°	Date	Question	Contribution	Modalité de contribution	Titre	Contenu de la contribution	Réponse (si question)	Pièces jointes
1	23.08.2021 10:52:09		x	Plateforme en ligne	Connection au nord	Bonjour, Je suis une habitante rue commandant aysse et je suis enthousiaste de voir un nouveau tram débarqué dans notre quartier mais je trouve que votre projet n'est pas assez complet. Avec la nouvelle zac du bon lait qui peine à séduire au vue du peu de transport qui y passe je ne comprends pas pourquoi ne pas prolonger le tram un peu plus haut sur les quais cela permettrait de donner une toute nouvelle dynamique à cette zone,qui ne se fait traverser que par 2 bus le 60 et le 34. Une fois le T10 en place elles vont disparaître avec des horaires disparates une pétition avait été faite pour rétablir la 34 après la réduction en soirée suite à la construction du T6. Personne ne vit le long du boulevard périphérique sud il ny a que des entreprises. Ce tram est fait pour les habitant de saint fons qui travail à gerland mais pas pour les habitants de gerland nord qui travail plus au sud de gerland. Pour les habitants au nord de la hall Tony Garnier ce tram ne sert à rien car la hall et trop décentré et loin on continuera à prendre le 60 blindé tout les matins... J'espère me faire entendre car faire un tram puis 10 ans plus tard faire une extension vers jean macé ou perrache me paraît ridicule (en passant par la rive gauche du rhone bien sûr ou le boulevard yves farge car il y a bcp de place) cela remettrait un coup de pouce à ces berges sympathiques et vertes et au gens obligé de pendre des lignes de bus soudimensionné au heure de pointe. Merci de votre attention		
2	23.08.2021 11:46:08		x	Plateforme en ligne	Améliorer le terminus à Gerland	Bonjour, Il me semble intéressant de ne pas limiter le terminus à la halle tony garnier qui n'offre qu'une correspondance avec T1. Il serait pertinent soit de prolonger T10 jusqu'à Perrache en utilisant la voie du T1 soit de prolonger le T10 sur Gerland en rive gauche jusqu'à Perrache ou Bellecour (connexion futur tram T8), cela permet d'offrir de bien meilleures connexions. Cela permet de désenclaver Gerland Ouest qui est peu pourvu en transports rapides. Il serait aussi judicieux de prolonger le T6 de Debourg vers Perrache sur T1 (ou à la place de T1 qui pourrait s'arrêter à Hôtel de Région) pour offrir une correspondance pertinente avec T10 et permettre au T6 en rocade d'aller jusqu'à la Confluence.		
3	24.08.2021 11:15:03		x	Plateforme en ligne	Aménagement sonore de la rue Carnot à St FONS	Bonjour, Félicitations pour ce magnifique projet qui va enfin transformer et dynamiser St fons. Je suis habitant de la rue Carnot à St FONS et la pollution sonore est un véritable fléau entre les voitures, les scooters, les rassemblements de groupe le soir et la nuit... Concernant ce dernier point, il est question de réaménager entièrement la rue, de façade à façade. Pourrez-vous modifier les jardinières située au 38 rue Carnot (devant et sur le coté de l'opticien). Elles sont actuellement en hauteur ce qui permet de s'asseoir dessus et favorise les rassemblements de groupes de personnes le soir. Le bruit des conversations le soir et la nuit ou les cris des enfants qui jouent dehors jusqu'à très tard est intenable lorsque l'on souhaite dormir. Pourrez-vous les remplacer par des jardinières au ras du sol afin de ne plus avoir de rassemblement le soir ? Merci.		
4	24.08.2021 11:38:57		x	Plateforme en ligne	Ravi de la venue de ce tramway sur Saint-fons	pour que je puisse laisser définitivement mon scooter au garage, il faudrait avec navettes entre la gare de train de francheville le haut et la gare d'Oullins -> grosse attente sur francheville entre 7h et 9h00 et 17h30 et 19h30 et / ou agrandie le parc relai d'oullins -> important		
5	24.08.2021 21:17:27		x	Plateforme en ligne	Quartier Centre Venissieux	Ravi de voir un projet de tramway desservant le centre de Venissieux et de Saint Fons avec la réduction du trafic en centre ville qui produira sans aucun doute une sécurisation de la circulation et une amélioration notable du cadre de vie. Il serait préférable que le tramway passe par la rue Emile Zola à Venissieux avec un arrêt au croisement Jean Jaures / Émile Zola afin de mieux desservir le centre de venissieux, cela aurait pour effet d'améliorer le cadre de vie du centre ville de venissieux en le reliant à Saint fons et Gérard mais aussi au centre de Lyon		
6	25.08.2021 20:28:40		x	Plateforme en ligne	Tramway à Saint Fons une vraie FAUSSE bonne idée :	Pour celles et ceux qui se trouvent sur le trajet de ce projet et qui sont contraints de prendre leur voiture, non ce n'est pas une bonne idée et non cela ne sera pas bénéfique. Même avec la meilleure volonté, non... dans la vraie vie on ne peut pas sauter d'un bus à un tramway ou un velo'v avec le petit dernier que l'on va poser à la crèche, avec les enfants que l'on dépose à l'école avant d'aller travailler, faire nos courses ou emmener le grand au sport. Autre interrogation, avez-vous bien réfléchi à comment nous allons pouvoir faire pour sortir de nos petites rues avec ce tracé ? Comment des mois de travaux puis des sens uniques ne vont-ils pas créer plus encore de bouchons de pollution et d'incivilités ? Avez vous réfléchi aux répercussions professionnelles et économiques des habitants ? Comment mes voisins infirmiers vont ils faire pour aller voir leurs patients qui nécessitent une piqure chaque matin ou des soins ? Comment notre artisan va t il faire pour transporter son matériel et faire des allers/retours entre ses clients ? Comment les secours vont ils pouvoir circuler avec un sens unique qui sera constamment bloqué par des voitures en warning pour une course ou parler à quelqu'un ? La ville de Saint-Fons n'est pas si mal desservie par les transports en commun. Pourquoi ne pas utiliser davantage le réseau ferroviaire, gare ST Fons gare jean macé ou gare perrache ou gare part dieu ou soyons fous.... nous aussi nous pourrions avoir un téléphérique de Vénissieux, à Saint fons et Gerland au lieu de toujours bétonner.		
7	25.08.2021 22:55:39		x	Plateforme en ligne	Pensez aux autres moyens de transports	Le tramway n'est pas fait pour n'importe quel milieu. Les autres exemples de tramway lyonnais en zone banlieusarde reprennent pour la plupart des tronçons d'anciennes lignes ferroviaires (T3 entre Villeurbanne et Mézieu). Le T4 emprunt de très larges avenues puis entre dans une zone un peu moins dense. Par contre un tramway Debourg - Vénissieux serait tracé par une zone urbaine plutôt dense, non quadrillée (le quadrillage, accompagné du percement de quelques grandes axes, comme l'avenue Garibaldi, est ce qui permet une circulation correcte dans le 3e et le 6e malgré le nombre très important de couloirs de bus et de tramway). Je pense donc que la circulation routière (et par conséquent les vélos et les bus) serait indûment perturbée par la mise en place d'une telle ligne, et qu'il est plutôt préférable, comme l'a dit un des autres internautes sur cette page, de penser à un autre moyen de transport pour desservir Saint-Fons et les zones industrielles entre celle-ci et Gerland. En regardant la situation du noeud ferroviaire lyonnais, on remarque très vite que les flux Vénissieux/Feyzin/Saint-Priest > Nord passent aujourd'hui par le viaduc de Perrache, alors que l'on peut imaginer que dans un avenir pas si lointain, si le fret ferroviaire reprend, cette desserte sera sur-chargée (le tunnel de la Sainte-Irénée est déjà un point sensible du réseau ferré). On pourrait peut-être donc, agissant avec la SNCF et la Région, mettre en place une sorte de desserte ferroviaire de type RER en tunnel partagé avec les trains de marchandises? Ce tunnel serait certes très couteux mais son prix serait partagé entre les acteurs locaux, régionaux et nationaux (et peut-être même européens).		

8	27.08.2021 10:10:56	x	Plateforme en ligne	Un projet pour le désenclavement de St-Fons	L'arrivée de ce tram est très attendue. Il sera pour les saint-fonsais(e)s synonyme de désenclavement, permettant de faciliter leurs déplacements et améliorer leur cadre de vie. Avec le Sytral et les acteurs institutionnels, ensemble, nous avons sous le précédent mandat écrit et commencé à bâtir ce projet pour Saint-Fons. Il nous est donc apparu essentiel de nous prononcer aujourd'hui sur ce projet d'envergure. Pour accompagner la concertation, nous apportons ces remarques et réflexions : - MOBILITES GLOBALES : * Transports en commun : ce projet de tramway implique une réorganisation du réseau de transports en commun, et notamment la ligne C12 traversant St-Fons avec une portion de trajet en commun. Nous proposons d'en modifier l'itinéraire par la Route Nationale 7, Boulevard Yves farge, pour desservir le quartier des Clochettes jusqu'au terminus Hopital de Feyzin. Et plus globalement, nous souhaiterions une amélioration totale et globale des conditions de circulation du C12, dans Lyon comme dans Saint-Fons, et une requalification des abords de son parcours, notamment à l'entrée de ville au pont de Bourgoin. * Circulation automobile : de même, le projet aura un impact fort sur la circulation automobile. Nous avions engagé le contournement Ouest de l'entrée Nord de Saint-Fons jusqu'au Boulevard Yves Farge. Il nous paraît essentiel de poursuivre au plus tôt ce contournement vers Venissieux pour permettre une fluidité de la circulation. La Métropole de Lyon et la Ville ne semble pas avoir pris la mesure de l'urgence : ce n'est pas pendant la phase des travaux du tramway qu'il faudra en plus faire des travaux de voirie pour ce contournement. * Stationnement automobile : le stationnement automobile est aujourd'hui compliqué, voire anarchique dans le centre-ville. Nous demandons une prise en compte dès à présent de cette problématique, avec des propositions concrètes et rapides à débattre pour une mise en œuvre avant la phase des travaux du tramway. - TRACE SECTEUR HALLE TONY GARNIER : * Terminus : les prémices du projet que nous avions discuté sous notre mandat prévoyait un terminus au Stade de Gerland. Nous nous réjouissons que le tracé soit prolongé aujourd'hui jusqu'à la Halle Tony Garnier, en connexion avec le T1. Notre audace nous pousse à penser que le scénario de prolongement jusqu'à la Confluence et Barrache par la ligne T1 serait idéale. Cette hypothèse a-t-elle été imaginée ? - TRACE SECTEUR TECHSUD : * Centre de remisage : pour l'entretien et le stationnement des rames de tramway, le nouvel ouvrage est prévu sur l'emprise actuelle de l'aire d'accueil temporaire des gens du voyage. La relocalisation est-elle prévue sur le territoire de Saint-Fons ? TRACE SECTEUR SAMPAIX : * Franchissement du Boulevard Laurent Bonnevey : cette nouvelle entrée de ville dédiée au tramway et aux modes de déplacements doux et actifs est à notre avis une bonne idée, permettant un travail d'intégration urbaine plus qualitative. La perspective à plus ou moins long terme d'ajouter la circulation automobile à cette nouvelle entrée de ville ne nous réjouit pas. Nous proposons plutôt une requalification du nœud existant situé plus à l'Est dans le prolongement de la route de Vienne et l'Avenue Jean Jaurès. Il y a là un nœud d'engorgement où se côtoient fort dangereusement des véhicules légers, des véhicules lourds, des cyclistes, des TC et des piétons... * Parc urbain : face à Starterre, un parc existe. Mais il est actuellement fermé aux usages. Nous regrettons fortement l'abandon par l'équipe municipale actuelle du projet « Terres Fertiles », et proposons un projet d'envergure en accompagnement paysager de ce secteur stratégique en entrée de ville. * Franchissement du pont de la voie ferrée sur la rue Marcel-Etienne Sembat : nous préférons la solution de création d'un nouvel ouvrage d'art, doublant celui existant. Une passerelle à l'architecture innovante, dédiée seulement aux modes de déplacements doux, pourrait devenir un nouveau symbole en écho au château d'eau voisin. - TRACE SECTEUR CENTRE : * Stations : le nombre de stations dans le centre nous apparaît faible. Un intervalle moindre de 400m ne permettrait-il pas d'ajouter une station, par exemple plus proche de la gare pour faciliter les intermodalités ? * Plateforme : nous constatons qu'une grande majorité des plateformes du centre ville ne sont pas végétalisées, contrairement au secteur Sampaix. Les contraintes de la circulation automobile en sont certainement la raison. Nous trouvons cela regrettable. Ce projet doit être une occasion d'accompagner Saint-Fons vers une végétalisation importante et nécessaire. MOBILITES ACTIVES : * Dans la zone Sampaix, le tracé de la ligne L1 du REV accompagne celui du tram, par un contournement des risques technologiques et industriels. Il apparaît cependant peu probable que les cyclistes empruntent cette voie en détour. Un aménagement sur la rue Charles Antoine Martin est-il conciliable avec les contraintes du PPRT Vallée de la Chimie ? * Le maillage des aménagements cyclables actuels ne permet pas de rejoindre Lyon en toute sécurité. Dans le secteur TechSud, est-il possible d'ouvrir dès à présent le trajet du tram aux cyclistes, avec notamment le passage sous le boulevard Laurent Bonnevey ? * Nous proposons d'associer le projet urbain et paysager d'Anneau des parcs au maillage avec le tracé du tramway pour imaginer des continuités dans les parcours (par exemple vers le parc du plateau des Clochettes ou vers le futur parc Cuprofil...), et créer ainsi une cohérence urbaine pour une amélioration du cadre de vie. GENERALITES : * Contraintes d'environnement : le centre ville de Saint-Fons est constitué d'un bâti ancien, vieillissant et parfois insalubre. Nous demandons une étude préalable sur les fondations de certains immeubles riverains du parcours.		
9	27.08.2021 19:52:18	x	Plateforme en ligne	Venissieux avenue Jean Jaurès	Le tracé du t10 serait plus judicieux en passant par l'avenue Jean Jaurès, ce tracé aurait un impact beaucoup plus important pour le centre ville		
10	30.08.2021 17:01:31	x	Plateforme en ligne	Gare sncf de Saint Fons	Déçu de constater que le T10 ne passera pas par la gare de Saint Fons... Cela aurait été pratique surtout le soir, lorsque l'on doit s'y rendre à pied après le travail et que les rues sont peu sûr.		
11	03.09.2021 11:43:36	x	Plateforme en ligne	Le tram et les modes doux	Pêle-mêle, voici nos quelques remarques et questions : * phasage des travaux : Saint-Fons souffre aujourd'hui d'un maillage difficile avec les communes voisines. Nous demandons d'étudier la possibilité technique d'engager dès à présent les travaux de la ligne L1 du REV qui va accompagner en parallèle le tramway T10. * tracé sur le secteur TechSud : l'arrivée du Tram a comme objectif de proposer une alternative efficace à la voiture individuelle, et de diminuer sa part modale. Alors nous réfutons l'idée d'ajouter des voies automobiles à la nouvelle entrée de ville sous le Boulevard périphérique Laurent Bonnevey, et consacrer cette entrée dans Saint-Fons au Tram et aux modes de déplacements de doux. Nous proposons plutôt d'améliorer et requalifier le plus rapidement possible l'entrée Nord existante, nœud d'engorgement. * tracé sur le secteur Sampaix : la rue Charles Antoine Martin est soumise aux risques industriels, obligeant le tram et le réseau vélo à dévier en détour à l'Ouest par le boulevard Sampaix. Mais si son accès reste ouvert aux voitures et aux livraisons des industries, les vélos risquent toutefois de l'emprunter comme eux pour aller au plus rapide/court. Nous demandons une dérogation avec l'aménagement de la ligne L1 par cet axe. * tracé sur le secteur Entrée Saint-Fons Ouest : la création d'une passerelle dédiée aux modes de déplacement doux, en parallèle du pont existant franchissant la voie ferrée, nous apparaît la solution à privilégier. * tracé sur le secteur Centre Saint-Fons : nous soulignons le manque de plateforme végétalisée dans le centre. * accompagnement mobilités actives : nous demandons le renforcement des stations Vélo'v en agrafe sur le parcours du Tram.		
12	04.09.2021 09:53:00	x	Plateforme en ligne	Arrêt Jean-Jaurès	Bonjour, Je pense que le T10 devrait passer par l'avenue Jean Jaurès pour être au plus proche du centre ville de Venissieux.		
13	08.09.2021 12:59:03	x	Plateforme en ligne	Tracé par le Bd Laurent Gerin	Je suis favorable, que le tram passe par le Boulevard Laurent Gerin à Venissieux car l'avenue Jean Jaurès est très étroite. Et il faudra créer également un parking à Saint Fons pour les commerces. Par contre je suis assez inquiet pour la circulations à St Fons, car la rue Carnot est étroite quand même, et on ne peut pas du tout se débarrasser des voitures comme ça.		
14	09.09.2021 22:57:29	x	Plateforme en ligne	Arrêt Rue Charles place	Bonsoir Prévoyez vous un arrêt Rue Charles Plasse "Mairie" place entre Solvay Simpax et Théâtre Jean Marais (rue carnot) ? Merci		
15	11.09.2021 19:35:45	x	Plateforme en ligne	Passage Bd Laurent Gerin	Je pense que le passage boulevard Laurent Gerin est préférable avec un arrêt Gerin en face de l'école afin de desservir l'école encombrée par un trafic automobile dangereux des accompagnants puis un arrêt Maréchal afin de desservir la rue Eugène Maréchal non desservie		

16	12.09.2021 18:26:10		x	Plateforme en ligne	Choix des variantes	Bonjour, 1 La variante Zola/Jaurès : Avantages aucun Inconvénients : Faire prendre un virage à 90 degrés à un tram fait énormément de bruits. Ces rues sont trop étroites et on peut dire adieu aux places de stationnements. Cette variante ne dessert aucun point stratégique de la ville. Pour ceux qui voudraient relier le centre ville (la mairie) en voiture par la rue Jaurès, par où ils passeront si cette rue devient piétonne ? Pour appel cette rue est sens unique. En fait, il y a trop de vois sens unique et il faudra faire le tour de la terre en voiture pour arriver à destination. 2 Variante Gerin : Avantages : C'est une avenue donc bien plus large que l'autre variante, moins de nuisance sonore car le virage sera plus doux. Malgré qu'elle devienne piétonne et accessible aux voitures des riverains, il y aura de la place pour carresser l'espoir d'avoir quelques places de stationnement. Cette variante dessert une école primaire, le boudodrome, le théâtre, un gymnase (et à quelques pas, une maison de retraite et un cimetière). Cette avenue est assez large pour être arborer et sécuriser les abords de tous les sites cités. Le but d'un tram c'est de desservir les équipements de la ville ! La circulation sera moins impactée par cette variante car il y a moins de riverains dans cette rue (casi que des maisons). De plus, le tracé montre que le tram passera dans les terrains de Veninov. Cela permettra à la ville de se rendre compte que le bout de l'avenue Gerin est elle aussi en friche... Concerné par les 2 variantes, l'arrivée de ce tram ne changera pas mes habitudes concernant la voiture car si j'avais pu le faire avant, je l'aurai déjà fait car le tram T10 c'est juste un mix entre le bus 93 et c12. Vous n'avez rien inventé dans le tracé. Si j'utilise ma voiture c'est que je ne travaille pas au centre de Lyon mais dans sa périphérie (1/4 d'heure en voiture contre 1h15 en TCL, le choix est vite fait). Je ne suis pas la seule dans cette situation donc laissez nous du stationnement, de la circulation avec moins de contraintes et le moins de nuisance sonore possible. La variante Gerin est la moins contraignante pour les riverains. Merci de prendre en compte mon avis.		
17	12.09.2021 20:28:38		x	Plateforme en ligne	Avenue Gerin/ Maréchal	Pour ceux qui disent que la rue Jaurès dessert au plus près le centre ville de Vénissieux c'est juste que vous défendez votre tranquillité. Mais non que ce soit soit Jaurès et Gerin, ces 2 rues sont aussi près du centre ville l'une que l'autre vu qu'elles sont parallèles ! Mais au moins Gerin est une avenue qui a des structures communales comme une école, gymnase, théâtre... Et qui justifie une desserte par le tram. Et cette rue est beaucoup plus large. La variante Gerin/Maréchal est bien plus utile pour les Vénissiens que l'autre tracé. Pour rappel le T10 concerne aussi les Vénissiens et pas que les saints foniards. Eric		
18	12.09.2021 21:28:23		x	Plateforme en ligne	Tracé définitif Vénissieux	J'ai acheté récemment un appartement à l'angle de la rue Émile Zola et Jean Jaurès et je n'ai pas envie de voir passé le tram devant mes fenêtres. En plus j'ai vu que vous voulez mettre un arrêt à ce croisement ? J'ai acheté ici pour la tranquillité et je peux lui dire adieu. Rien de positif. Que de nuisance sonore entre les crissement du tram dans les virages et les gens qui squatteront l'arrêt. Les places de parking disparaîtront car c'est une petite rue. Je n'en profiterai même pas car je n'ai pas le choix de prendre ma voiture pour aller bosser (Je ne pense pas être le seul). Je ne comprends même pas pourquoi cette variante existe. Laissez nous Jaurès libre à la circulation routière déjà qu'elle est que dans un sens. Faites passer de tram au dessus par Laurent Gerin, ce sera plus réfléchi et utile. Voilà j'ai donné mon avis en tant qu'habitant concerné par ce tracé farfelu. Ahmed		
19	13.09.2021 15:54:20		x	Plateforme en ligne	Tracé Jean Jaurès	Si le tram passe par le Boulevard Laurent Gerin qui est une rue en sens unique assez étroite (de la place du marché au théâtre), les habitants perdront leur place de stationnement. Où iront-ils se garer ? Il n'y a pas de place de stationnement. Bien que la volonté politique est de supprimer les voitures même en périphérie de Lyon, les habitants de Vénissieux se déplacent tout autour de la ville en voiture. Le transports en communs ne suffisent pas aux déplacements. Ce projet n'est pas une bonne bonne idée du tout. Le tram va engorger les 2 communes concernées. Les bus actuellement en place suffisent à desservir les 2 communes de Vénissieux et Saint Fons. Le tram viendra t-il remplacer les bus C12 et 60 ? Comment circulera t-on dans Vénissieux centre et Saint Fons ?		
20	13.09.2021 15:58:41		x	Plateforme en ligne	Tracé Jean Jaurès	Si le tram passe par le Boulevard Laurent Gerin qui est une rue en sens unique assez étroite (de la place du marché au théâtre), les habitants perdront leur place de stationnement. Où iront-ils se garer ? Il n'y a pas de place de stationnement. Bien que la volonté politique est de supprimer les voitures même en périphérie de Lyon, les habitants de Vénissieux se déplacent tout autour de la ville en voiture. Le transports en communs ne suffisent pas aux déplacements. Ce projet n'est pas une bonne bonne idée du tout. Le tram va engorger les 2 communes concernées. Les bus actuellement en place suffisent à desservir les 2 communes de Vénissieux et Saint Fons. Le tram viendra t-il remplacer les bus C12 et 60 ? Comment circulera t-on dans Vénissieux centre et Saint Fons ?		
21	16.09.2021 09:29:30		x	Plateforme en ligne	Devrait partir de Corbas ou Mions	Une ligne est-ouest supplémentaire de tramway me semble une excellente idée sur le papier car les derniers développements de transport étaient plutôt centrés sur Lyon-Villeurbanne ou l'ouest lyonnais, alors que le développement démographique de l'est lyonnais (exacerbé par la situation sanitaire) semble rarement pris en compte. Cependant il ne me semble pas judicieux de le faire partir de gare de Vénissieux, et je propose qu'il parte de Mions ou de Corbas, pour trois raisons: 1- si le but du tramway est d'éviter le trafic intramuros, il faut que son terminus permette aux personnes "extérieures" de s'y garer. Or le parking relais de Gare de Vénissieux est déjà saturé à 7h du matin avec le T4 et le terminus de la ligne D, avec le stationnement anarchique et la sur-circulation associée. Une ligne T10 débutant de Gare de Vénissieux ne résoudra donc rien à ce niveau, bien au contraire, elle ne fera que rajouter une pression de stationnement et de circulation à un quartier déjà bien engorgé le matin. En faisant démarrer la ligne T10 un peu plus de l'extérieur, de Corbas ou de Mions, et en l'associant à ce niveau à des parkings relais dignes de ce nom en termes de capacités, on résout à la fois la problématique du parking relais saturé et de la circulation associée dans le quartier gare de Vénissieux le matin 2- De plus, une telle prolongation permettrait de désenclaver ces deux communes qui représentent environ 25000 habitants, impliquant de fait une réduction du trafic routier entrant depuis la deuxième couronne du sud est lyonnais. Actuellement, habitant Mions et à 50m d'un arrêt du bus 87, je mets entre 1h10 et 1h20 pour aller à la station stade de Gerland en transport en commun, alors que ce matin, bouchons compris, j'ai mis 30min en voiture. Tant que l'offre de transport rapide ne sera pas étendue sur l'est lyonnais, le temps perdu dans l'offre de transport en commun existante sera trop important pour que les transports en commun soient une alternative viable (dans mon cas quasiment 1h30 par jour, soit l'équivalent d'un jour de travail par semaine). 3- enfin, un tel départ d'une commune extérieur permettrait aussi de drainer sur les TCL les habitants du nord Isère/sud est lyonnais pour qui, à ce jour, il est plus rapide, même avec les bouchons, de prendre son véhicule pour rejoindre Gerland/confluence plutôt que de prendre les transports. Il suffit de voir le nombre de véhicule immatriculés dans l'Isère et qui transitent par Mions ou Corbas pour s'en convaincre. En résumé, la ligne T10 sera efficace si elle part d'une des communes du sud-est lyonnais (Mions ou Corbas). Sinon, elle ne résoudra aucune des problématiques, ni de l'engorgement déjà existant du quartier de la gare de Vénissieux, ni d'amélioration de l'offre de transport des habitants de la deuxième couronne du sud-est Lyonnais... voire au delà.		
22	18.09.2021 12:09:58		x	Plateforme en ligne	Avis favorable au projet de tramway T10	Je suis globalement favorable au projet de tramway T10. Je souhaiterais cependant qu'il se prolonge vers le nord en direction du quartier des Girondins via le Blvd Yves Farge. Ce quartier en plein essor mérite une desserte par le tramway alors qu'il est, par certains côtés relativement distant des stations du métro B et de celles du tramway T1. Ultérieurement, je souhaite que le tramway T10 puisse franchir le Rhône via le pont des Girondins afin de desservir Confluence. Je souhaite que le plan de voies au niveau de la Halle Tony Garnier permette une liaison dans les deux sens avec la ligne T1 afin de ménager de futurs mailages ultérieurs. Je souhaite également une station au niveau du Technopôle de Gerland, entre les stations Halle T.G. et Stade de Gerland. Je souhaite aussi qu'un dépôt Tramways puisse s'établir à proximité de Gerland afin d'accueillir les rames lignes T1, T6 et T10, car cela évitera les très longues marches HLP de la ligne T1 entre Debourg et la Porte des Alpes. Enfin, je vois la ligne T10 comme une amorce à un futur tramway de rocade reliant le sud, l'est, et le nord-est de la Métropole. Il faudra donc veiller à ce que les infrastructures terminales à Vénissieux permettent des prolongements ultérieurs et une bonne connectivité avec la ligne T4.		
23	19.09.2021 18:29:18		x	Plateforme en ligne	Concernant les fréquences	Une fréquence de 10 minutes en heure de pointe n'est pas suffisante. Pour que les transports en commun amènent les conducteurs à renoncer à leur voiture il faut que les temps d'attente soient plus courts. Une fréquence de 5 minutes en heure de pointe serait de ce fait plus appropriée.		
24	27/08/2021		x	Avis libre questionnai re		peut être pas mal par notre commune.		
25	27/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Les transport en comun ça permet d'éviter la pollution. Donc c' un bon moyen pour proteger l'environnement		

26	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Respect des zones habitées. Bruits de ???		
27	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Vive le plaisir de reprendre le centre ville de Lyon		
28	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		IL FAUDRAIT POUVOIR GARDER DE PLACES DE PARKING CAR DANS CERTAINES COMMUNES C'EST DEJA COMPLIQUE POUR EN TROUVER UNE.		
29	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		peut-être prévoir ce genre de transport sur les communes de Feyzin et autres.		
30	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		au service public sans songer à la rentabilité les lignes bénéficiaires financent les lignes ??? et le développement		
31	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Desservir les écoles qu'il utilise les rails de tramway existant		
32	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		-Sièges ergonomiques. -Espace confort plus spacieux à l'avant. -Appui de maintien entre chaque siège (accoudoirs) si possible. - Davantage de sécurité avec des lanières plus nombreuses dans les voitures en cas de freinage intempestif. -Lanières rapprochées.		
33	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Surtout garde la ligne 93 qui dessert "les clochettes".		
34	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		que les espaces autour du tram soient très vert / arborés / fleuris		
35	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Bon courage !!!		
36	30/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Pouvoir contrôler les voyageurs mieux que dans les bus actuellement. En journée peu de gens le ??? ...		
37	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		prix retraite		
38	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Veillez supprimer mon amende (180 euros) Mr ARMATAFFET 16 rue R.Reynier 69190 ST FONS au départ que 60 euros.		
39	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Trajet du tram = végétalisé - arboré donc agréable à vivre. Merci		
40	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		-TRAMWAY LIGNE VERS LE SEME + OUEST LYONNAIS !		
41	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		la gratuité pour les personns agees et porteuse d'un handicap.		
42	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		moyen de parking ???, le relais tel que gare de venissieux		
43	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Je souhaitrai avoir accès à d'avantage d'horaires plus tot le matin à partir de 4h00-4h30pour me rendre sur mon lieu de travail et plus d'accès diract de st Fons à Lyon Part Dieu.		
44	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		plus de suveillance pour les pick-pocquets		
45	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		Le T 10 ne me convient pas d tout le 60 est idéal pour moi et si il y en avait plus souvent ce serait parfait...		
46	31/08/2021		x	Avis libre questionnai re		C'est dommage qu'il n'y ait pas de ligne directe vers Lyon centre (Saxe ou Presqu'il) alors que nous sommes dans 1 ere ?? hors bus		
47	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		il y aurait moins de circulation (voiture)		
48	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		plus+ de métro et / ou d'arrêt (bus, tram et métro) dans le quartier. Fin rapide des travaux sur la ligne B (déjà plusieurs années que cela dure !)		
49	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Non à ce Tramway La ligne de bus n°60 etant rapide et reliant directement St Fons à Lyon - Perrache		
50	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		matien du magasin carrefour market très utile pour personne agées		
51	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Créer des avantages forts aux utilisateurs,récompenser le "green" comportement". Pistes cyclables qui protège des intempéries grace aux panneaux solaires. Kiosques produits ?? aux arrêts		
52	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Pour éviter les arrêts "doublan" avec les bus 60-93 c12- déplacer vers arrêt en commun avec le tramway		
53	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		le plus rapidement possible		
54	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		le prix des tickets de transport moins cher :)		
55	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Prévoir des parcs relais pour permettre l'utilisation des transports en commun aux salariés habitants en Banlieu Lyonnaise.		
56	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		J'espère que les souhaits exprimés lors de la reunion publique seront retenus et que cela facilitera le trajet, pour ceux qui travail à techsud.		
57	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		La grande majorité des nouveaux transports développés concerne l'Est de Lyon. L'ouest lyonnais est le parent pauvre alors qu'il se identifie ++. La voiture est sortie de la ville sans que les capacités en parc relais ne soient ajustées en amont.C'est à très court terme un pb pour les salariés et l'attractivité au recrutement sur Gerland.		
58	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Améliorer le fonctionnement des applications TER -> faciliter le lien avec TCL		
59	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		pour que je puisse laisser définitivement mon scooter au garage, il faudrait avec navettes entre la gare de train de francheville le haut et la gare d'Oullins -> grosse attente sur francheville entre 7h et 9h00 et 17h30 et 19h30 et / ou agrandie le parc relai d'oullins -> important		
60	01/09/2021	x		Avis libre questionnai re		Comment gérer les flux routiers important sur Saint Jean de Dieu pour les logistics des entreprises ? Il y a de fréquents poids lourds et beaucoup de livraisons.		
61	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Pour l'ensemble des entreprise si le secteur du stade de Gerland plusieurs nécessité pour le bien vivre ensemble : ->parc relais ->voies ?? -> sécurisation du quartier Gerland- stade pour les départs tardifs des salariés -en 3 points sont ?? régulièrement pas les salaires de l'entreprise que je représente ce jour.		
62	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		prolonger le tracé rue Emile Zola pour desservir Vénissieux +rejoindre le 12 rue de la République. Prolonger jusqu'au T4 mais dans Lyon.		
63	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Croix rousse est un arrondissement mal desservi et pas de parc relais à proximité de la ligne T10		

64	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Mieux desservir la zone Gerland Sud. Il n'y a que le Z16 avec trop peu de fréquence. Mettre 1 arrêt à st Jean de Dieu car beaucoup de grosses Entreprise qui sont proches - mettre 1 station plus haut fera double emploi avec le tramway de Carteret		
65	01/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Le développement des pistes cyclables pour la pratique du vélo et une bonne chose à condition de : 1/Nettoyer régulièrement les pistes cyclables qui sont bouchées de débris (verre notamment) 2/ Développer les aires de stationnement vélos qui manquent actuellement le long de l'avenue Tony Garnier.		
66	02/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Pas de trop d'arrêts pour un trajet total de 15 min.Un tram toutes les cinq minutes en heure de pointe.		
67	02/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Vente-TCL		
68	02/09/2021	x		Avis libre questionnai re	Y aura-t-il un arrêt à proximité du Lidl de st Fons?		
69	02/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Non je ne veux pas de tramway à ST fons		
70	02/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Plus de sécurité dans les transports en commun		
71	02/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Les pons sont trop pleins aux heures de pointes après ses heures là peu de Bus qui desert Gerland. Perrache		
72	03/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Sécurité des usagers: billetterie protégée par camera de visio surveillance, bouton sur les voies : Peinture vive sur avant et arrière du Tram. Signalisations et sièges pour handicapés et mal- voyants.		
73	03/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Ne pas mettre de parking du côté de lahalle Tony Garnier pour inciter les voitures à se garer plus en périphérie (qualité de l'air à lyon).		
74	03/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Que je sois, encore, vivant pour son inauguration!! 85 ans		
75	03/09/2021	x		Avis libre questionnai re	Qu'elles seront les rues en sens uniques et surtout pour la sortie de nos parkings.		
76	03/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Le tramway devrait être accompagné d'aménagements cyclables sur son parcours. Profiter de cet investissement pour aménager convenablement la traversée sous périp'h' et de la voie ferrée.		
77	03/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Pour les personnes véhiculées ??		
78	06/09/2021		x	Avis libre questionnai re	tout cela est très bien mais il faut que le Bus N°60 reste en place.		
79	06/09/2021		x	Avis libre questionnai re	J'espère que la fréquence de passage du T 10 sera plus rapide que celle du T6		
80	06/09/2021		x	Avis libre questionnai re	une ligne tramway du quartier marronniers jusqu'au nouveau cimetière et Feyzin pour les personnes n'ayant pas de voiture pour se déplacer, c'est un vrai chemin de crois surtout en cas de handicapes.		
81	07/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Possibilité de modifier le parcours du Bus 93 de St Fons vers Carrefour et Parilly et le désenclavement de St Fons		
82	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Bon courage		
83	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	je suis pour les transport ent commun dans les grandes ville		
84	08/09/2021	x		Avis libre questionnai re	B.D.L. ?		
85	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	de la securité en tout point de vue		
86	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	ça complète l'offre de transport sur Saint-Fons		
87	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	+ de securité		
88	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	permet de gagner 30 min par rapport au temps actuel(trajet Gare de VX-Gerland)		
89	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	réduire le prix des abonnements en particulier pour les retraités		
90	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Favorable variante J.Jaurès pour conserver stationnements Bd.Gérin.		
91	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	parking partout.		
92	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	->faire des annonces ds la tramway pour que les gens respectent le train ->les contrôles.		
93	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	pas de préférence pour les variantes.		
94	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	-St Fons est très mal déservi et En voiture c'est infernal. Donc hâte que le T10 arrive.		
95	08/09/2021		x	Avis libre questionnai re	facilité de se déplacer le weekend.		
96	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re	INSTALLATION D'UNE STATION VELOV A PROXIMITE		
97	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re	avoir plus de ligne la nuit entre 1h et 5h afin de rentrer avec plus de sécurité en rentrant de soirée		
98	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re	--> Lien avec les clochettes --> Aménagement du centre de St Fons.		
99	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Boulevard Laurent Bonnevey saturé de trafic routier pour se rendre au travail ou éviter de traverser Lyon --> proposer à l'avenir des métros/trams pour faire le tour sans passer des heures dans les transports (ex : St Fons --> Décines)+ relier les villes proches comme Chaponnay, Mions serait une très belle opportunité pour ses habitants sans utiliser sa voiture.		
100	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re	je suis ravi par l'arrivée de Tram 10. Ma seule inquiétude concerne la période de travaux et les déplacements durant cette période		
101	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re	-conserver les grands arbres qui participent à réduire les fortes chaleurs -Rapprocher l'arrêt de la mairie pour être au plus proche de la gare et des écoles et désengorger le noeud des 4 chemins.		

102	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		L'arrêt de tram St Fons-Mairie doit permettre de relier la gare TER et être le plus possible vers la gare et donc la mairie. Cela permettra aussi d'être à côté des 2 écoles (S.Veil et N.D des Fontaines) et d'ela bibliothèque.		
103	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		GARDER les arbres qui rendent le peu d'espaces vert vivable en temps de canicule réchauffement climatique oblige...		
104	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Remplacer le tramway par 1 relley bus où faire passer les bus C12. 60 et 93 ? Risque d'accident à l'arsenal		
105	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-végétaliser au maximum le tracé du tramway -la ville manque cruellement d'espace vert -la station 4 chemins est mieux devant Carrefour Market (+central)		
106	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Eduquer les citoyens qui souhaitent être proche de leurs vehicule après leurs achats.		
107	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Transports en commun gratuits.		
108	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Des tarifs revus à la baisse.		
109	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Récupérer l'accès et l'utilisation de notre Rhône comme moyen de transport pourquoi pas !		
110	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-un maximum de végétalisation le long de la voie -hors-sujet : une voie express directe (avec le mode le +efficace) qui relie St Fons à Villeurbanne -anticiper les conséquence au niveau circulation dans les ?? qui sont petites !!		
111	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Problème : le terminus est Tony Garnier et oblige à prendre un autre tramway pour rejoindre Perrache. Si plus de fréquences il est préférable de prendre le bus 60		
112	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Désenclavement des Clochettes. Transports en commun gratuits. Questionnements sur l'impact au niveau du stationnement à St Fons.		
113	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Transport en commun Gratuit.		
114	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Rendre la ville au piéton et au mode de déplacement doux afin de réduire la pollution (qualité de l'air, nuisance sonores) et retrouver une ville apaisée <3 Au vu de la pollution environnemen (usine, périph, autoroute) St Fons devrait et doit être une ville VERT ce n'est pas une option, mais une nécessité!!		
115	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-pas trop bruyant les travaux svp		
116	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Avoir une 2ème Tramway pour alimler à Parilly via CCommercial Vénissieux - leroy Merlin -IKEA. -relley		
117	09/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Ouvrir une liaison douce vers Gerland AVANT 2026 et l'arrivée du Tram.		
118	10/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Un arrêt près de l'école du centre.		
119	10/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Pourquoi nous faire participer à des questionnaires ou ?? si les tracés sont déjà décidés. Vous avez déjà décidé la route du T10 !!		
120	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Rue Louis Blanc à garder en double sens, revoir le sens de circulation des rues à sens unique en fonction du sens de retenu rue Carnot, aménagements cyclables sécurisés le long du tramway, parkings pour les habitants vu la suppression de places de stationnement le long du tramway, végétalisation plateforme et arbres.		
121	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-1 lien avec le quartier des clochettes =1 voie piétonne -1 autre navette avec des créneaux +nombreux (électrique)		
122	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		prolonger le tracé rue Emile Zola pour desservir Vénissieux +rejoindre le 12 rue de la République. Prolonger jusqu'au T4 mais dans Lyon.		
123	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Préférence pour la localisation ouest de la station Le Chemins, plus proche de la gare (pour les entreprises)		
124	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Problème de sécurité+ incivilité		
125	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Permettre de désenclaver St Fons -Espaces verts comme moyen d'embellir		
126	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Avoir de vrais PISTES cyclables le sens du tramway et pas de simples bandes étroites partagées avec le flux automobile pour permettre aux enfants et aux personnes âgées d'utiliser leurs vélos au quotidien pour se rendre au tramway		
127	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Attente de +de régularité		
128	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Préfère prendre le T4 pour aller à La Part Dieu On est plutôt pour mais ?? mieux pour ?? de St Fons surtout fait pour les citadins		
129	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		?? +vite vers le ??		
130	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Interrogation ?? à la place ?? prendre le tramway au niveau de la voie de circulation (Avenue de la république / rue carnot). ?? ++ de places de parking. m.noumfd a orange.fr. N M M		
131	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		tenir informer les commerçants des travaux et l'impact du projet et des travaux (4 rue Carnot x 3 av. Gabriel Peri)		
132	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Penser le tracé des bus rue DUSSURGEY où il y a un manque de desserte. Mettre plus de bus le weekend.		
133	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Ne risque-t-il pas de faire doublon avec le C60, qui était pratique et allait directement à Perrache pour rejoindre le centre-ville avec le métro.		
134	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Voie unique entre théâtre J.Marais et Sampaix Nord compte tenu de la largeur de la rue +2 voies vélos +1 voie et stationnement livraisons +trottoirs. -Passerelle au dessus des voies SNCF pour le tramway (structure du port) _Impatience de contruction du tramway et mise en service.		
135	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Féminiser le nom des arrêts Desserte et proximité des lieux culturels		
136	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Souhait d'avoir une lignes de bus avec une fréquence élevée qui passe dans les Clochettes et permette de rejoindre le T10. (Aujourd'hui par ?? fréquence du 93 de 20 min le matin).		
137	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Plus de tram		
138	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Faire passer		
139	11/09/2021		x	Avis libre questionnai re		A l'avenir le faire monter au quartier des clochettes !!		

140	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	des pistes cyclables pour aller jusqu'à la Halle to, sécuriser le gros rond point (piétons)		
141	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Opter pour une transformation de la voie afin de permettre une meilleure circulation pour piéton et cyclaste et reduire les emissions CO2 et ??.		
142	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	OPTIMISATION DE CA SECURITER A BORD		
143	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Parking relais pour personnes extérieures		
144	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Super favorable au projet.		
145	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Incivilités =problèmes ! Problèmes de ?? =T prix billets ??		
146	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Tramway en service privé Favourable au projet		
147	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	ligne de bus trop encombrée et pas fiable (retard)		
148	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Avoir la clim		
149	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Non, au téléphérique urbain ! Le T10. C'est une ligne que j'utiliserai sans doute très peu.		
150	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	stat" à l'Arsenal Prolongement à feyzin		
151	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Pourquoi ne pas prolonger jusqu'à l'hôpital de Vénissieux ?		
152	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Arrêter l'augmentation des prix +stopper les grèves le 8 décembre		
153	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	souhait d'une phase chantier sans retard sur les bus (60)		
154	13/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Favorable au projet		
155	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re	crainte du stationnement façon P+R insuffisant sinon dommage que cette ligne arrive aussi tardivement !		
156	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Relier St Fons à Vénissieux par les Minguettes (hôpital).		
157	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Le quartier du Centre de Venissieux n'avait pas besoin d'un tramway et pour rejoindre ST FONS il faut prolonger le T4 via les minguettes.		
158	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re	?? correspondant aux besoins des usagers vénissiens. ?? des tarifs préférentiels pour les étudiants, les retraités et les plus pauvres Un tarif au ?? si possible...		
159	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re	faire des abandons pas chère pour les personnes qui ont peut d'argent faire (gratuit) pour la personne qui ont peut d'heure de Travail		
160	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re	-FREQUENCE PLUS HAUTE, AVEC DES RAMES PLUS COURTES; -ABONNEMENTS PLUS ECONOMIQUES, AVEC DES TARIFS POUR TRANCHES DE REVENUES (ANNUELS OU MENSUELS) -VELO'V, VELO'V, VELO'V !!!		
161	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re	continuer à végétaliser les lignes de tram j'attends depuis longtemps une liaison Venissieux Bron Villeurbanne Vaux en Velin le long du périphérique pour l'instant métro D +A pour rejoindre TNP par ex.: 50 min à 1 heure (y compris marche à pieds Barbusse TNP)		
162	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re	La diminution du prix des transports serait tout à fait adaptée au moment ou depuis le changement de la municipalité lyonnaise, les voies principales (l' des Etats Unis) de Lyon sont à voie unique car c'est invivable.		
163	27/08/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux	J'habite au 22 Bd Laurent Gérin, le quartier risque d'être encore plus encombré du fait déjà d'une pénurie de parking avec les commerces avoisinants et les nombreux immeubles déjà construits et avenir sur le boulevard. L'école primaire engorge déjà beaucoup la rue aux heures de sorties. Les riverains sont déjà pénalisés pour se garer. De plus, la nuisance sonore risque d'être importante +++ pour les riverains avec des trams toutes les 10 min aux heures de pointe. Si le tram doit être installé Bd Laurent Gérin, je souhaiterai quand même espérer que l'intelligence des plans évitera l'arrêt devant les maisons et s'installera vraiment devant le Théâtre du fait de sa position centrale sur le Bd. Ma position est forcément contre la construction du tram dans l'un des rares quartiers encore résidentiel du centre-ville.		
164	10/09/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux	Le tram 10 est une opportunité pour le quartier autour du théâtre et les Maronniers. J'habite rue Catherine De Chaponay, et je souhaiterai que le tracé passant boulevard Laurent Gérin soit retenu. Néanmoins pour qu'il soit acceptable par les riverains, plusieurs options seraient à privilégier de mon point de vue : - Une station desservant le théâtre sur le ??? de la friche Veninoy qui épargnerait la circulation au Nd du bld Laurent Gérin. - 1 restriction de circulation de la rue Catherine De Chaponay accessible aux seuls riverains, car la rue est déjà assaillie de voitures sur les trottoirs lors des dimanches de marché, soirées au théâtre et lors des séances de sport des associations logeant au gymnase du Centre. Les maisons de la rue C. De Chaponay, étant anciennes, les riverains sont en effet obligés de stationner sur l'espace public, ils ne disposent pas de garages privatifs. - Des aménagements de sécurité sont évidemment à prévoir auprès de l'école du centre. Espérons que cette variante soit retenue, avec les options précisées et que cela permette à la Ville et/ou la Métropole d'engager la reconversion de la friche Veninoy : avec pourquoi pas un espace public végétalisé et 1 équipement tel 1 relais d'assistantes maternelles pour les nombreuses nounous du quartier.		
165	17/09/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux	Pas Laurent Gérin mais pour Marechal Jean Jaurès rue Emile Zola jusque rue de la république gare de Vénissieux pour centre-ville.		
166	24/09/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux	Bonjour, Etant une résidente de la rue Emile Zola à Vénissieux (au n°2 précisement), je tenais à signaler les côtés très négatifs relatifs au tracé du TRAM T10 dans cette rue Emile Zola. En effet, entre le n°1 et le n°11 de la rue Emile Zola, il y a plusieurs résidences, ce qui représente environ 200 logements, donc 200 familles, et aussi plusieurs sorties de garages. Si le tram T10 passe dans ce tronçon de 160m de la rue Emile Zola, le SYTRAL envisage de fermer la circulation automobile. Donc, comment fera-t-on pour les camions de déménagement, les véhicules de livraison, les entrées et sorties de nos garages, les camions-poubelles, etc.... Merci de nous tenir informés aussi des possibilités de stationnement dans cette rue. Qu'a va-t-il advenir du passage du bus 93 ? Désolée de devoir écrire sur ce cahier mais la procédure par internet est vraiment trop compliquée. Merci de votre attention.		

167	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolitains T9-T10		Un participant se dit très satisfait que la Commission Nationale du Débat Public soit saisie dans le cadre de ces concertations. Il s'étonne que la ligne E du métro n'apparaisse pas sur le plan général des projets, présent dans le dossier de concertation, alors qu'une concertation menée par la CNDP a eu lieu il y a quelques années. Il se questionne sur les effets d'une concertation menée par la CNDP.	Séverine Lardellier répond que dans le cadre de la concertation sur le métro E, il était noté que le projet se poursuivrait s'il était voté au plan de mandat. Aujourd'hui, ce projet ne fait pas partie du projet Destinations 2026 initial. Néanmoins, le président du SYTRAL et son équipe proposent une concertation cet automne dédiée aux extensions des métros A, B, D et au projet de création du métro E. De plus, la concertation continue sur le métro E s'est poursuivie dans un premier temps au sujet des travaux avec les partenaires techniques et aujourd'hui avec le grand public. Ainsi, cette consultation non réglementaire permet de remettre à plat le volume budgétaire de chacun des métros et de présenter l'ambition de création d'un réseau structurant à l'échelle de la Métropole. La nouvelle mandature a souhaité ce temps de réflexion et a bien entendu que le métro E pouvait correspondre à une volonté et à un sujet pour une partie de la Métropole. Il sera donc possible de contribuer sur cette consultation autour des lignes de métros afin d'aider à prioriser tous les projets. C'est donc pour cela que le métro E n'apparaît pas sur la carte des projets.	
168	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolitains T9-T10		Un participant explique également que jusqu'à présent, les lignes de surface autobus ou trolleybus très chargées étaient transformées en ligne de tramway. Or, la ligne 60 sur le corridor T10 n'est pas une ligne très fréquentée, il est donc étonné de ce choix de tracé pour la ligne T10, plutôt qu'un tracé empruntant à Saint-Fons l'avenue Jean Jaurès qui se situe dans un secteur plus dense.	Muriel Roche ajoute que le processus ayant abouti à la proposition du tracé de la ligne T10 sera présentée dans le cadre des réunions publiques et que toutes les informations se trouvent dans le dossier de concertation. La démarche qui a conduit à proposer les tracés a été une démarche progressive : - o un premier temps de recensement exhaustif des tracés que pouvait utiliser la ligne, notamment le tracé passant par l'avenue Jean Jaurès à Saint-Fons et la route de Vienne ; - o une évaluation des différents tracés au regard de plusieurs critères d'analyse ; - o l'écartement des tracés qui répondent le moins bien aux différents critères. Le tracé proposé à la concertation répond à plusieurs enjeux, parmi lesquels : - o La connexion avec Lyon : le tracé entre Sampaix et Techsud répond à un enjeu « d'agrafe urbaine » en créant un nouveau franchissement sous le boulevard Laurent Bonnevey et un nouveau lien entre Saint-Fons et Lyon. Une connexion avec la gare de Saint-Fons, moyennant une marche à pied d'environ 5 minutes, sera également possible avec le tracé proposé. - o Un enjeu de desserte de la zone industrielle Sampaix et du secteur Techsud, qui ne sont pas desservies par des lignes structurantes. De plus, ce tracé permet une complémentarité avec des lignes structurantes du réseau. Les lignes de bus vont faire l'objet d'une réorganisation en accompagnement des projets de tramway de manière à ~~éviter les doublons de dessertes et améliorer le réseau~~.	
169	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolitains T9-T10		Un participant précise qu'un certain nombre de remarques exprimées ont déjà été transmises à l'assistance à maîtrise d'ouvrage du SYTRAL et que rien ne semble en ressortir dans les projets présentés. Il pointe en particulier l'arrivée en impasse et loin du centre de la Soie qui semble poser des problèmes pour l'avenir. Selon lui, les différentes possibilités de passage n'ont pas été suffisamment étudiées car il y a d'autres possibilités dans ce quartier. Il ajoute que dans le plan d'ensemble la ligne de T8 n'est pas indiquée alors que ce projet est dans le plan de mandat. Il indique que beaucoup de lignes desservent le secteur de la Doua alors que la partie centrale de Villeurbanne n'est pas desservie et se demande pourquoi.	Gautier Rouhet répond que le projet T8 est indiqué sur la carte entre Bellecour et Charpennes. En effet, la particularité du T8 est de créer une nouvelle infrastructure qui est courte sur la partie rive droite et qui rejoint les infrastructures du T1. Les questions de maillage de réseaux et de service seront regardées dans un second temps. Un certain nombre de lignes sont déjà présentes entre Part-Dieu et Charpennes, multiplier les lignes pose des questions en termes de capacité du réseau.	
170	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolitains T9-T10		Une question est posée sur le planning et le calendrier des travaux sur les projets T9 et T10.	Gautier Rouhet répond que les maîtres d'oeuvres viennent d'être désignés et que les études d'avant-projet commencent. Il serait donc prématuré d'avoir un planning précis des travaux par tronçons. A l'issue des études d'avant-projet et de projet, un planning des travaux plus détaillé pourra être défini. Les chargés de relations riverains seront mobilisés pour bien communiquer sur les travaux avec les riverains et acteurs du territoire.	
171	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolitains T9-T10		Un participant est interpellé par le terme utilisé au sujet du tramway « alternative crédible à la voiture ». Il explique que les dernières enquêtes du SYTRAL montrent une forte proportion de personnes qui se déplacent à pied dans la Métropole. Les transports en commun sont donc une alternative parmi d'autres, comme le vélo. Selon lui, il faut faire en sorte que ces lignes de tramway, qui vont mailler les territoires, fassent une place de qualité au vélo. La part modale du vélo a augmenté à Lyon, notamment à la sortie de la crise sanitaire, il faut donc faire attention à ce que les lignes de tramways ne coupent pas les linéaires cyclables et penser à la complémentarité de tous les modes.	Gautier Rouhet répond que les élus et le SYTRAL sont très attentifs à l'ensemble des modes et en particulier à la place des piétons et des vélos et portent des objectifs extrêmement ambitieux à ce sujet. Ainsi, la première ligne du Réseau Express Vélo partage son tracé avec les lignes T9 et T10. Un travail est réalisé avec la Métropole sur les questions d'aménagement cyclable. De plus, la réglementation impose l'aménagement des itinéraires cyclables le long des lignes fortes de transports en commun. L'idée est donc celle d'une complémentarité des modes et non pas d'une opposition des modes. Muriel Roche précise que la ligne 1 du Réseau Express Vélo va relier pour sa partie sud Gerland à la gare de Saint-Fons, en suivant le linéaire de T10. Sur le reste du linéaire, des aménagements piétons et cycles vont être intégrés le long de la ligne de tramway avec l'objectif du report modal de la voiture vers les transports en commun mais aussi vers le vélo et la marche à pied. Sandie Sinapayel confirme ces propos sur le projet de T9. Séverine Lardellier ajoute qu'il est particulièrement attendu des contributions sur ce sujet lors des ateliers qui auront lieu par secteur. Ce sera l'occasion de s'exprimer avec la connaissance fine du territoire.	
172	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolitains T9-T10		Un participant ajoute que les ateliers de proximité permettront aux habitants de connaître le projet de façon plus précise. Selon lui, lors de la concertation sur le T6N, les choix n'ont pas été pris en lien avec les attentes des habitants. Il demande donc ce qui est attendu des habitants lors des réunions de proximité et ce que peuvent apporter concrètement les riverains.	Séverine Lardellier répond que sur le T6N, deux itinéraires ressortant des études étaient proposés et que le Comité Syndical a retenu l'itinéraire rouge. En effet, ce choix ne répondait pas à l'ensemble des habitants en particulier dans certains quartiers. C'est pourquoi, un travail est engagé depuis juin avec les habitants du secteur de la rue Billon pour trouver avec eux la solution de moindre impact. La concertation a ainsi permis de réaliser un travail avec les habitants d'un secteur en particulier pour aller vers un meilleur projet. Un travail va également être réalisé sur l'emplacement des stations et sur l'insertion. Sur T9 et T10, les sujets de lien et de connexion entre les différentes lignes pourraient devenir un sujet de concertation continue s'il ressort pendant la concertation préalable. Le but est de travailler sur les sujets qui ressortent avec les habitants pour comprendre les points durs. Le SYTRAL explique également ce qui a déjà été traité et donc pourquoi certaines demandes ne sont pas retenues. Séverine Lardellier précise que les réunions communales auront lieu en table ronde afin de travailler précisément sur des cartes. Les ateliers de proximité auront lieu à l'échelle des secteurs. Toutes ces rencontres permettront de donner un éclairage pour le comité de pilotage.	

173	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Un participant remarque que le maître d'ouvrage est animé d'une volonté d'éviter les doublons sur les infrastructures. Il fait part de son inquiétude quant à la sur fréquentation de l'axe de la voie de tram avec le T1, le T4 et le T6. Il demande s'il est envisagé un rabattement du réseau de surface sur les lignes de tram et si la ligne 37 de bus est vouée à disparaître.	Sandie Sinapayel répond qu'une restructuration du réseau de surface se fait dans le cadre de la création d'une nouvelle ligne forte. Cependant, la ligne 37 n'est pas vouée à disparaître avec le T9 car elle connecte le nord de Vaulx-en-Velin à Villeurbanne et répond à un besoin différent. Son itinéraire pourra tout de même être réétudié, c'est un sujet à aborder lors de la concertation continue. Elle précise que la ligne T6 arrivera sur le secteur de la Doua mais avec des infrastructures différentes des lignes T1 et T4. Enfin, elle ajoute que l'écart entre le terminus du T9 à la Soie et l'entrée du métro correspond à un temps de parcours de quelques minutes. Ce sujet pourra également être abordé en concertation dans le but de rendre l'itinéraire lisible. Séverine Lardellier ajoute que Marion Allard sur le T9 et Isabelle Nardou-Thimonet sur le T10 travaillent sur des relevés de contraintes au sujet des entreprises. Isabelle Nardou-Thimonet explique qu'une identification des commerçants et des gestionnaires des entreprises a été faite sur le T10 pour se présenter et voir comment fonctionne leur activité afin de pouvoir prendre en compte les modalités de fonctionnement et d'accessibilité de leur site (mouvements de clientèle, livraison etc.).	
174	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Ces projets vont booster l'attractivité des quartiers traversés, au niveau économique mais aussi pour attirer des nouveaux habitants.		
175	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Les projets sont très importants pour développer la zone économique et le secteur scolaire.		
176	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Les projets vont renforcer l'accessibilité des entreprises pour les jeunes en insertion professionnelle et en apprentissage. Cela implique des sujets d'horaire et de sécurité.		
177	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Ces lignes pourraient faciliter le recrutement pour les entreprises. La CMA souhaite être associée aux projets pour accompagner en parallèle les entreprises à questionner leurs modes d'organisation et de fonctionnement. Le SYTRAL propose des points réguliers sur les contacts établis.		
178	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Gerland est un secteur à enjeu principal avec la préoccupation de desserte de l'Ouest du Biodistrict jusqu'au T1. Un des enjeux est de relier les deux rives du sud afin de permettre une meilleure circulation et franchissement des deux rives. Il faut prendre en compte l'extension du Parc de Gerland.		
179	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Un objectif est l'amélioration de la desserte notamment des entreprises de Techsud. L'arrivée du tramway est très attendue par les entreprises.		
180	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Les projets offrent la possibilité d'une meilleure attractivité commerciale de quartiers en impasse.		
181	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Les tramways, vus comme de vrais transformateurs de territoires, doivent être pensés en complémentarité avec les autres modes de déplacement (exemple « savoir rouler à vélo » pour les scolaires, possibilité de mettre le vélo dans le tramway...).		
182	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Les aménagements cyclables sont très attendus dans le cadre de la réhabilitation de la voirie. Des participants souhaitent que ces itinéraires soient continus, sécurisés et lisibles (avec une couleur de revêtement par exemple) mais aussi sécurisés et séparés des cheminements piétons.		
183	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Il ressort une demande d'aménagement cyclable sur des zones périphériques et sur des secteurs peu aménagés en complément des secteurs plus développés à Lyon et Villeurbanne.		
184	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Le sujet de la sécurité est particulièrement développé : o éviter les bandes cyclables croisant d'autres voies notamment les voies de tramway ; o faire en sorte que la sécurité du cycliste soit assurée ; o proposer des aménagements plus sécurisés pour inciter à l'usage du vélo avec des flux séparés des voitures autant que possible ; o prévoir des stationnements sécurisés en station, notamment pour des vélos coûteux (assistance électrique, aménagement portage enfants...).		
185	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Des participants demandent une attention particulière aux ouvrages de franchissement, notamment les ponts et donc un travail spécifique sur ce sujet.		
186	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Des participants demandent à reconsidérer le sujet de l'intermodalité et des parcs relais en imaginant une nouvelle forme de parc relai sans voiture.		
187	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Les participants souhaitent des cheminements piétons en sécurité.		
188	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	L'attention doit être portée en priorité sur les sujets suivants : o cheminements piétons et personnes âgées ; o cheminements piétons et personnes porteuses de handicap ; o franchissement de voiries. Il est proposé de diminuer le nombre de stations pour réduire le temps de parcours, cependant, cela augmente la distance entre les stations. Il faudrait donc que les stations soient plus proches des lieux de vie et plus éloignées des zones les moins habitées.		
189	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Des participants émettent le souhait d'une future connexion T9-T10 pour relier les projets.		
190	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Il a été demandé d'être à l'écoute de l'ensemble des usages pour construire les projets.		
191	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Le tramway semble une opportunité au regard environnemental.		
192	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Globalement, les participants font ressortir que les projets : o répondent à une attente de meilleure fréquence des transports en commun et de qualité du transport ; o permettent la valorisation de l'espace public notamment avec la complémentarité entre les projets de tramway et les projets de renouvellement urbain ; o vont renforcer la mixité sociale pour les différents quartiers desservis.		
193	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Des participants demandent à revoir le raccordement entre la ligne T10 et les autres lignes existantes (Halle Tony Garnier par exemple) afin de ne pas avoir trop de temps de marche.		
194	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Le tracé semble pertinent au regard de la carte scolaire (desserte du collège de 700 places). Une certaine affluence est attendue matin/soir/déjeuner.		
195	26/08/2021		x	RC Acteurs métropolita ins T9-T10	Des participants souhaitent que la station soit à proximité du collège existant à Vénissieux et questionnent la sécurité dans les rames et aux abords du tramway.		
196	30/08/2021	x		RC Acteurs du handicap T9 T10	Un participant demande pourquoi les projets de T9 et T10 sont lancés alors que les lignes T7 et T8 ne sont pas encore construites.	Séverine Lardellier explique que le T7 existe déjà. Il va de Vaulx-en-Velin-La Soie au stade des Lumières. Le T8, quant à lui, est un projet de transport en commun en site propre entre Bellecour et Part-Dieu, relié à l'infrastructure existante de T1. Les études sur le T8 ne sont pas encore avancées, l'exécutif reviendra en 2022 sur ce projet.	
197	30/08/2021	x		RC Acteurs du handicap T9 T10	Une participante demande quel moyen pourra être mis en place pour que les malvoyants puissent traverser les rails de tramway sans danger. Elle explique que c'est aujourd'hui dangereux car le tramway est prioritaire par rapport aux piétons et que rien n'indique qu'un tramway va arriver.	Muriel Roche répond que ce sujet de la sécurité pour tous est effectivement un sujet important. Le SYTRAL n'a pas de réponse précise à apporter dans l'immédiat mais note bien ce point.	
198	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Un participant précise qu'il existe des signaux sonores pour traverser les voies de tramway : un bip sonne pour indiquer que la voie est libre quand le feu est vert et un message est émis quand le feu est rouge. Ce signal existe sur une partie du tramway mais cela n'est pas suffisant. Il faudrait donc prévoir ce signal dans tous les projets à venir.		

199	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Un participant remarque que tous les équipements publics doivent être desservis par les transports. La station envisagée vers la gare de Saint-Fons sera à 5 minutes à pied, ce qui est très long pour quelqu'un ayant des problèmes de mobilité. Il ajoute qu'il faut d'ailleurs multiplier ce temps par deux ou trois. Il demande s'il est possible de repenser le projet pour avoir des stations plus proches des équipements (gare de Saint-Fons et théâtre de Vénissieux).	Muriel Roche répond que la station la plus proche de la gare de Saint-Fons est la station 4 Chemins ; le sujet de son implantation précise va être travaillé pendant la concertation justement par rapport à cet enjeu de connexion avec la gare. Plusieurs itinéraires ont été étudiés sur le secteur de Saint-Fons pour la ligne T10, dont un tracé qui desservait directement la gare de Saint-Fons. Le détail de la démarche suivie pour aboutir à ce tracé préférentiel qui ne passe pas devant la gare se trouve dans le dossier de concertation et sera explicité lors des réunions publiques : o recensement de l'ensemble des tracés possibles ; o analyse des tracés au regard de plusieurs critères dont les connexions, les potentiels de desserte, la performance et le temps de parcours ; o au regard de cette grille d'analyse, des tracés ont été abandonnés et le tracé soumis à la concertation apparaît comme le meilleur compromis. Figurent également dans le dossier de concertation les principaux motifs ayant conduit à l'élimination de certains itinéraires. Le sujet de l'implantation précise de la station 4 Chemins reste à travailler, de même que les aménagements piétons et cycles pour relier la station de tramway et la gare de Saint-Fons. A noter que le traitement du cheminement piéton entre la station et la gare est intégré au projet T10.
200	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Un participant demande quels aménagements sont prévus pour l'espace public.	Sandie Sinapayel répond que les deux projets sont accompagnés d'une requalification de façade à façade. Ainsi, l'ensemble des rues dans lesquelles vont passer les tramways va être réaménagé. Les cheminements piétons seront donc étudiés et traités pour être les plus lisibles et confortables possibles.
201	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Une participante demande s'il est possible de faire passer le tramway dans les rues qui sont très étroites telles que la rue Jean Jaurès à Vénissieux.	Muriel Roche répond que la faisabilité du passage du tramway dans les deux rues pour les deux variantes proposées à la concertation a été vérifiée. La question des fonctionnalités (cheminements piétons, cycles, voies de circulation automobile, végétalisation) qui vont être intégrées en parallèle du tramway va être posée. Des choix vont devoir être faits sur les usages à intégrer. Sur la rue Jean Jaurès, une voie de circulation automobile pourra par exemple être maintenue le long de la plateforme tramway (en plus des aménagements cyclables et piétons), avec un traitement particulier à déterminer au niveau du point dur constitué par les 2 bâtiments hors alignement actuel.
202	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Une participante demande comment se fera l'accès à l'ESAT de la ZAC Arsenal lors des travaux et si le C12 circulera encore.	Muriel Roche répond que le phasage de réalisation des travaux n'a pas encore été défini et sera travaillé plutôt l'année prochaine. Pendant la phase de travaux, certaines fonctionnalités seront conservées telles que l'accès des véhicules riverains ou encore les livraisons. En phase travaux, l'itinéraire des lignes de bus sera autant que possible maintenu, mais pourra être dévié si nécessaire ; c'est un sujet qui doit encore être travaillé. Comme pour la ligne T9, la mise en service de la ligne T10 s'accompagnera d'une réorganisation des lignes de bus du secteur, avec possiblement une évolution de l'offre, de la fréquence ou encore de tracés de ces lignes de bus existantes, de manière à renforcer leur complémentarité avec la ligne T10.
203	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Un participant demande si de nouvelles rames vont être installées sur la ligne ou si les rames utilisées sont des rames existantes.	Muriel Roche répond que ce sont des rames courtes du réseau existant qui seront utilisées pour les lignes T9 et T10. De nouvelles rames longues vont venir équiper des lignes existantes sur lesquelles il y a un besoin de renforcer la capacité et les rames courtes actuellement utilisées sur ces lignes seront mises en service sur le T9 et le T10. Sandie Sinapayel précise que ces rames vont subir un grand contrôle technique avant leur utilisation sur T9 et T10.
204	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	La proximité des stations est très importante pour les participants ainsi qu'une très bonne desserte de tous les secteurs car les transports en commun sont les seuls transports pour les aveugles notamment. Les équipements publics doivent être reliés aux habitations.	
205	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Prévoir une présentation des plans claire et simplifiée. Par exemple, le plan des métros de Paris est un plan difficile à comprendre car trop dense.	
206	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Proposer des plans en version papier car il est plus compliqué de chercher sur internet les plans des lignes que de les consulter en version imprimée.	
207	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Privilégier l'information via une application sur téléphone pour obtenir une information continue et active.	
208	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Avoir un ensemble de canaux d'information pour répondre à toutes les situations.	
209	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Imaginer des stations bien visibles avec des emplacements clairs et des points de repère pour permettre de bien se représenter les lignes.	
210	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Offrir une information simplifiée pour situer une station avec par exemple une adresse physique et avoir des plans généraux de situation en ville.	
211	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Prévoir un balisage pour savoir quand et où traverser les rails et sécuriser les traversées sur l'ensemble du réseau. Attention en particulier pour la sécurité des personnes aveugles lorsqu'elles traversent les voies : feux sonores à déclencher avec une balise pour informer si le tramway est en approche. Il existe un système audio qui peut être déclenché avec une télécommande et un bip se déclenche quand le passage est libre.	
212	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Faire attention à la signalétique et faciliter la compréhension des informations (une couleur différente pour chaque ligne par exemple, une charte voyageur, expliquer le compostage...)	
213	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Signaler les travaux lors des chantiers avec une signalétique adaptée (écriture avec des grands caractères).	
214	30/08/2021	x	RC Acteurs du handicap T9 T10	Baliser tous les équipements publics sur la ligne ou à proximité et mettre des navettes entre les stations et les équipements publics.	

215	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Avoir des balises sonores à toutes les stations et non pas seulement quand deux stations se croisent.		
216	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Allonger le temps de traversée aux feux pour permettre une traversée en toute sécurité.		
217	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Avoir des circuits lisibles avec de la signalétique en FALC		
218	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Permettre aux personnes sourdes qui signent de s'exprimer en cas d'incident voyageur, le bouton d'urgence ne pouvant pas suffire.		
219	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Positionner les portes sur le quai de façon plus lisible (contraste de couleurs) et de manière podotactile		
220	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Ouvrir les portes systématiquement pour faciliter l'accès au tramway ou au moins la première porte		
221	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Prévoir des boutons d'accès pour rentrer dans le tram en relief pour les repérer plus facilement		
222	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Mettre des balises sonores avec le nom de la station, la ligne et le temps d'arrivée des prochaines rames		
223	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Lorsque deux rames desservent le même arrêt, bien identifier de quelle ligne est la prochaine rame (numéro visible sur le wagon).		
224	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Porter une attention particulière aux billetteries qui ne sont pas toujours fonctionnelles. Il est parfois difficile de voir l'écran avec la réverbération du soleil et les reflets. Les écrans sont parfois trop hauts. Imaginer des distributeurs vocaux pour une meilleure accessibilité de tous.		
225	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Faire une annonce sonore pour l'arrivée d'un tramway en station.		
226	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Prévoir un dispositif sonore activable par l'utilisateur sur son smartphone (comme au niveau des feux). C'est intéressant pour les personnes « très à l'aise » avec le smartphone		
227	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Faire un message vocal d'accueil à l'entrée dans la rame de manière systématique		
228	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Prévoir une signalétique pour l'orientation et une signalétique de position : penser à ne pas constituer des obstacles dans le cheminement.		
229	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Ambiance et luminosité à l'extérieur du tram : possibilité d'avoir des assises diversifiées, veiller à un bon éclairage pour renforcer le sentiment de sécurité.		
230	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Les personnes malvoyantes ont besoin de contraste pour bien s'orienter dans l'espace : les barres en aluminium reflètent la lumière et sont donc visibles.		
231	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Les panneaux d'affichage sur les quais sont parfois mal éclairés ou écrits trop petits		
232	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Penser une grammaire commune pour les personnes déficientes visuelles, pour comprendre l'espace urbain dans lequel évoluer et notamment que les voies piétonnes soient surélevées par rapport au reste de la circulation. Cela doit particulièrement être pensé aux abords des voies de tram et des voies vélos.		
233	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Pour les personnes sourdes, prévoir une information en temps réel et donc visuelle pour les tenir informées notamment en cas d'incident voyageur. Cela peut être sous la forme de vidéos avec de l'information directement en langue des signes. Des vidéos déjà enregistrées sur un accident voyageur, du retard etc... par exemple un avatar. La SNCF fait déjà ce genre de vidéo.		
234	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Le système actuel d'annonces sonores en rame paraît satisfaisant.		
235	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Prévoir plus de poignées pour s'accrocher, les poignées sont aujourd'hui trop éloignées		
236	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Attention aux arrêts très brutaux avec risque de chute, prévoir des poignées pour se retenir. Les poignées au plafond dans le métro sont très pratiques.		
237	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Surélever seulement certains sièges, les assis-debout ne correspondent pas à tout le monde		
238	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Mettre une lumière qui s'allume pour suivre l'avancement du tram au fil des stations. Cela est très important pour les déficients visuels.		
239	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Augmenter le temps d'ouverture des portes pour monter en sécurité. De même, permettre de sortir en toute sécurité en laissant les portes ouvertes assez longtemps.		
240	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Laisser le temps de l'installation avant de redémarrer		
241	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Signaler depuis quelles portes le chauffeur voit les gens monter		
242	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Attention aux vélos qui prennent l'emplacement PMR et poussettes. Pour les personnes non voyantes, les vélos sont source d'accident dans les transports. Il faudrait un espace dédié au vélo et en limiter le nombre		

243	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Trop de lignes sont affichées dans le tramway, ne mettre que celle concerné		
244	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Le panneau de la ligne doit être visible depuis l'emplacement PMR et l'écriture suffisamment importante.		
245	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Afficher le nom de la station sur un écran lorsqu'elle est annoncée à l'oral		
246	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Le chauffeur doit voir l'espace dédié aux PMR de sa place		
247	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Il est plus facile de monter dans des portes étroites pour les personnes qui marchent mal que dans les doubles portes car plus de préhension		
248	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Avoir une barre longitudinale dans les rames pour se diriger dans la rame en se maintenant		
249	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Le chauffeur pourrait prendre le relai si la synthèse vocale a un problème afin de dire quels sont les arrêts		
250	30/08/2021		x	RC Acteurs du handicap T9 T10		Améliorer l'annonce sonore qui signale le prochain arrêt avec une tonalité et le nom de l'arrêt lorsque le tram est arrivé avec une tonalité différente		
251	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant interroge les intervenants sur les possibilités de circulation en voiture dans la rue Saint-Jean-de-Dieu. Chef d'entreprise, il souligne que, si une moitié de ses salariés pourra avantageusement utiliser le tramway, l'autre moitié reste contrainte à des déplacements ne pouvant être réalisés autrement qu'en voiture (commerciaux notamment). Il s'interroge donc sur les options aujourd'hui considérées, dont celle de la fermeture de la rue.	Florian Chalumeau répond qu'une mise à sens unique est aujourd'hui envisagée concernant la rue Saint-Jean-de-Dieu sur sa partie nord (entre la rue du P. Bernard et le bd Carteret). Il précise également que les accès aux sites riverains seront maintenus	
252	01/09/2021		x	RC Entreprises		Une participante salue l'avancée très positive que représente le T10 pour le développement de mobilités alternatives à la voiture. Cependant, dans cette perspective, la construction de parc relais (P+R) est essentielle et n'est pourtant pas abordée dans le cadre du projet T10. Elle souhaite savoir si cette question est malgré tout étudiée.	Muriel Roche souligne que ce sujet fait l'objet d'une réflexion plus large menée à l'échelle de la Métropole. Concernant le T10, le travail porte en priorité sur les interconnexions avec les autres lignes de transport en commun et gares, ainsi que sur l'intermodalité vélo, afin de proposer des alternatives aux déplacements en voiture individuelle sur un périmètre élargi.	
253	01/09/2021		x	RC Entreprises		Une participante, travaillant dans un Institut de recherche, souligne la nécessité de prendre en compte les spécificités du secteur de la recherche et de l'expérimentation dans le cadre du chantier. En effet, certaines expérimentations peuvent être bloquées par les vibrations causées pendant les travaux.	Isabelle Nardou-Thimonet souligne que le SYTRAL est attentif à assurer le bon déroulé des travaux. Elle a initié un relevé des contraintes de fonctionnement et d'exploitation des sites riverains du tracé T10 et invite à entrer en contact avec elle afin de discuter plus en détails de cette question.	
254	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant souligne l'importance de l'emplacement des stations, en particulier sur le secteur Techsud. Il interroge donc sur les modalités de décision sur cette question.	Muriel Roche rappelle que l'objectif visé par le SYTRAL concernant l'emplacement des stations est à la fois de permettre la desserte d'un maximum de personnes et de limiter au maximum le temps de parcours pour améliorer l'attractivité de la ligne. Concernant le secteur Techsud, le choix du nombre et de l'implantation sera réalisé par les élus sur la base d'une analyse technique et des contributions du public formulées lors de la concertation.	
255	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant rappelle également qu'une enquête a été menée auprès de certains salariés sur leurs attitudes en termes de mobilité, afin de les inciter à une mutation des modes de transport. Pour que cette transition puisse se faire, la question de l'implantation des stations est essentielle, ainsi que celle des aménagements et infrastructures autour. Selon lui, les infrastructures vélo existantes sont aujourd'hui insuffisamment développées (faible nombre de stations Velo'v, voies cyclables peu sécurisées...).		
256	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant interroge les intervenants sur le tracé retenu, regrettant qu'il ne passe pas par la gare de Saint-Fons. Un tel tracé permettrait pourtant selon lui de favoriser une réelle transition de mobilité des nombreux salariés passant par la gare dans leurs déplacements quotidiens. Par ailleurs, la desserte de la Vallée de la Chimie est importante et nécessite une vraie prise en compte des industriels présents sur cette zone.	Muriel Roche souligne que plusieurs tracés ont été étudiés sur le secteur de Saint-Fons dans le cadre des études de faisabilité, dont un qui passait à côté de la gare, et évalués. Le tracé proposé à la concertation a été privilégié. Le trajet par la gare aurait été plus long et avec plus de courbes, augmentant ainsi le temps de parcours. Il était plus éloigné du centre de Saint-Fons et permettait une desserte moins centrale du quartier NPNRU Arsenal / Carnot – Parmentier. Il présentait enfin plus de difficultés d'insertion (la rue qui monte depuis la gare le long des voies ferrées est aujourd'hui un axe important de circulation, qui permet de limiter la circulation dans le cœur de ville et l'insertion du tramway n'aurait pas permis la restitution du double sens de circulation sur cet axe). Il est à noter que le périmètre du projet intègre le traitement du cheminement entre la future station 4 Chemins et la gare de Saint-Fons, pour que ce cheminement soit lisible et facilité. Sur la desserte de la Vallée de la Chimie, le T10 est une partie de la réponse, notamment avec une station prévue au nord de la ZI Sampaix, et dont la relocalisation au sud est envisagée mais reste à échanger avec les 6 services de l'Etat (contrainte du PPRT Vallée de la Chimie). La réorganisation du réseau de bus qui accompagnera la mise en service de T10 peut permettre de compléter la desserte de la Vallée de la Chimie.	
257	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant salue avant tout le projet comme une vraie opportunité pour les salariés et apprentis, notamment dans la Vallée de la Chimie. Dans cette zone, il souligne par ailleurs l'importance de l'intermodalité, indispensable pour assurer un lien avec l'offre de transport à proximité.	Muriel Roche précise que la ligne T10 sera doublée par des aménagements cyclables et que des réflexions sur le stationnement vélo à proximité de la ligne seront menées dans le cadre du projet T10, pour favoriser l'intermodalité transports en commun / vélos.	
258	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant souligne également l'importance de la question des parcs relais (P+R) et s'étonne que cette question ne soit pas abordée dans la concertation T10. Par ailleurs, il insiste sur l'importance de garantir des chantiers propres et de favoriser l'accessibilité des piétons pendant les travaux, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Il souligne enfin la nécessité de travailler à l'aménagement global du quartier et au mobilier urbain, afin de limiter la prostitution dans le quartier.	Muriel Roche répond en assurant que l'objectif est bien de maintenir des cheminements piétons accessibles pendant la phase chantier. Elle rappelle qu'Isabelle Nardou-Thimonet sera l'interlocutrice privilégiée des riverains pendant la phase chantier et que les riverains pourront lui signaler les dysfonctionnements ou points d'amélioration à traiter. Plus globalement, Muriel Roche rappelle que le T10 va aussi permettre d'engager une requalification des axes du tracé du tramway.	

259	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant questionne le sujet de la circulation sur l'avenue Tony Garnier, où l'arrivée du tramway risque de fortement entraver la circulation. Il signale la problématique de circulation dans le quartier, et notamment l'accessibilité sur la zone de l'Inserm, où circule un nombre important de camions.	Florian Chalumeau souligne que des études de circulation sont en cours sur ce secteur. Si l'arrivée du tramway va effectivement avoir un impact sur le calibrage viaire (nombre de voies de circulation), les aménagements de surface de ce secteur ne sont pas encore décidés. Le sujet d'accessibilité des sites pour permettre leur exploitation, notamment par les camions, sera pris en compte dans ces réflexions. Les contraintes spécifiques d'accès des sites seront précisément identifiées et traitées. Une première phase de recensement de ces éléments, évoquée ci-dessus, est en train d'être menée par le SYTRAL	
260	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant salue le projet comme étant convaincant, mais souligne toutefois la problématique de la circulation et du stationnement. Selon lui, les chiffres utilisés dans les études de circulation ont été obtenus en période de confinement et ne peuvent être considérés comme valides. De nouvelles études en période d'activité normale doivent donc être menées.	Florian Chalumeau répond en soulignant que les chiffres considérés dans les études ont bien été établis hors période COVID. Plus globalement, une réflexion est en train d'être menée par la mairie du 7ème arrondissement sur la question du stationnement et sera prise en compte dans le projet.	
261	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant souligne que le tracé proposé passe par des zones où sont situées les réseaux téléphoniques de la majorité des opérateurs. Les travaux présentent donc des risques de coupures qui peuvent poser problèmes avec les télécoms.	Florian Chalumeau souligne qu'une reconnaissance préalable a été menée pour repérer le tracé des réseaux. En cas d'imprécision des données obtenues, des trous sont faits pour repérer le tracé des réseaux existants. Un dialogue direct est également mené avec les concessionnaires de réseaux publics et privés.	
262	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant interroge à propos du projet de « câble », supposée arriver à Gerland. Il souhaite savoir si le T10 est susceptible d'être un relai de cette nouvelle liaison.	Muriel Roche souligne que des études sont en cours sur cette ligne câble, et qu'une concertation spécifique sera également menée sur ce projet. Une connexion avec Gerland est possible, mais beaucoup d'autres hypothèses sont également à l'étude.	
263	01/09/2021		x	RC Entreprises		Une participante souligne l'importance de la question de l'intermodalité, et notamment avec le vélo. Selon elle, les trajets longue distance ne permettent pas de prendre le vélo. Il est donc important de garantir des possibilités de sécurisation d'un vélo laissé à l'extérieur, ou de trajet avec son vélo à l'intérieur d'un tramway.	Muriel Roche rappelle qu'une expérimentation est en cours sur l'embarquement des vélos à l'intérieur des tramways. La question du stationnement vélo reste à l'étude, notamment ses emplacements, ainsi que le mobilier à installer.	
264	01/09/2021		x	RC Entreprises		Un participant souligne également l'importance des interconnexions. Selon lui, la gare de Saint-Fons représente une porte d'entrée importante pour les personnes résidant ou travaillant hors de Lyon, et devrait donc être intégrée au tracé de la nouvelle ligne. Par ailleurs, il souligne l'importance du développement des parcs relais (P+R).		
265	31/08/2021		x	RP Ouverture		Un participant, habitant Vénissieux, se questionne sur la rue de la République et la rue Carnot qui vont être traversées par le T10. Il indique que ce sont des voies à double sens très utilisées pour se garer. Il demande donc si ces voies seront toujours en double sens ou s'il y aura une voie de circulation, et comment les riverains pourront y accéder. Le participant demande si le SYTRAL a une vision sur les reports de flux engendrés par le projet, notamment sur la rue Parmentier. Il dit s'inquiéter de devoir faire le tour de la ville pour pouvoir rentrer chez lui s'il ne peut plus circuler dans les deux sens.	Muriel Roche répond que les éléments sur les modifications de circulation qui accompagnent la ligne T10 sont consultables dans le dossier de concertation. Elle précise que l'insertion du tramway impose une mise à sens unique des axes du tracé sur Vénissieux et Saint-Fons centre et que l'accessibilité des riverains à leur habitation et aux commerces sont des fonctionnalités qui seront maintenues avec le projet. Concernant le report de flux, elle explique que l'objectif n'est pas de raisonner en termes de report de circulation, mais de proposer d'autres solutions de déplacements que la voiture pour réduire son utilisation, tout en conservant l'accessibilité et les fonctionnalités qui existent pour ceux qui continueraient de se déplacer en voiture. Jean-Charles Kohlihaas ajoute que les voies transversales resteront circulables et qu'il sera donc possible de rejoindre son domicile facilement par les voies parallèles.	
266	31/08/2021	x		RP Ouverture		Une participante, habitante de Lyon 7e, demande s'il y a une possibilité d'extension de la ligne vers le nord de la Halle Tony Garnier pour irriguer cette zone.	Jean-Charles Kohlihaas indique qu'il n'est pas prévu pour le moment une extension au-delà de la Halle Tony Garnier, mais que c'est un sujet sur lequel le SYTRAL pourrait se pencher. Il précise que le boulevard Yves Farge est un secteur en questionnement en termes de transport en commun et sur lequel les aménagements cyclables vont être particulièrement développés.	
267	31/08/2021		x	RP Ouverture		Un participant, habitant de Vénissieux, dans la rue Emile Zola, indique qu'il essaye de s'informer sur le projet depuis longtemps et demande si les terrains seront préemptés	Jean-Charles Kohlihaas précise que le projet a commencé à se construire il y a un certain nombre de mois et que les informations sur le projet ne sont diffusées que depuis le début de la concertation. Il indique que les études ne sont pas terminées et que l'insertion du tramway dans chaque rue est en cours d'étude. Il ajoute que la concertation doit également permettre aux habitants de faire remonter les enjeux rencontrés dans leurs rues et quartiers, pour permettre de définir de façon plus précise une insertion du tramway qui réponde aux attentes. Après la période de concertation réglementaire de deux mois, la concertation continue permet de poursuivre les échanges avec les habitants.	
268	31/08/2021	x		RP Ouverture		Une question est posée sur les aménagements de piste cyclable prévus sur l'axe Carnot-Plasse	Jean-Charles Kohlihaas indique que la typologie des aménagements cyclables fait partie des sujets qui vont s'élaborer au fur et à mesure du projet. Il précise qu'il y a un cadre réglementaire sur les aménagements de voiries qui contraint d'y prévoir des aménagements cyclables. Outre la plateforme tramway et les aménagements cyclables, les cheminements piétons, la végétalisation, les voies de circulation et le stationnement dont partie des fonctionnalités étudiées dans le cadre de l'insertion.	
269	31/08/2021	x		RP Ouverture		Une question est posée sur la fréquence maximale possible sur la ligne.	Jean-Charles Kohlihaas explique que pour tout projet de ligne forte, la fréquence et le niveau de service évoluent en fonction du nombre d'usagers qui l'utilisent et de son niveau de saturation. Les études ne sont pas toujours très optimistes et indiquent 20 000 à 25 000 voyages par jour sur cette ligne. La fréquence prévue à ce stade à la mise en service est de 10 min et sera adaptée en fonction de l'évolution du besoin.	
270	31/08/2021		x	RP Ouverture		Une participante, habitante de Vénissieux sur le boulevard Laurent Gérin, s'interroge sur le passage du tracé de la variante Laurent Gérin sur le terrain de l'ancienne usine Veninov ?	Jean-Charles Kohlihaas indique qu'il est prévu que le tracé bifurque avant d'emprunter en partie le site de Veninov (usines Maréchal). Des échanges sont en cours notamment sur l'avenir de ce terrain, avec la volonté de maintenir une activité industrielle.	
271	31/08/2021	x		RP Ouverture		Un participant demande s'il y a un risque de sécurité causé par la proximité de futur tramway au Port Edouard Herriot.	Jean-Charles Kohlihaas répond que l'ensemble des installations classées sont répertoriées par la Préfecture avec des Plans de Prévention contre les Risques Technologiques. Sur le tracé T10, deux zones sont concernées : la zone de Saint-Fons Sampaix, où un travail est fait au sujet de la desserte, et le secteur du Port Edouard Herriot, où le tracé proposé est compatible avec le Porter à Connaissance du Port. Christian Duchêne ajoute que l'Etat est très attentif aux risques. La ville de Saint-Fons dispose du tramway plus tardivement que les autres communes, du fait de ces zones à risques à traverser. Le SYTRAL, les élus et l'Etat travaillent pour faire en sorte que le tramway assure la sécurité des passagers. Il rappelle la nécessité de positionner correctement les stations. L'Etat interdit pour le moment de construire une station sur la rue Sembat dans le secteur de Sampaix.	

272	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une participante, habitante de Vénissieux, s'interroge sur le tracé du boulevard Laurent Gérin, notamment sur l'annonce de la fermeture ponctuelle de la circulation entre le théâtre et le gymnase. Elle observe que le virage du tramway entre le boulevard Laurent Gérin et la rue Emile Zola va être raide et juste à côté de l'école du Centre, avec de très forts risques de sécurité.	Jean-Charles Kohlhaas indique que ces éléments sont bien pris en compte et font partie des facteurs qui ont nécessité de maintenir deux variantes sur ce secteur, dont la faisabilité a été vérifiée. Sur la question de la sécurité, il précise que jusqu'à présent, moins d'accidents ont lieu avec les tramways qu'avec les voitures. Il souhaite donner une alternative à la voiture individuelle avec le tramway, en redistribuant l'espace de voirie entre tous les modes de déplacement, tout en maintenant l'accessibilité automobile.	
273	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une question est posée sur l'importance du nombre de réseaux de la voirie Zola / Gérin.	Jean-Charles Kohlhaas répond que le SYTRAL a conscience des dévoiements de réseaux d'eau potable nécessaires à la mise en place de la plateforme tramway sur la rue Zola. Des études ont été réalisées confirmant la possibilité de dévoiement de ces réseaux d'eau. Il indique que ce sujet fera partie de l'analyse comparative des deux variantes de tracé à Vénissieux.	
274	31/08/2021	x		RP Ouverture	Un participant observe que Techsud va devenir un pôle économique important et demande si le fait de prévoir la rue Saint-Jean-de-Dieu à sens unique ne pose pas des problèmes d'accessibilité avec un engorgement aux heures de pointe et si des « échappatoires » vers le périphérique sont envisageables ?	Jean-Charles Kohlhaas précise que le but est d'offrir une alternative à la voiture, ce qui présente beaucoup d'avantages : réduire la saturation automobile et la pollution ou encore aider les entreprises qui auront moins besoin de parking. Pour que cette alternative fonctionne, il y a une nécessité de reconquérir l'espace public. Il explique que les universitaires ont démontré que plus il y a d'espace pour la voiture, plus elle en prend et cela jusqu'à la saturation du trafic.	
275	31/08/2021	x		RP Ouverture	Un participant, habitant de Saint-Fons, demande si des aménagements seront réalisés rue Carnot pour que les personnes en situation de handicap puissent prendre le tramway. Il demande également si le Pont Marcel Etienne Sembat est en zone à risques.	Claude Costechareyre explique qu'une rencontre spécifique avec les acteurs du handicap a eu lieu pour discuter en détail de l'accessibilité. Jean-Charles Kohlhaas répond que règlementairement le SYTRAL est obligé de réaliser des aménagements accessibles pour les personnes en situation de handicap. Il affirme donc qu'il y aura bien des aménagements adaptés et des places de stationnement réservées pour les personnes en situation de handicap. De plus, il indique que le pont est concerné par le Périmètre de Protection des Risques Technologiques, au même titre que la rue Marcel Etienne Sembat, mais qu'il est possible de faire passer un tramway. Michèle Picard indique que toutes les études de circulation attendues et qu'il est légitime de poser des questions sur le tracé proposé à la concertation. Elle précise que toutes les contributions et toutes les études serviront à prendre la meilleure décision possible. Elle invite tous les habitants de Vénissieux, de Saint-Fons et de Lyon à contribuer à ces échanges sur les deux mois de concertation. Fanny Dubot rappelle que la concertation ne porte pas encore sur les sujets précis abordés par certaines questions, comme l'insertion, mais que ces attentes sont relevées.	
						Christian Duchêne complète en expliquant que les questions que se posent les habitants sont des questions que les élus se posent également depuis quelques temps. Il rappelle l'importance de poser toutes ces questions sur la sécurité, la mobilité, l'apaisement, etc. Saint-Fons rencontre un souci avec le trafic automobile (vitesse et le stationnement) et l'arrivée du tramway constitue une opportunité d'apaiser la circulation. Ce projet de tramway rentre dans le cadre d'une transformation des villes qui est aujourd'hui nécessaire.	
276	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une participante, habitante de Vénissieux, explique qu'elle rentre sa voiture avenue de la République avec quatre autres propriétaires utilisant ce droit de passage existant. Elle se demande comment elle va pouvoir rentrer ou sortir de chez elle avec l'arrivée du tramway, ne sachant pas de quel côté de la voirie il circulera. Elle demande également si le tramway passera dans cette avenue sur une seule voie ou en double sens.	Jean-Charles Kohlhaas répond que le projet n'en est pas encore à ce stade de précision concernant la position d'implantation de la plateforme tramway. Dans les rues les plus contraintes, les riverains pourront continuer à accéder à l'entrée de leur logement, en roulant sur la voie de tramway si besoin. Muriel Roche ajoute que les riverains pourront également traverser les voies de tramway si nécessaire, ce qui sera le cas dans cette avenue, étant donné qu'il y aura une voie de circulation automobile parallèle au tramway.	
277	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une question est posée au sujet de l'aire d'accueil des gens du voyage et des jardins ouvriers se situant rue de Surville où la création d'un site de remisage tramway est prévue.	Jean-Charles Kohlhaas répond que le SYTRAL et les élus ont bien conscience de ces enjeux sur le secteur et étudient la possibilité de transformer l'aire des gens du voyage pour permettre une coexistence des usages. Il indique qu'ils ont également comme enjeu de requalifier le secteur de Surville, qui est une friche dégradée et laissée à l'abandon, sur lequel une requalification peut avoir lieu avec l'arrivée du tramway.	
278	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une question est posée sur les différences de coût existant entre la création d'une passerelle pour les modes doux, d'un élargissement au sud ou du maintien avec modification du partage de la voirie du pont Marcel Etienne Sembat.	Jean-Charles Kohlhaas précise que la question du budget se posera pour faire passer les cyclistes sur le pont quel que soit l'option choisie.	
279	31/08/2021	x		RP Ouverture	Un participant se questionne au sujet des impacts sur le trajet et la fréquence du bus 60 pour les habitants du nord de Saint-Fons et de Feyzin qui l'utilisent aujourd'hui pour aller à Gerland, indiquant que ce bus est saturé aux heures de pointe et que son niveau de service est trop faible.	Jean-Charles Kohlhaas indique que l'arrivée d'une ligne forte de transport collectif en général, et du tramway T10 en particulier, va obliger le SYTRAL à retravailler l'ensemble du réseau de surface (réseau de bus). L'objectif va être de redéfinir le réseau et les usages avec les élus locaux, pour permettre un rabattement des lignes de bus sur les lignes de tramway. Plutôt que de construire des parkings relais, des lignes de bus seront réorganisées, y compris à partir de territoires très éloignés comme la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon et de l'Est Lyonnais, qui se rabattent moins facilement sur le secteur de Vénissieux et de Saint-Fons.	
280	31/08/2021	x		RP Ouverture	Un participant demande si des stationnements sécurisés et gratuits sont prévus pour les vélos à proximité des stations de tramway.	Jean-Charles Kohlhaas répond positivement.	
281	31/08/2021	x		RP Ouverture	Un participant demande pourquoi la station des Marronniers n'est pas plus proche des habitations des Marronniers.	Muriel Roche répond que l'implantation des stations va être affinée avec les études. Elle indique que la position de cette station peut être due à des contraintes d'insertion. Jean-Charles Kohlhaas ajoute que les contributions issues de la concertation vont également déterminer le positionnement précis des stations et invite ceux qui le souhaitent à contribuer	
282	31/08/2021	x		RP Ouverture	Un participant demande si la végétalisation du tramway est prévue afin de favoriser la biodiversité et la résistance aux changements climatiques.	Jean-Charles Kohlhaas répond que la végétalisation est une priorité. L'ensemble de la ligne va être végétalisée à deux niveaux : au bord de la ligne avec des arbres et au niveau des plateformes afin de perméabiliser les sols. Il y aura donc davantage de végétalisation après l'arrivée du tramway.	

283	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une question est posée sur le prolongement de la ligne T10 vers la ligne T1.	Jean-Charles Kohlihaas explique que ce n'est pas le sujet aujourd'hui et que dans le Plan de Déplacements Urbains du SYTRAL, il avait été projeté de faire cette ligne de tramway dans l'axe A8. Deux morceaux de cet axe ont été lancés : le T9 et le T10. Il indique que la partie centrale n'est pas abandonnée pour autant, mais cela dépend d'un projet urbain non défini pour le moment. Les questions de connexion des lignes de tramway entre elles se poseront sans doute mais à moyen terme	
284	31/08/2021		x	RP Ouverture	Un participant indique que le projet T10 tient son origine du Plan de Déplacements Urbains de 1997 et qu'il doit se prolonger vers l'est pour rejoindre le T9.	Jean-Charles Kohlihaas explique que le T10 est un projet qui a tardé, comme le projet de T9. Les quartiers du nord et du sud étaient délaissés par les lignes fortes de transports collectifs, bien que ces projets soient au Plan de Déplacements Urbains (PDU) depuis longtemps. Il indique que les lignes T9 et T10 étaient inscrites dans le PDU afin de sortir d'un seul réseau en étoile pour essayer de construire un réseau en toile.	
285	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une question est posée sur la sécurité aux abords de l'école du Centre à Vénissieux	Jean-Charles Kohlihaas répond que devant les équipements scolaires seront mis en place des équipements de sécurité. Il indique que l'objectif est d'améliorer la sécurité par rapport à aujourd'hui. Michèle Picard ajoute que la sécurité sera pensée dans les aménagements, pour les piétons, les écoles, les collèges, et au-delà avec un esprit de sécurité globale dans le tramway, dans les rames et sur la voirie, notamment avec le développement de caméras.	
286	31/08/2021	x		RP Ouverture	Un participant demande si le tracé de la ligne C12 sera modifié par la suite, s'il y aura un détournement de cette ligne entre Jean Jaurès et Marcel Sembat et si la ligne 64 sera supprimée.	Jean-Charles Kohlihaas indique qu'il n'a pas encore de réponse sur ce point et rappelle que l'arrivée d'une ligne forte de transports comme le tramway engage un travail sur l'évolution de l'ensemble du réseau de surface. Il précise que les lignes de bus qui empruntent les mêmes itinéraires que le T10, ne pourront plus les emprunter ou seulement sur un tracé très court, elles seront donc soit supprimées, soit reportées sur d'autres rues. Muriel Roche complète en disant que le projet T10 va s'accompagner d'un projet de réorganisation des lignes de bus sur l'ensemble du corridor, dont le C12 fait partie. Elle indique que la réflexion sur la réorganisation est va être initiée en 2022 et que les contributions issues de la concertation sont les bienvenues pour enrichir cette réflexion.	
287	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une question est posée sur les expropriations	Jean-Charles Kohlihaas répond qu'il est tôt pour savoir s'il y aura des expropriations, car l'insertion du tramway et les aménagements ne sont à ce stade pas précisément définis. Il indique qu'il pourra s'agir d'expropriations partielles le cas échéant.	
288	31/08/2021	x		RP Ouverture	Une participante demande des explications sur le scénario de passage du tramway sur le boulevard Laurent Gerin.	Jean-Charles Kohlihaas indique qu'il y a deux variantes de tracé sur ce secteur, par l'avenue Jean Jaurès ou par le boulevard Laurent Gerin, sur lesquelles les habitants sont invités à s'exprimer durant la concertation. Il rappelle qu'il n'y a pas encore de définition précise du tracé et que le seul élément visible dans le dossier de concertation est la bifurcation sur la plateforme Veninov (usines Maréchal) à partir de l'intersection avec la rue Peloux.	
289	31/08/2021	x		RP Ouverture	Le terminus à la Halle Tony Garnier, sur une plateforme différente de la ligne T1, pose question. Est-ce qu'une mutualisation avec la ligne T1 entre la Halle Tony Garnier et Montrochet/Perrache a été étudiée pour rendre l'offre de transports en commun plus attractive ?	Réponse : Le projet T10 prévoit le retournement des rames sans utilisation de la plateforme du T1, afin de ne pas impacter l'exploitation de cette ligne. Le raccordement de l'infrastructure de T10 sur l'infrastructure de T1 sera réalisé dans les 2 sens (vers Debourg et vers Perrache), afin de préserver les capacités d'évolution de l'exploitation de ces 2 lignes	
290	31/08/2021	x		RP Ouverture	Le tracé du T10 proposera-t-il un arrêt proche de la rue Surville ?	Réponse : 2 scénarios d'implantation des stations sont envisagés compte tenu de la moindre densité sur le secteur Techsud : une unique station Saint-Jean-de-Dieu ou 2 stations Techsud et Surville, à proximité de la rue de Surville. Les contributions formulées lors de la concertation viendront compléter l'analyse technique comparative en cours de ces 2 scénarios d'implantation. Le choix du nombre et de l'implantation des stations sera effectué par les élus sur la base de cette analyse comparative en fin d'année 2021	
291	31/08/2021	x		RP Ouverture	Ne faut-il pas privilégier la station vers le théâtre de Vénissieux, sur la variante Laurent Gerin, pour garantir la sécurité des piétons directement devant l'école ?	Réponse : Les études ont permis de définir des localisations répondant aux besoins de desserte, mais des scénarios différents (mutualisation de stations, variantes d'implantation de stations...) sont proposés en lien avec certains secteurs ou contraintes spécifiques. 2 scénarios d'implantation des stations sont envisagés compte tenu de la moindre densité sur le secteur Gerin / Maréchal : une unique station Théâtre de Vénissieux ou 2 stations Gerin et Maréchal. Les contributions formulées lors de la concertation viendront compléter l'analyse technique comparative en cours de ces 2 scénarios d'implantation. Le choix du nombre et de l'implantation des stations sera effectué par les élus sur la base de cette analyse comparative en fin d'année 2021.	
292	31/08/2021	x		RP Ouverture	Mutualiser les stations Techsud et Surville ne désavantage-t-il pas fortement les habitants des HLM de la rue de Surville, très peu desservis ?	Réponse : Un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. Les contributions formulées lors de la concertation viendront compléter l'analyse technique comparative en cours de ces 2 scénarios d'implantation.. Le choix du nombre et de l'implantation des stations sera effectué par les élus sur la base de cette analyse comparative en fin d'année 2021.	
293	31/08/2021	x		RP Ouverture	Sur quelles parties du tracé Carnot/Charles Plasse n'y a-t-il pas la place pour une ou deux voies de voiture en plus du tramway ? C'est l'opportunité de rendre le centre-ville piéton.	Réponse : Il est envisagé la mise à sens unique de l'axe Carnot / Plasse le long du tramway, avec une fermeture à la circulation hors riverains entre la rue Briand et l'av. Jaurès et au droit de la station 4 Chemins.	
294	31/08/2021	x		RP Ouverture	Est-ce que des projets de création ou d'agrandissement de parkings relais sont prévus, notamment au vu de la saturation du parking de Gare de Vénissieux ?	Réponse : Il n'est pas prévu d'intégrer un nouveau parking relais pour favoriser le report modal en amont de la ligne T10 dans le cadre de l'opération. Une réflexion reste à mener sur l'articulation du T10 avec les parkings relais existants (covoiturage, consignés à vélo, tarification, etc.) et plus globalement sur la stratégie de parkings relais sur le territoire de la Métropole	
295	31/08/2021	x		RP Ouverture	Est-ce que la Ville de Vénissieux a des projets ou des idées pour la reconversion éventuelle de la friche Veninov traversée par la ligne T10 avec la variante Laurent Gerin ?	Réponse : Des échanges sont en cours sur l'avenir de ce terrain avec la volonté de maintenir une activité industrielle sur site.	

296	31/08/2021	x		RP Ouverture		Sur la traversée du périphérique par le T10, un second tunnel va-t-il être construit ? Cela va-t-il être l'occasion de revoir les aménagements de la rue de Surville et notamment de la piste cyclable reliant le boulevard Chambaud de la Bruyère à la route de Vienne, ou seul l'axe nord-sud de la rue Saint-Jean-de-Dieu va-t-il être concerné ?	Réponse : Un futur ouvrage doublera l'ouvrage existant à l'ouest pour permettre le passage du tramway. Les piétons et cycles emprunteront l'ouvrage existant ou le nouvel ouvrage : les différentes configurations pour ce franchissement vont être analysées dans le cadre des études de conception qui se déroulent en parallèle de la concertation préalable, en lien notamment avec les insertions également en cours d'étude de part et d'autre de cet ouvrage. La reprise des aménagements cyclables de la rue de Surville ne sont pas intégrés au périmètre de l'opération T10, mais la remarque sera remontée aux services de la Métropole, gestionnaire de la voirie.	
297	31/08/2021	x		RP Ouverture		Comment la rue Pasteur à Saint-Fons va-t-elle être aménagée, étant actuellement à sens unique et arrivant sur la rue Carnot ?	Réponse : Pour accompagner les évolutions de circulation sur les axes du tracé de la ligne de tramway, le plan de circulation sera retravaillé sur les secteurs de Saint-Fons et Vénissieux (avec des modifications sur les sens de circulation). Les réflexions sur le sujet du plan de circulation pourront être partagées en concertation continue, à partir de 2022.	
298	31/08/2021	x		RP Ouverture		Est-ce que le parc situé boulevard Lucien Sampaix, actuellement inaccessible, sera réouvert au public ? Les accès seront-ils réaménagés ?	Réponse : Le périmètre de l'opération T10 n'intègre pas le réaménagement du parc situé le long du boulevard Sampaix, qui sera traversé sur sa partie est par les aménagements du tramway T10. L'ouvrage de franchissement à créer sous le boulevard L. Bonnevey intégrera la plateforme tramway ; les modes doux (piétons et cycles) seront intégrés à cet ouvrage ou à l'ouvrage existant. Le sujet du franchissement automobile reste ouvert à ce stade. La Ville de Saint-Fons, qui gère le parc entre le boulevard Sampaix et le boulevard L. Bonnevey, envisagera une valorisation de ce parc en accompagnement du projet T10.	
299	31/08/2021	x		RP Ouverture		Est-il possible de planter des arbres à la limite de l'emprise tramway et des accotements réservés aux piétons et aux vélos ? Que donnent les essais avec les mousses et les plantes grasses réalisés à la place du gazon sur la ligne T4 ? Sont-ils reconduits sur la ligne T10 ?	Réponse : La plateforme du tramway ainsi que les espaces publics alentours seront conçus avec l'objectif d'une végétalisation maximum (engazonnement de la plateforme, arbres d'alignement, végétation arbustive) répondant ainsi aux enjeux d'adaptation au réchauffement climatique et de lutte contre les îlots de chaleur.	
300	31/08/2021	x		RP Ouverture		L'exploitation du tramway sera assurée en rames courtes (Citadis 302) ou le matériel roulant sera connu lors d'une prochaine commande ?	Réponse : L'exploitation du T10 sera réalisée avec des rames courtes Citadis 302.	
301	31/08/2021	x		RP Ouverture		De nouvelles stations VELOV' le long du tracé sont-elles envisagées ?	Réponse : Les études réalisées avant la concertation préalable ont porté sur le tracé et l'implantation des stations. Les études se poursuivent depuis le démarrage de la concertation sur le sujet d'implantation de la plateforme tramway et des aménagements associés. L'implantation de nouvelles stations VELOV' le long du tracé sera questionnée dans les cadre des études, qui seront partagées lors du processus de concertation continue.	
302	31/08/2021	x		RP Ouverture		Est-ce qu'il y aura une modification sur la ligne 93 entre Saint-Fons et la station Marronniers ?	Réponse : La mise en service de la ligne T10 s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de bus. Les réflexions sur cette réorganisation seront basées sur un diagnostic de fréquentation (à réaliser en 2022), les enseignements de la concertation préalable sur le T10 et les attentes exprimées par les élus sur les enjeux complémentaires de desserte de leur territoire.	
303	31/08/2021	x		RP Ouverture		Qui contacter quand l'inscription a été prise en compte mais n'est pas validée pour les ateliers ?	Réponse : Si vous avez un doute sur une inscription, vous pouvez envoyer un mail à l'adresse suivante : concertation-T10@sennse-concertation.fr	
304	31/08/2021		x	RP Ouverture		Quelques personnes proposent : De déplacer la gare de Saint-Fons vers le nord en lien avec la SNCF et la Région.		
305	31/08/2021		x	RP Ouverture		Quelques personnes proposent : D'aménager l'espace public que constituera la friche Veninov où passerait le T10.		
306	31/08/2021		x	RP Ouverture		Quelques personnes proposent : De veiller à maintenir au maximum la végétation existante, tant sur des boulevards larges comme Tony Garnier, que sur des voies plus étroites comme République et Carnot.		
307	31/08/2021		x	RP Ouverture		Le C12 tourne actuellement aux Quatre chemins sur Carnot, ce qui va faire doublon.		
308	31/08/2021		x	RP Ouverture		Les impacts sur les lignes C12, 60 et 93 sont trop importants pour se projeter.		
309	31/08/2021		x	RP Ouverture		Importance de favoriser l'accès à vélo au tramway, notamment avec l'installation de parcs relais vélo sécurisés.		
310	31/08/2021		x	RP Ouverture		Envisager les clôtures/barrières pour délimiter et sécuriser les espaces piétons/vélos et la voirie du tramway, ou encore des dispositifs zig-zag pour éviter aux vélos de passer en biais sur les voies de tramway, comme en Hollande.		
311	31/08/2021		x	RP Ouverture		Le stationnement abusif des automobilistes se rapporte à de la privation de l'espace public.		
312	31/08/2021		x	RP Ouverture		À Charpennes, les riverains sont autorisés à passer sur la voie de tramway pour rentrer dans leur parking.		
313	31/08/2021		x	RP Ouverture		Une mère de famille se dit inquiète du comportement de certains automobilistes, notamment aux abords des écoles.		
314	31/08/2021		x	RP Ouverture		Sur le tchat, certains participants sont en faveur d'une ligne de tramway la plus végétalisée possible, notamment en conservant les grands arbres.		
315	31/08/2021		x	RP Ouverture		Une personne remercie cette concertation en ligne permettant aux familles de ne pas être exclus de ces temps d'échange		
316	08/09/2021		x	Courrier		Cher Monsieur, Madame, Suite à la publication d'un itinéraire T10 du futur tramway envisagé sur Vénissieux (sur le journal Expression 01/09/21 n°716) Je me permet de vous donner mon point de vue sur les 2 propositions d'itinéraire (le 1er passant par Bd Laurent Gérin et le 2e passant par Avenue Jean Jaurès). Je pense, selon mon expérience en qualité de technicien bureau d'étude nucléaire que l'itinéraire 2 est le plus adapté pour la sécurité des enfants allant à l'école du centre de plus l'angle de courbure de la trajectoire du futur T10 est plus confortable en empruntant l'itinéraire de l'Avenue Jean Jaurès. J'habite Vénissieux depuis ma naissance et je peux vous dire que vos 2 itinéraires proposés sont compliqués car les voies route sont déjà très encombré matin et soir ; en plus les voies sont très abimées (nid de poules et déformation régulières malgré réfection des sols) + ce ne sont pas des grand axe routier. Si vous passer par Jean Jaurès = il faut détruire le bâtiment central (avec 1 banque société général + pizzeria) et faire la voie de tramway. Dans tous les cas privilégier le passage du T10 par Jean Jaurès et vérifier l'étude des sols pour savoir si le sol peut accepter un tel poids des engins vis-à-vis des canalisations égout + E pluviale etc. Lors de forte pluie l'intersection LANGEVIN/EMILE ZOLA est dangereuse car topographie en « cuvette » = bien demander l'analyse de risque sur le projet T10 (risque de glissement du tramway/accident). Enfin, le projet à l'air intéressant sur le papier mais avez-vous étudié le trafic routier/démographie car beaucoup de vénissiens passent par ces itinéraires en voiture car leurs lieux de travail ne sont pas toujours adapté pour une connexion tramway (Je parle des personnes allant récupérer le périphérique via Jean Jaurès/Pierre Semard/Pont pour des lieux de travail situé en zone industrielle). La problématique principale sur Vénissieux est/sont les voies passant au-dessus des rail SNCF, ceux là sont des problèmes à encombrement routier. -> Pour finir = l'axe Jean Jaurès est à sens unique donc moins dangereux/risque accident réduite) Contact = rivane@hotmail.fr Mes salutations		

317	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Un participant souligne l'importance du stationnement à proximité de la ligne T10 à Saint-Fons pour faciliter l'accès au tramway des usagers extérieurs à la commune, venant de Feyzin par exemple.	Muriel Roche répond que des études de stationnement sont en cours, pour permettre d'identifier le fonctionnement existant du stationnement dans les centres-villes de Saint-Fons et de Vénissieux, et de proposer les mesures d'accompagnement à mettre en oeuvre dans le cadre du projet de tramway T10. Elle précise également que l'objectif est de proposer une alternative à la voiture individuelle, à la fois avec la création de la ligne de tramway connectée à d'autres lignes structurantes du réseau de transport en commun et aux gares SNCF de Vénissieux et Saint-Fons, l'aménagement de cheminements piétons et d'itinéraires cyclables le long de la ligne, et la réorganisation des bus dans les secteurs traversés par le tramway. Les lignes de bus actuelles sur le corridor T10 seront réinterrogées et pourront ainsi être conservées en tout ou partie, déviées ou redéployées. Muriel Roche conclut en précisant que la réflexion est multimodale, c'est-à-dire qu'elle inclut tous les modes de déplacement, dont le vélo.	
318	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Le participant complète. Il a bien compris qu'à l'heure actuelle, aucun parc relais n'était prévu à Saint-Fons. Au sujet de la circulation, il a compris que certaines rues seraient mises en sens unique et aimerait savoir si les rues et le sens sont déjà fixés. Enfin, il évoque une autoroute vélo allant du nord au sud connectée à la ViaRhona et demande plus d'informations sur cette interconnexion.	Au sujet de la circulation, Muriel Roche souligne que les études réalisées ont permis d'avoir une 1e approche pour chaque axe du tracé sur les capacités de restitution des voies de circulation, après insertion de la plateforme tramway et des aménagements piétons et cyclables. Compte tenu des largeurs d'emprise disponibles, la mise à sens unique, voire ponctuellement la suppression de la circulation hors riverains, est ainsi proposée pour certaines rues. Le sens de circulation de ces rues n'est à ce stade pas défini. Le plan de circulation le plus adapté sera défini sur la base des études de circulation en cours et des contributions de la concertation. Un retour sur ce sujet de façon très localisée sera réalisé lors de la concertation continue. Au sujet du vélo, Muriel Roche précise que le SYTRAL a l'obligation d'insérer des aménagements cyclables le long du tracé du tramway, compte tenu de la requalification de voirie réalisée sur les axes du tracé. Certains tronçons de ces aménagements longeant le tracé du T10 seront labellisés Réseau Express Vélo, entre Tony Garnier et Saint-Fons et formeront en effet une sorte d'autoroute cycliste. L'animatrice rappelle que le dossier de concertation est consultable en mairie et en ligne sur t10-sytral.fr.	
319	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Une participante souligne le fort enjeu des variantes locales du tracé à Vénissieux. La variante par le boulevard Gérin présente, selon elle, l'avantage de desservir un point de concentration d'activités (le Théâtre, la Maison du Peuple, le Centre d'Arts, le Gymnase...) mais elle s'interroge sur la mise en oeuvre, notamment au sujet du virage serré entre la rue Zola et le boulevard Gérin. Elle finit en soulignant le fort enjeu du stationnement – manquant déjà les soirs de spectacles au Théâtre et donnant lieu à du parking sauvage toléré, et qui manque également pour les visiteurs de l'EHPAD. Enfin, elle salue le projet, qui selon elle, est une chance pour toutes les activités.	Muriel Roche rappelle que les variantes locales sont très proches, à une rue près. Le tramway sera donc quoi qu'il en soit proche des équipements. Elle précise qu'il existe dans le dossier de concertation un premier état de l'analyse des deux tracés. Sur la variante par le boulevard Gérin, la giration depuis la rue Zola est en effet serrée. Il existe actuellement du pour et du contre pour les deux variantes, c'est pourquoi elles ont été conservées à ce stade. Les analyses techniques vont se poursuivre et être complétées des contributions de la concertation en vue de choisir le meilleur tracé.	
320	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	La participante complète en mentionnant l'existence contraignante d'une côte qu'il faudrait parcourir pour les personnes âgées se rendant au Théâtre, dans le cas où la variante passant par la rue Emile Zola et l'avenue Jean Jaurès serait retenue.		
321	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Un participant interroge les intervenants sur le tracé des aménagements cyclables à la sortie du franchissement du boulevard Bonnevey. Pour des questions de risques industriels, le tramway ainsi que les aménagements cyclables vont contourner à l'ouest par le boulevard Lucien Sampaix. Mais selon lui, si la rue Charles Antoine Martin reste ouverte à la circulation automobile, les vélos vont certainement continuer tout droit. Le participant demande s'il est possible d'envisager un aménagement cyclable plus direct empruntant la rue Charles Antoine Martin malgré la zone à risque.	Muriel Roche souligne que la rue Charles Antoine Martin est longée d'une activité générant des risques industriels qui interdisent le passage du tramway et la création d'aménagements cyclables sur cette rue. De plus, la rue est empruntée par de nombreux poids lourds qui doivent accéder aux sites industriels. Le trajet semble donc plus court mais est soumis à plus de conflits avec ces véhicules. Le passage des aménagements cyclables par le boulevard Lucien Sampaix rallonge effectivement l'itinéraire, mais la qualité d'aménagement de cet itinéraire devrait inciter les cyclistes à l'emprunter.	
322	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Le participant souligne que si les aménagements cyclables proposés dans le cadre de l'opération T10 seront accessibles à la mise en service du tramway, les vélos eux circulent déjà aujourd'hui, dans des conditions peu sécurisées. Le participant demande si des aménagements pourraient être envisagés dès à présent pour améliorer les conditions de franchissement du boulevard L. Bonnevey, sans attendre l'aménagement de la plateforme tramway.	Muriel Roche répond que les travaux de l'opération T10 doivent démarrer en 2023, mais que des échanges sont en cours avec la Métropole (qui a à la fois la compétence voirie et la propriété de l'ouvrage de franchissement du périphérique Laurent Bonnevey) pour envisager d'anticiper le franchissement du boulevard L. Bonnevey par les cycles entre Surville et la ZI Sampaix. Aujourd'hui, l'ouvrage de franchissement existant est fermé par des grilles qu'il faudrait supprimer et des aménagements cyclables devraient également être aménagés au nord, sur le parking Surville, et au sud, au droit du site Starterterre.	
323	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Un participant demande si la circulation sur la rue Sembat sera uniquement réservée aux modes doux et au tramway ou si elle restera ouverte aux voitures et aux poids lourds, une fois le projet réalisé et pendant les travaux.	Muriel Roche répond qu'une fois le projet achevé, la circulation sera bien maintenue pour tous, car la rue mène à une sortie d'échangeur et permet la desserte de la zone industrielle Sampaix, et qu'elle bénéficiera d'aménagements dédiés aux piétons et aux cycles. Concernant la phase travaux, il est trop tôt pour répondre précisément, puisque les études avancent étape par étape et concernent à ce stade plutôt le sujet de l'insertion. Les réflexions sur l'organisation des travaux et leur phasage seront menées en 2022, avec l'objectif de maintenir des itinéraires piétons et vélos.	
324	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Le participant complète en partageant son inquiétude concernant la déviation potentielle, pendant les travaux, de la circulation cycliste sur l'autre accès à Saint-Fons au niveau de l'échangeur du boulevard Laurent Bonnevey (route de Vienne / rue Jaurès), qui est un accès dangereux et désagréable pour les cyclistes car il ne dispose d'aucun aménagement. Malgré cela, beaucoup de personnes l'empruntent déjà – de plus en plus de familles le week-end – en prenant des risques. Le participant invite à ne pas attendre l'accident et à envisager l'aménagement du nouvel accès vélo entre Surville et Sampaix dès aujourd'hui.	Florian Chalumeau répond que des discussions sont en cours avec la Métropole de Lyon et que ces sujets sont bien identifiés.	
325	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Le participant termine en demandant si la plateforme du tramway sera végétalisée à Saint-Fons, car la commune manque selon lui de végétalisation ?	Muriel Roche répond que l'objectif du SYTRAL est bien de végétaliser au maximum, mais qu'il existe sur certains passages du tracé des contraintes locales empêchant la végétalisation de la plateforme, notamment dans le centre de Saint-Fons entre la rue Briand et les Quatre Chemins, où la circulation des riverains est proposée sur la plateforme tramway compte tenu de l'impossibilité de restituer une voie de circulation en parallèle de la plateforme. La circulation de véhicules sur la plateforme rend la végétalisation impossible à cet endroit.	
326	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10	Un participant souligne que l'interconnexion du tramway avec la gare de Saint-Fons est positive, tout en faisant remarquer que le trafic de la gare est actuellement très limité. Il demande donc si un projet cohérent d'augmentation de la fréquence des trains et d'une tarification unique est actuellement à l'étude.	Florian Chalumeau rappelle que le train ne fait pas partie de la compétence du Sytral. Elle informe des éléments à la connaissance du SYTRAL, à savoir, qu'en vue d'augmenter le report modal, des réflexions sont en cours sur l'augmentation de la fréquence des trains et sur la tarification unique.	

327	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10		Un participant partage l'inquiétude qu'a procuré l'annonce du projet au niveau de l'équipement de la Halle Tony Garnier. En effet, l'arrivée du T1 en 2014 avait déjà contraint l'équipement à modifier l'accès au site pour les poids lourds des organisateurs d'événements, en supprimant les accès au nord et en les relocalisant à l'ouest. Le projet du T10 risque maintenant d'enclaver la Halle côté ouest. Le participant aurait préféré que le tramway T10 ait son terminus au Stade de Gerland. Il précise encore que l'exploitation de cet équipement événementiel est difficile car les semi-remorques doivent déjà couper une voie de bus et la chaussée côté est de l'avenue Tony Garnier pour entrer sur le site. Il partage avec les intervenants sa difficulté à se projeter dans l'accès possible demain car il ne dispose pas des dimensions, ni des détails concernant la plateforme tramway et l'aménagement de son terminus sur l'avenue Tony Garnier. Il ajoute qu'il est sensible aux problématiques vélo car il remarque beaucoup d'accidents devant la Halle Tony Garnier.	Florian Chalumeau souligne que le SYTRAL a bien conscience des contraintes d'accès de cet équipement et que les équipes du tramway T10 ont l'intention de préciser finement ces contraintes lors d'un rendez-vous dédié avec les exploitants de la Halle Tony Garnier, en présence du maître d'œuvre et d'Isabelle Nardou-Thimonet, chargée des relations riverains T10. Il ajoute que la position de la plateforme et du terminus ainsi que les différentes fonctions ne sont pas encore arrêtées sur l'avenue Tony Garnier et que les contributions permettront d'alimenter les études de conception. Enfin concernant les vélos, Florian Chalumeau, indique que l'idée est de mettre en place des aménagements qualitatifs pour les vélos, pour plus de sécurité pour les cyclistes mais aussi pour les autres usagers. Il ajoute que ce sujet est au cœur des réflexions et que des échanges spécifiques avec les exploitants de la Halle Tony Garnier ne pourront qu'enrichir la conception de ces aménagements.	
328	03/09/2021		x	RC Acteurs locaux T10		Un participant questionne l'opportunité d'ajouter une traversée voiture sous le boulevard Bonnevey questionnée dans le dossier de concertation. Selon lui, cela risque de créer un nouvel axe fort de circulation, qui pourrait constituer une entrave aux modes doux. Il ajoute une réflexion sur l'importance d'avoir bien en tête le réseau Vélo'v, qui selon l'emplacement des stations pourrait contribuer à faciliter la connexion avec Feyzin.	Florian Chalumeau confirme que le réseau Vélo'v fait bien partie des réflexions. Concernant le franchissement du boulevard Bonnevey, il y a une certitude quant au passage du tramway et des modes doux, mais il n'y a pas de décision à date concernant le passage des voitures. L'analyse de l'opportunité du franchissement automobile sera analysée sur la base des études en cours sur la circulation, de l'intérêt du lien entre les deux zones et des contributions de la concertation.	
329	23/09/2021		x	RC Acteurs éducatifs		Période travaux : Privilégier autant que possible les périodes de vacances scolaires et les mercredis aux abords de l'école.		
330	23/09/2021		x	RC Acteurs éducatifs		Période travaux : Maintien de l'emplacement de stationnement bus scolaire pour les sorties scolaires : pose et dépose sans traverser de rue		
331	23/09/2021		x	RC Acteurs éducatifs		Période travaux : Les parents se déplacent beaucoup en voitures - Inquiétude en phase travaux SYTRAL.		
332	23/09/2021		x	RC Acteurs éducatifs		Avis sur les variantes : préférence Bld Gérin. L'aménagement sera plus qualitatif et cela réduira la circulation voitures qui est conséquente en ce moment. Emplacement de la plateforme le plus loin de l'école - souhait de garder un bout de parvis.		
333	23/09/2021		x	RC Acteurs éducatifs		Les places de parking impactent fortement l'école actuellement – beaucoup de stationnement en double file rendant la sortie d'école dangereuse.		
334	23/09/2021		x	RC Acteurs éducatifs		Besoin d'un emplacement de stationnement bus scolaire : pose et dépose pour les sorties scolaires à prévoir sans avoir besoin de faire traverser les écoliers.		
335	23/09/2021		x	RC Acteurs éducatifs		Souhait d'aménagements parking vélo aux abords de l'école (cycle vélo CM1/CM2) sur le Bld Gérin.		
336	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Attention aux places de stationnement. Très beau projet		
337	14/09/2021	x		Avis libre questionnai re		Quels seront les dispositions prises pour le stationnement des véhicules des usagers habitant à l'extérieur de la commune de Vénissieux, car les places autour de la gare de Vénissieux sont déjà largement saturées.		
338	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Désengorger le centre ville - accessibilité plus grande (pb des ponts) (comment traverser les voies de chemin de Fer ?)		
339	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		je suis favorable au tracé GERIN / MARECHAL avec 2 stations. merci et très heureuse de l'arrivée du T10		
340	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Pourquoi ne pas en profiter pour rendre le centre ville de Vénissieux piétonnier ? Je favorise l'option Av. Jean - Jaures plutôt que Laurent Gerin		
341	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		TRAM avec plateforme ,VELO ds la rame - Cadensement plus ??? - Amplitude horaire adaptée au travail posté - Billeterie par zone de déplacement pour faciliter les courts déplacements locaux avec un coût faible - Pour le centre de Vx privilégier une voie montante par Jean Jaures et E Zola , une voie descendante par Bd de gerin / rue Maréchal. -Bénéficier des expériences vécues dans d'autres Centre Viles à rue étroites.		
342	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Avec ces projets changement de la populationavec une meilleure mixité.		
343	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Un tram arrêté à la demande et permettre au Velo toute la journée		
344	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Préférence pour la variante Jaures à Vénissieux		
345	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		l'importance de la fréquence à 10 mn en heure de pointe, on ?? des condition défavorables pour le voyageur. Pour être choisi, le tramway doit faire mieux que le vélo ou la voiture.		
346	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Veillez à l'intermodalité et de cadences renforcés aux horaires de travail et au horaires scolaires		
347	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Permettre à ceux qui n'ont pas de véhicules de se déplacer . Eviter de passer par le centre ville pour aller d'un point à un autre en agglomération . A t'on pensé au coût du ticket de transport pour favoriser l'utilisation des transport en commun ? Pourquoi pas la gratuité ?		
348	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		de mettre assez de place de parking au plus grosse station et gratuit (avec son ticket) pour insister les gens à prendre le T10. Faire un tarif préférentiel pour les usagers de la ligne T10 uniquement, pour les habitants de Vénissieux centre.		
349	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Fond : La CNOP dit des opportunité, le T10 n'existe pas? Quels ??? Forme : Le critère de suc Public du Sytral ? - Les retombées financières - Prix / M ?? R.U.B = Expropriation ?		
350	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Multiplier les stations VELOV à Vénissieux dans les quartiers tels que CHARREARD, Centre, MINQUETTES etc... - Développer les transports en commun tel que le Tram vers les communes de Rilleux - Caluire , Neuville (Val Saône) et les raccorder à Lyon et à Vaulx en Velin. Ex = un Tram direct Rilleux à Vaulx en Velin et Rilleux à Caluire		
351	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Prolonger la ligne jusqu'à l'avenue Berthelot		
352	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Nécessite de réaménager le site Vénivov qui cristallise Squats, dégradations, insécurité. Améliorer la zone Marronniers, Boulevard Laurent Gérin, rue Eugène Maréchal - Favorable au passage sur cette zone.		
353	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		- Le Coût des transports en commun à Lyon assez élevé. - exemple : même prise pour un trajet entre deux stations ou Vénissieux Gare de Loups ?!		
354	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Il faut privilégier le variant Jean Jaures afin d'avoir le plus d'impact sur la population et déservir le marcher du centre de venissieu.		
355	14/09/2021		x	Avis libre questionnai re		L'attente doit être inférieur à 8 min entre 8 h et 19 h 00 ; Pourquoi ne pas proposer Rue Paj Bert -> Puis Jean Jaures ce qui permettrait de desservir tout le centre.		
356	14/09/2021		x	Mail	Tram T10 consultation - extension vers Saint Priest	Bonjour, je vous envoi cet email car travaillant à Gerland et habitant à Saint Priest. Le T10 est une excellente initiative. Il serait très intéressant qu'il puisse être étendu vers Saint Priest, étoffant ainsi également la desserte inter-banlieue. Pouvez-vous porter cette question lors des consultations publiques? Je vous remercie par avance. Bien cordialement		

357	30/09/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux		Je suis résidente avenue Jean Jaurès. Je n'ai rien contre le développement du tramway qui est essentiel au développement écoresponsable de la ville. L'un des deux tracés me semble plus approprié que l'autre. Un tramway passant par rue Jean Jaurès nuirait aux commerces déjà peu nombreux, à la continuité de la circulation. Nous avons déjà des soucis de stationnement et pour sortir de chez nous. Le tracé rue Eugène Maréchal permettrait de desservir les mêmes habitants tout en aidant au développement d'un secteur appelé à transformation avec des usines à l'arrêt et zones constructibles. Le tramway passant par la rue Maréchal desservirait entre autre la Bourse du Travail et le théâtre. Merci de votre attention.		
358	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Les personnes rencontrées soulignent le manque de desserte actuelle de Saint-Fons.		
359	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Plusieurs remarquent le gain de temps que permettra le T10 pour rejoindre le secteur Gerland et la ligne B du métro.		
360	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Des citoyens s'interrogent également sur le devenir de la ligne C12, une fois le tramway construit.		
361	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Une légère préférence se dégage pour le passage du tramway par l'avenue Jean Jaurès.		
362	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Les personnes qui se sont prononcées en faveur de la variante Gérin relèvent un accès simplifié au théâtre.		
363	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Plusieurs personnes souhaitent que du stationnement soit installé près des stations pour faciliter l'intermodalité.		
364	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		D'autres demandent que des arbres soient implantés pour apporter plus de végétalisation.		
365	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Certains proposent l'aménagement de bancs à l'ombre pour rendre l'attente plus agréable.		
366	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Certaines personnes s'inquiètent du danger que peut représenter un tramway, surtout s'il passe près des écoles.		
367	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		Les personnes qui se sont montrées opposées craignent un accès réduit des voitures dans les communes de Vénissieux et de Saint-Fons, et une réduction du stationnement.		
368	08/08/2021		x	Stand mobile - Place Sublet, Vénissieux		D'autres habitent sur le passage des variantes locales et redoutent des expropriations et les nuisances sonores que peut générer un tramway.		
369	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		La réduction des places de stationnement inquiète certains habitants, notamment les commerçants. Ils souhaitent davantage de communication à ce sujet.		
370	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Plusieurs personnes souhaitent connaître le devenir des lignes de bus actuelles notamment le C12 et le C60. Puisque le tramway va desservir le centre de Saint-Fons, elles demandent que les bus desservent les quartiers reculés et en hauteur comme les Clochettes.		
371	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Certaines personnes rencontrées se sont exprimées à propos des variantes de tracé. Elles se montrent favorables à la variante de tracé Gérin car celle-ci permet de desservir plusieurs lieux de vie comme le groupe scolaire.		
372	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Concernant la variante Jaurès, des personnes craignent que l'insertion du tramway ne réduise les trottoirs et suppose l'abattement des arbres déjà présents.		
373	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Plusieurs personnes pensent que le T10 devrait passer par la gare de Saint-Fons pour que celle-ci devienne un pôle multimodal. En alternative, certains suggèrent qu'un accord se fasse entre la SNCF et TCL pour que le trajet en train entre Gare de Saint-Fons – Lyon Perrache soit au prix d'un billet TCL.		
374	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Certains participants demandent à ce que la station 4 Chemins se situe du côté de la gare SNCF pour simplifier la connexion.		
375	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Des participants proposent également que les noms des stations soient féminisés.		
376	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Plusieurs personnes demandent que le tracé du tramway soit végétalisé et insistent pour que les arbres en ville soient maintenus.		
377	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Des habitants résidant à proximité du tracé s'inquiètent des nuisances (sonores et vibrations) que peut causer le tramway.		
378	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		Des participants souhaitent que des continuités cyclistes soient mises en place en parallèle de l'insertion du tramway mais également dès à présent et sur la globalité de la commune en prenant pour exemple la dangerosité du croisement Bonnevey/Jean Jaurès. Ces mêmes participants s'inquiètent de la circulation à vélo durant la phase de travaux.		
379	11/09/2021		x	Forum des associations , Saint-Fons		D'autres habitants ont remarqué que les 5 minutes estimées pour rejoindre les stations (dans le dossier de concertation) n'étaient pas réalistes car ils ne prenaient pas en compte la topographie de la commune.		
380	13/09/2021		x	Stand mobile - Stade de Gerland - Le Lou, Lyon		Les habitants du quartier Debourg sont globalement peu intéressés par le projet T10, à part sur le tronçon Stade de Gerland – Tony Garnier, car leurs usages sont tournés vers le nord de Gerland ou la ville de Lyon.		

381	13/09/2021		x	Stand mobile - Stade de Gerland - Le Lou, Lyon		Les usagers de la ligne de bus 60 : beaucoup de scolaires, habitant Saint-Fons ou Feyzin, très intéressés par le projet de tramway car jugé plus rapide, plus confortable (à la différence de la ligne de bus 60 jugée peu fiable et trop « bondée ») ; la connexion à la gare de Vénissieux intéresse également ces usagers.		
382	13/09/2021		x	Stand mobile - Stade de Gerland - Le Lou, Lyon		Quelques habitants d'Oullins, qui voient avec cette nouvelle ligne de nouvelles opportunités de déplacement, et un intérêt à être connectés à la gare de Vénissieux et rejoindre notamment le Parc Parilly.		
383	13/09/2021		x	Stand mobile - Stade de Gerland - Le Lou, Lyon		Quelques salariés – habitant Oullins et Lyon – exprimant un intérêt pour ce projet sans qu'il réponde à une attente immédiate forte,		
384	13/09/2021		x	Stand mobile - Stade de Gerland - Le Lou, Lyon		Des lyonnais, venus à Gerland pour le centre de vaccination ou le Ninkasi, donc aucune pratique future du T10.		
385	16/09/2021		x	Stand mobile - Gare de Vénissieux		Les personnes rencontrées soulignent l'aspect positif pour le développement de Saint-Fons.		
386	16/09/2021		x	Stand mobile - Gare de Vénissieux		Certains habitants de Vénissieux ne voient pas l'intérêt d'une ligne pour Vénissieux qui est déjà bien desservie.		
387	16/09/2021		x	Stand mobile - Gare de Vénissieux		La question des variantes intéresse beaucoup les habitants de Vénissieux que nous avons rencontrés. Pour autant, ni l'une ni l'autre ne s'est dégagée des échanges lors du stand. La question du passage devant l'école du Centre soulève des inquiétudes (giration du tramway).		
388	16/09/2021		x	Stand mobile - Gare de Vénissieux		Plusieurs personnes souhaitent que du stationnement soit installé près des stations pour faciliter l'intermodalité.		
389	16/09/2021		x	Stand mobile - Gare de Vénissieux		D'autres demandent que des arbres soient implantés pour apporter plus de végétalisation.		
390	16/09/2021		x	Stand mobile - Gare de Vénissieux		Une personne n'a pas trouvé le projet opportun et aurait préféré le prolongement du T1 et du T6.		
391	16/09/2021		x	Stand mobile - Gare de Vénissieux		Les personnes qui se sont montrées opposées craignent un accès réduit des voitures au centre de Vénissieux, et une diminution du stationnement.		
392	16/09/2021		x	Stand mobile - Gare de Vénissieux		D'autres habitent sur le passage des variantes locales et redoutent les nuisances sonores que peut générer un tramway.		
393	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Plusieurs personnes souhaitent connaître le devenir des lignes de bus actuelles notamment le C12 et le C60		
394	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Certaines personnes s'inquiètent du nouveau schéma de circulation qui sera mis en place dans le centre-ville de Saint-Fons du fait de l'insertion du tramway.		
395	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Une personne a suggéré qu'un prolongement puisse s'envisager de la Halle Tony Garnier à Bellecour.		
396	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Plusieurs personnes souhaitent l'aménagement de pistes cyclables le long du tracé de la ligne T10 et l'ajout de wagon vélo aux rames du tramway.		
397	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Plusieurs personnes s'inquiètent des possibles nuisances sonores du fait de l'insertion du tramway.		
398	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Des personnes rencontrées souhaitent que le stationnement voiture soit conservé. Une personne précise qu'il faut conserver le stationnement en surface et pas souterrain, ce dernier pouvant être dangereux, notamment pour les femmes.		
399	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Des citoyens appuient sur la sécurité qui doit être renforcée dans le tramway et sur les quais, afin de favoriser ce mode de transport, notamment en soirée/nuit.		
400	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Des participants souhaitent que les horaires des tramways se calquent sur les événements des différentes infrastructures de la ligne (théâtres, Halle Tony Garnier, Stade, etc.).		
401	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		La station 4 Chemins a suscité des expressions de la part des citoyens. Ils donnent des arguments à la fois pour une insertion près de la mairie et pour une insertion près de la gare.		
402	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Certaines personnes se sont prononcées en faveur de la variante Gérin pour éviter trop de nuisances près des habitations avenue J. Jaurès.		
403	21/09/2021		x	Stand mobile - Place Durel, Saint-Fons		Certaines personnes, notamment des commerçants, insistent sur l'importance du stationnement et de la possibilité de circulation pour les livraisons		

404	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		Beaucoup de personnes remarquent que le projet permettra de desservir Saint-Fons. Cependant, certaines soulèvent que le quartier des Clochettes est éloigné du centre-ville et, par extension, du futur tramway T10. Elles précisent que le tramway T4 reste plus à proximité. Des personnes demandent que le quartier des Clochettes soit davantage desservi et souhaitent la poursuite de la navette municipale Les Clochettes – centre-ville.		
405	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		Les habitants du quartier demandent également à ce que le bus 93 passe plus fréquemment.		
406	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		Des participants souhaitent que les horaires des tramways et des bus se calquent sur les événements des différentes infrastructures de la ligne (théâtre, Halle Tony Garnier, stade, etc.).		
407	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		Des personnes souhaitent que le tramway puisse être prolongé pour rejoindre la gare de Lyon Perrache.		
408	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		Une personne souhaite que la station Saint-Jean-de-Dieu soit choisie rue Saint-Jean-de-Dieu.		
409	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		Une personne souhaite davantage de places assises dans les tramways.		
410	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		Une personne appuie sur la sécurité qui doit être renforcée dans le tramway (notamment le T4) et sur les quais, afin de favoriser ce mode de transport, notamment en soirée/nuît.		
411	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		Des personnes craignent que le tramway crée davantage de congestion dans Saint-Fons.		
412	22/09/2021		x	Stand mobile - Place des Palabres, Saint-Fons		2 personnes approuvent l'apaisement de la circulation sur la rue Carnot.		
413	24/09/2021		x	Stand mobile - Station ENS Gerland, Lyon		Une majorité de personnes se disent favorables au projet. Cependant, sur ce secteur, les personnes rencontrées se disent peu certaines d'utiliser le tramway T10. Elles n'ont pas pour habitude de se déplacer vers Saint-Fons ou Gerland, pour la plupart d'entre elles. De plus, une grande partie des personnes interrogées sont actuellement des étudiants et ne seront plus sur Lyon lors de la mise en circulation du T10.		
414	24/09/2021		x	Stand mobile - Station ENS Gerland, Lyon		Des participants soulignent l'importance de développer des parkings relais aux alentours des stations pour faciliter l'intermodalité et le report modal.		
415	24/09/2021		x	Stand mobile - Station ENS Gerland, Lyon		Beaucoup de personnes rencontrées demandent l'aménagement de toilettes publiques à proximité des stations, ainsi que des bancs pour pouvoir patienter.		
416	24/09/2021		x	Stand mobile - Station ENS Gerland, Lyon		La majorité des participants souhaite que l'aménagement du tramway s'accompagne de la végétalisation des secteurs traversés.		
417	24/09/2021		x	Stand mobile - Station ENS Gerland, Lyon		Un participant interroge la localisation de la station Tony Garnier.		
418	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons		Les personnes interrogées se déplaçant en bus (60, C12) accueillent positivement l'arrivée du tram pour rejoindre Vénissieux ou Lyon. Elles déplorent le manque de places dans les bus et utiliseront le tramway jugé plus confortable et plus rapide, majoritairement en interconnexion avec d'autres lignes (métros B, D, T1, T4). Elles font part toutefois de leur inquiétude quant à une éventuelle suppression ou réorganisation du C60 et C12.		
419	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons		La desserte du quartier des Clochettes est attendue, notamment pour de nombreux scolaires du collège Alain.		
420	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons		Plusieurs personnes s'inquiètent du passage du tramway sur l'avenue Carnot, du fait de son étroitesse.		
421	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons		Une partie des personnes plébiscitent un emplacement à la station 4 Chemins, plus central pour l'accès aux commerces, mais une autre part s'inquiète d'un emplacement aux 4 Chemins qui pourrait engendrer des problèmes de sécurité et nuire à la qualité de cette place.		
422	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons		Une personne souligne qu'un emplacement côté mairie engendrerait une distance avec la station Théâtre trop importante.		
423	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons		2 personnes indiquent qu'un emplacement de station au plus près de l'avenue Jean Jaurès pourrait permettre une meilleur connexion avec les lignes de bus (C12, 60, 93) qui desservent d'autres quartiers de Saint-Fons ou Vénissieux.		
424	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons		Aucun lieu à Saint-Fons ne proposant des informations sur les transports (plan) ou la vente de billets, les usagers indiquent devoir se déplacer à Feyzin ou au centre de Lyon. Un système de borne / billetterie est très attendu des usagers.		
425	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons		Une femme souligne le sentiment fort d'insécurité dans les transports en commun.		

426	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons	Un groupe d'enfants s'inquiètent de l'insertion du tramway sur la rue Carnot à cause des potentiels risques d'accidents.		
427	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons	Plusieurs personnes s'inquiètent de l'insertion du tramway sur les rues Carnot et Plasse déjà très congestionnées, de la mise en sens unique et plus largement de la question de la circulation dans le centre de Saint-Fons.		
428	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons	Des inquiétudes, notamment des personnes âgées, du chamboulement amené par le tramway sur ce centre-ville qui a déjà connu beaucoup de mutations, et une inquiétude particulière pour la phase travaux.		
429	29/09/2021		x	Stand mobile - Square Matringe, Saint-Fons	Plusieurs personnes ont mentionné avoir connaissance du projet T10 grâce au totem installé sur la place 4 Chemins et également avoir reçu le dépliant et le questionnaire dans leur boîte aux lettres.		
430	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	Aujourd'hui uniquement desservi par le bus, le tramway est très attendu des habitants du quartier.		
431	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	2 personnes mentionnent le souhait d'une connexion directe depuis le secteur des Marronniers au Carrefour de Vénissieux (aujourd'hui liaison peu efficace : bus + T4).		
432	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	4 personnes souhaitent un passage sur la variante Gérin / Maréchal pour une facilité d'insertion et moins d'impacts fonciers (1 personne souligne la présence de bâtiments neufs sur Zola).		
433	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	2 personnes plébiscitent un passage rue Zola pour plus de proximité avec leur habitation et le centre-ville.		
434	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	2 personnes suggèrent l'aller sur une variante, le retour sur l'autre.		
435	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	Une personne souligne qu'elle ne souhaite pas que le passage sous Laurent Bonnevey soit ouvert à la circulation automobile.		
436	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	Elle plébiscite la réalisation d'une continuité cyclable le long du tramway.		
437	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	Plusieurs personnes soulignent les incivilités croissantes du quartier et mentionnent des jeunes du collège qui lancent des cailloux sur les bus et qui risqueront de reporter leurs actions sur le tramway.		
438	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	La circulation est ici aussi questionnée sans qu'elle soit source réellement d'inquiétude. Les avis sont partagés sur le sens de circulation de la rue de la République, sans qu'un sens se dégage en particulier.		
439	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	Il est à noter la réalisation de futurs travaux sur les immeubles du quartier des Marronniers, à bien coordonner avec ceux du tramway.		
440	06/10/2021		x	Stand mobile - Quartier Marronnier s, Vénissieux	Plusieurs personnes ont mentionné avoir reçu le dépliant dans leur boîte aux lettres. Une personne a précisé avoir eu l'information du projet de tramway à la télévision.		
441	17/09/2021		x	Porte à porte Saint Fons	Problématique des livraisons de leur commerce (pendant et surtout après la livraison du T10 notamment pour ceux rue Carnot (segment entre Aristide Briand et le carrefour des 4 chemins)		
442	17/09/2021		x	Porte à porte Saint Fons	Des craintes de quelques commerçants de disparaître (santé financière fragile, fragilisée par la crise sanitaire suivi des travaux du T10)		
443	17/09/2021		x	Porte à porte Saint Fons	Le besoin de connaître rapidement le plan de circulation et de stationnement (durant la phase travaux et le définitif)		
444	17/09/2021		x	Porte à porte Saint Fons	Le souhait de savoir le plus tôt possible la réorganisation des bus => volonté d'en parler avec leur clientèle (peur de la perdre)		
445	17/09/2021		x	Porte à porte Saint Fons	Connaître les étapes des travaux et combien de fois cela sera devant chez eux durant les 3 ans de travaux.		
446	17/09/2021	x		Porte à porte Saint Fons	Pour les banques : comment va se passer la phase travaux et l'accès pourvoyeur de fonds (ne pas être bloqué) et quand pourront-ils avoir des esquisses pour connaître l'implantation de leur emplacement réservé ?		
447	17/09/2021		x	Porte à porte Saint Fons	Problématique des terrasses (phase travaux mais surtout en phase d'exploitation du T10 livré)		
448	01/10/2021		x	Porte à porte Vénissieux	Problématique des accès / livraisons		
449	01/10/2021		x	Porte à porte Vénissieux	Connaître les étapes des travaux et combien de fois cela sera devant chez eux ainsi que le plan de déviation durant les travaux		

450	01/10/2021		x	Porte à porte Vénissieux		Quid impact projet CHRONOPOST ?		
451	01/10/2021		x	Porte à porte Vénissieux		Aucune opposition au projet, quelques inquiétudes de grosses entreprises (Direct Trans, Brochex, Tryba, Contrôle technique) selon implantation de la plateforme et giration des semi-remorques.		
452	01/10/2021		x	Porte à porte Vénissieux		La plupart s'est prononcée pour le sens de circulation avenue de la République : Vénissieux -> Saint Fons. Les autres n'ont pas encore d'avis.		
453	01/10/2021		x	Porte à porte Vénissieux		Les commerçants de l'avenue Jean Jaurès : 2/4 (pièces auto et Maria Ilang) ont exprimé leur avis sur la variante Gérin, les autres réfléchissent encore (Coiffeur et Agence Immobilière)		
454	15/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Voie unique entre théâtre J.Marais et Sampaix Nord compte tenu de la largeur de la rue +2 voies vélos +1 voie et stationnement livraisons +trottoirs. -Passerelle au dessus des voies SNCF pour le tramway (structure du port) _impatience de construction du tramway et mise en service. -Fréquence actuelle des 60 insuffisante entre 14h et 16h en avance il ralentit, en retard il accélère		
455	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Rendre l'accès voiture, à l'intérieur de saint Fons, uniquement pour les riverains. Développez les accès piétons + vélo . 1 Arrêt à la Mairie de ST FONs		
456	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Parking à adapter ds ce secteur au lieu de Batiments		
457	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Très bonne initiative de la métropole de Lyon. Le bus (60) direction Perrache -> Feyzin les Vazes sera moins bondé d'usagers, étant donné qu'il desserve aussi la station Stade de Gerland...		
458	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		aucune.		
459	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Ce qu'il faut à Saint - Fons , c'est un moyen de transport rapide et fréquent. Aujourd'hui , il y a le C12 (fréquent mais très long avec trop d'arrêts) et le 60/93 (Rapides pour les accès metro mais pas assez fréquents)		
460	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Vivement 2026.		
461	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		il faut que ce soit plus rapide que le bus		
462	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		un bon complément car le bus n'est pas bon quand on n'est pressé		
463	16/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Le faire intelligemment de manière intelligente pour tout le monde		
464	20/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Même si aujourd'hui l'itinéraire du T4 ne correspond pas à mes besoins, je trouve que les transports en commun entre les communes autour de Lyon, sans passer par Lyon, manquent. C'est une bonne initiative de développer ce type d'itinéraire.		
465	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Je favorise le choix du trajet par l'Avenue Jean-Jaurès.		
466	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Parfait pour nos enfants qu'ils aillent au TIG seuls.		
467	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Pert du temps T4 Gare V jusqu'au Etat puis T6 --> Debourg puis T1 Confluence NULLE		
468	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Station 4 chemins : gare pour faciliter interconnexions.		
469	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Renforcer la sécurité dans le tramway et sur les quais !		
470	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Sécuriser les trams Horaires des spectacles =) service la nuit. Conserver parking Jean Marais ! Sécurité des femmes : pas de parking souterrain.		
471	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Wagons vélos pr motiver à prendre le vélo		
472	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Variante Laurent Gerin		
473	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Positif mais avoir la possibilité d'allonger le centre de Lyon.		
474	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Attention aux ?? qui peuvent endommager l'immeubles anciens (??, fissures)		
475	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Pratique pour aller à la gare et rejoindre d'autres moyens de transport.		
476	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Préférence de la station 4 Chemins à proximité de la mairie Bien intégrer la problématique des livraisons du Carrefour market rue A. ??? et du stationnement gênant.		
477	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		station 4 chemins : vers le carrefour.		
478	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Navette St Fons --> rue passe ??? pour descendre aux clochettes --> faire passer C12 / 60 à la place quand T10 en circulation		
479	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		commencer les TRAVAUX rapidement ! Merci		
480	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		X ravie du tramway, plus facile pour les personnes âgées, rentrer chez eux		
481	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Dangereux dans le centre -Passer par L.Gérin -O/ Place sur J.Jaurès dans la rue -Problème de bruit -zone déjà desservie (C12 / 93 / T4)		
482	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		On l'attendait.		
483	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Passer +par J.Jaurès ??? du peuple est 1 zone morte = passer par L Gérin par une bonne idée		
484	21/09/2021	x		Avis libre questionnai re		Le 93 va t'il passer encore à l'arsenal ?		
485	21/09/2021		x	Avis libre questionnai re		I T4 pas de sécurité dedans		
486	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re		1 wagon où on peut mettre son vélo		

487	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Déjà le T4 de la gare de vénissieux à la Part-Dieu --> ce serait bien si le T10 pouvait aller ailleurs que la Gare de Vénissieux. Plutôt rejoindre Perrache. Trop de doublon de destination avec ce qui existe déjà.		
488	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Station : St Jean de Dieu T4 proche Clochettes		
489	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	93 +tard le soir +freq.		
490	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	plus freq 93 +livraison clochettes et ST FON5		
491	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Caler les horaires du tramway sur les concerts Sécurité dans les tramway Beaucoup de places assises		
492	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	X		
493	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Desservir les clochettes. Rejoindre +facilement le tramway depuis les clochettes.		
494	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Améliorer ligne 60		
495	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	C'est bien pour les jeunes générations		
496	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Rue étroite =pas compatible / illogiq Va créer des bouchons encore+ Bête de passer par St Fons Va rien changer à la pollution Bien desservi par bus / navette		
497	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Dommage que le T10 ne desserve pas Les Clochettes.		
498	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	On a rien à St Fons, pas de bus		
499	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Plus rapide que le bus		
500	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	J'espère que ce sera plus rapide pour se déplacer Mettre des ???.		
501	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Bus / navette direct --> Minguettes.		
502	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Améliore les déplacements		
503	22/09/2021		x	Avis libre questionnai re	-trop loin des clochettes -plus près pour aller au T4 -Ne passe pas là où il y a le plus de monde		
504	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Que des parkings soient créés.Celui qui est vers la gare de vénissieux est plein de bonne heure le matin. Conséquence les voitures essaient d'êtres garées dans le centre mais sature ???		
505	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	L' idéal serait un Tramway ou l'on puisse emmener son vélo (Ca évite les temps d'attente interconnection T10-T4)		
506	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Vive les transports en commun.		
507	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Manque de stationnement		
508	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Avoir des parkings relais TC : -de pollution		
509	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	contente, ça me va très bien		
510	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Attention au au squattage des bancs la nuit		
511	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Besoin de parking surtout à Vénissieux		
512	24/09/2021		x	Avis libre questionnai re	change tout, bien ???		
513	27/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Avoir des Abris avec 3 parois étanches pour l'hiver et jours de pluies		
514	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Je souhaiterait avoir un arrêt devant la Mairie de Saint Fons		
515	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	A quand la gratuité des transports en communs pour les résident à Lyon et communes limitrophes		
516	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Ajouter une agence tcl pour ce trajet.		
517	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	-Projet impensable et c'est du foutage de gueule -Existe déjà bcp de constructions		
518	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	inquiétudes, ça va être le bazar Préférence pour une station à la mairie plutôt qu'aux 4		
519	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Trop de monde dans le 60 aux heures de pointe (matin 7h/8h)		
520	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	Bonne chose / facilite les transports		
521	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	-respecter personnes âgées, femmes enceintes -transport trop cher pour ls personnes âgées		
522	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	très bien comme projet		
523	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	-Bien par St Fons car trop de voitures / sera plus joli après les travaux / Besoin de stationnement pour les commerçants / Que des avantages		
524	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re	trop de monde dans le C12, le tramway est une bonne alternative		

525	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Projet pratique surtout pour aller à la gare -Utile pour beaucoup d'habitants		
526	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Station 4 chemins : assurer la meilleure correspondance avec la ligne 93 -Une bonne fréquence le dimanche		
527	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Bon projet / Permet de se déplacer vite / évite les bouchons -Que des avantages		
528	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Pratique pour sa fille qui va au lycée à Confluence le 60 est trop plein -pratique pour le collège		
529	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Projet trop cher pour gagner peu de temps -Magouille politique -Gaspillage argent publique --> existe déjà des bus -Pas 1 gain de temps		
530	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		abonnement trop cher sans aide 65 € / mois.		
531	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Bonne chose / Diminuer la circulation mais ! au stationnement		
532	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-c'est bien pour les personnes âgées.		
533	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Mieux que le bus car +rapide		
534	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Station à 4 chemins plutôt qu'à la mairie, car plus central		
535	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Bonne chose, donne valeur à la ville -??? -- de circulation -problèmes liaison pour les commerces		
536	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Bonne chose, déplacement rapide		
537	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Ne pas supprimer le bus 60.		
538	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Maintenir la desserte de la ligne 60		
539	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		??? le projet Faciliter vie des habitants -??? / -circulation		
540	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-tram => on vera à l'usure si c'est utile		
541	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Inquiétude ds travaux Positif pour la ville		
542	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		tramway très bien mais : -Problème de circulation si O/ voie automobile -Rue Carnot trop petite / trottoirs petits -Risque de faire +de bouchons		
543	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Bien, pour le projet Déjà entendu parlé à TV / radio Important de changer les comportements		
544	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Bonne chose parce que St Fons et Vénissieux mal desservi = bien pour les personnes qui travaillent Aujourd'hui il y a que le C12 / 60		
545	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Projet génial / pour les modes doux		
546	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		T10 risque de faire doublon avec les lignes 60 ou 93 L'arrivée du T10 risque de créer des nouvelles correspondances		
547	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Très bien, pour le projet		
548	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		rapidité ds déplacements		
549	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-confortable -freinage moins brusque que le bus		
550	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		pas d'avis pour les 4 chemins		
551	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		j'aimerais être conducteur de tramway. En CM2, rue Vallès à côté de la place -collège de Vénissieux (Marronniers) l'année prochaine		
552	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Volonté de sécurité et de cheminements piétons -Aménager ds espaces pour ls enfants.		
553	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		-Problèmes de circulation si pas de voie automobile rue Carnot -La nouvelle route vers la voie ferrée a déjà crée des perturbations, en face de la gare --> mieux qu'il n'y ait qu'1 sens de tram rue carnot		
554	29/09/2021		x	Avis libre questionnai re		Plus de sécurité à Vénissieux, surtout pour les femmes (+impolitesse avec chauffeur +usagers) +incivilités		
555	30/09/2021		x	Avis libre questionnai re		La fréquence des trams, notamment le T4 est insuffisante sur les horaires de travail.		
556	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Ce tram T10 sera le bienvenu à Saint Fons qui est très mal desservi par les transports.		
557	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Transport en commun gratuit pour tous, les week-end d'été pour permettre a ceux qui ne peuvent pas payer d'aller visiter certains lieux.		
558	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Plus de place pour faire passer le tram sur variante Gérin = donc préfère cette variante (trop de bâtiments à démolir sur Zola, dont ds bâtiments neufs). Sens de circulation = plutôt de Saint-Fons à Vénissieux, pour plus de fluidité.		
559	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		J.Jaurès déjà engorgée = problèmes circulation Bien --> pour le développmnt des TC Coûte -cher / +rapide / Accessible		
560	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Bien --> pour aider les gens -TC facilitent la vie, rapprochent les trajets		
561	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		C'est un +pour les gens +facile pour les perszannes en difficultés		
562	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-A arrêté de prendre les TC car travaille de nuit -??? -Pas tram dans centre Vénissieux		

563	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Déjà difficile de circuler, avec tram risque d'être encore pire -Problématique climat = taxes d'abord PL -Dépendance à la voiture des habitants -problématique stationnement = déjà compliqué aujourd'hui (gens se garent sur le trottoir, ...) -Pas de solution pour autant		
564	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Pas d'avis -Bien pour ceux qu'ont pas la voiture		
565	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Bien		
566	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Passage sous I.Bonnevay =pas de voiture Mettre les transports gratuits		
567	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Préférence pour variante Jean Jaurès.		
568	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Préfère/souhaite variante Jean Jaurès. -Accueille très positivement l'arrivée du tram		
569	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Très bonne nouvelle		
570	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Variante par Gérin / Maréchal --> mieux pour la circulation et l'insertion et sur cette variante, pas de transport actuel. Si possible, le livrer dès 2024.		
571	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Les 2 variantes sont bien : pour le tracé aller 1 variante, le retour sur l'autre. Tram plus agréable que le métro.		
572	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Bonne chose = moins de circulation - +rapide =gain de temps		
573	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Peut être bien =mieux desservir -Insécurité avec les bus, risque de faire pareil (collège à proximité)		
574	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Problèmes d'insécurité actuels (collège) Bonne chose =mieux pour perspnnes âgées facilité pour se déplacer		
575	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Rue carnot à déjà été réhabilitée -Travaux paralysent +pas écologique -On détruit pour reconstruire =pas logique -Bien pour moins utiliser la voiture mais peu utile -On demande notre avis -Mettre les arrêts proches pour les PMR -Difficile de circuler, beaucoup de bouchons		
576	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Variante choisie Maréchal Gérin		
577	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Va faciliter les déplacements -va +vite que les bus -Bien pour le quartier et ses habitants		
578	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Sens de circulation =de Vénissieux à Saint-Fons		
579	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Super bonne nouvelle		
580	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Peut-être pas mal mais : -Attention à ne pas trpo éloignés les arrêts -Vénissieux mal desservis -Bonne idée pour ceux qui ne sont pas véhiculés -Attention au suppression de voies auto -Plus pratique pour ceux qui travaillent sur Lyon		
581	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Sert à rien --> bus C12 suffisant -Tram +rapide		
582	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Bon projet -de pollution Bien pour les gens sans-permis		
583	06/10/2021		x	Avis libre questionnai re		variante Marechal car c'est plus large maintenir le C12		
584	07/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Pour la ville, c'est une bonne chose. un beau projet.		
585	05/10/2021		x	Courrier		cf. Courrier		T10_2021: 09_Répo onsultati LGerland tière
586	22.09.2021 14:33:12		x	Plateforme en ligne	Arrêter avec le Tram	Le Tram existait à Lyon il y a déjà un siècle, si les anciens l'ont arrêté ce n'est pas pour rien : > C'est lent par rapport à un métro > Cela fait du bruit > Cela a une emprise soit sur le foncier soit sur les rues existantes congestionnant encore davantage le trafic > Sa mise en place génère des années de travaux très pénibles pour les riverains et la circulation > C'est impossible à automatiser ce qui rend le mode de déplacement plus sujet aux grèves récurrentes pour un oui ou un non > Alors oui cela coûte davantage mais autant payer pour quelque chose qui assure un service performant sans être une immonde verroe dans le paysage urbain, de sa mise en place jusqu'à son exploitation.		
587	24.09.2021 09:05:22		x	Plateforme en ligne	Variante Jean Jaurès à Vénissieux	Bonjour je suis favorable au t10 mais il convient de privilégier la variante qui offrira la déserte de la plus grand bassin de population notant actuellement pas desservi par a un arrêt de tram a proximité, du marche a savoir le tracé passant par Jean Jaurès.		
588	24.09.2021 19:07:06		x	Plateforme en ligne	Variante Jean Jaurès	Il faut favoriser la variante passant par l'avenue Jean-Jaurès car outre le fait qu'elle permettra de limiter le trafic de transit allant au quartier des Minguettes elle permettra une meilleure dessert du centre-ville et notamment du marché		
589	24.09.2021 23:00:51		x	Plateforme en ligne	Terminus Halle Tony Garnier	Bonjour Sur les plans, le terminus Halle Tony Garnier est indiqué situé à 300 mètres de la station du T1. C'est beaucoup trop. L'argument avancé est la présence de tiroirs de retournement au delà de la station. Il y a une autre solution : Mettre en avant-station une double communication (croisée), permettant d'utiliser les deux voies à quai pour l'arrivée et le départ. Les heurtors se trouvant en extrémité de quai. Cette solution se rencontre sur de nombreux réseaux en France (Bordeaux ligne B, Paris T2 Porte de Versailles, etc). Cette solution est aussi une source d'économie puisqu'elle supprime tout parcours à vide. Bien cordialement.		
590	26.09.2021 18:12:24		x	Plateforme en ligne	Terminus éloigné Halle Tony Garnier	Bonjour, comme pour T9 à La Soie, ce terminus prévu du T10 à La Halle Tony Garnier ne me paraît pas efficace. Très loin de la station du T1. C'est pourquoi je vous propose 2 solutions pour palier à ce problème: 1. Prolonger le T10 à Lyon Bellecour depuis Halle Tony Garnier en passant soit par Leclerc qui est très large soit par Yves Farge qui est bien peuplé. Le T10 se raccorderait à la ligne T1 au carrefour Berthelot / Claude Bernard et se désolidariserait soit sur le Pont de l'Université soit sur le Pont de la Guillotière. En attendant que le T8 vienne le rejoindre à Bellecour, l'infrastructure serait déjà présente. 2. Raccorder T10 par 2 voies en direction de l'Ouest (vers Confluence) au lieu du raccordement de service Est (vers Debourg) et créer un terminus à Hôtel de Région au Sud du centre commercial Rue Montrochet ou alors parallèle à l'actuel terminus du T2. Il faudrait alors riper la rue Montrochet au Sud pour maintenir une continuité mais je propose de la mettre en sens unique Est - Ouest pour réduire l'emprise. La station terminus se situerait juste avant le carrefour au niveau de la station provisoire Montrochet Sud qui a été créée lors des travaux du prolongement T2. Avantage, correspondance plus aisée pour les utilisateurs de T10 se rendant vers Lyon et possibilité d'envoyer T6 à Montrochet en utilisant le terminus T10. Vu les fréquences actuelles de T6 et T10 (10 min) avec 2 voies cela devrait passer. Le maillage des lignes de tram me paraît essentiel et la correspondance aisée entre chacune d'entre elles fera l'efficacité de ces lignes et donc fera grimper leur fréquentation. Si les usagers perdent plus de temps à changer de rame que de faire leur trajet, ils se reporteront sur d'autres modes. Merci de votre écoute.		

591	28.09.2021 22:17:12		x	Plateforme en ligne	Desserte des stations scénario 1 dans la zone Tech Sud	Bonjour, La desserte de la zone d'activité Tech Sud par le tramway est une belle perspective. Actuellement, la majorité des travailleurs de cette zone viennent en voiture faute d'un moyen efficace de transport en commun. Il est essentiel de déployer 2 stations dans cette zone afin de la rendre attractive par le tramway, notamment avec un arrêt le plus au nord qui permettra une desserte optimisée avec le tram T6 au Nord. La desserte à Saint Jean de Dieu ne répondrait que partiellement au besoin des travailleurs (au moins 7000 dans la zone).		
592	28.09.2021 22:23:43		x	Plateforme en ligne	Complémentari té avec pistes cyclables et végétalisation	La réalisation de cette ligne du T10 s'accompagne d'un projet de végétalisation et d'accompagnement des modes doux. Actuellement, les pistes cyclables le long de l'avenue Tony Garnier sont en mauvais état (racines, trous,...) et mal signalées par rapport aux autres usagers (piétons, stationnement ou sortie de voiture). Je recommande de porter une attention particulière à la création ou réfection des pistes cyclables notamment en proposant une couverture végétale à proximité (les cyclistes seront contents de moins transpirés en fortes chaleurs avec le maintien des arbres existants et/ou bien plantation de nouveaux arbres) avec une prise en compte du développement racinaire qui pourrait venir détériorer les nouvelles pistes cyclables.		
593	29.09.2021 11:19:23		x	Plateforme en ligne	Tracé Jaurès /Gérin	Bonjour, Ce tram n'apporte rien pour les riverains du centre ville de Vénissieux car il y a déjà le 93 et le C12 qui desservent déjà cette zone et ce n'est pas pour cela qu'il y a moins de voiture dans les rues ! Tant qu'à faire, il faudrait qu'il passe par la variante Gerin qui est bien plus facile à aménager et moins contraignante pour la circulation. Pour ceux qui pensent que passer par Jaurès les rapprochera du marché de la place Léon Sublet est une ineptie car les 2 variantes sont à égale distance et tant qu'à faire autant que le tram passe par des rues plus larges comme Gerin qui est un BOULEVARD et non une RUE. Pierrot		
594	29.09.2021 13:02:58		x	Plateforme en ligne	Autres moyens doux	J'habite le centre de Vénissieux et je ne suis pas convaincu par l'arrivée du T10. Vu l'insécurité qu'il se passe par moment avec des jets de pierre sur le T4 au niveau des minguettes et qui oblige le tram à ne plus desservir ces quartiers, je ne sais pas si l'on pourra compter dessus surtout aux heures de pointe. Pour moi c'est de l'argent public jeté à la poubelle. Maintenant je peux me tromper mais il faudrait aussi que ce nouveau tram apporte les mêmes services qu'à Lyon comme l'arrivée des vélos ou encore des trottinettes électriques en libre service. Je veux bien payer des impôts mais pour avoir les mêmes services que Lyon ou Villeurbanne.		
595	01.10.2021 22:51:59		x	Plateforme en ligne	Passage du tram rue saint jean de Dieu.	Il est prévu de faire passer le tram par la rue saint Jean de Dieu qui est aujourd'hui à double sens voiture. Avec le tram et la largeur étroite de la rue, une voie de circulation auto va être sacrifiée et il s'agit là d'une ERREUR qui va asphyxier toute la circulation déjà très dense de ce quartier. Il est primordial de conserver un double sens auto dans cette rue surtout au niveau du passage sous la voie ferrée. En effet, les salariés ont besoin de circuler pour leur travail et transporter des choses que l'on ne peut pas transporter dans un tram. Merci donc de penser aux travailleurs. Si vraiment cela n'est pas envisageable, un sens de circulation du sud au nord paraît judicieux à conserver.		
596	02.10.2021 20:45:58		x	Plateforme en ligne	Correspondanc es gare St Fons et terminus Tony Garnier	Le tracé proposé me paraît globalement le meilleur compromis entre desserte fine, contraintes techniques et qualité de service (vitesse, fiabilité etc.). J'identifie cependant deux points noirs à prendre en compte absolument. Le premier est le terminus à la halle Tony Garnier, qui ne présente pas vraiment d'intérêt et offre dans la configuration proposée une correspondance médiocre avec T1. Il serait plus logique de franchir le Rhône et de rejoindre Montrouge (voir Perrache ?) comme proposé par le blog Transporturbain (http://transporturbain.canalblog.com/pages/tramways%2Dde%2Dlyon%2D%2Dquel%2Dschema%2Ddirecteur%2D%2D/30194603.html). Un prolongement vers le nord et le T2 (par les quais du Rhône ou Yves Farge) semble également une bonne option, mais rajoute environ 2,5 km de ligne et a donc un coût bien plus important. A minima, il faudrait rapprocher le terminus de T1 en mettant en avant-station une double communication (croisée), permettant d'utiliser les deux voies à quoi pour l'arrivée et le départ comme proposé par Paul-Dubois Violette précédemment, et installer des raccordements dans les deux directions pour multiplier les possibilités à l'avenir. Le second est la correspondance avec le train au niveau de la gare de St Fons. Il est effectivement compliqué de desservir directement la gare mais il faut impérativement encourager et faciliter le cheminement entre la station de tram et la gare : soit par la rue Gambetta, soit par le passage entre l'église et la mairie (via les parkings) et la rue Guesde ou le passage derrière Pôle Emploi. Dans les deux cas, cela nécessite : - une implantation de la station 4 chemins en face de la mairie (c'est aussi là où il y a le plus de place) - une signalisation piétonne visible et efficace depuis et vers la gare - un réaménagement de l'espace pour permettre un cheminement piéton (et vélo si possible) de qualité, c'est à dire confortable et sécurisé, avec donc 1) une piétonisation de la rue Gambetta ou des suppressions de places sur les parkings et une piétonisation d'une partie de la rue Guesde et 2) la création d'une zone de rencontre devant la gare avec quelques aménagements pour apaiser la circulation. - idéalement, la mise en place d'une petite navette électrique autonome et gratuite (10 places devraient suffire), pour aider les personnes chargées et/ou fatiguées à parcourir les 400m entre la gare et le parvis de la mairie. Cette navette circulerait uniquement avant et après l'arrivée de chaque train. Au passage, la création d'accès aux quais depuis le passage souterrain face à la rue de Pressensé serait un réel plus. Enfin, concernant les aménagements cyclables, je rejoins totalement les points soulevés par Saint Fons Vélo dans leur avis, avec notamment la nécessité de réserver le passage sous le périphérique au tram et aux modes doux et de faire passer la L1 du REV par la rue Charles Martin.		
597	04.10.2021 10:20:53		x	Plateforme en ligne	Le projet de Tram T10 est un nouveau mode de transport structurant pour le Nord de la Vallée de la Chimie, mais quid pour le sud ?	Le projet de Tram T10 est un nouveau mode de transport structurant pour le Nord de la Vallée de la Chimie. Il faudra travailler l'intermodalité pour desservir les entreprises et collectivités plus au Sud. Elle passe par exemple par : - un maillage de bus complété par le transport à la demande qui devront permettre un rabattement efficace pour atteindre les objectifs des entreprises du territoire : relier Perrache et Part-Dieu en 30 minutes. Repenser les lignes de transport en commun existantes pour relier efficacement le Sud de la Vallée de la Chimie au Tram 10. - Un 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.		
598	05.10.2021 10:05:57		x	Plateforme en ligne	Enfin un Parc Relais SUD proche préph ?	Bonjour, les parc relais lyonnais sont saturés et imposent souvent de devoir entrer en ville (et dans les bouchons) pour y accéder (parc oullins, parc mermoz-pinel, parc gerland, parc de la soie). Sur le tracé de ce T10, une partie est proche du périph, une entrée/sortie de périph reliée directement sur un grand parc relais extérieur (comme celui de la soie) proche d'un arrêt T10, au niveau de la gare et la mairie de saint-fons, permettrait aux véhicules venant du sud de Lyon de se stationner pour basculer sur le T10, direction métro B et T1, pour rejoindre le centre et l'OUEST, direction métro D et T4, pour l'EST. En plus d'un accès au centre ville pour rejoindre son lieu de travail, école, loisirs, ce parc relais permettrait de limiter la circulation sur le secteur de Gerland lors des nombreux événements avec arrivée massive de public : Match de rugby, concert et salon à la Halle Tony Garnier, accès au musée des confluences et aux centres commerciaux de la confluence. Si l'ambition collective est vraiment diminuer les véhicules et la pollution en ville, il faut proposer des moyens pour laisser son véhicule en sécurité et en pénalisant le moins possible le temps de trajet.		
599	11.10.2021 21:11:31		x	Plateforme en ligne	Choix de la variante venissieux	Je pense qu'il faut privilégier la variante passant par l'avenue Jean Jaurès car elle permet une meilleure desserte notamment des pentes des Minguettes sont loin Les transports permettant de se rendre à Lyon et le serait autant en plus avec l'autre tracé.		
600	12.10.2021 10:24:44		x	Plateforme en ligne	Variante Jean- Jaurès	Je suis favorable à la variante passant par l'avenue Jean-Jaurès car elle permet d'assurer la meilleure couverture du territoire tous en apaisant la circulation automobile dans le Centre ville.		

601	12.10.2021 14:06:09		x	Plateforme en ligne	Choix des variantes et stations sur Vénissieux	Bonjour, Je suis favorable à la variante Laurent Gérin-Eugène Maréchal. Ce tracé permet de mieux desservir différents équipements 'utiles' : l'Ecole du Centre, le Boulodrome, une Maison de Retraite mais aussi, le Théâtre de Vénissieux, la salle d'art martiaux/Judo, un terrain de sport, le Cimetière et enfin le quartier Eugène Maréchal. De nombreux habitants vivent près de la rue Eugène Maréchal et ce tracé leur permettrait d'être moins isolés et les personnes qui travaillent dans ce quartier pourraient se déplacer plus facilement. Le Boulevard Laurent Gérin est très large ce qui limiterait beaucoup les problèmes de circulation liés à l'arrivée d'une ligne de tramway. Bien entendu, il a aura des suppressions de places de parking mais peut-être pas tant que ça. et puis, même avec de nombreuses places de parking, ça n'empêcherait pas les marques d'incivilité que nous voyons tous les jours avec des voitures garées sur le trottoir devant la salle d'arts martiaux/judo alors qu'il y a des places libres devant le Théâtre ou devant l'Ecole du Centre... Espérons que cette nouvelle ligne sera utilisée par ces conducteurs peut soucieux de leurs concitoyens. Le quartier Laurent Gérin/Eugène Maréchal/Catherine de Chaponay est principalement composé de maisons équipées de garages ou de places de parking donc ça générerait moins les habitants que si le tracé passait par l'Avenue Jean Jaurès. De plus, la friche pourrait être utilisée par la ville pour faire un petit parking par exemple et ou une Maison des Jeunes (les bâtiments sont très beaux d'un point de vue architecture industrielle et pourraient être joliment rénovés, ils font partie du patrimoine de la ville pour moi). Deux arrêts seraient judicieux: un arrêt devant l'école car très proche du centre ville et un autre arrêt rue Eugène Maréchal pour desservir ce quartier un peu éloigné. Un arrêt au Théâtre ne servirait pas à grand chose car l'arrêt dénommé 'Gérin' est, me semble-t-il, à bonne distance des équipements mentionnés ci-dessus.		
602	12.10.2021 17:47:43		x	Plateforme en ligne	Choix du tracé sur Vénissieux	Je trouve que le tracé Jean Jaurès plus avantageux pour la ville de Vénissieux. En effet, résidante de la rue Catherine de Chaponay, je ne vois aucune utilité quand au passage du tram sur le boulevard Laurent Gérin comme me permettant d'avoir un meilleur accès aux transports en commun. En effet je suis aujourd'hui à 5 minutes à pied de la gare de Vénissieux, l'accès au tram boulevard Laurent Gérin ne me permettrait pas d'optimiser mon temps. Par contre les habitants des pentes des Minguettes, n'ont aujourd'hui pas de bus reliant directement leur lieu de résidence à la gare. Ils marchent pour beaucoup 15 minutes avant d'atteindre la gare de Vénissieux, ainsi je pense que le passage boulevard Jean Jaurès leur serait plus favorable. De plus le quartier de l'école du centre est aujourd'hui suffisamment encombré. Je ne vois pas l'arrivée d'un tram comme désencombrant le trafic. A ce jour les parents d'enfants viennent soit à pied soit en voiture car ils résident pour la plupart dans le quartier. Je ne suis pas certaine qu'un arrêt de tram face à l'école concernerait beaucoup de parents de l'école. Pour vérifier cela il serait peut être judicieux de faire passer un sondage aux parents de cette école. Concernant la déserte du théâtre, il y a environ 25 spectacles par an, je ne trouve pas judicieux de choisir le tracé en fonction de ce critère!		
603	12.10.2021 20:56:09		x	Plateforme en ligne	Choix du tracé au centre de venissieux	J'espère que le tracé retenu sera celui qui part par le centre-ville et l'avenue Jean-Jaurès car cela permettra à tous les élèves qui habite sur dans le centre ville D'être à proximité d'une station de tramway qui serait trop loin si elle situerait plus haut afin qu'il puisse aller facilement dans les collèges et lycées des environs. Si le tracé était plus haut ça cela rallongerait considérablement la distance pour les gens qui habite le centre-ville ou la rue yve fage alors Que les autres personnes ont déjà des transports pas loin de chez eux est facilement accessible.		
604	12.10.2021 21:43:33		x	Plateforme en ligne	Variante Jean Jaurès	La variante passant par l'avenue Jean Jaurès me parait beaucoup plus pertinente car elle permet de desservir beaucoup plus de population		
605	13.10.2021 02:33:30		x	Plateforme en ligne	Prolongement au nord de Tony Garnier ?	Bonjour, Le terminus est actuellement programmé sur le boulevard Tony Garnier. Deux raccords techniques seraient réalisés entre les rails T10 et les rails T1, en direction de Debourg ET du sud Presqu'île. Pourquoi alors ne pas desservir la Confluence ? Jusqu'à l'Hôtel de Région par exemple. En mutualisant la station "Halle Tony Garnier" du T1 avec T10, on économisera de quoi réaliser un tiroir de manœuvre pour le T10, près de ce bâtiment.		
606	13.10.2021 02:39:45		x	Plateforme en ligne	Prolonger T10 au nord de Tony Garnier ?	Sans gros investissement supplémentaire, on aurait une ligne plus attractive. Bonjour, Le terminus est actuellement programmé sur le boulevard Tony Garnier. Deux raccords techniques seraient réalisés entre les rails T10 et les rails T1, en direction de Debourg ET du sud Presqu'île. Pourquoi alors ne pas desservir la Confluence ? Jusqu'à l'Hôtel de Région par exemple. En mutualisant la station "Halle Tony Garnier" du T1 avec T10, on économise de quoi réaliser un tiroir de manœuvre pour le T10, près de ce bâtiment. Sans gros investissement supplémentaire, on aura une ligne plus attractive.		
607	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Fréquence annoncée de 10 minutes en heure de pointe : c'est trop long. Cela signifie que hors heure de pointe, la fréquence sera de 15 à 20 minutes. Cela ne rend pas le tramway compétitif. Le bus 60 met 8 minutes entre Gerland et la Mairie. Crainte des participants quant au faible gain de temps du tramway par rapport au bus. Son seul avantage sera la ponctualité (site propre).		
608	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 2 utilisera le tramway, car il n'aura pas le choix (métro jusqu'à Gerland + T10). Mais n'est pas certain de gagner beaucoup de temps par rapport à son temps initial de trajet.		
609	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 6 s'interroge sur l'avenir de la ligne 60 et imagine une réorganisation du réseau de TC pour mieux irriguer le territoire et éviter les doublons tram/bus.		
610	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 5 ajoute à cela qu'il faudra intensifier la desserte Nord-Sud.		
611	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 7 souhaite que les horaires soient repensés et synchronisés (Bus/tram/train) pour assurer une desserte améliorée.		
612	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 3 prendra le tramway en association avec le scooter (beaux jours vs mauvais temps).		
613	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 4 ne changera pas d'usage, car le changement ne sera pas significatif (bureaux au CTM).		
614	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 7 ajoute à cela que la desserte des Clochettes restera compliquée. Il faudrait qu'il n'y ait pas de rupture de charge avec une fréquence rapide pour que le trajet fasse vraiment la différence.		
615	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Il y a un réel enjeu de calibrage du réseau de surface (moins de correspondance, plus de fréquence, moins d'attente entre deux TC).		
616	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Des parkings relai seront utiles aux personnes hors agglomération souhaitant rejoindre le centre, mais pas aux personnes vivant ou travaillant à Saint-Fons.		
617	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Des stations de vélo', le long du tracé et aux alentours, permettraient une plus grande utilisation du tramway.		

618	23/09/2021	x		Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Questionnement : est-il possible de prendre le vélo individuel dans le tramway ?		
619	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Il faudra prévoir que les arrêts de tramway et de bus soient à proximité les uns des autres, pour permettre des correspondances efficaces. Le bus 60 devra être réorganisé (passer par la Gare notamment) pour compléter les besoins.		
620	23/09/2021	x		Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Quel report de circulation Carnot/Plasse ? Si les véhicules passent sur Jules Guesde, le calibrage de la rue risque d'être insuffisant pour absorber le report de circulation. Le tour de ville sera encombré.		
621	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		La station Sampaix Nord est insuffisante. Beaucoup d'emplois à venir : viendront-ils jusqu'à la station mairie (avec l'arrivée de Symbio notamment). Faudra-t-il envisager un système de navette pour s'assurer que les salariés ne prennent pas leur véhicule individuel ?		
622	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		A noter : le bus 64 qui dessert la Vallée de la Chimie est très rapide.		
623	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 3 indique que devant la mairie, la rue Charles Plasse pourrait être pacifiée (sortie mairie + riverains par la rue des Platanes).		
624	23/09/2021	x		Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Craintes des participants quant aux modifications de circulation dans Saint-Fons : Quelle sera la circulation le long du tramway ? si Carnot passe à sens unique, dans quel sens ? Quelle régulation pour l'accès riverains (feux, borne escamotable, ...) ? La voie de tramway peut-elle être circulaire ?		
625	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 3 souhaite que cet ouvrage soit tous modes, pour agraffer Saint-Fons et Gerland et développer le secteur. S'il n'y a que le tramway et le vélo, la zone restera non sécurisée et n'attirera pas le développement. La voiture permettra cela.		
626	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 4 ajoute que la présence de voiture sécurise par la présence (visibilité, passage de voitures). Une automobiliste témoin d'un délit et/ou accident a un potentiel de réactivité plus important que les usagers du tramway qui ne font que passer jusqu'à la prochaine station.		
627	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 7 demande des aménagements cyclables alternatifs et sécurisés, notamment dans le cadre du report de circulation. La liaison gare – boulevard Y. Farge manque de sécurisation cycliste pour l'heure. La question devra se poser notamment dans le cadre du REV.		
628	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 5 précise que les aménagements métropolitains suivent souvent les axes structurants, ne répondant pas aux usages des cyclistes (qui cherchent le trajet le plus court).		
629	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 3 indique que la végétalisation est une attente générale : il faudra planter au maximum.		
630	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 4 ajoute que l'engazonnement du tramway pourrait être une fausse bonne idée (entretien). Il doit être appliqué plutôt en dehors de la ville.		
631	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 6 précise cependant que la végétalisation ajoute une réelle qualité paysagère à un ouvrage de tramway.		
632	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 1 s'interroge sur la nécessité de minéraliser les zones de franchissement par la voiture.		
633	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 2 s'attend à un gros turn-over des commerces pendant la période de travaux. Mais le tramway apportera une vraie plus-value à terme, ainsi qu'une nouvelle clientèle à l'horizon 2030.		
634	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 6 ajoute que la piétonisation attire de manière générale, mais les usagers s'arrêteront-ils ou traceront-ils jusqu'à Lyon ? La Ville manque de commerces phares qui pourraient attirer par eux-mêmes.		
635	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		Participant 2 précise qu'avec l'arrivée de SYMBIO la clientèle augmentera nécessairement.		
636	23/09/2021		x	Kit du débat 1 - Ville de Saint-Fons		La ville jouit d'une réelle attractivité notamment sur la pause méridienne : elle offre un large panel de commerces et permet de ne pas « entrer » dans l'agglomération lyonnaise. Il existe un véritable enjeu de stationnement.		
637	10/09/2021	x		RP Lyon 7		Une participante souhaite que la présentation soit complétée par les transports ferroviaires afin de donner une meilleure idée de tous les moyens de déplacements collectifs.	Jean-Charles Kohlhaas répond qu'il existe effectivement des circulations ferroviaires avec la ligne allant de Villefranche à Vienne en omnibus. C'est d'ailleurs un souhait que la région augmente la fréquence de ce train car cela serait très intéressant pour beaucoup de gens. La ligne pourrait être ajoutée sur le plan.	
638	10/09/2021	x		RP Lyon 7		Un participant ajoute que la ligne est présentée comme étant structurante et allant servir à beaucoup de monde, mais il pense que cette ligne n'est pas indispensable sur Gerland car il existe d'autres alternatives : les lignes C12, 60, 64, 93 et la gare SNCF de Saint-Fons. Il se demande pourquoi ne pas relier certains de ces bus à la gare SNCF ou prolonger une ligne existante comme T4.	Jean-Charles Kohlhaas indique que cela ne répond pas aux besoins des habitants du secteur. Les modèles, souvent pessimistes, estiment que la ligne sera chargée à 22 000 voyageurs/jour. Sur les projets précédents, les résultats atteignent parfois le double (par exemple sur le T4 à Vénissieux ou le C3). Il y a donc un véritable besoin. La ligne ferroviaire correspond à environ un train par demi-heure voire par heure et n'est pas au tarif des TCL. Un certain nombre de lignes de bus seront reconsidérées pour réorganiser le réseau de surface, dans l'objectif d'utiliser ces lignes de bus pour desservir d'autres quartiers non desservis aujourd'hui ou pour organiser le rabattement sur la ligne de tramway. Muriel Roche complète en expliquant que la ligne T10 ne va pas se superposer au réseau de bus existant. Le réseau de bus va être réorganisé. De plus, la ligne T10 va permettre aux habitants du centre de Saint-Fons de rejoindre la gare de Vénissieux et le métro Gerland en 10 minutes environ. Un prolongement du T4 à Saint-Fons ne permettrait pas une attractivité aussi importante pour les habitants de Saint-Fons sur un mode de transport collectif.	

639	10/09/2021	x		RP Lyon 7	Un participant interroge sur la partie du tramway avenue Tony Garnier : le trafic, assez important, va être impacté par le passage du tramway car deux voies vont y être supprimées. De plus, la voie centrale existe et est inutilisée aujourd'hui. Il demande s'il va y avoir une utilisation partielle de cette voie et quel va être l'impact du tramway sur la pollution si des bouchons se créent.	Jean-Charles Kohlihaas répond que le site central peut aujourd'hui être utilisé par les bus, les études sont encore en cours pour savoir comment le tramway va être inséré. Des alignements d'arbres vont par exemple être conservés et les cheminements cyclables et piétons améliorés. L'espace central sera utilisé, mais le tramway n'y sera pas forcément. Avec l'arrivée d'une ligne de transport collectif, un certain nombre de voitures sera supprimé, le but n'étant pas de créer des déplacements supplémentaires. L'objectif est de réduire la circulation sur l'avenue Tony Garnier, et de réduire de moitié la circulation automobile sur la Métropole dans 10 ans. Il précise que c'est un objectif ambitieux et que le seul moyen d'y arriver est de réduire l'espace de circulation. Il ajoute que plus il existe de voiries, plus il y a de circulation, jusqu'à saturation, alors que quand la voirie est diminuée, par exemple avenue Berthelot, la circulation diminue. C'est le pari du SYTRAL. Il précise que le tram-train est une compétence de la région et non pas de la Métropole ou du SYTRAL, c'est donc le Président de la Région qui le gère.	
640	10/09/2021	x		RP Lyon 7	Une participante a plusieurs interrogations. Elle circule principalement à vélo et représente l'association la Ville à Vélo pour Lyon 7ème. Elle demande comment seront insérées les voies cyclables autour du tramway pour éviter les conflits d'usages entre les piétons et les vélos. Elle ajoute qu'il existe une résistance des gens qui vont travailler à Techsud à utiliser les transports en commun et le vélo et qu'il faut prévoir des stations suffisantes pour que les gens aient envie de lâcher la voiture.	Valentin Lugenstrass indique que l'arrivée d'un tramway transforme les quartiers en termes d'usages et d'activités autour des stations et des rails, et requalifie l'espace public. Pour l'insertion des aménagements cyclables, l'enjeu est bien de limiter les conflits en particulier avec les enfants et les plus fragiles. L'idée est un meilleur partage de l'espace et la sécurisation des différents flux en les séparant et c'est justement l'idée du Réseau Express Vélo, récemment renommé les Voies Lyonnaises, dont la première ligne passera le long du tramway T10. Les aménagements sont encore en cours d'études pour un aménagement sécurisé et confortable en parallèle au tramway. Fanny Dubot ajoute qu'en effet, beaucoup de salariés viennent en voiture mais que le Club des entreprises du 7ème (CLE 7) travaille sur la mobilité interentreprises et a recensé une volonté des salariés de changer leur pratique. Le T10 offre une nouvelle mobilité pour ces salariés. Florian Chalumeau ajoute que le sujet des conflits est bien pris en compte dans la conception des aménagements cyclables, des cheminements piétons, des voies de circulation et des accès aux entreprises dans ce secteur.	
641	10/09/2021	x		RP Lyon 7	Un participant rebondit en indiquant que certains salariés viennent également de loin et n'ont pas d'autre alternative que la voiture ou la moto pour venir travailler. Il demande si les parcs relais sont à l'ordre du jour. Ce participant souhaiterait un moyen de transport périphérique, qui suivrait le périphérique et permettrait de relier tous les moyens de transports qui vont vers les banlieues.	Jean-Charles Kohlihaas répond que l'objectif n'est pas de supprimer toutes les voitures et qu'il n'y aura jamais assez de transports collectifs pour desservir chaque domicile et chaque entreprise. L'objectif est de constituer un réseau avec des interconnexions entre les différents modes de transports collectifs pour couvrir des zones importantes, que ce soit en termes d'origines ou de destinations potentielles. Ce projet T10 est justement connecté aux métros B et D, à des lignes de tramway et bientôt à des lignes de bus notamment venant de l'extérieur de la Métropole, mais aussi à des gares ferroviaires. A partir du 1er janvier 2022, le SYTRAL se transforme en Etablissement Public Local. Dans ce cadre, des lignes de bus en rabattement sur les lignes fortes de la Métropole à partir de la Communauté de communes du Pays de l'Ozon et de la Communauté de communes de l'Est Lyonnais pourront être organisées. Il ajoute que des gens d'Oullins ou La Mulatière sont intéressés par le projet, les temps de parcours vont devenir intéressants en correspondance avec les transports en commun depuis chez eux. Sur le sujet des lignes de rocade, il répond que ce n'est pas forcément un enjeu d'avoir un transport collectif exactement sur le périphérique ; les gens qui utilisent le périphérique ne vont pas sur le périphérique mais ont une origine et une destination souvent très décalées du périphérique lui-même. La réflexion est de faire une ligne de rocade pour desservir notamment les quartiers habités. L'intérêt d'une ligne forte est d'être dans une zone dense d'habitations, or le périphérique est très éloigné des habitants.	
642	10/09/2021	x		RP Lyon 7	Un participant trouve que c'est une très bonne idée d'avoir fait une partie des projets prévus au PDU de 1997 et ces lignes de rocade. Il trouve que c'est un pari de desservir des zones d'activités, zones qui ne génèrent pas forcément de trafic pendant la journée.	Jean-Charles Kohlihaas partage cette analyse. Il précise que les salariés ne se déplacent pas toujours dans les mêmes créneaux horaires et que les heures de pointe sont en extension. L'intérêt de cette ligne est de desservir des zones d'activités industrielles, le secteur Gerland et d'autres équipements comme la Cité Scolaire Internationale, l'Université, ou encore d'autres pôles d'attraction qui peuvent générer des déplacements en décalage par rapport aux salariés.	
643	10/09/2021	x		RP Lyon 7	Un participant demande quel est le devenir du Port Edouard Herriot. Ce port va se verdier, il va y avoir des installations, des habitants, etc. Ce participant demande si le futur est envisagé avec le projet T10.	Jean-Charles Kohlihaas explique qu'ils sont nombreux à souhaiter cette transformation. L'Etat a voté la sortie des hydrocarbures, avec un engagement de réduction d'un tiers des cuves d'hydrocarbure dans le Port Edouard Herriot. C'est donc un secteur qui va être en pleine mutation. C'est la plus grande zone de Lyon qui va devenir disponible dans les prochaines décennies. Le T10 longe le port mais ne rentre pas à l'intérieur. En revanche, concernant la ligne B du métro, une réservation existe pour une station aux portes du Port. Il conclut que si jamais il y a un besoin d'une ligne dans ce secteur, une nouvelle ligne forte pourrait être développée. Valentin Lugenstrass ajoute que le Port de Lyon est aujourd'hui un outil logistique et industriel fantastique. Certaines villes font le choix de transformer ces espaces en quartier d'habitations ou de loisirs et que cela est parfois un peu dommage. Aujourd'hui, le Port est un outil qui fonctionne très bien avec des projets développés, un hôtel de logistique urbaine pour mieux desservir l'agglomération et la ville de Lyon en particulier avec des entreprises qui achèment des matériaux pour la construction, avec de la logistique fluviale à développer. C'est donc un outil au plus proche de la ville avec des activités industrielles. Il y a des enjeux particulièrement importants sur l'industrie pour les prochaines années. Fanny DUBOT ajoute qu'il faut effectivement garder cette industrie et cette activité au sein même de la ville dans le Port Edouard Herriot. Elle ajoute que la Compagnie Nationale du Rhône a lancé un projet : « Lyon est un port ».	

							Dans ce cadre une démarche va avoir lieu en lien avec les habitants et les collégiens autour de cette mémoire industrielle. Le T10 est l'occasion de porter fièrement le Port de Lyon via une station qui pourrait lui être dédiée.		
644	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Avoir des stations ombragées			
645	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Desservir le Palais des Sports et le Stade de Gerland pour éviter le stationnement sauvage et inciter à venir aux spectacles ou aux matchs en transport en commun			
646	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Prévoir des stations à proximité des services publics et des piscines			
647	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Revoir les arrêts en fonction du développement futur des zones d'habitation			
648	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Avoir des toilettes à proximité des stations de tramway. Pas assez de toilettes pu-bliques en général à Lyon			
649	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Tramway plus confortable pour les personnes à fauteuil roulant			
650	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Proximité et accessibilité pour les personnes ayant des soucis de santé			
651	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Davantage de sièges dans les stations tramway			
652	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Plans inclinés accessibles de part et d'autre des stations			
653	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Prévoir des stations vélos en nombre			
654	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Sécuriser les stationnements vélo sur l'espace public au droit des équipements			
655	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Importance du stationnement sécurisé pour inciter l'usage du vélo			
656	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Stationnement vélo à proximité des lieux drainant beaucoup de public : Cité scolaire internationale, stade de Gerland, palais des sports ...			
657	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Réglementation du stationnement : franchise 1 h (non pas nécessairement stationne-ment payant)			
658	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Problème de travaux pour les commerces de Gerland : craintes de la part des com-merçants car toujours des travaux sur le secteur.			
659	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Importance d'avoir des arbres un peu partout			
660	10/09/2021		x	RP Lyon 7		Rencontrer le syndicat des livreurs à vélo			
661	10/09/2021	x		RP Lyon 7		Les lignes seront-elles minérales ou végétales ?	La végétalisation du tracé dans son ensemble est l'un des objectifs du projet. L'engazonnement de la plateforme est envisagé sur la majorité du linéaire et doit participer à la désimperméabilisation des sols.		
662	10/09/2021	x		RP Lyon 7		Une question est posée sur les travaux et leur impact sur les commerces.	Muriel Roche répond qu'aujourd'hui le travail a surtout été fait sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. Au stade actuel, un recensement est fait de toutes les contraintes qu'il peut y avoir sur les sites riverains du tracé du T10. Isabelle Nardou-Thimonet rencontre les riverains qui font remonter leurs contraintes de fonctionnement et ces contraintes vont être intégrées dans les réflexions sur le phasage et l'organisation des travaux. Elle donnera les informations le plus en amont possible concernant les travaux pour que les commerçants puissent exercer le mieux possible, anticiper les phases de travaux et prévenir la clientèle.		
663	10/09/2021	x		RP Lyon 7		Une question est posée au sujet du stationnement dans le secteur Gerland qui est aujourd'hui gratuit. Les commerçants ne sont forcément pour le stationnement gratuit car cela génère des véhicules qui restent à la journée ou à la semaine, et sont plutôt favorables à un stationnement réglementé raisonnable avec une durée limitée.	Valentin Lugenstrass répond que Gerland est en effet un parking relais à ciel ouvert avec des effets de voitures ventouses car le stationnement y est gratuit. La Ville de Lyon est favorable à étudier cette question de stationnement payant sur le secteur de Gerland dans les années à venir et avec l'arrivée du tramway. Jean-Charles Kohlhaas ajoute qu'à chaque fois qu'est ouverte une ligne forte de transport collectif, le risque de stationnement pendulaire à la journée est aggravé et cela bloque l'accès pour les résidents et pour les clients des commerces. Il a déjà discuté avec les maires de Saint-Fons et de Vénissieux pour voir comment réglementer le stationnement, pas seulement aux abords de la ligne mais dans un rayon plus large.		
664	10/09/2021	x		RP Lyon 7		Un participant remarque que pour que la ligne ait un intérêt, il faut que des gens habitant à Saint-Fons travaillent à Gerland.	Valentin Lugenstrass répond que si ce projet de T10 a été choisi, c'est parce qu'à Saint-Fons deux quartiers sont en rénovation complète avec le développement d'un habitat de meilleure qualité. De plus, les déplacements domicile-travail ne représentent que 40% des déplacements, 60% sont liés aux loisirs et à la vie sociale. Muriel Roche ajoute que l'enjeu est aussi d'avoir plus de mixité sur la commune. Le T10 va permettre au centre-ville de Saint-Fons et au secteur Carnot-Parmentier d'être à 10 minutes du secteur Gerland, et ainsi de les rendre plus attractifs. Cela pourrait également permettre le développement de résidences étudiantes sur la commune compte tenu de la présence de nombreux équipements scolaires sur le sud de Gerland.		
665	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Une participante indique que beaucoup de personnes ont encore besoin d'utiliser leur voiture, notamment pour leur travail, et ne peuvent pas se déplacer à vélo.	Jean-Charles Kohlhaas précise qu'il n'est pas question de supprimer la voiture, en particulier pour les personnes qui ont des horaires de travail particuliers ou qui ne peuvent pas utiliser les transports collectifs. Le tramway ne va pas supprimer toute la voirie de Saint-Fons, l'objectif est de proposer des alternatives (transports en commun, aménagements piétons et cycles) pour diminuer la part d'utilisation de la voiture.		
666	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Un participant, habitant du quartier des Clochettes, demande comment sont pris en compte les besoins de connexion du quartier des Clochettes au centre-ville de Saint-Fons dans le projet T10. Il demande également ce qui est prévu dans le projet pour préserver l'activité commerciale et les abords du Carrefour Market face aux nombreux voyageurs qui utiliseront la station 4 Chemins.	Muriel Roche indique que le tracé de la ligne T10 ne passe effectivement pas par les Clochettes mais que le réseau de bus va être repensé pour être complémentaire au tramway. Elle explique que le projet vise à préserver les fonctionnalités qui existent, notamment concernant l'accessibilité riverains et commerces et la logistique (livraisons des commerces).		
667	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Un participant demande comment la circulation pour tous va être garantie avec une largeur d'implantation des voiries de tramway de 7 mètres de large.	Jean-Charles Kohlhaas explique que la voirie fait plus que 7 mètres, la moins large est sur la rue Emile Zola à Vénissieux. La plupart des voiries a une largeur d'environ 20 mètres. L'objectif est d'inscrire d'abord la plateforme tramway, puis les cheminements vélos et piétons conformément à la loi, et enfin les voies de circulation, de stationnements automobiles et la végétation. Il précise donc que sur les axes où tout n'est pas faisable, la circulation et le stationnement sont réduits, avec notamment la mise en place de sens unique.		
668	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Un participant demande comment les lycéens rejoindront le lycée Récamier ou le lycée Mérieux durant la période de travaux et quelles sont les projections de circulation dans la ville en travaux avec les seules lignes de bus existantes, le 60 et le 93. Une participante complète en demandant si une ligne de bus sera supprimée avec le projet T10 parmi le C12, le 60 et le 93.	Muriel Roche répond que le projet n'en est pas à cette étape de réflexion. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Les réflexions sur le phasage des travaux seront menées ensuite sur la base des insertions retenues. L'objectif est de minimiser les impacts des travaux sur la desserte bus, et le cas échéant de travailler sur les adaptations des lignes impactées pour permettre de préserver au mieux la desserte. Ces éléments pourront être partagés lors de la concertation continue. Jean-Charles Kohlhaas complète en indiquant que le devenir des lignes de bus circulant actuellement sur le corridor de T10 sera requestionné, avec un objectif de redéploiement des kilomètres bus qui ne seront pas maintenus le long de T10 mais sur d'autres secteurs, afin d'améliorer la desserte globale des différents quartiers par les transports en commun.		

669	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Une participante demande si les plans avec les stations sont disponibles et où se situe la zone de 200 mètres de linéaire.	Muriel Roche indique que les documents et les plans complets sont présents sur la plateforme web du SYTRAL et consultables également en mairie dans le dossier de concertation. Elle précise que la zone qui serait interdite à la circulation sauf riverains serait plutôt de 300-400 mètres de linéaire entre la rue Aristide Briand et le croisement avec l'avenue Jean Jaurès (carrefour des Quatre Chemins).	
670	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Un participant indique que le coût estimatif global de 230 millions d'euros lui paraît énorme. Il pense également qu'il serait intéressant de prévoir une desserte du magasin Carrefour Vénissieux étant donné les bouchons pour y aller. Il observe que plusieurs centaines de places de stationnement sont manquantes à Vénissieux et que de nombreux commerces ferment.	Jean-Charles Kohlhaas indique qu'il n'y aura pas de lignes fortes de transport collectif qui desserviront toutes les habitations, tous les équipements et les commerces dans toute la Métropole. Il précise que le T4 passe déjà à proximité du Carrefour Vénissieux et que le but n'est pas de faire passer une deuxième ligne de tramway à côté, en sachant que le tramway n'est pas le transport le plus favorisé par les ménages qui vont faire des courses en grande quantité. Sur le coût, il explique que le SYTRAL a déjà réalisé des projets avec de tels coûts. Le T10 représente un investissement pour 40 ans voire plus, et pour 20 000 utilisations par jour. Christian Duchêne ajoute que les inquiétudes émises par les participants lors de la concertation sont légitimes. Sur la question du stationnement, il précise que les élus se penchent actuellement sur la préparation de l'arrivée du tramway et sur la place de la voiture à Saint-Fons. L'action doit se faire également sur les nombreuses voitures « ventouses » qu'il faut enlever, ainsi que sur la sensibilisation pour que les habitants utilisent leur garage. Il dément le retard du projet T10 qui serait soi-disant à cause de la ville de Vénissieux qui n'aura pas su faire de choix entre les deux variantes de tracé et il rappelle que c'est bien après la concertation que sera déterminé le choix entre les deux itinéraires proposés.	
671	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Un participant indique qu'il ne serait pas productif de couper des arbres déjà présents sur le parcours du T10 pour végétaliser, notamment les grands arbres entre les Quatre Chemins et la Mairie.	Jean-Charles Kohlhaas précise que leur premier principe est de ne pas couper d'arbres, sauf si cela est nécessaire pour permettre l'insertion. Lorsque que cela est nécessaire, trois arbres sont replantés en moyenne pour un arbre coupé. Il indique également que certains arbres sont malades et nécessiteront d'être abattus.	
672	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Un participant demande si l'arrêt des 4 Chemins, secteur où il y a une grande concentration de la population, sera maintenu ou s'il sera déplacé.	Muriel Roche complète en disant qu'un travail d'insertion du tramway sur le parcours est en cours de réalisation avec une attention particulière à préserver la végétation.	
673	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Une participante demande ce qui est envisagé dans les rues adjacentes au tracé du T10 concernant les stationnements. Elle demande également si la voie cyclable le long du tramway jusqu'à Gerland sera continue.	Muriel Roche indique qu'il y a deux variantes d'implantation de station sur ce secteur, une implantation plus à l'est (au droit du carrefour des Quatre Chemins) et une implantation plus à l'ouest (au droit de la Mairie), et que le choix sera fait à l'aune d'une évaluation technique et intégrant les contributions de la concertation.	
674	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		L'arrivée du tramway est un projet fort pour l'embellissement de la ville. Le tramway doit modifier l'image de la ville	Jean-Charles Kohlhaas répond que l'arrivée du tramway remet effectivement en question l'ensemble du schéma de circulation de la ville de Saint-Fons. Il précise que l'objectif est de supprimer le trafic de transit que les habitants subissent et de conserver les accès pour l'usage quotidien. Le SYTRAL travaille actuellement avec la ville de Saint-Fons et la Métropole de Lyon pour réorganiser le schéma de circulation. Sur les voies cyclables, il explique que la loi oblige à la création d'aménagements cyclables sur les axes du tracé du tramway, sauf contrainte technique, auquel cas des itinéraires alternatifs seront proposés afin d'assurer la continuité des aménagements cyclables. Il indique également la première ligne du Réseau Express Vélo va de Vaulx-en-Velin jusqu'à Saint-Fons et longera T10 entre la Halle Tony Garnier et la gare de Saint-Fons.	
675	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Prévoir une station supplémentaire à Saint-Fons. Le nombre de stations semble insuffisant dans le centre de Saint-Fons		
676	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Bien être attentif à la desserte de l'église située rue Aristide Briand (circulation interdite rue Carnot)		
677	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		L'arrêt des 4 Chemins induit une dangerosité de l'intersection		
678	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Souhait d'un emplacement de la station devant la place de Carrefour market (scénario station 4 Chemins est)		
679	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Souhait d'une station centre proche de la mairie (scénario station 4 Chemins ouest)		
680	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Souhait d'une station au plus près des 4 Chemins (scénario station 4 Chemins est)		
681	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Souhait de mettre la station vers la mairie (scénario station 4 Chemins ouest)		
682	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Position de la station 4 Chemins / Mairie : le plus possible vers la Mairie, car il y a la place, et proche de la gare et des 2 écoles (Notre Dame des Fontaines et Simone Veil)		
683	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Position de la station 4 Chemins : à mettre vers la Mairie, là où il n'y a pas de logements en rez-de-chaussée (sinon cela engendre du bruit), vers les commerces		
684	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Station Cité Scolaire Internationale : importante car beaucoup de constructions à Gerland avec beaucoup de personnel et de plus en plus de difficultés pour se garer		
685	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Amplitudes horaires des transports (tramway/bus)		
686	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Une fréquence toutes les 10 minutes en heure de pointe semble insuffisante		
687	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Un projet qui permet d'offrir des solutions pour les étudiants		
688	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Demande de dispositif sonore aux arrêts pour les malvoyants et de bouton pour traverser aux feux		
689	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Ouvrir l'accès vélo au 7e arrondissement plus tôt, avant 2026, serait un fort levier pour augmenter la part modale des cycles à Saint-Fons		
690	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Souhait de disposer d'un plan vue satellite détaillé de la zone riverains sur la rue Carnot du n°2 au n°36 avec les circulations pour les voies de tramway, piétons, voitures, riverains et pistes cyclables		
691	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Sur la rue Charles Plasse, prévoir l'aménagement et l'élargissement des zones piétonnes et zones de terrasses (café, restaurant...)		
692	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Souhait d'aménagements sécurisés pour les vélos sur l'avenue Jean Jaurès et la rue Carnot		
693	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Création de places de stationnement pour personnes handicapées		
694	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Penser aux places de stationnement pour les travailleurs ou les achats ponctuels		
695	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Maintien des livraisons commerçants sur la rue Carnot et la rue Charles Plasse		
696	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Développement du parc relais à la gare de Vénissieux (nombre de places et accessibilité dimanche et jours fériés)		
697	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		L'étude de circulation dans Saint-Fons aurait dû déjà être réalisée, pour être finalisée avec le tracé du T10		

698	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Grosses inquiétudes sur le période de travaux (déplacements, stationnement, bruit...)		
699	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Souhait que les voitures puissent continuer à passer sous le périphérique pour éviter les grands détours et parce que certains déplacements ne peuvent pas se faire à vélo pour des raisons de chargements, de matériels ou autres à transporter		
700	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Enlever la circulation des voitures sur les rues Charles Plasse / Carnot pour profiter d'une ville piétonnisée		
701	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Suivi pour garantir la circulation avec une caméra notamment pour les voitures qui opèrent un demi-tour		
702	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Tracé rue Carnot / Charles Plasse : circulation importante avec un risque de détourner le flux sur les autres petites rues		
703	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Garder les navettes gratuites dans Saint-Fons		
704	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Garder le C12 car desserte meilleure de Bellecour à Quatre Chemins		
705	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Projet qui peut créer de l'attractivité pour les commerces		
706	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		La ville de Saint-Fons a besoin de diversité commerçante et elle doit accompagner les commerçants		
707	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Peur que les commerces ne tiennent pas le coup durant la phase de travaux (notamment rue Carnot)		
708	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Crainte des commerçants pour le produit / la peinture durant la phase travaux		
709	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Crainte pour la conservation des terrasses des commerçants		
710	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Problème d'accessibilité à la laverie (43 rue Carnot) pour les clients qui viennent avec des sacs		
711	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Voiture et tramway représentent un lien pour le commerce. Le tramway seul est mauvais pour le commerce		
712	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Mettre le plus d'espaces verts à Saint-Fons		
713	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Déminéraliser. Espaces verts. Pelouses (sans arrosage)		
714	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Conserver tous les grands arbres en ville pour l'ombre en été		
715	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Sur le square Matringe, squats et vente de cigarettes illégalement, il faut y penser lors de l'aménagement		
716	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Souhait de faire une visite guidée du tracé		
717	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		Point d'attention sur l'augmentation des taxes foncières et des taxes d'habitation liée à l'arrivée du tramway		
718	09/09/2021		x	RP Saint-Fons		La zone piétonne coupe Saint-Fons en deux		
719	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Quelles seront les déviations et les impacts sur l'avenue Jean Jaurès à Vénissieux ?	Le principe envisagé à ce stade est celui d'une mise à sens unique pour la circulation générale l'avenue Jean Jaurès, l'autre sens pouvant être assuré par la rue Carnot. Les accès riverains seront préservés sur l'axe.	
720	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Peut-on ajouter une station de tramway en centre-ville Saint-Fons ?	Les études de faisabilité ont permis de définir des localisations de stations permettant de répondre aux besoins, sachant qu'un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. Sur la commune de Saint-Fons, le nombre de stations proposé est fonction de la densité des secteurs traversés : stations distantes d'environ 500 à 550 m sur le secteur centre-ville (deux stations 4 Chemins et Théâtre Jean Marais sur Saint-Fons, en plus d'une station République à l'est de la limite avec Vénissieux) et une station sur le secteur Sampaix compte tenu de la densité moindre sur cette partie du tracé. L'ajout d'une station supplémentaire n'est pas envisagé.	
721	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Quels horaires de pointes prévus ? De quelle heure à quelle heure ?	Un tramway est prévu toutes les 10 minutes en heure de pointe. En règle générale, les tramways lyonnais circulent entre environ 5h30 et 00h30.	
722	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Connecter à la gare, temps de parcours ? Horaires en lien avec la SNCF ?	La ligne T10 sera en connexion directe avec la gare SNCF de Vénissieux (station au niveau de la station T4 existante) et à environ 5 min à pied de la gare SNCF de Saint-Fons. Les horaires de la ligne de tramway ne sont pas spécifiquement coordonnés avec ceux des lignes de trains.	
723	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Est-il prévu des dispositifs pour réduire le bruit de roulement du tramway ?	Des dispositifs techniques seront mis en oeuvre pour limiter les nuisances sonores liées au tramway sur les rues étroites et bordées de bâtiments.	
724	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Les vélos pourront-ils emprunter la rue Charles Antoine Martin ?	Les aménagements cyclables ne sont pas autorisés sur la rue Charles Antoine Martin, compte tenu du règlement du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Ils seront donc réalisés le long du tracé de la ligne T10 boulevard Sampaix et rue Sembat.	
725	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Quels seront les trajets possibles pour aller à Gerland à vélo durant les travaux ?	Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. Les itinéraires vélos envisagés pendant la phase travaux seront donc précisés ultérieurement et pourront être partagés lors de la concertation continue.	
726	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Dès 2022/2023, avez-vous prévu la création d'une piste cyclable au nord de Saint-Fons ?	Une des lignes des Voies Lyonnaises (Réseau Express Vélo) est prévue par la Métropole sur l'axe Jaurès / route de Vienne. Elle sera connectée aux aménagements cyclables aménagés le long de T10 au niveau du carrefour des Quatre Chemins.	
727	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Quels seront les parkings voiture créés aux abords du T10 ? Des parkings minute sont-ils prévus ?	Une étude de stationnement sur les secteurs des centres villes de Vénissieux et Saint-Fons est en cours par la Métropole. Cette étude, complétée par les contributions de la concertation, permettra de proposer des mesures d'accompagnement au projet T10. La ligne de tramway T10, l'aménagement d'itinéraires piétons et cyclables le long du tracé, ainsi que la réorganisation du réseau de bus pour améliorer la complémentarité de ces lignes de bus avec la ligne T10, vont permettre de proposer des alternatives à la voiture individuelle et de contribuer au report modal.	
728	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Avez-vous fait un comptage des voitures nord-sud actuel ?	Des études sur la circulation automobile et le stationnement sont en cours par la Métropole. Elles comprennent une phase d'analyse des pratiques actuelles et de projection avec réalisation de la ligne T10.	
729	09/09/2021	x		RP Saint-Fons		Au niveau du passage sous le périphérique, y aura-t-il des voies prévues pour les voitures ?	Au stade de la concertation, le sujet du franchissement du boulevard périphérique Laurent Bonnevey par la circulation générale reste ouvert. L'étude déplacements en cours de réalisation par la Métropole permettra d'apporter des éléments techniques sur les effets (positifs et négatifs) à attendre d'un franchissement automobile sous le boulevard Laurent Bonnevey au droit du T10. Les attentes et avis du public sur ce sujet pourront être exprimés dans le cadre de la concertation préalable.	

730	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Est-ce que le bus C12 sera maintenu ? La navette de Saint-Fons va-t-elle toujours exister (Clochettes) ?	Le projet T10 va s'accompagner d'une réorganisation du réseau de bus, c'est-à-dire que les lignes de bus actuelles sur le corridor T10 vont être réinterrogées, afin de déterminer si elles seront conservées en tout ou partie, déviées ou redéployées. L'objectif est de retravailler le réseau de bus sur ce secteur afin qu'il soit complémentaire de la ligne T10. Pour le secteur des Clochettes, le rabattement vers la ligne T10 pourra être travaillé dans le cadre de cette réorganisation du réseau de bus. Les communes seront associées à ce travail, qui sera partagé dans le cadre de la concertation continue.	
731	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	La suppression des lignes de bus due à l'arrivée du tramway permettra-t-elle une meilleure desserte de certains quartiers puisque ces lignes seront en fait déplacées ?	La réorganisation du réseau de bus est effectivement une opportunité d'améliorer la desserte de certains quartiers.	
732	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Quelles seront les conditions de circulation pendant les travaux (voitures, vélos, piétons...), notamment pour Saint-Fons/Gerland ? Est-ce que le bus 60 sera détourné ?	Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. L'objectif est de minimiser les impacts des travaux sur la desserte bus, et le cas échéant de travailler sur les adaptations des lignes impactées pour permettre de préserver au mieux la desserte. Ces éléments pourront être partagés lors de la concertation continue.	
733	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Y aura-t-il un accompagnement à destination des commerçants ? Et pendant la phase travaux ?	La période du chantier fera l'objet d'un accompagnement spécifique en fonction des effets prévisibles sur l'activité. D'ores et déjà, Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains du SYTRAL, se tient à l'écoute des commerçants. Une première prise de contact a été faite et un porte à porte commerçants est prévu sur Saint-Fons le 17 septembre	
734	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Autour de ce projet pour les commerces alentours, comment s'assurer une meilleure diversité ?	Il revient à la ville d'animer la dynamique commerciale en lien avec l'association des commerçants. Une politique de préemption des fonds de commerces existe sur Saint-Fons pour aider à la diversité commerciale.	
735	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Saint-Fons va-t-il devenir une ville dortoir ?	Le T10 vise à accompagner la transformation du territoire (notamment le projet de la ZAC Carnot Parmentier à Saint-Fons) et à renforcer l'attractivité de la commune. Il constitue également une opportunité de requalifier les axes du tracé de façade à façade, et ainsi de revoir la répartition de l'espace public entre les différents modes de déplacements et entre les différents usages, avec l'objectif d'apaiser le centre-ville de Saint-Fons.	
736	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Quelle place pour les terrasses de cafés, restaurants ? Est-ce que des terrasses seront supprimées ?	L'arrivée de la ligne s'accompagnera d'un réaménagement des espaces publics « de façade à façade ». A ce stade, il n'est pas possible de répondre précisément sur le sujet des terrasses, compte tenu que les études sont en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements des espaces publics associés. Des éléments plus détaillés concernant ces aménagements seront partagés en concertation continue, en lien étroit avec la commune compétente dans le domaine de la gestion des terrasses notamment. Ils seront nourris des enseignements de la concertation.	
737	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Face à la diminution du flux de passage et aux travaux entraînant une perte du chiffre d'affaires des restaurants déjà touchés par la crise sanitaire, y aura-t-il une indemnisation liée à la perte du chiffre d'affaires ?	Depuis 2018, le SYTRAL gère directement la procédure d'indemnisation amiable des préjudices économiques. Sont concernés les commerces, artisans et professions libérales situés sur le tracé, dont l'accès est interrompu ou qui subissent une perte de visibilité. Les critères sont très stricts et contraignent l'éligibilité à ce dispositif d'indemnisation.	
738	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Comment les clients pourront-ils entrer dans les restaurants pendant les travaux ?	Le SYTRAL assure le maintien des accès riverains, dont commerces, y compris en phase travaux. Les plans de circulation chantier seront établis en considérant notamment les contraintes d'exploitation des commerces et seront partagés avec les commerçants. Ces échanges auront lieu en phase de conception et tout au long de la phase travaux.	
739	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Comment gérer les flux de livraisons dans la zone des riverains sur la rue Carnot, des Quatre Chemins au théâtre ?	L'arrivée de la ligne s'accompagnera d'un réaménagement des espaces publics associés. Le sujet de gestion des flux des livraisons des commerces sur ce secteur est bien identifié et va faire l'objet d'une attention particulière.	
740	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Durant les travaux, comment assurer les accès pour commerçants et riverains ?	La période du chantier fera l'objet d'un accompagnement spécifique. D'ores et déjà, Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains du SYTRAL, se tient à l'écoute des commerçants et des riverains et les informera bien en amont des contraintes liées au chantier du T10.	
741	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Si l'option d'une station devant la mairie de Saint-Fons est retenue, comment repenser la place et l'espace devant l'église-médiathèque en redonnant l'accès aux piétons et non aux voitures (parking) ?	Les solutions d'aménagement seront travaillées lors des études de conception au cas par cas sur chaque secteur selon les contraintes et spécificités des différents secteurs. Elles seront partagées dans le cadre de la concertation continue.	
742	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Sur la rue Carnot, comment assurer l'accès restreint aux riverains (et limiter les autres incivilités) ?	Le plan de circulation (notamment le sens des rues sur un périmètre élargi) qui reste à travailler doit permettre de limiter la circulation sur ce secteur. Un travail spécifique est également à mener sur les livraisons des commerces, afin de proposer des solutions d'organisation des livraisons. Ces éléments seront partagés dans le cadre de la concertation continue.	
743	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Comment vont cohabiter le tramway, les voitures, les vélos et le stationnement sur la rue Carnot et la rue Charles Plasse, compte tenu de la largeur de ces rues ?	L'objectif est d'inscrire l'emplacement du tramway, les cheminements vélos et piétons conformément à la réglementation, et enfin la végétation et les voies de circulation et de stationnement. Quand la largeur n'est pas suffisante, le stationnement et la circulation sont diminués. C'est le cas sur la rue Carnot, avec une fermeture à la circulation – sauf riverains – entre la rue Artiste Briand et l'avenue Jean Jaurès, et sur la rue Charles Plasse, avec une mise à sens unique qui est envisagée. Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé. Elles seront partagées dans le cadre de la concertation continue.	
744	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Sécurité, ville, tramway et commerces, quel projet pour accompagner l'arrivée du T10 ?	L'arrivée de la ligne s'accompagnera d'un réaménagement des espaces publics « de façade à façade ». L'un des objectifs est l'apaisement du centre-ville de Saint-Fons. Les études d'insertion sont en cours en parallèle de la concertation. Elles seront partagées dans le cadre de la concertation continue.	
745	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Est-ce que le tramway ne va pas provoquer des constructions nouvelles le long de son parcours devenant attractif ?	Le tramway T10 vise à accompagner la mutation urbaine, notamment les quartiers en renouvellement urbain tels que le quartier Arsenal Carnot-Parmentier. Les constructions éventuelles le long du tracé seront le cas échéant réalisées conformément aux règles définies dans le PLU-H.	

746	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Pourquoi planter des arbres quand 10 ans plus tard on les coupe ?	L'objectif est de préserver au maximum la trame arborée existante. Lorsque les contraintes d'insertion l'imposeront, les arbres seront remplacés ou complétés le long du tracé du tramway, voire sur des voiries adjacentes. Sur les sections présentant des contraintes pour la végétalisation le long du tracé, des sites complémentaires de plantation pourront être envisagés et définis avec les habitants. Le choix des essences pourra être discuté avec le public.	
747	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Les travaux seront programmés de A à B ou sont-ils commencés sur plusieurs tronçons en même temps ?	Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. Les éléments relatifs au phasage des travaux seront partagés en concertation continue. A ce stade, il peut être précisé qu'il y aura plusieurs fronts de travaux (plusieurs zones en travaux en même temps), de l'ordre de 3 à 4 hors zones d'ouvrage.	
748	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Quel est le calendrier des phases du projet ? Quelle est la date exacte de début des travaux ? Quelle est la date et la durée des travaux pour le secteur Carnot ?	Les études ont principalement porté jusqu'à présent sur les aspects tracés et stations. Dans les prochains mois, le travail sera sur l'insertion précise du tramway et des autres fonctionnalités sur les différents axes du tracé, et l'année prochaine sur la question du phasage des travaux. Les éléments relatifs au phasage des travaux seront partagés en concertation continue. A ce stade, il peut être précisé qu'il y aura plusieurs fronts de travaux (plusieurs zones en travaux en même temps), de l'ordre de 3 à 4 hors zones d'ouvrage.	
749	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Un participant indique qu'il faut profiter du projet pour enlever les voitures de la rue Charles Plasse pour bénéficier d'une ville piétonnisée et déminéraliser les sols.	Jean-Charles Kohlhaas répond que l'objectif est bien de végétaliser, c'est-à-dire d'enlever le maximum de béton pour remettre de la nature. Toute la plateforme du tramway sera également végétalisée au maximum. L'objectif est de perméabiliser les sols de nouveau pour remplir les nappes phréatiques. Christian Duchêne ajoute que sur la rue Charles Plasse, le but fixé est de transformer la ville et de l'apaiser. Il indique que l'arrivée du tramway ne va pas tout résoudre, et que les aménagements piétons et cyclables sont également nécessaires car les habitudes des habitants doivent changer.	
750	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Une participante indique que son groupe se questionne sur les arrêts importants desservis par le bus 93. Elle se questionne sur la fréquence de 10 minutes en heure de pointe qui paraît insuffisante.	Jean-Charles Kohlhaas explique que la fréquence du tramway est une fréquence théorique de lancement, suffisante pour 22 000 voyages par jour, mais que le niveau de service sera adapté en fonction des usages. La conception du projet est réalisée de manière à pouvoir augmenter la fréquence à 5 minutes au maximum. Hadi Mebarki indique que le T4 était formaté pour 80 000 voyageurs par jour au départ et se retrouve aujourd'hui à 140 000 voyageurs par jour. La fréquence de la ligne a ainsi été adaptée, de même que la capacité des rames de tramway pour s'adapter à cette fréquentation.	
751	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Un participant trouve que le projet risque de couper Saint-Fons en deux. Il demande si des dispositifs existent pour réduire les bruits de roulement du tramway, dans quel sens serait le sens unique, comment se ferait l'accès aux commerces de la rue Carnot et enfin si le projet ne va pas être pénalisant pour eux.	Muriel Roche indique qu'aucun sens de circulation n'est déterminé pour le moment sur les rues envisagées à sens uniques. Elle ajoute que des analyses techniques sont en cours sur ce sujet et que les contributions de la concertation vont également être intégrées aux analyses. Jean-Charles Kohlhaas explique que la tendance est de penser que les commerces ont besoin de places de stationnement pour survivre mais cela est faux. Dans les rues commerçantes où le tramway a été installé, hors période de travaux qui reste impactante, le chiffre d'affaires des commerçants a augmenté. Isabelle Nardou-Thimonet ajoute que pour la période des travaux, elle sera l'interlocutrice pour les commerçants et les riverains, et qu'une communication sera faite le plus en amont possible pour permettre une continuité des activités dans les meilleures conditions. Hadi Mebarki indique que les commerçants ont été rencontrés et que des échanges sont en cours et se poursuivront avec eux tout au long du projet.	
752	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Un participant indique que des interrogations subsistent dans son groupe sur les déplacements vélos, notamment durant la période des travaux et à partir de 2022. Il partage des inquiétudes sur la largeur du Pont E. Sembat et les aménagements prévus.	Muriel Roche précise que la largeur actuelle du pont est de 16 mètres et qu'aujourd'hui 3 options y sont envisagées pour l'insertion du tramway : - soit insérer le tramway et les autres modes sur l'ouvrage, avec des contraintes sur les largeurs des modes ; - soit élargir l'ouvrage vers le sud pour accueillir de manière plus confortable tous ces usages ; - soit créer une passerelle pour les modes doux au sud, dissociée des autres modes de circulation. Elle indique que le sud du pont est envisagé pour cette option au vu des contraintes liées au Plan de Prévention des Risques Technologiques de la Vallée de la Chimie. Jean-Charles Kohlhaas invite les participants à donner leur avis, leur souhait et leur préconisation sur ce type d'aménagement et précise qu'il est à présent possible, dans le cadre d'une expérimentation en cours, de prendre son vélo dans le tramway en dehors des heures de pointe.	
753	09/09/2021	x		RP Saint-Fons	Une participante se demande avec son groupe comment les livraisons quotidiennes des commerçants de la rue Carnot vont se passer. Elle questionne les amplitudes horaires des transports et demande jusqu'à quelle heure circulera le tramway. Elle interroge le stationnement pour les personnes en situation de handicap sur la rue Carnot. Elle indique également qu'il y aura moins de stationnements avec le T10 suscitant beaucoup de questions pour les habitants des communes voisines. Elle demande enfin s'il y aura une augmentation de la taxe foncière et de la taxe d'habitation liée au projet.	Jean-Charles Kohlhaas explique que la taxe d'habitation va être supprimée définitivement. Sur les stationnements à la gare de Vénissieux, il indique qu'il n'y a pas de solutions pour stationner toutes les voitures des habitants des communes périphériques, mais que l'objectif est d'organiser des lignes de bus en rabattement sur les pôles d'attraction. Il précise qu'à partir du 1er janvier 2022, le SYTRAL s'élargit à tout le département du Rhône. Il prendra la compétence des lignes appelées Les Cars du Rhône et des réflexions seront menées sur l'organisation de ces lignes.	
754	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Un participant interroge sur la circulation sur le boulevard Laurent Gérin et l'impact du projet T10 sur l'accessibilité du boulevard aux riverains.	Muriel Roche répond en rappelant qu'une mise à sens unique le long de la plateforme est aujourd'hui envisagée sur le boulevard Laurent Gérin, avec un tronçon contraint entre le théâtre de Vénissieux et le gymnase. Sur cette portion, seule la plateforme sera conservée avec soit un passage pour les riverains sur la plateforme, soit un passage par la voirie à l'arrière du théâtre permettant de reboucler avec la rue Peloux. Jean-Charles Kohlhaas complète, en ajoutant que la mise en oeuvre du projet prévoit que l'accès des riverains soit maintenu partout. Là où la circulation peut être interdite à la circulation générale, comme dans le cas sur une partie de la variante Zola, l'accès des riverains est maintenu via la plateforme tramway.	

755	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Un participant interroge sur une variante alternative ouvrant la possibilité de faire 1 sens de circulation tramway sur boulevard Gérin / rue Maréchal, et l'autre sens rue Zola / avenue Jaurès, compte tenu de la largeur des voies de circulation et pour permettre le maintien d'un sens de circulation sur chacune de ces voies.	Muriel Roche répond que cet aménagement serait possible, mais qu'il est toutefois privilégié d'avoir les deux sens de circulation du tramway sur le même axe, afin notamment de garantir une meilleure lisibilité pour les usagers. Cette proposition pourra néanmoins être analysée plus en détail dans le cadre des études d'insertion de la ligne. Par ailleurs, une réflexion plus globale sur le plan de circulation est engagée pour garantir l'accessibilité en voiture des riverains, sans qu'ils n'aient à opérer des détours trop importants dans les trajets quotidiens.	
756	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante interroge sur les solutions envisagées en matière de développement des parkings relais à côté de la gare de Vénissieux, compte tenu de la très forte circulation dans cette zone.	Jean-Charles Kohlihaas souligne la difficulté de répondre à l'enjeu de l'accessibilité automobile par l'augmentation des places de stationnement disponibles. L'option aujourd'hui envisagée est plutôt celle d'une démarche inverse, prévoyant un encadrement du nombre de places dans les rues utilisées par les riverains, et l'organisation de la desserte des territoires en amont via notamment le bus. Ainsi, dans le cadre du changement à venir du statut du SYTRAL et de l'élargissement de son périmètre d'intervention, la solution envisagée est plutôt celle d'une desserte en bus depuis les secteurs de Corbas, et même du nord-isère, à proposer dans le cadre de la réorganisation du réseau de bus prévue en accompagnement du projet T10.	
757	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Un participant fait part d'une troisième option à envisager selon lui en plus des 2 variantes locales de tracé, permettant une voie descendante sur le boulevard Laurent Gérin et d'une voie montante sur l'avenue Jean Jaurès, plus adaptée au tissu urbain de Vénissieux (largeur des rues).	Jean-Charles Kohlihaas répond qu'il est effectivement faisable de séparer les deux sens de circulation mais que cela nuit à la lisibilité pour l'usager. Cette solution n'est donc pas envisagée, mais peut être rediscutée dans le cadre de la concertation.	
758	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Un participant interroge sur le devenir des terrains de la friche Veninov (usines Maréchal), abandonnés depuis 2010, et qui représentent pourtant un enjeu très important pour Vénissieux.	Michèle Picard répond en invitant à considérer l'ensemble des actions ayant été lancées, notamment avec la réfection de la rue Carnot et l'enfouissement des réseaux sur cet axe. Sur Veninov, elle rappelle que cette zone est considérée comme une zone d'activité de production dans le PLU-H, et que des réflexions ont été engagées dans ce cadre avec la Métropole et certaines entreprises. Les nouveaux projets qui viendraient à s'installer doivent cependant être considérés avec attention, notamment afin de limiter la possible circulation des camions associée.	
759	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante interroge sur le tracé évoqué sur le boulevard Laurent Gérin, où 2 options ont été présentées avec soit une station, soit deux stations. Elle souhaite savoir où cette station sera positionnée.	Muriel Roche répond en s'appuyant sur la carte du tracé aujourd'hui envisagé, rappelant toutefois que l'emplacement exact des stations doit encore être travaillé techniquement et discuté dans le cadre de la concertation.	
760	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante interroge sur la fréquence de 10 minutes évoquée. Elle souhaite savoir si une fréquence plus importante peut être envisagée.	Jean-Charles Kohlihaas répond que la fréquence de 10 minutes a été définie sur la base de l'évaluation de la fréquentation à ce stade, à savoir 22 000 voyageurs par jour. En cas d'augmentation du nombre de voyageurs, la fréquence pourrait être augmentée. Le projet est conçu pour permettre une augmentation de la fréquence jusqu'à 5 minutes maximum. Michèle Picard rappelle que sur le succès rencontré sur la ligne T4 a conduit à une augmentation de la fréquence et a un rallongement des rames. Une adaptation est donc possible en cas de forte fréquentation.	
761	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante interroge sur la possibilité de rejoindre la station de tramway en 10 minutes à vélo. Elle souhaite savoir si le stationnement vélo sera possible à la station, ou si une possibilité d'emporter son vélo à l'intérieur du tramway sera ouverte.	Jean-Charles Kohlihaas répond qu'un stationnement sécurisé est effectivement envisagé aux abords des stations de la ligne de tramway (à définir plus précisément dans la suite du projet). Par ailleurs, il rappelle qu'une expérimentation est lancée depuis le mois de juin pour emporter son vélo dans le tramway en dehors des heures de pointe, et qu'une extension des plages horaires sur lesquelles ce dispositif est mis en place est également à l'étude.	
762	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante interroge sur le possible impact de la variante Jean Jaurès sur la ligne de bus C12.	Muriel Roche répond en indiquant que le projet T10 va s'accompagner d'une réorganisation du réseau de bus, c'est-à-dire que les lignes de bus actuelles sur le corridor T10 vont être réinterrogées, afin de déterminer si elles seront conservées en tout ou partie, déviées ou redéployées. L'objectif est de retravailler le réseau de bus sur ce secteur afin qu'il soit complémentaire de la ligne T10. Des réflexions vont être lancées dès 2022 sur ces questions. Jean-Charles Kohlihaas ajoute qu'un dialogue sera également mené pendant la concertation continue sur cette question. Le redéploiement des lignes de bus permettra notamment d'organiser un rabattement vers le tramway, et de mieux desservir des zones jusque-là plus isolées. Michèle Picard rappelle que la même option avait été suivie pour le T4 et le T6. Elle invite toutefois à opérer ces modifications avec attention, afin notamment que les entreprises soient bien sollicitées dans les futures discussions.	
763	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Un participant souligne la difficulté d'une desserte en bus pour les habitants résidant plus loin, devant effectuer un trajet parfois tôt le matin, et pour qui la liaison en tramway n'est donc pas possible. Dans ce cadre, les parkings relais semblent indispensables. Par ailleurs, le trajet du T10 traverse des zones résidentielles où le stationnement des habitants possédant parfois 2 ou 3 voitures risque d'être fortement perturbé. Enfin, il termine en s'interrogeant sur la cohérence de laisser le site de Veninov inutilisé alors que d'autres zones comprenant des maisons de villes sont détruites pour être remplacées par des immeubles.	Jean-Charles Kohlihaas souligne que l'objectif du projet est aussi de limiter la traversée en voiture des communes depuis les communes extérieures, la majorité des déplacements étant opérés pendant les horaires de fonctionnement des transports en commun. Cela permettra de rendre les rues de Vénissieux et de Saint-Fons prioritaires pour les riverains et habitants. Il réitère par ailleurs le coût très important que génère le développement de parkings relais. Selon lui, il n'est par ailleurs pas viable que l'espace public soit utilisé pour un stationnement majoritairement privé. L'objectif du développement des transports en commun est de permettre une diminution du nombre de voitures, 60% des déplacements opérés sur la Métropole étant des trajets de moins de 3 km. Sur le sujet du stationnement, Muriel Roche rappelle que des études globales sont en cours sur le secteur de Vénissieux et que des dispositifs d'accompagnement sur le secteur T10 sont également à l'étude.	

764	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Un participant interroge sur les possibles impacts à anticiper en cas de mise à sens unique de la rue de la République.	Jean-Charles Kohlihaas répond en indiquant que l'axe République/Carnot est aujourd'hui utilisé en partie par des personnes souhaitant contourner le périphérique, mais ne résidant pourtant dans aucune des communes de Vénissieux et de Saint-Fons. L'objectif poursuivi est donc bien de ne pas rendre cet axe de circulation attractif pour le trafic de transit. Muriel Roche ajoute que la mise à sens unique de la rue de la République est envisagée compte tenu de la largeur de cet axe et des fonctionnalités à intégrer (plateforme tramway, aménagements piétons et cyclables, de maintien ou plantation d'arbres, voie de circulation automobile). Toutefois, elle rappelle que le sens de cette rue n'est aujourd'hui pas déterminé et que les contributions de la concertation pourront compléter les analyses techniques sur ce sujet. Une fois le sens de circulation déterminé sur l'avenue de la République et la rue Carnot qui la prolonge, le plan de circulation de ce secteur (sens de circulation des rues sur un périmètre élargi) pourra être travaillé. L'avancement des réflexions sur le plan de circulation pourra être partagé dans le cadre de la concertation continue. Jean-Charles Kohlihaas insiste sur l'importance des contributions sur le sens de circulation de la rue de la République, afin de déterminer la solution applicable à l'ensemble de la zone de la manière la plus cohérente possible.	
765	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Un participant soulève ensuite la question du Réseau Express Vélo se terminant à Gerland mais dont la logique voudrait qu'il se poursuive le long du tracé du tramway. Il interroge sur le tracé de la ViaRhôna, pouvant être prolongé dans le cadre de ces réflexions.	Jean-Charles Kohlihaas répond en indiquant que la ligne 1 du Réseau Express Vélo (nommé « Voies Lyonnaises » depuis) reliera Vaulx-en-Velin à Saint-Fons, puis desservira Feyzin, sans passer par Vénissieux. D'autres lignes du REV sont prévues par ailleurs pour desservir Vénissieux. Indépendamment du Réseau Express Vélo, le projet de tramway s'accompagnera de nouveaux aménagements cyclables qui permettront d'aller de Vénissieux à Gerland.	
766	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante interroge l'absence de station de tramway prévue à la gare de Saint-Fons. Elle est surprise compte tenu de l'éloignement de la gare avec la mairie.	Muriel Roche souligne que plusieurs tracés ont été étudiés et évalués sur le secteur de Saint-Fons dans le cadre des études de faisabilité, dont un qui passait à côté de la gare. Le trajet par la gare aurait été plus long et avec plus de courbes, augmentant ainsi le temps de parcours. Il était plus éloigné du centre de Saint-Fons et permettait une desserte moins centrale des Quartiers Politique de la Ville Arsenal et Carnot-Parmentier. Il présentait enfin plus de difficultés d'insertion, notamment compte tenu du fait que la rue qui monte depuis la gare le long des voies ferrées est aujourd'hui un axe important de circulation. Il est à noter que le périmètre du projet intègre le traitement du cheminement entre la future station 4 Chemins et la gare de Saint-Fons, pour que ce cheminement soit lisible et facilité.	
767	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante soulève la question des problèmes de jonction entre les pistes cyclables. Elle interroge par ailleurs sur l'aménagement de la voie cyclable à Feyzin, entre la raffinerie et le canal du Rhône. Enfin, elle soulève le point de l'aménagement des rames de tramway pour les vélos, selon elle peu opérante encore à ce stade.	Florian Chalumeau répond en indiquant que la question de la continuité cyclable est effectivement traitée, afin de permettre un aménagement à la fois efficace et sécurisé en complément des voies de tramway.	
768	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante interroge sur la circulation du tramway avec la variante Zola, qui pose un vrai enjeu de circulation et de partage de la voie avec les autres usagers, notamment les piétons, vélos et le bus.	Muriel Roche répond en distinguant 2 tronçons : o Sur la partie entre le boulevard Laurent Gérin et Jean Jaurès, la largeur de la voirie est effectivement très faible. Sur cette zone, des aménagements seront faits à la fois sur la plateforme tramway ainsi que les trottoirs piétons. Une interdiction de circulation sera proposée, sauf pour les riverains devant accéder à des emplacements de stationnement. Sur les cycles, une proposition est à l'étude pour proposer un aménagement alternatif sécurisé sur Gérin/Peloux. o Sur la partie entre Gérin et le boulevard Croizat, l'hypothèse est d'insérer une plateforme tramway, des aménagements piétons et cycles, une voie de circulation. Les études d'insertion sont en cours afin de voir quelle largeur totale est requise, dans l'objectif de préserver au maximum les fonciers privés.	
769	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une participante interroge sur la définition retenue de « riverains », plusieurs usages étant ouverts sur le boulevard Laurent Gérin : école, club de sport, théâtre... Le dimensionnement automobile qui en découle doit donc varier en fonction de ces prévisions.	Jean-Charles Kohlihaas répond en disant que l'objectif est de diminuer la circulation automobile. Les espaces automobiles prévus prennent donc en compte le possible impact du tramway sur le nombre de voitures en circulation sur cette zone. Concernant l'école, la réfection complète de la voirie pourrait permettre à ceux qui le souhaitent de se rendre à pied à l'école dans leurs déplacements quotidiens.	
770	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Prolonger le tracé de la gare de Vénissieux au secteur Part-Dieu (T4)		
771	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Prolonger le tracé de Tony Garnier jusqu'à l'avenue Berthelot (T1/T2)		
772	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Une demande d'analyse d'un scénario alternatif permettant une voie descendante sur le boulevard Laurent Gérin et d'une voie montante sur l'avenue Jaurès		
773	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Une demande d'analyse d'un scénario alternatif avec une voie sur l'axe Gérin/Maréchal et l'autre sur l'axe Zola-Jaurès, avec un parcours piétonnier à travers Veninova		
774	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Le tracé doit limiter les emprises sur le foncier privatif / limiter les expropriations		
775	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Des avis écrits plutôt favorables à la variante de tracé par Laurent Gerin / E. Maréchal		
776	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Prévoir une station plus proche du quartier Arsenal à Saint-Fons, où de nombreux logements sont en cours de construction		
777	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Afin de renforcer la proximité avec le théâtre, une station supplémentaire doit être prévue ou, alternativement, le rapprochement de l'un des deux arrêts prévus sur ce tronçon NB : le participant n'a pas indiqué précisément de quel théâtre il s'agit.		
778	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Le nom des stations doit être celui de femmes connues ayant agi en faveur de la commune ou du département		
779	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Un arrêt « Maréchal » doit être positionné, compte tenu des activités actuelles et futures sur cette rue		
780	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Un tarif progressif doit être proposé en fonction de la longueur du trajet		
781	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Proposition de gratuité des transports		
782	14/09/2021		x	RP Vénissieux	La fréquence garantie doit être de moins de 10 minutes		
783	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Sur l'avenue Emile Zola, une station doit être positionnée au plus près de l'école, permettant un accès sécurisé pour les enfants		
784	14/09/2021		x	RP Vénissieux	L'aménagement des rames doit permettre d'y embarquer vélos et poussettes (à l'image de ce qui est fait dans d'autres villes comme à Berlin)		
785	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Proposition de rendre le centre-ville de Vénissieux piétonnier		
786	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Agrandissement du parking relais de Vénissieux		

787	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Si l'avenue de la République est mise à sens unique, proposition de dévier le trafic inverse sur la zone Arsenal plutôt que sur la rue Parmentier		
788	14/09/2021		x	RP Vénissieux	L'objectif de supprimer la voiture en ville ne peut être atteint trop rapidement, et doit prendre en compte les usages incontournables qui en sont faits aujourd'hui		
789	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Le tracé doit préserver les possibilités de stationnement sur le boulevard Laurent Gérin (notamment aux abords des écoles, du théâtre, de la Maison du Peuple...), qui est déjà fortement limité		
790	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Des inquiétudes sur les stationnements riverains et la circulation les jours de marché		
791	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Le projet T10 pose une question de cohérence économique, les terrains de Veninov ayant été cédés pour une somme très faible alors que des investissements très importants sont aujourd'hui réalisés pour le T10 NB : Ce commentaire est non fondé. En effet, à date, le terrain de Veninov n'a pas encore été vendus.		
792	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Sur Veninov, le futur projet doit privilégier la construction de logements plutôt que de bureaux		
793	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Le projet doit permettre de favoriser l'accessibilité aux zones d'attractivité économique		
794	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Le tramway T10 doit offrir l'occasion de repenser globalement Vénissieux en tant que ville, et pas seulement en tant que banlieue de Lyon, et densifier le réseau de transport en commun et de vélos sur la ville		
795	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Le projet représente une opportunité de requalification globale du quartier, notamment par le développement de nouveaux équipements		
796	14/09/2021		x	RP Vénissieux	La végétalisation doit permettre de préserver les arbres existants et de planter de préférence des arbres persistants, pour éviter les chutes de feuilles sur les rames		
797	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Une critique sur la desserte de Vénissieux centre, peu adaptée au tramway compte tenu de l'étroitesse des rues et du risque posé pour les vélos		
798	14/09/2021		x	RP Vénissieux	Les habitants de la zone, et particulièrement de la rue Emile Zola, demandent à être informés régulièrement plutôt que d'avoir à chercher l'information sur les avancées du projet		
799	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Quelle vision globale peut être présentée de la politique des déplacements urbains sur la Métropole ?	Le projet de tramway T10 s'inscrit dans le cadre du plan de mandat « Destinations 2026 » défini par le SYTRAL, qui répond à trois objectifs majeurs : o 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. o 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. o 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.	
800	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Quelle entreprise a remporté le marché du T10 ?	Le maître d'œuvre du projet est le groupement Systra / Illex Paysages / Presents / Transitec / Strates. Les entreprises de travaux n'ont pas été désignées à ce stade, elles seront consultées à l'issue des études de conception (2023).	
801	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Qui finance ce projet ?	Le budget global de l'opération est estimé au stade programme à 230 M€ HT (200 M€ pour la ligne T10 et 30 M€ pour la zone de remisage tramway à Saint-Fons). Le T10 sera financé par le SYTRAL, maître d'ouvrage du projet. Les capacités financières du SYRAL s'appuient : o à 43% sur le Versement transport (340,9 M€) o à 30,9 % sur les recettes commerciales (244,5 M€) o à 26,02 % sur les contributions des collectivités membres du SYTRAL et les aides de l'Etat.	
802	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Quel est le calendrier des études, des propositions et des travaux ?	Le calendrier général du projet est le suivant : o Mi-août 2021 : désignation du maître d'œuvre général o 23 août - 23 octobre 2021 : concertation préalable o 2021-2023 : études, procédures administratives o A partir de 2022 : concertation continue o 1er trimestre 2023 : enquête publique o 2023 : déclaration de projet / consultation des entreprises de travaux o 2023-2025 : travaux o 1er trimestre 2026 : mise en service	
803	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Qu'est-il prévu pour faciliter les liaisons avec Feyzin, Corbas et Mions ?	La mise en place du projet de tramway T10 s'accompagne d'une réorganisation du réseau de bus. A partir du 1er janvier 2022, le SYTRAL élargit son périmètre de compétence à tout le département du Rhône. Ainsi, des lignes de bus en rabattement sur les lignes fortes de la Métropole à partir des Communautés de communes du Pays de L'Ozon et de l'Est Lyonnais pourront être envisagées.	
804	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Peut-on envisager une liaison entre le T4 et le T10, en requalifiant le passage sur la voie ferrée ?	Les tramways T4 et T10 seront connectés à la gare de Vénissieux. La requalification de l'ouvrage au-dessus des voies ferrées ne fait pas partie du périmètre de l'opération. Sur le boulevard Croizat, le périmètre d'intervention sera limité au doublement de la station T4 - Gare de Vénissieux existante et à la création de la zone permettant le retournement des rames du T10 sur la rue des Combats.	
805	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Pourquoi positionner un arrêt à l'angle de la rue Maréchal, où l'on trouve peu de magasins et un faible nombre d'habitants ?	Les études de faisabilité ont permis de définir des localisations de stations, sachant qu'un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. 2 scénarios sont proposés à la concertation pour la variante locale Gérin : soit l'implantation de 2 stations (l'une au niveau du théâtre, l'autre au niveau des usines Maréchal), soit la mutualisation des stations en une seule. La proposition de mutualisation résulte effectivement de la densité en population et emplois moindre sur ce secteur. Les habitants et riverains sont invités à faire part de leurs avis sur ce sujet dans le cadre de la concertation.	
806	14/09/2021	x		RP Vénissieux	aura-t-il vraiment 2 arrêts sur le boulevard Laurent Gérin, et où ?	L'hypothèse de l'implantation de 2 stations sur la variante Gérin – l'une sur le boulevard Gérin, l'autre sur la rue Maréchal – est l'un des scénarios d'implantation de stations étudié. L'autre scénario consiste à mutualiser les stations en une seule, sur le boulevard Laurent Gérin, au niveau du théâtre. La localisation des stations a été proposée dans l'objectif d'offrir la meilleure desserte population / emplois / scolaires, tout en offrant une ligne de transport performante. L'un des objectifs de la concertation est de discuter plus précisément du nombre et de l'implantation des stations, afin de compléter les analyses techniques et d'alimenter la décision politique.	
807	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Quel est impact de la proposition du positionnement de l'arrêt Marronniers sur la ligne C12 ?	La mise en place du tramway T10 va s'accompagner d'une réorganisation du réseau de bus, c'est-à-dire que les lignes de bus actuelles sur le corridor T10 vont être réinterrogées, afin de déterminer si elles seront conservées en tout ou partie, déviées ou redéployées. L'objectif est de retravailler le réseau de bus sur ce secteur afin qu'il soit complémentaire de la ligne T10.	

808	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Pourquoi aucune station n'est-elle prévue à la gare SNCF de Saint-Fons ?	Plusieurs tracés ont été étudiés et évalués sur le secteur de Saint-Fons dans le cadre des études de faisabilité, dont un qui passait à côté de la gare. Le trajet par la gare aurait été plus long et avec plus de courbes, augmentant ainsi le temps de parcours. Il était plus éloigné du centre de Saint-Fons et permettait une desserte moins centrale des Quartiers Politique de la Ville Arsenal et Carnot-Parmentier. Il présentait enfin plus de difficultés d'insertion, notamment compte tenu du fait que la rue qui monte depuis la gare le long des voies ferrées est aujourd'hui un axe important de circulation. Cet axe permet de limiter la circulation dans le cœur de ville et l'insertion du tramway n'aurait pas permis la restitution du double sens de circulation sur cette rue. Enfin, il est à noter que le périmètre du projet intègre le traitement du cheminement entre la future station 4 Chemins et la gare de Saint-Fons, pour que ce cheminement soit lisible et facilité.	
809	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Une station plus proche du quartier Arsenal est-elle envisageable, compte-tenu de la densification de ce quartier ?	Le tracé retenu a été conçu précisément pour accompagner la transformation du territoire, et notamment les Quartiers Politique de la Ville Arsenal et Carnot-Parmentier. Un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. Les stations sur le secteur centre de Saint-Fons sont distantes d'environ 500 à 550 m environ, permettant de couvrir une partie du quartier de l'Arsenal avec un temps de marche à pied de l'ordre de 5 min maximum (le reste du quartier à 10 min maximum). L'ajout d'une station supplémentaire ne permettrait pas d'améliorer sensiblement la desserte de ce quartier et n'est donc pas envisagé.	
810	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Qu'est-il prévu concernant le stationnement des tramways et des emplacements de la gare de triage ?	Le projet prévoit la création d'une zone de remisage à Saint-Fons, au nord du boulevard L. Bonneval. Elle permettra d'accueillir une quarantaine de rames de tramway du réseau TCL, correspondant au besoin généré par la création des nouvelles lignes de tramway du mandat (dont le T10).	
811	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Comment l'accessibilité des riverains et des PMR sera-t-elle garantie pendant les travaux ?	Le projet T10 dans son ensemble tient compte de l'accessibilité de tous aux logements, commerces et places de stationnement réservées, en phase travaux comme en phase d'exploitation. En phase travaux, des dispositifs provisoires seront proposés au droit des emprises.	
812	14/09/2021	x		RP Vénissieux	De nouvelles stations Vélo'v sont-elles prévues sur le tracé, notamment à Vénissieux ?	Le projet T10 intègre une réflexion globale sur l'aménagement du quartier, y compris de ses équipements cyclables. A ce titre, la ligne T10 sera doublée d'un itinéraire cyclable continu sur l'ensemble du linéaire, prévoyant notamment un renforcement du réseau et le développement de nouvelles liaisons (Vénissieux et Saint-Fons, Saint-Fons et Gerland...). Le dimensionnement du réseau Vélo'v est également intégré dans cette réflexion par la Métropole de Lyon.	
813	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Des aménagements sont-ils prévus pour permettre de mettre son vélo dans un wagon adapté du tramway ?	Une expérimentation est en cours depuis le mois de juin permettant d'emporter son vélo dans le tramway en dehors des heures de pointe. Une extension des plages horaires sur lesquelles ce dispositif est mis en place est également à l'étude.	
814	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Comment gérer la circulation des tramways sur les voies étroites ?	La circulation des tramways sur les rues étroites sera attentivement étudiée en fonction des secteurs et prendra en compte toutes les spécificités et besoins qui se présentent sur chacun d'entre eux. Les aménagements nécessaires pour garantir un bon équilibre entre les voies de circulation de tramway et les usages quotidiens des riverains seront opérés. Selon les secteurs, des fermetures à la circulation automobile – sauf riverains – ou des mises à sens unique pourront être réalisées.	
815	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Est-il envisageable de conserver la rue de la République à 2 voies ?	La mise à sens unique de la rue de la République est aujourd'hui envisagée notamment compte tenu de cet axe et des fonctionnalités à intégrer (plateforme tramway, aménagements piétons et cyclables, de maintien ou plantation d'arbres, voie de circulation automobile). Le sens de cette rue n'est aujourd'hui pas déterminé et les contributions de la concertation pourront compléter les analyses techniques sur ce sujet. Une fois le sens de circulation déterminé sur l'avenue de la République et la rue Carnot qui la prolonge, le plan de circulation de ce secteur (sens de circulation des rues sur un périmètre élargi) pourra être travaillé. L'avancement des réflexions sur le plan de circulation pourra être partagé dans le cadre de la concertation continue.	
816	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Quel sera l'impact du tracé sur les 2 maisons des 9 et 11 avenue Jean Jaurès en cas de passage du tramway sur cet axe ?	L'impact du tracé sur les 2 maisons n'est pas précisément défini à ce stade. Plusieurs insertions sont à l'étude sur cet axe, comme sur l'ensemble du tracé de la ligne T10. Le SYTRAL établira le contact avec les propriétaires concernés par d'éventuels impacts. Par ailleurs, Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains du SYTRAL, peut être contactée pour toute question relative au projet, aux travaux ou aux accès riverains.	
817	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Comment sera défini le sens de circulation sur le boulevard Laurent Gérin ?	Comment sera défini le sens de circulation sur le boulevard Laurent Gérin ?	
818	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Quel itinéraire de circulation parallèle est prévu dans le cadre de la mise à sens unique de la rue Carnot et de la rue de la République ?	Pour accompagner les évolutions de circulation sur les axes du tracé de la ligne de tramway, et notamment la mise à sens unique de la rue Carnot et de la rue de la République, une étude de circulation est en cours. Le travail sur le plan de circulation reste à mener. Les réflexions sur le sujet du plan de circulation pourront être partagées en concertation continue, à partir de 2022.	
819	14/09/2021	x		RP Vénissieux	Comment se fera la cohabitation de circulation des voitures / vélos / tramway sur l'avenue Jean Jaurès, où la circulation se fait déjà en sens unique ? Sera-t-on obligé de détruire du bâti ?	L'insertion du tramway dans chaque rue est en cours d'étude. Le SYTRAL a déjà identifié l'avenue Jean Jaurès comme un point dur d'insertion. La suppression ou la réduction du stationnement, l'adaptation du plan de circulation, le partage de la voirie par différents modes et l'élargissement d'emprises existantes peuvent permettre de réduire les contraintes, l'un des objectifs étant de limiter au maximum les impacts fonciers.	

820	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Comment envisagez-vous le stationnement pour les riverains sur le boulevard Laurent Gérin, où l'on observe déjà une pénurie de place ? Comment la place des riverains sera-t-elle garantie au sein du projet ?	Une étude de stationnement sur les secteurs des centres villes de Vénissieux et Saint-Fons est en cours par la Métropole. Cette étude, complétée par les contributions de la concertation, permettra de proposer des mesures d'accompagnement au projet T10. La ligne de tramway T10, l'aménagement d'itinéraires piétons et cyclables le long du tracé, ainsi que la réorganisation du réseau de bus qui vise notamment à améliorer la complémentarité de ces lignes de bus avec la ligne T10, vont permettre de proposer des alternatives à la voiture individuelle et de contribuer au report modal.	
821	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Peut-on imaginer que les places de parking soient réservées aux riverains ?	L'un des objectifs du T10 est d'offrir des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle et de contribuer au report modal. Le SYTRAL propose pour cela une nouvelle offre de transport en commun et des aménagements cyclables et piétons. Les places de parking sur domaine public ne peuvent pas être réservées pour les riverains.	
822	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Comment sera-t-il possible de franchir en voiture les lignes de chemin de fer après la mise en place du tramway ?	Les voies SNCF peuvent être franchies pour accéder à Vénissieux en 3 points : pont Berliet, gare de Vénissieux et avenue Pierre Sépard. L'insertion du tramway T10 va modifier le fonctionnement des carrefours Croizat / Paul Bert (dans le prolongement du pont Berliet) et République / Sépard / Maréchal. L'un des objectifs de création de la ligne T10, des aménagements piétons et cycles associés et de la réorganisation du réseau de bus est de contribuer au report modal, pour réduire l'utilisation de la voiture particulière.	
823	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Pourquoi ne pas réaménager de la même façon toute la rue Emile Zola ?	La largeur de la rue Zola est variable et se réduit progressivement depuis l'est vers l'ouest. La proposition d'insertion sur la section Gérin / Jaurès de la rue Zola ne peut pas être étendue à la section Hugo / Gérin, car l'insertion de la plateforme tramway nécessite la déviation des réseaux d'eau potable structurants (de gros diamètres) présents sous la rue. Ces réseaux ne peuvent pas être déplacés à côté de la plateforme dans la rue Zola actuelle, compte tenu de la largeur de cette rue et de la présence d'autres réseaux. Une déviation par la rue Victor Hugo puis la rue Paul Bert n'est pas non plus envisageable compte tenu de l'étroitesse de ces rues. Une déviation par le nord ne peut pas être réalisée compte tenu du maillage viaire. Au-delà de ces aspects de faisabilité technique, cette insertion sur la section Hugo / Gérin ne permet pas la réalisation d'un aménagement cyclable en site propre sur cette section, ni d'un aménagement sécurisé alternatif compte tenu de l'étroitesse des rues Victor Hugo et Paul Bert.	
824	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Quel sens de circulation du tramway sur Emile Zola entre le rond-point de la Sacoviv et le boulevard Laurent Gérin sur 1 voie ?	Le sens de circulation de la rue Emile Zola sur cette section n'est pas déterminé et les contributions de la concertation pourront compléter les analyses techniques sur ce sujet. Une fois le sens de circulation déterminé sur la rue Zola, le plan de circulation de ce secteur (sens de circulation des rues sur un périmètre élargi) pourra être travaillé. L'avancement des réflexions sur le plan de circulation pourra être partagé dans le cadre de la concertation continue.	
825	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Quel sera le sens de circulation sur la rue Emile Zola, le long de l'axe qui mène vers la crèche pour aller à Saint-Priest ? Faudra-t-il faire le tour de Vénissieux ?	Le sens de circulation de la rue Emile Zola sur cette section n'est pas déterminé et les contributions de la concertation pourront compléter les analyses techniques sur ce sujet. Une fois le sens de circulation déterminé sur la rue Zola, le plan de circulation de ce secteur (sens de circulation des rues sur un périmètre élargi) pourra être travaillé. L'avancement des réflexions sur le plan de circulation pourra être partagé dans le cadre de la concertation continue.	
826	14/09/2021	x		RP Vénissieux		A-t-on anticipé le T10 par rapport aux permis de construire délivrés au carrefour Zola / Gérin ?	Le SYTRAL est consulté par la Ville de Vénissieux pour chaque nouveau dépôt de permis de construire. La compatibilité du projet de construction soumis à permis de construire avec le projet T10 est ainsi vérifiée durant l'instruction du permis, et le SYTRAL transmet à la Ville les éventuelles dispositions constructives ou autres à intégrer dans l'avis à délivrer sur le permis.	
827	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Quel sera le trajet du C12 pendant les travaux ?	Le projet n'en est pas à cette étape de réflexion. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Les réflexions sur le phasage des travaux seront menées ensuite sur la base des insertions retenues. L'objectif est de minimiser les impacts des travaux sur la desserte bus, et le cas échéant de travailler sur les adaptations des lignes impactées pour permettre de préserver au mieux la desserte. Ces éléments pourront être partagés lors de la concertation continue.	
828	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Comment le terrain en friche de Veninov est-il intégré dans le projet ?	Des réflexions ont été engagées par la Ville de Vénissieux et la Métropole sur la reconversion du site des usines Maréchal (Veninov). Le SYTRAL se coordonne sur ce sujet avec la Ville de Vénissieux et la Métropole pour intégrer l'évolution de ce site dans les études réalisées pour le projet T10. Une coordination régulière est mise en place pour partager l'avancement des projets et s'assurer de leur cohérence.	
829	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Peut-on prévoir des bancs plus larges que ceux déjà en place ?	Le projet T10 intègre une dimension d'aménagement des espaces publics le long du tracé de la ligne. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Lorsque les principes d'insertion seront déterminés, la nature des aménagements sera affinée. Le sujet du mobilier urbain, et notamment la manière dont il peut répondre aux attentes et besoins des usagers, pourra être traité dans le cadre de la concertation continue.	
830	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Peut-on prévoir d'ajouter des WC publics sur le tracé ?	Le projet T10 intègre une dimension d'aménagement des espaces publics le long du tracé de la ligne. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Lorsque les principes d'insertion seront déterminés, la nature des aménagements sera affinée et pourra être traitée dans le cadre de la concertation continue.	

831	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Quelle végétalisation sera plantée, compte-tenu des exigences de durabilité et résistance au stress hydrique ?	Le projet T10 intègre une dimension d'aménagement d'espaces publics le long du tracé de la ligne. Les études ont porté jusqu'alors sur les sujets de tracé et de stations. Le travail est en cours sur l'insertion du tramway et les aménagements associés, en parallèle de la concertation. Lorsque les principes d'insertion seront déterminés, la nature des aménagements paysagers sera affinée et pourra être traitée dans le cadre de la concertation continue. A ce stade, les objectifs paysagers et environnementaux du projet reposent sur les critères suivants : - le maintien ou la restauration de la trame arborée existante, - la désimperméabilisation des sols, - une palette végétale adaptée aux enjeux du changement climatique, le maintien et/ou le rétablissement de la biodiversité.	
832	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Quand la décision de poursuivre ou d'abandonner le projet sera-t-elle prise ?	À l'issue de la concertation préalable, sous un mois, les garants présenteront leur bilan et leurs recommandations. Le SYTRAL rédigera un document formalisant ses enseignements qui fera l'objet d'une délibération du Conseil Syndical du SYTRAL en décembre 2021.	
833	14/09/2021	x		RP Vénissieux		Pourquoi la question de l'opportunité du projet n'a-t-elle pas été abordée ?	La question de l'opportunité du projet reste ouverte. Le dossier de concertation présente, en page 21, un aperçu de la situation en cas de non-réalisation du projet T10 ou de réalisation d'une ligne BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) comme alternative.	
834	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les conditions essentielles à l'usage du T10	Améliorer la mobilité des collaborateurs dans les entreprises en les encourageant à utiliser les transports en communs et le vélo.		
835	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les conditions essentielles à l'usage du T11	Améliorer les circulations pour les vélos.		
836	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les conditions essentielles à l'usage du T12	Améliorer la mobilité pour les cycles que ce soit au niveau de la sécurité, de l'éclairage, de la qualité des pistes cyclables (exemple sur la rue de Surville : déchèterie sauvage sur la piste cyclable, trafic de drogue, prostitution).		
837	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les conditions essentielles à l'usage du T13	Permettre de venir travailler plus facilement, notamment pour les salariés jeunes, sans véhicules. Cependant, certaines personnes viennent de loin et ne pourront tout de même pas se déplacer en transports en commun.		
838	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les conditions essentielles à l'usage du T14	Améliorer la vie nocturne car beaucoup d'activités de prostitution et de drogue sont présentes dans le secteur.		
839	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les conditions essentielles à l'usage du T15	Améliorer la sécurité et le ressenti de sécurité. Cela peut venir de la densification de l'activité et des immeubles, bureaux et bars ou restaurants qui mettront de la vie plus tard le soir.		
840	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les conditions essentielles à l'usage du T16	Améliorer l'environnement global du quartier		
841	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	Avoir une seule station permet de raccourcir le temps de trajet total.		
842	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	Deux arrêts permettent une sécurisation du quartier avec la création de flux de circulation au niveau des stations. Une minute de temps de parcours supplémentaire n'est pas grand-chose pour ce gain de sécurité.		
843	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	Plus de stations induisent plus d'éclairage et donc plus de sécurité. Les activités de nuit baissent quand les rues sont éclairées.		
844	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	Les habitations du secteur rue de Surville sont très mal desservies. Les habitants pourront aller à pied ou à vélo prendre le tramway. Ces populations sont assez éloignées des axes de transport dont le C12 qui passe route de Vienne.		
845	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	Le gain de temps sur le parcours avec une seule station n'est pas suffisant.		
846	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	L'arrêt Surville pourra être utilisé pour l'hôpital psychiatrique Saint Jean de Dieu, le personnel pourrait être intéressé.		
847	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	Deux arrêts représentent un soutien à une urbanisation supplémentaire dans le quartier : bureaux, activités, logements ...		
848	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	Une meilleure desserte augmente l'attractivité et donc la volonté d'investir et de développer le quartier.		
849	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	Avec les stations, des places de stationnement vont être supprimées. Cela permet d'avoir de nouvelles pistes cyclables, plus de végétation pour rendre le quartier plus agréable.		
850	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	C'est bien d'avoir une station sur le boulevard Carteret.		
851	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les stations sur le secteur Gerland - Techsud	L'implantation des stations importe peu car ils utiliseront les stations Gerland ou Jules Carteret.		
852	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les aménagements pour les stations et leurs abords	Créer des stationnements sécurisés et fermés pour les vélos afin de prendre le tramway en venant à vélo. Cela permettra par exemple de rejoindre le tramway depuis Les Clochettes.		
853	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les aménagements pour les stations et leurs abords	Planter des stations Velo'v.		
854	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les aménagements pour les stations et leurs abords	Faire attention au partage de la voirie entre les différents modes : trottinettes électriques, vélos et piétons		
855	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les aménagements pour les stations et leurs abords	Penser du stationnement pour les trottinettes.		

856	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les aménagements pour les stations et leurs abords	Mettre de l'éclairage.		
857	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Les aménagements pour les stations et leurs abords	Imaginer une collaboration entre le SYTRAL et les entreprises proches de la station pour que les entreprises déplacent éventuellement leurs accès/entrées et permettent ainsi de rapprocher leurs accès piétons de la station. Cela permettrait de raccourcir le temps de trajet des salariés. Que les entreprises repensent leurs accès en fonction des stations du tramway.		
858	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Aménagement s voirie	La végétation : la végétation est importante, surtout l'été. Il faut rendre l'aspect naturel au secteur afin que ce soit plus agréable visuellement et plus agréable pour les piétons. La végétation est attendue pour casser le côté minéral du quartier. Le végétal apporte aussi une contribution contre les îlots de chaleur, il pourrait être agréable d'avoir des voies de tramway enherbées.		
859	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Aménagement s voirie	Des sens de circulation cohérents par rapport aux accès et par rapport au nombre de véhicules. Il faut regarder les flux en détail.		
860	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Aménagement s voirie	Prendre en compte les livraisons.		
861	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Aménagement s voirie	Une réflexion sur le stationnement : les places de stationnement sont aujourd'hui utilisées par les salariés. Côté Carteret, des places vont être supprimées.		
862	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Aménagement s voirie	Un questionnaire des salariés sur les parkings souterrains et les stationnements.		
863	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Aménagement s voirie	Une végétation qui masque les véhicules. La végétation est dangereuse si elle masque la circulation des véhicules / les sorties de site		
864	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Aménagement s voirie	Attention à la végétation trop proche des pistes cyclables qui empêche la bonne visibilité et est dangereuse pour les cyclistes. Attention à la visibilité des piétons, surtout des enfants, pas les véhicules au droit des traversées piétonnes. Les participants demandent à raisonner la végétation en termes de flux et de trafic. Une attention devra être portée à la taille régulière et à l'entretien (par exemple avec les rosiers).		
865	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Aménagement s voirie	Ne pas créer de zones cachées avec la végétation, qui pourraient contribuer au trafic, des zones à l'abris des regards.		
866	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Ouvrages d'art	L'aménagement pour les piétons et vélos à développer en amont.		
867	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Ouvrages d'art	Un axe de circulation pour les vélos pour traverser le boulevard L. Bonnevey, très attendu depuis de nombreuses années.		
868	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Ouvrages d'art	L'ouverture du parc situé au Sud de l'ouvrage de franchissement Bonnevey. Il serait alors longé par la piste cyclable.		
869	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Ouvrages d'art	Une future entrée et sortie de site à 3 mètres de l'ouvrage boulevard Carteret (site Gerland Technopark).		
870	07/10/2021		x	Atelier Gerland - Techsud	Ouvrages d'art	Les traversées des voies de tramway par les vélos		
871	07/10/2021	x		Atelier Gerland - Techsud		Est-ce que des trains passent régulièrement sur l'ouvrage du boulevard Carteret ? Est-ce que c'est un chantier qui pourra être interrompu ?	Florian Chalumeau répond que le chantier devra être rapide car des trains y passent régulièrement, avec notamment des convois de fret vers le port.	
872	07/10/2021	x		Atelier Gerland - Techsud		Est-ce que l'ouverture sous L. Bonnevey pourra être utilisée plus rapidement par les vélos et piétons ?	Florian Chalumeau répond que les échanges sont en cours avec la Métropole, gestionnaire de l'ouvrage existant et de la voirie, pour envisager l'ouverture aux piétons et cyclistes de cet ouvrage avant les travaux du tramway. La manière dont les modes doux peuvent être insérés dans l'ouvrage existant ou le nouvel ouvrage est en cours d'étude, avec l'objectif d'éviter aux piétons et cyclistes de couper les voies du tramway. Vincent Monot ajoute qu'il est trop tôt pour donner une réponse ce soir mais que le sujet est en réflexion aujourd'hui et pour les mois à venir. Il précise que le terrain vague derrière l'ouvrage existant n'est pas franchissable à vélo aujourd'hui.	
873	07/10/2021	x		Atelier Gerland - Techsud		Quels sont les impacts en termes de flux si l'ouvrage est ouvert à la circulation motorisée dans une zone PPRT ?	Vincent Monot explique que créer un nouveau franchissement routier sous L. Bonnevey augmenterait les flux de voitures en créant un trafic induit. La volonté de la Ville de Lyon est de ne pas créer de nouveaux franchissements routiers. Florian Chalumeau ajoute que le PPRT est bien pris en compte. Il ne faut pas augmenter les risques en amenant plus de gens, cela fait partie de la réflexion globale. Il précise également que l'ouvrage débouche aujourd'hui sur un parking côté nord et un espace vert côté sud, et que l'ouvrir à la circulation automobile va nécessiter des aménagements. L'opportunité de créer une liaison cyclable entre Saint-Fons et Gerland, en reliant d'autres lignes des Voies lyonnaises, est conservée pour le moment.	
874	07/10/2021	x		Atelier Gerland - Techsud		Un centre de remisage est prévu à Surville, qu'en est-il de Fagor-Brandt ?	Florian Chalumeau répond que les études à l'échelle du réseau montrent un besoin de places de remisage pour les tramways pour les nouvelles lignes en cours d'étude, auquel le site de Surville répondra. Il faudra ensuite disposer en complément d'un atelier de maintenance et d'autres places de remisage pour les lignes de tramway qui se développeront ensuite. Le deuxième site est aujourd'hui identifié sur Fagor-Brandt. Il ajoute que ce n'est pas encore entériné aujourd'hui.	
875	07/10/2021	x		Atelier Gerland - Techsud		Quelle est la surface nécessaire pour le centre de remisage Surville ?	Florian Chalumeau répond que sera utilisée au maximum toute la partie à l'est des voies du T10. Le scénario envisagé maintient l'aire d'accueil des gens du voyage existante, ainsi que les jardins familiaux.	
876	14/10/2021		x	Registre Mairie de Lyon 7		Ma contribution porte sur la question du terminus Halle Tony Garnier. En premier lieu, il est annoncé une correspondance avec le T1 estimé à 3 minutes de marche à pied. Cette connexion me semble très médiocre. Il semble impératif de rapprocher la future station du T10 autant que possible de la Place des Docteurs Mérieux, et donc de l'arrêt du T1. La desserte du lycée Mérieux, de l'ENS et de la Halle Tony Garnier en serait améliorée. Deuxièmement, je n'ai pas réussi à comprendre avec la documentation disponible si un raccordement entre les rails du T10 et ceux du T1 était prévu. L'expérience (désastreuse pour le carrefour Thiers-Lafayette) de ce genre de situation nous montre qu'un tel raccordement est indispensable, pour prévoir l'évolution future du réseau. Seul un raccordement du T10 en direction de la Presqu'île semble toutefois pertinent. Enfin, je souhaiterais qu'une attention soit portée à la "prolongeabilité" de la ligne T10 au-delà de la Halle Tony Garnier. En effet, outre un intérêt à connecter la ligne à la Presqu'île via les rails du T1, il m'a toujours semblé que le boulevard Yves Farge "méritait" une ligne de tramway. Extrêmement large et quasi-intégralement dédiée à l'automobile cet axe a connu une densification très importante, qui devrait se poursuivre dans les années à venir. La partie Ouest de Gerland, dont le Boulevard YF. constitue la colonne vertébrale, souffre actuellement de son éloignement du métro B. Prolonger le T10 sur cet axe (voire au-delà à plus long terme) permettrait de le rapprocher du Centre-Ville, notamment grâce à une connexion au T2 à Centre Berthelot. S'il ne s'agit là que d'élucubrations personnelles, il me semble dans tous les cas capital d'assurer l'avenir dès à présent, en conservant le terminus Halle Tony Garnier de sorte à pouvoir prolonger le T10 avec le moins de complications possibles (comprendre : éviter à tout prix "l'effort Charpennes" ou un scénario à la Thiers-Lafayette) à l'avenir. Merci pour votre attention et longue vie au projet !		

877	13/10/2021	x		Kit du débat 2 - Safore Formation		Pourquoi y a-t-il deux tracés sur Vénissieux ?		
878	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels sont les futurs usages des participants ?	Les usages ne vont pas changer, tant qu'il y aura des transports elle s'en servira.		
879	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels sont les futurs usages des participants ?	Même si elle a la voiture, pour aller en ville elle continuera à utiliser les transports		
880	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels sont les futurs usages des participants ?	Essaiera d'utiliser encore moins la voiture		
881	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Est-ce qu'ils pensent être de futurs usagers du tramway T10 ? Pourquoi (motivations ou freins) ?	Oui, elle habite à Vénissieux et elle sera sûrement amenée à s'en servir		
882	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Est-ce qu'ils pensent être de futurs usagers du tramway T10 ? Pourquoi (motivations ou freins) ?	Oui, elle a des connaissances à Saint-Fons		
883	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Est-ce qu'ils pensent être de futurs usagers du tramway T10 ? Pourquoi (motivations ou freins) ?	Eventuellement pour le travail		
884	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Est-ce qu'ils pensent être de futurs usagers du tramway T10 ? Pourquoi (motivations ou freins) ?	Il passe par des coins qu'elle fréquente		
885	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Est-ce qu'ils pensent être de futurs usagers du tramway T10 ? Pourquoi (motivations ou freins) ?	Non, ce n'est pas du tout son secteur de vie ou de travail		
886	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Est-ce qu'ils pensent être de futurs usagers du tramway T10 ? Pourquoi (motivations ou freins) ?	Non, elle ne connaît pas cette zone de la ville		
887	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment vont-ils rejoindre le tramway : à pied, à vélo, en voiture, en transports en commun ?	En transport en commun (habite à côté d'une station de tram)		
888	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment vont-ils rejoindre le tramway : à pied, à vélo, en voiture, en transports en commun ?	En voiture ou en transport en commun, mais le bus ne passe pas souvent		
889	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment vont-ils rejoindre le tramway : à pied, à vélo, en voiture, en transports en commun ?	transports en commun ou vélo		
890	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment vont-ils rejoindre le tramway : à pied, à vélo, en voiture, en transports en commun ?	A pied		
891	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Que pensent-ils des interconnexion s proposées ? Leur seront-elles utiles ? Ont-ils d'autres besoins ?	Oui, surtout celle au métro B		
892	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Que pensent-ils des interconnexion s proposées ? Leur seront-elles utiles ? Ont-ils d'autres besoins ?	Oui pour le métro B et le T1, on peut faire le tour de Lyon		

893	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Que pensent-ils des interconnexions proposées ? Leur seront-elles utiles ? Ont-ils d'autres besoins ?	Augmenter les lignes de métro		
894	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Que pensent-ils des interconnexions proposées ? Leur seront-elles utiles ? Ont-ils d'autres besoins ?	Il faut penser aussi aux autres modes de transports, pas uniquement le tram		
895	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels services leur paraissent nécessaires à proximité des stations : parking, arceaux vélos, billetterie... ?	Parking relais		
896	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels services leur paraissent nécessaires à proximité des stations : parking, arceaux vélos, billetterie... ?	Des commerces		
897	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels services leur paraissent nécessaires à proximité des stations : parking, arceaux vélos, billetterie... ?	Epiceries, boulangeries		
898	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels services leur paraissent nécessaires à proximité des stations : parking, arceaux vélos, billetterie... ?	Billetterie, car dans les stations actuelles les équipements ne fonctionnent pas toujours		
899	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels services leur paraissent nécessaires à proximité des stations : parking, arceaux vélos, billetterie... ?	Agence TCL sur la ligne		
900	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels sont les avis des participants sur le positionnement des stations ?	Elles sont rapprochées, c'est bien		
901	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels sont les avis des participants sur le positionnement des stations ?	Comme il y en a beaucoup, on n'est pas obligé de marcher entre stations		
902	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quels sont les avis des participants sur le positionnement des stations ?	Peu de stations se trouvent à Vénissieux		
903	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Au sujet du tracé, ont-ils une préférence pour l'une ou l'autre des variantes locales de Vénissieux ? Quelle variante répondrait le mieux à leurs usages ?	Préférence pour le tracé sur Bd Laurent Gérin, car pour cela l'usine devrait être délocalisée, ce qui éviterait des problèmes avec les riverains		
904	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment mieux partager la voirie en faveur des modes doux (marche à pied, vélo, trottinette...) ?	Eviter la circulation des voitures autour des stations de tram		
905	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment mieux partager la voirie en faveur des modes doux (marche à pied, vélo, trottinette...) ?	Parking vélo près des stations pour pouvoir utiliser le vélo		

906	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment mieux partager la voirie en faveur des modes doux (marche à pied, vélo, trottinette...) ?	Favoriser les stations proches des lieux d'habitation / du centre-ville, pour que les gens puissent s'y rendre à pied		
907	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment composer avec l'existant dans les rues étroites ?	Délocaliser les usines		
908	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment composer avec l'existant dans les rues étroites ?	Retirer le parking dans les rues étroites		
909	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Quel aménagement pour la section ouest de la rue Zola amenée à être fermée à la circulation automobile – sauf riverains ?	Inconvénient pour les personnes qui passent par là, installer des vélos ou des trottinettes pour pallier à cet inconvénient		
910	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment végétaliser l'espace public le long du tracé ?	Donner la couleur, des fleurs		
911	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment végétaliser l'espace public le long du tracé ?	Comme à a gare de Vénissieux, des fleurs de la pelouse, c'est beau à regarder		
912	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment végétaliser l'espace public le long du tracé ?	Planter des arbres		
913	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment végétaliser l'espace public le long du tracé ?	Planter du gazon, comme au T4 vers Vénissieux		
914	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment végétaliser l'espace public le long du tracé ?	Installer des petits jardins		
915	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment renforcer l'attractivité des commerces ?	C'est un plus pour les commerces		
916	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Comment renforcer l'attractivité des commerces ?	Que les commerces n'augmentent pas leurs prix		
917	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Selon vous, le tramway doit avant tout permettre de... ?	Se déplacer – c'est plus pratique que le bus		
918	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Selon vous, le tramway doit avant tout permettre de... ?	Utiliser moins la voiture		
919	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Selon vous, le tramway doit avant tout permettre de... ?	Reprends les propos des autres participants + réduire la pollution, faire des économies par rapport à la voiture		
920	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Selon vous, le tramway doit avant tout permettre de... ?	Etre plus à l'aise, plus confortable dans les déplacements, les chauffeurs sont plus motivés dans le tram que dans le bus		
921	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Selon vous, le tramway doit avant tout permettre de... ?	Se déplacer facilement sans problèmes techniques (contrairement aux bus)		
922	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Selon vous, le tramway doit avant tout permettre de... ?	Créer une connexion économique et sociale entre les communes de Vénissieux, de St-Fons et les quartiers de Lyon 7. De se déplacer plus facilement et plus rapidement.		
923	13/10/2021		x	Kit du débat 2 - Safore Formation	Selon vous, le tramway doit avant tout permettre de... ?	Pouvoir se déplacer un peu partout, avec un trajet agréable (on a la vue, les paysages, contrairement au métro)		
924	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Plus proche de la gare, de la mairie, de la bibliothèque et des écoles : meilleure desserte des équipements de la ville et des services publics.		
925	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Permettrait d'amener plus de monde vers la mairie		
926	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Création d'un lien avec la gare et le début de la Vallée de la Chimie, ce qui permettrait aux voyageurs de se rendre dans les entreprises.		

927	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Proximité avec la gare qui permettrait des temps de parcours plus courts.		
928	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Moins proche du carrefour 4 Chemins, la station serait moins dangereuse		
929	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Un plus grand éloignement des logements en rez-de-chaussée permettant de limiter les nuisances sonores		
930	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Désengorgement de l'avenue Jean Jaurès.		
931	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Permettrait de garder un espace de vie sur la zone des 4 Chemins et d'en faire un espace plus déminéralisé, dans la continuité de la rue piétonne		
932	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Si les arbres au début de la rue Charles Plasse sont gardés, une coulée verte pourrait être créée		
933	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Les trottoirs sont plus larges vers la mairie		
934	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Plus central, au centre de la commune.		
935	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Offre une meilleure desserte des commerces		
936	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Proximité avec le Carrefour Market		
937	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Facilité pour rejoindre Lyon		
938	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Permettrait de capter plus d'usagers		
939	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Les stations sur le secteur de Saint-Fons Centre	Les deux implantations proposées sont très proches.		
940	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Observations sur la station Théâtre Jean Marais et les autres stations	C'est intéressant d'avoir une station sur le secteur du théâtre		
941	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Observations sur la station Théâtre Jean Marais et les autres stations	La station théâtre Jean Marais est intéressante pour les scolaires		
942	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Observations sur la station Théâtre Jean Marais et les autres stations	L'emplacement de la station Théâtre Jean Marais est adaptée car il y a beaucoup d'activités autour		
943	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Observations sur la station Théâtre Jean Marais et les autres stations	Les bus sont saturés, surtout aux heures des scolaires, c'est important d'avoir l'arrivée d'un transport structurant.		
944	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Observations sur la station Théâtre Jean Marais et les autres stations	Une seule station à Sampaix semble peu		
945	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un parking à vélos et des parcs à vélo pour les habitants des Clochettes afin de les aider à rejoindre le centre de Saint-Fons		
946	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un environnement sécurisé aux abords des stations		
947	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des bornes pour acheter les tickets et une billetterie pour les abonnements.		
948	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des panneaux/écrans avec les prochains passages des tramways		
949	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des relais/point de vente à proximité (tabac)		
950	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des assises pour permettre aux personnes âgées de s'asseoir. Les assis / debout sont intéressants s'ils permettent à plus de personnes de se reposer / attendre		
951	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des abris pour le soleil, la pluie et les orages		

952	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des cartes du réseau pour faciliter les interconnexions, des plans et un fléchage		
953	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des repères au sol sur la localisation d'ouverture des portes		
954	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des arbres et de la végétation pour avoir plus de fraîcheur, notamment rue Carnot et rue Charles Plasse car il y fait très chaud en été		
955	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	De la végétation pour rendre l'attente plus agréable et réduire les effets de serre		
956	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un pavement antidérapant		
957	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des bancs confortables		
958	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des poubelles et le nécessaire pour une bonne propreté		
959	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	De l'éclairage		
960	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des aménagements trolley roulettes		
961	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Pas de parois en verre car il y a trop d'incivilités		
962	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	L'éclairage : importance des éclairages, surtout en période hivernale pour se sentir en sécurité lors de déplacements rue Carnot notamment. L'éclairage doit permettre une ambiance chaleureuse		
963	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Les cheminements piétons, notamment les trottoirs, sont trop étroits aujourd'hui		
964	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	La végétalisation : végétaliser un maximum le tracé pour supprimer le minéral et le côté très « gris » du quartier. Aspect esthétique de la végétalisation pour que ce soit plus agréable et mieux pour les enfants. Pour la chaleur également de juin à septembre, afin d'avoir une couverture ombragée avec des grands arbres sur la rue Carnot et Charles Plasse. La végétalisation changera la vie à Saint-Fons		
965	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	La mise en valeur du patrimoine et sa protection : théâtre, mairie et ancienne église		
966	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	La connexion entre les espaces de vie		
967	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Le projet global de ville		
968	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Des cheminements sécurisés et accessibles pour les piétons et les cyclistes. Mettre en place des cheminements piétons agréables sur toute la ville. Favoriser le cheminement piéton pour accéder à la gare		
969	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Profiter de l'aménagement du tramway pour repenser les cheminements des différents modes de transports, surtout les cycles et piétons		
970	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	La piétonnisation des rues pour permettre aux terrasses de se développer et rendre la ville aux piétons, aux gens qui se promènent, aux enfants. Piétonnisation de la rue Charles Plasse et de la rue Carnot pour profiter de la ville à pied		
971	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Privilégier les espaces pour les différents modes de transport plutôt que la végétalisation		
972	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Des pistes cyclables séparées pour éviter le stationnement des voitures dessus et développer l'usage du vélo		
973	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Aménager des stations vélo'v, surtout en centre-ville		
974	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Des lignes de tramways claires notamment au niveau des traversées		
975	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	La propreté : un dispositif pour assurer la propreté aux abords des stations. Une ville plus propre		
976	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Une information claire au niveau des franchissements de la plateforme tramway pour savoir quand s'engager ou non		
977	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	La sécurité, avec de la signalisation pour la sécurité des piétons (feux, signal sonore) et de la signalisation pour les voitures		

978	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	De la signalisation au sol ou fléchage des temps de parcours piétons vers les commerces et les équipements à la sortie du tramway		
979	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Des arrêts minute pour les voies partagées avec la voiture pour les accès aux commerces et pour les livraisons		
980	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	De la végétalisation pour égayer et donner de la couleur, pour le bien-être et le confort car Saint Fons est une ville triste, minérale avec un manque de couleur. De la verdure, pas trop haute. Une plateforme végétalisée et des espaces verts		
981	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Du mobilier urbain pour casser la tristesse des bâtiments du centre et redonner du peps		
982	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Un embellissement de la ville		
983	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Des parkings de part et d'autre des zones piétonnes		
984	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Rue Carnot, penser un sens de circulation de Vénissieux vers Saint-Fons pour faciliter la sortie vers le périphérique		
985	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	En parallèle de la rue Carnot, ouvrir une issue vers Vénissieux		
986	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Le pont Marcel Sembat est trop étroit et la circulation très dense en fin de journée : création d'une passerelle supplémentaire pour la plateforme tramway, afin d'accueillir les cheminements cyclables et piétons		
987	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Transformer le carrefour à la sortie du pont en giratoire, à la place des feux de circulation qui existent aujourd'hui		
988	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Mettre en place des navettes, des pistes cyclables		
989	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Etudier le rapprochement de la gare vers le tramway (déplacement des quais et accès aux quais - avec notamment des accès PMR)		
990	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Les différences de niveaux entre la plateforme tramway et la voirie		
991	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Le sur-éclairage. Dans les rues vers Arsenal/Dussurgey, baisser la luminosité		
992	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Vouloir faire rentrer tous les modes dans un espace trop contraint		
993	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Un effet négatif du projet sur la circulation des différents modes		
994	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Problèmes de stationnements non conventionnels		
995	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Inquiétudes sur le report du flux sur d'autres voies et sur les suppressions d'accès		
996	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Risque de surcharge de certains axes au niveau du théâtre pour l'accès au quartier de l'Arsenal		
997	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Faire des concertations de proximité sur l'aménagement des quartiers et la circulation		
998	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Importance de recueillir les usages et la vie des quartiers dans le projet		
999	28/09/2021		x	Atelier Saint Fons Centre	Quels usages sur le secteur Saint-Fons Centre	Tirer profit du tramway pour apaiser la ville		
1000	28/09/2021	x		Atelier Saint Fons Centre		Quel sera le plan de circulation pendant les travaux ? Le carrefour des Quatre Chemins va être barré, comment feront les habitants pour passer ?	Muriel Roche répond que le plan de circulation est un sujet qui reste à travailler. Pour le moment un travail est réalisé sur le sujet de l'insertion, ainsi que sur les aménagements des rues du tracé de la ligne T10. Une fois que ces insertions seront définies, le sujet du phasage et de l'organisation des travaux sera abordé, mais cela se fera plutôt l'année prochaine. Ce sujet sera travaillé avec les élus et les techniciens des communes concernées et partagé en concertation continue	
1001	28/09/2021	x		Atelier Saint Fons Centre		Est-il prévu d'avoir un compte rendu de la concertation ?	Marianne Riboullet répond qu'un compte rendu sera disponible sur la plateforme web du projet	
1002	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quelles sont les conditions essentielles à l'usage du T10 ?	Un participant doute de la pertinence du projet. Il pense que peu de personnes sur Gerland utiliseront le tramway T10		
1003	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quelles sont les conditions essentielles à l'usage du T10 ?	Un participant souligne qu'un prolongement vers le nord serait utile pour desservir à la fois la périphérie et la connecter au centre de Lyon		

1004	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quelles sont les conditions essentielles à l'usage du T10 ?	Un participant souhaite également un prolongement vers le nord, notamment vers le quartier des Girondins		
1005	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Station Tony Garnier : Un participant suggère de positionner la station Tony Garnier plus près de la ligne T1 en déplaçant les aiguilles de communication		
1006	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Station Cité Scolaire Internationale : Un participant demande s'il n'y a pas un problème de compatibilité entre la station Cité Scolaire Internationale et le laboratoire P4, considéré comme une zone de type Seveso	Florian Chalumeau explique qu'il n'y a pas de contrainte de type Seveso ou de risque technologique. Il complète en disant que ce sont plutôt des contraintes relatives aux accès des particuliers et au fonctionnement du laboratoire à maintenir qui sont à considérer sur ce secteur	
1007	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Station Cité Scolaire Internationale : Un participant suggère une insertion ouest pour faciliter la desserte des équipements scolaires et éviter les conflits d'usages entre vélos, piétons et voitures		
1008	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Station Gerland : Un participant propose une insertion est de la station pour faciliter la desserte du stade de Gerland et limiter les conflits d'usages entre vélos, piétons et voitures		
1009	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Un participant s'interroge au sujet de la station Sampaix nord qui se situera au droit de l'intersection boulevard Sampaix / rue Martin, à proximité de l'usine Seveso explosive. Il se demande s'il faudrait que l'usine Seveso démenage pour que le tramway puisse passer et s'arrêter dans ce secteur	Florian Chalumeau explique que la variante passant par la rue Charles Martin a été étudiée et écartée lors des études de faisabilité	
1010	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Un participant remarque que partout dans le monde les stations se situent après le croisement d'un carrefour pour limiter le temps d'arrêt au rouge dans la voirie croissante		
1011	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Un participant souhaite que le tramway passe au nord de l'avenue Tony Garnier plutôt qu'au milieu (insertion centrale). Il souhaite savoir combien d'arbres vont être coupés pour l'insertion du tramway. Il s'interroge également sur les différentes contraintes d'insertion sur ce secteur. Enfin, il demande s'il est faisable d'implanter la plateforme du tramway proche du terre-plein central sur l'avenue Tony Garnier en conservant un maximum d'arbres	Florian Chalumeau répond que l'objectif est de conserver un maximum d'arbres sur ce secteur. Il précise que le tramway ayant des contraintes de giration, il n'est pas toujours possible de l'insérer sur la voirie existante. Il indique que le but est de s'appuyer au maximum sur l'existant et de végétaliser ensuite le plus possible. Il explique qu'il n'est pas possible aujourd'hui d'insérer le tramway en central (dans ou à proximité du terre-plein central) sans impacter à minima un alignement d'arbres. Il précise que s'il y a un impact sur les arbres, l'objectif sera de le compenser ensuite	
1012	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Un participant remarque qu'il semble plus facile d'insérer les stations au nord. Il demande alors si la piste cyclable sera insérée au milieu de l'avenue Tony Garnier si le tramway passe au nord	Florian Chalumeau répond que non, pas nécessairement, mais que ce scénario est étudié	
1013	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Un participant souhaite savoir comment va être inséré le tramway dans la zone d'activités (Techsud)	Florian Chalumeau répond que sur le secteur appelé Techsud, un franchissement est à créer sous les voies ferrées qui accèdent au port, au niveau de l'intersection Saint-Jean-de-Dieu / Carteret. Il indique que sur la rue Saint-Jean-de-Dieu, le tramway s'insérera sur des tronçons qui passeront en sens unique et d'autres où le double-sens de circulation sera maintenu. Il précise que les accès aux entreprises de la zone seront maintenus. Il conclut en ajoutant que des acquisitions seront peut-être nécessaires	
1014	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Un participant souhaite savoir si la multitubulaire doit être positionnée juste à côté de la plateforme du tramway ou si elle peut être éloignée de quelques mètres pour permettre de garder des arbres entre la plateforme supportant les rails et la multitubulaire	Ronald Jacob explique que la multitubulaire (qui accueille les câbles nécessaires à l'exploitation du tramway : énergie, fibre optique, ...) doit être conservée près du tramway puisque son terrassement est réalisé dans le même temps que le terrassement de la plateforme du tramway. Il ajoute qu'il est plus pratique de faire comme cela pour dissocier les câbles du tramway des autres réseaux enfouis. Il complète en disant que, dans de rares cas, pour éviter des obstacles, la multitubulaire peut être éloignée de la plateforme du tramway	
1015	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Un participant propose d'appeler la station Rue de Gerland « Port de Lyon »		
1016	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Les stations sur le secteur Gerland – Tony Garnier	Un participant suggère de nommer la station Cité Scolaire Internationale « Parc de Gerland ».		
1017	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant souhaite que des abris soient mis en place pour protéger les passagers en cas de mauvaise météo		
1018	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un autre participant demande des abris plus allongés		
1019	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant demande des abris continus pour une protection sur l'ensemble de la station		
1020	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant souhaite savoir pourquoi un transport en commun suspendu type Supraways n'a pas été étudié. Il explique que c'est un transport peu cher dans l'aménagement et facile à installer. Il craint que le tramway ne vienne bloquer la circulation et ne soit pas aussi efficace qu'un transport de type Supraways	Florian Chalumeau explique que le tramway doit avoir une capacité de transport plus importante que le transport évoqué. Il ajoute que le tramway permet une requalification de l'espace public. Il conclut en disant que la solution de transport évoquée ne répond pas aux enjeux de changer certaines habitudes de mobilité	
1021	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant demande si des passages à niveau seront aménagés ou seulement des passages « urbains », sans barrière	Florian Chalumeau répond que l'objectif est de rester dans un style urbain donc sans passages avec barrières	
1022	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant souhaite des pistes cyclables sécurisées. Il relève aujourd'hui la présence de lampadaires qui sont implantés sur la piste ce qui la rend peu pratique		
1023	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant souhaite que soient intégrés les tracés des « Voies Lyonnaises » dans l'insertion du tramway		
1024	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant s'étonne que la piste cyclable sur la partie ouest ne desserve pas les entreprises. Il ajoute que pour favoriser les déplacements à vélo, il faudrait que la piste cyclable soit du côté des bâtiments car cela éviterait les traversées de voiries		

1025	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant demande la végétalisation de la zone à l'est du stade de Gerland		
1026	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant explique qu'il est intéressant d'aménager la zone de Gerland en créant des liaisons de mobilité douce qui pourraient s'inscrire dans le schéma directeur du port 2030-2050 en cours de réflexion		
1027	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant demande la mise en place d'un parc relais vélos et voitures à Gerland. Il souligne que cela est indispensable si l'objectif est de développer des liaisons douces sur le secteur. Il ajoute qu'il faut trouver des moyens innovants pour se déplacer et densifier les liaisons entre les villes		
1028	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant pense qu'il ne faut pas développer une requalification de façade à façade sur le boulevard Tony Garnier du fait de sa largeur. Il conseille de se concentrer sur l'emprise du tramway. Il justifie cela par le fait que les trottoirs sur le boulevard sont bien conçus et n'ont donc pas besoin d'être repris		
1029	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant dit que l'avenue Tony Garnier est bien aménagée aujourd'hui		
1030	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant souhaite savoir si une station difficile à implanter maintenant du fait des risques technologiques le sera toujours dans quelques années. Il conseille de se renseigner sur cette question		
1031	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant relève que la zone allant du stade de Gerland à Techsud est une zone peu fréquentée par les piétons et cycles. Il ajoute que les personnes qui la fréquentent sont les employés des entreprises qui viennent pour la plupart en voiture		
1032	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant s'interroge sur le prolongement du T10 au nord de la station Tony Garnier. Il souhaite savoir si le raccordement des rails du T10 se fera à l'est de la station, avec les rails du T1. Il ajoute qu'un prolongement au nord impliquerait d'aménager avant 2026 le croisement en prévision. Il dit qu'un prolongement vers La Confluence peut également s'envisager en empruntant le pont Raymond Barre, comme le T1. Il demande alors s'il est prévu une réflexion plus poussée sur ce raccordement		
1033	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant s'interroge sur les retournements du tramway. Il se demande s'ils se feront en avant ou arrière gare		
1034	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant demande comment les virages vont être pris et si des « rognages » sur des bâtiments publics sont envisagés		
1035	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant se demande si le SYTRAL a étudié la solution de mise en place de navettes de rabattement du 7e arrondissement vers les stations de métro et de tramway et il questionne l'intérêt d'un terminus à la station Stade de Gerland plutôt que Tony Garnier. Ces navettes emprunteraient l'avenue Tony Garnier, puis l'avenue Leclerc pour rejoindre l'avenue Jean Jaurès par la rue Lortet. Il précise que ces navettes devront être suffisamment fréquentes. Elles seraient plus faciles à faire circuler qu'un tramway et moins coûteuses car elles circuleraient sur les voies de bus déjà existantes		
1036	30/09/2021		x	Atelier Gerland - Tony Garnier	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Un participant demande s'il est possible pour le bus 60 d'emprunter la plateforme du tramway entre Tony Garnier et l'entrée dans le port. Il argumente par le fait que les embouteillages sont fréquents sur ce tronçon		
1037	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Nombre et emplacement des stations rue Saint-Jean-de-Dieu :	Une station permet au tramway un temps de parcours moins long		
1038	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Nombre et emplacement des stations rue Saint-Jean-de-Dieu :	Une station apparait comme un bon compromis car sa position serait centrale par rapport aux entreprises.		
1039	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Nombre et emplacement des stations rue Saint-Jean-de-Dieu :	La station doit prendre en compte l'arrivée de nouvelles entreprises et donc répondre aux besoins de demain		
1040	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Nombre et emplacement des stations rue Saint-Jean-de-Dieu :	De nouveaux cheminements piétons doivent être mis en place entre la station et les entreprises		
1041	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Nombre et emplacement des stations rue Saint-Jean-de-Dieu :	Mettre en place des connexions cyclables entre Sampaix et la station sur la rue Saint-Jean-de-Dieu		
1042	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Emplacement de la station 4 Chemins	La connexion avec la gare se ferait plus facilement		
1043	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Emplacement de la station 4 Chemins	Les flux sur 4 Chemins sont déjà importants		
1044	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Emplacement de la station 4 Chemins	Cet emplacement dessert mieux l'entreprise Solvay		
1045	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Emplacement de la station 4 Chemins	Cet emplacement favorise l'intermodalité		
1046	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Emplacement de la station 4 Chemins	Une participante souhaite que la station 4 Chemins soit placée sur la rue Sembat		

1047	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Emplacement de la station 4 Chemins	Allonger les quais de la gare vers le nord		
1048	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Emplacement de la station 4 Chemins	Utiliser le futur passage souterrain PMR (réalisé dans le cadre des futurs travaux de la gare) pour réaliser la jonction entre Solvay et la station. Le temps de correspondance doit être au maximum égal au temps de correspondance entre le métro A et le métro B à la Station Charpennes		
1049	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Une participante a formulé une remarque sur les autres stations : étudier la possibilité de rapprocher une station de l'entreprise Solvay		
1050	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant a indiqué que ce tracé permet de conserver le tracé du C12		
1051	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Développer des cheminements piétons sécurisés		
1052	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Développer des cheminements cyclables sécurisés.		
1053	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Améliorer l'éclairage. Mettre en place des éclairages de plusieurs couleurs et tons.		
1054	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Aménager des traversées de voies sécurisées.		
1055	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Favoriser les interconnexions avec les autres moyens de transport.		
1056	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Faire en sorte de pouvoir voyager avec son vélo dans le tramway.		
1057	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Aménager des stations couvertes et protégées pour éviter les intempéries et le froid.		
1058	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Aménager les stations en s'éloignant des installations standards		
1059	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Remarques au sujet du Pont Marcel Sembat	Améliorer la sécurité des aménagements cyclables		
1060	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Remarques au sujet du Pont Marcel Sembat	Améliorer la sécurité des cheminements piétons		
1061	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Remarques formulées au sujet du nouvel ouvrage sous le périphérique	Ouvrir le passage dès que l'ouvrage est aménagé. Ne pas attendre la mise en service du tramway en 2026		
1062	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Remarques formulées au sujet du nouvel ouvrage sous le périphérique	Connecter Saint-Fons et Gerland par des pistes cyclables dès que possible		
1063	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Remarques formulées au sujet du nouvel ouvrage sous le périphérique	Ce nouveau passage va développer les déplacements à vélo		
1064	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Remarques formulées au sujet du nouvel ouvrage sous le périphérique	Créer des itinéraires modes doux sécurisés (voies séparées)		
1065	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie	Remarques formulées au sujet du nouvel ouvrage sous le périphérique	Permettre la circulation des voitures sous le périphérique pour la mise en place d'un lien direct entre Saint-Fons et Gerland sans emprunter le périphérique. Il faut néanmoins privilégier les accès vélos		
1066	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant s'inquiète du poids qui va devoir supporter le pont Marcel Sembat		

1067	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant souhaite l'aménagement d'un parking relais au niveau de la station Sampaix nord		
1068	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Les participants demandent la mise en place d'itinéraires cyclables sécurisés (voies séparées de la chaussée) le long du tracé		
1069	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Prendre en compte le passage des poids lourds sur la zone Sampaix qui peuvent représenter un danger pour les cyclistes		
1070	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Mettre en parallèle les PDE (Plan de Déplacement Entreprise) avec le projet du T10		
1071	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Développer des pistes cyclables sur la zone Sampaix dans les rues perpendiculaires au tramway pour rendre le secteur accessible aux cyclistes		
1072	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Une participante souhaite connaître les possibilités pour les employés de Solvay de rejoindre les stations. Un certain nombre d'employés pourrait accéder par l'avenue Marcel Sembat au niveau du numéro 20. Elle demande la distance entre cette possible sortie et les stations 4 Chemins et Sampaix nord	Muriel Roche répond que l'accès de l'entreprise Solvay est situé entre les stations 4 Chemins et Sampaix. Elle présente ensuite les isochrones d'accessibilité des stations par la marche à pied et indique que les salariés de Solvay mettraient environ 7 minutes pour rejoindre les deux stations par l'accès indiqué par la participante. Elle précise que le projet T10 prévoit l'aménagement de cheminements piétons et cycles sur les axes le long du tracé	
1073	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant demande si la fréquence du T10 de 10 minutes sera dans la capacité de répondre aux besoins de déplacements de la zone Sampaix – Vallée de la Chimie	Muriel Roche explique que la fréquence de 10 minutes est la fréquence envisagée à la mise en service sur la base des premières modélisations de la fréquentation du T10. Ces estimations vont être retravaillées lors de prochaines études. Elle précise que la conception de l'infrastructure du T10 est prévue pour permettre de descendre à une fréquence de 5 minutes	
1074	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant souhaite savoir si un prolongement de la ligne T10 est envisagé	Muriel Roche indique qu'un besoin de desserte est identifié dans le Plan des Déplacements Urbains sur le secteur est de la Gare de Vénissieux / La Soie via la Porte des Alpes (prolongement ou nouvelle ligne de transport en commun), mais que la desserte de ce secteur est dépendante de projets urbains en définition sur le secteur de la Porte des Alpes, qui empêchent à ce stade de définir préciser le projet de transport. Elle précise que le T10 sera raccordé sur les rails du T1 permettant ainsi de préserver la possibilité de modifications ultérieures d'exploitation (par exemple un éventuel prolongement vers La Confluence). Elle indique que les rails de T10 seront raccordés à celles du T1 dans les 2 sens (vers Debourg et vers Confluence)	
1075	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant remarque que plusieurs entreprises vont s'implanter sur le secteur Techsud. Il se demande si le SYTRAL a anticipé l'impact sur la fréquentation et si une seule station rue Saint-Jean-de-Dieu est suffisante pour absorber ces flux supplémentaires	Muriel Roche explique que les études de la ligne T10 sont basées notamment sur de premières modélisations faites à un horizon 2030, qui intègrent les projets de développement sur le secteur tels que le développement complet de Techsud ou encore celui de la ZAC Carnot Parmentier	
1076	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Une participante s'interroge sur les impacts que pourrait avoir le projet du T10 sur les fonciers de l'entreprise Solvay sur le secteur Sampaix – Vallée de la Chimie	Muriel Roche répond que le foncier de l'entreprise Solvay fait l'objet de zones grises dans le Plan de Prévention des Risques Technologiques de la Vallée de la Chimie et ne peut donc pas être impacté par le projet de tramway T10	
1077	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant s'interroge sur le devenir des lignes C12 et 60	Muriel Roche indique que le projet de tramway T10 va s'accompagner d'une réorganisation du réseau de bus. Les réflexions sur ce sujet vont être lancées à partir de 2022. L'objectif est de questionner les lignes de bus du périmètre (notamment les actuelles lignes C12, 60 et 93) et de travailler la complémentarité du réseau de bus avec la ligne T10. A noter qu'un corridor permettant la desserte nord / sud de Saint-Fons fait partie du Plan des Déplacements Urbains	
1078	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant demande quelle sera l'amplitude horaire de la ligne T10 et si des aménagements spécifiques considérant les horaires de travail des entreprises et des événements culturels vont être faits	Muriel Roche explique que l'amplitude horaire sera a priori la même que celle des autres tramways, mais que ce sujet sera précisé ultérieurement	
1079	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant s'interroge sur la capacité du pont Marcel Sembat à absorber et supporter la circulation de tous les modes de transport	Muriel Roche explique qu'aujourd'hui, le pont supporte les circulations automobile, vélo et piéton. Plusieurs solutions sont à ce stade envisagées : élargir le pont au sud (côté gare) pour permettre d'accueillir sur le pont élargi la plateforme du tramway, des pistes cyclables, des trottoirs et des voies de circulation générale ; - mettre sur l'ouvrage existant la circulation tramway et automobile et construire en parallèle une passerelle pour les piétons et vélos. Les études doivent également permettre de déterminer si le pont existant doit faire l'objet d'un renforcement pour accueillir la plateforme tramway.	
1080	04/10/2021		x	Atelier Saint Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie		Un participant demande s'il est possible de combiner mobilités douces et passage du tramway sous le périphérique	Muriel Roche indique que plusieurs questionnements sont en cours : le projet T10 prévoit le franchissement du boulevard L. Bonnevey par le tramway, les piétons et les cycles à minima, et se pose la question d'intégrer la circulation générale dans cet ouvrage. En termes d'insertion, plusieurs solutions sont à l'étude. - intégration des modes doux dans l'ouvrage existant et création d'un nouvel ouvrage pour le tramway - intégration de tous les modes dans le nouvel ouvrage Le choix sera lié à l'insertion qui sera retenue sur les secteurs Sampaix et Techsud (c'est-à-dire de quel côté seront positionnés la plateforme tramway, les aménagements piétons et cycles), dans le but notamment de limiter au maximum les conflits entre les différents modes.	
1081	14.10.2021 10:13:37		x	Plateforme en ligne	Avis de l'Association pour le développement durable de la Vallée de la Chimie	Vous trouverez dans le document joint l'avis des adhérents à l'association pour le développement durable de la Vallée de la Chimie.		Vf- Contribut oncertati 0_contrit n°1081

1082	14.10.2021 17:50:22		x	Plateforme en ligne	Piétonniser la rue Charles Plasse à Saint Fons, pour préserver plus d'arbres	Bonjour, Je pense que la rue Charles Plasse à Saint Fons gagnerait à être réservée au tramway, piétons, vélos, mais qu'on doit pouvoir se passer de la chaussée de circulation privée motorisée "VP" (bien que prévue à une seule file). Cela permettrait notamment de préserver un plus grand nombre d'arbres existants (entre 15 et 18 de plus peut être, côté sud entre les rues Léon Gambetta et Gabriel Péri). Il faut également voir si on est vraiment obligé de couper les arbres pour réaliser le quai de station (direction gare de Vénissieux), quitte à sortir un peu du modèle standard "Wilmotte" établi dès la première ligne. Cela n'empêchera pas de planter aussi côté nord, sur un trottoir un peu élargi sur la file de stationnement. Sauf erreur, un arbre fait beaucoup plus pour l'environnement que quelques mètres carrés de pelouse (surtout si celle ci pousse dans une couche de terre de 15 cm recouvrant une dalle tramway en béton) Merri		
1083	14.10.2021 19:06:25		x	Plateforme en ligne	Passage dans le centre de venisseux	Bonjour, je suis favorable au 10 mais il faut choisir le tracé passant par avenue Jean Jaurès afin de desservir la plus grande couverture de desserte et de réaliser un accès sans pente de la station tram au commerce et marche du centre ville		
1084	14.10.2021 19:28:26		x	Plateforme en ligne	Tracé t10 Vénissieux	Je suis pour le t10 mais le tracé doit desservir le centre de Vénissieux en passant par l'avenue Jean Macé et rue Émile Zola afin de n'être pas trop loin d'un arrêt tram. En effet un tracé passant par le théâtre serait moins intéressant car ça irait beaucoup de monde de l'arrêt de tram sachant que cette zone ça sera à moins de 400 m des arrêts qui sont créés où déjà existant.		
1085	14.10.2021 19:44:37		x	Plateforme en ligne	Choix de la variante a venisseux par Jean Jaurès et Zola	Je suis pour que le tramway passe par l'avenue Jean-Jaurès car cela sera plus facilement de relier le centre la gare de Vénissieu à partir du centre ville et cela évitera au au personnes à mobilité réduite d'avoir une montée à franchir pour des intentions de tramway tout en évitant de passer plus de 500 m qui n'est pas assuré par votre tracé		
1086	14.10.2021 19:57:39		x	Plateforme en ligne	Choix tracé Jean Jaurès	Bonjour je pense qu'il faut privilégier la desserte du maximum de personnes et notamment ceux qui sont loin d'autres arrêts de tram en report. En conséquence le tracé passant par rue Émile Zola puis continuant par l'avenue Jean-Jaurès est le plus pertinent pour Vénissieux. Cela permettrait aussi de requalifier une avenue qui accueille beaucoup de trafic dans la ville qui en aurait grand besoin		
1087	14.10.2021 23:08:11		x	Plateforme en ligne	Préparer un prolongement de Tony Garnier vers les Girondins	Bonjour, Je suggère d'installer dans le cadre de la présente opération les appareils de voies (aiguillages, croisement des voies T1) nécessaires pour prolonger ultérieurement T10 de Tony Garnier vers Les Girondins, un quartier qui se bâtit et dont la population augmente. Les secteurs les plus au nord et à l'ouest (croisement Lortet/Farge) sont assez éloignés des stations du métro B, une distance dissuasive poussant à utiliser la voiture. Le T10 prolongé serait une bonne incitation à préférer le TC. Cordialement, Bernard Girard président de DARLY		
1088	15.10.2021 05:50:40		x	Plateforme en ligne	Terminus à Gerland? Et après?	Pour une fois un tel projet, dans son ensemble, me plaît. Je ne connais pas suffisamment Vénissieux, pour donner mon avis sur l'une ou l'autre des options envisagées de la desserte du centre ville. Par contre le terminus à Gerland est frustrant. Il est pénible de constater que même les écologistes ont peur de faire pénétrer les trams en centre ville. Le lobby automobile est-il toujours aussi puissant? Comme je l'ai dit pour le T9, l'usager a horreur des ruptures de charge, alors, d'ailleurs, ne soyons pas timide, amenons T10 au moins jusqu'à la confluence! Faisons le communier avec T2. J'ai quand même cru comprendre qu'à Gerland, les aiguilles allaient quand même être posées dans les deux sens en direction de la Presqu'île, pour l'avenir. Cependant, méfions nous de l'avenir, depuis 2006 beaucoup d'usagers attendent, en vain un terminus côté Vivier Merle pour le T3, puisque le tapis roulant envisagé sous la gare, pour la traverser de façon correcte, par le SYTRAL à l'époque, n'était qu'une chimère. Affreux de traverser cette gare à pied!		
1089	17.10.2021 11:30:38		x	Plateforme en ligne	Passage du tram à venisseux	Bonjour je pense que le tracé passant par l'avenue Jean Jaurès est le plus pertinent afin de permettre le plus fort report modal tout en limitant la place de la voiture car il irrigue l'axe fort avec beaucoup d'habitations à proximité.		
1090	17.10.2021 11:38:13		x	Plateforme en ligne	Passage du tram dans la ville	Bonjour j suis pour le T10 mais j'aimerais que le tram passe vers l'avenue Jean Jaurès car si ce n'était pas le cas les cas je me retrouverais trop loin de la station . les autres usages ne seraient pas pénalisés car ils ont la station du T4 T10 et métro D à moins de 500m		
1091	17.10.2021 12:04:11		x	Plateforme en ligne	Choix de la rue au passage le tram à venisseux	J'aimerais que le tram passe par l'avenue Jean Jaurès car cela desservirait des habitants lors du futur tracé autrement et offrirait un accès plus facile (sans dénivellée) au centre ville pour les passagers tout en limitant la vitesse de voiture par la réduction de la chaussée.		
1092	18.10.2021 11:08:06		x	Plateforme en ligne	Avis concernant le tracé du T10 :	Nous sommes favorables à la création de la ligne T10 pour relier la Gare de Vénissieux à Gerland permettant ainsi de mieux desservir les territoires de la première couronne de Lyon. Cela permettrait de mieux relier les bassins de vie. Concernant les variantes, nous pensons important de choisir celle qui desservira le plus grand nombre d'habitants afin de maximiser le report modal, à savoir le tracé Jean Jaurès. D'après les études il permet de desservir un plus grand nombre de population. Il permettrait de desservir un plus grand nombre d'équipements publics (Théâtre, Ecole Primaire, Centre-ville, BIJ, CABV) à moins de 300m des arrêts prévus sur ce tracé. Le passage sur la totalité de la rue Emile Zola, et la restriction de circulation qui en résultera permettrait d'apaiser le secteur et bénéficierait à l'école. Les secteurs ayant pu être privilégiés par l'autre tracé, ne seront pas délaissés. En effet les secteurs qui auraient été desservis se trouveront toujours dans un rayon de 400m d'une station existante ou créée. Il est important de prendre en compte dans les aménagements, la biodiversité locale notamment dans les choix des plantations (arbres , haies, revêtement des sols) Il conviendrait d'apporter une vigilance particulière aux espèces végétales en raison du changement climatique et notamment les périodes de canicules mais aussi aux besoins hydriques. Il conviendrait d'installer des infrastructures accueillantes pour les voyageurs. Pour favoriser la multimodalité il conviendrait d'installer différents équipements adaptés à chaque besoin (comme des boxes à vélo sécurisés,...).		

1093	19.10.2021 10:28:17		x	Plateforme en ligne	Problème du tracé boulevard Laurent Gérin Le tracé passant par le boulevard Laurent Gérin va enclaver le quartier du centre, provoquer des bouchons monstres au moment des sorties de l'école du centre et des cours de judo (car malheureusement les gens venant à ces endroits ne prendrons pas le tram (dépot des enfants se faisant en voiture le matin avant de partir à l'extérieur de Vénissieux, attente des enfants dans les voitures l'hiver : les parents n'attendrons pas aux arrêts de tram dehors) De plus au niveau sécuritaire un tram passant juste devant une école ne paraît pas judicieux. En cas d'extrême urgence (gaz, feu, malaise....) comment vont accéder les services publics (pompiers, police, gaz, ambulance...) rapidement à certains secteurs ? Comment vont pouvoir rejoindre le boulevard Joliot Curie certains habitants devant malheureusement se déplacer en voiture car travaillant à l'extérieur de Vénissieux ? Que va devenir le parking (refais à neuf cet été!) qui permet tout de même un peu de stationnement à Vénissieux Centre Où vont se garer les gens rendant de visites à l'ephad? allant au spectacle à la maison du peuple (tous ne prendrons pas les transports à des heures tardives) Ce tracé enclave vraiment trop un quartier duquel il sera très difficile de sortir Est-il vraiment nécessaire d'avoir ce tram sur Vénissieux? n'aurait-il pas été plus judicieux de le faire partir seulement de Saint-Fons? il est très facile depuis Vénissieux actuellement de se rendre dans tous les lieux qui seront desservis par le tram.		
1094	19.10.2021 21:42:18		x	Plateforme en ligne	Choix variante emile zola par Jean Jaurès Bonjour je suis pour que la variante du T10 passe par l'avenue Jean Jaurès plutôt que par Laurent Guérin. J'ai acheté un appartement proche du théâtre pour être au calme et avoir un accès facile au périphérique car je travaille hors de Lyon et je sais très bien que l'apparition d'un tramway va avoir un énorme impact pour une zone de Vénissieux qui n'en a pas vraiment besoin car gare de Vénissieux est à seulement 800m. Contrairement à Jean Macé qui est bcp plus loin, donc a privilégier pour les riverains déjà loin du tram		
1095	21.10.2021 10:23:35		x	Plateforme en ligne	T10 variante Vénissieux Je suis favorable à la variante Jean Jaurès car elle est plus proche du centre ville. Cela permettra de desservir plus d'habitants et d'être plus proche des commerces du centre de Vénissieux. Cette variante va par contre limiter la circulation et le stationnement des voitures. Ceci est une mauvaise nouvelle pour les pro voitures mais une excellente nouvelle la promotion des modes doux (vélo) et la protection du climat.		
1096	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Variante plus adaptée à la desserte du centre-ville		
1097	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Développement du centre et desserte de ses rues vivantes		
1098	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Donne une réalité au vieux Vénissieux, notamment par la création d'une station à ce nom		
1099	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Evite le passage devant l'école donc résout les problèmes de sécurité		
1100	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Permet un accès facile au centre-ville de Vénissieux		
1101	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Le passage du tramway peut être une source de gêne notamment pour les rez-de-chaussée habités		
1102	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès La rue Jean-Jaurès est très étroite pour l'insertion du tramway		
1103	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Crainte de problème de circulation		
1104	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Immeubles trop proches de la voie du tramway		
1105	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Ne dessert pas totalement le centre de Vénissieux		
1106	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Crainte d'un report de circulation sur Gérin qui transformerait le boulevard en un axe de circulation		
1107	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Zola / Jaurès Réaliser des aménagements en accompagnement du tramway pour revivifier le quartier du vieux centre		
1108	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Permet la desserte du théâtre		
1109	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Permet la desserte du groupe scolaire		
1110	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Permet la desserte du boulo-drome		
1111	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Permet la desserte du cimetière		
1112	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Variante intéressante pour les aménagements à réaliser avec l'insertion du tramway, par exemple : parking près de l'école		
1113	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Permet la desserte d'habitants plus isolés, mal desservis		
1114	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Cette variante peut faciliter le report modal pour les familles		
1115	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Les voies sont plus larges que sur Zola / Jaurès		
1116	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Permet d'attirer de nouvelles entreprises sur la friche Veninov / usines Maréchal		
1117	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal Met en valeur le quartier et ses équipements		

1118	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Facilite l'accès au gymnase aux PMR		
1119	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Moins de nuisances		
1120	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Le passage devant l'école peut apporter de l'insécurité, des aménagements sont à prévoir comme une clôture		
1121	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	S'interroger sur la dépendance avec le site Veninov / usines Maréchal		
1122	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Proximité du tramway avec les habitations (sauf si passage par la friche Véninov) qui peut entrainer des nuisances sonores et des problèmes de stationnement		
1123	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Si cette variante est retenue, prendre en compte la requalification de la friche Veninov / usines Maréchal		
1124	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Prendre en compte les activités futures sur la zone		
1125	12/10/2021	x		Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Quel sera l'impact de cette variante sur la circulation des véhicules et le report de circulation ?		
1126	12/10/2021	x		Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Quel sera l'impact de cette variante sur les stationnements devant l'école ?		
1127	12/10/2021	x		Atelier Vénissieux	Observations sur la variante Gérin / Maréchal	Quel sera l'impact de cette variante sur le réseau de bus ?		
1128	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur l'emplacement des stations	Insérer les stations dans les deux sens de circulation au même endroit		
1129	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur l'emplacement des stations	Insérer la station Marronniers au plus près des immeubles		
1130	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur l'emplacement des stations	Insérer la station Marronniers au plus proche du collège		
1131	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur l'emplacement des stations	La zone à droite de la station Maréchal n'est pas desservie		
1132	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur l'emplacement des stations	Insérer deux stations sur la variante Gérin / Maréchal pour desservir à la fois le futur site Véninov et le théâtre		
1133	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur l'emplacement des stations	Insérer une seule station sur la variante Gérin / Maréchal et préférer l'arrêt Gérin plutôt que l'arrêt Théâtre de Vénissieux		
1134	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Observations sur l'emplacement des stations	Trouver un équilibre entre le nombre de stations et la durée du temps de trajet : trop de stations vont allonger le temps de trajet tandis que pas assez de stations pénaliseront les usagers		
1135	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Autres observations	Inquiétude de l'impact du tramway sur le stationnement et la circulation, notamment aux horaires d'école		
1136	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Autres observations	Inquiétude sur le sens unique de circulation : ne va-t-on pas augmenter les incivilités ?		
1137	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Autres observations	Interrogation sur le passage du tramway au niveau du théâtre Jean Marais		
1138	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Autres observations	Qu'en est-il du stationnement pendulaire ?		
1139	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Autres observations	Etudier une variante passant rue Paul Bert		
1140	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Autres observations	Faire une boucle avec les deux variantes (un sens tramway par Zola / Jaurès, l'autre sens par Gérin / Maréchal) qui permettrait de desservir à la fois les commerces et le théâtre		
1141	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Autres observations	Aménager la rue Peloux pour les modes doux		
1142	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Prendre en compte les risques d'insécurité		
1143	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Mettre plus de sièges dans les stations		
1144	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Stations assez longues pour que les voyageurs qui attendent ne soient pas serrés		
1145	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Des stations « recto/verso » (cf. photo)		
1146	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Prendre en compte l'entrée de l'école		
1147	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Sécuriser les traversées de la plateforme		

1148	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Aires de jeux à proximité pour faciliter l'attente des enfants		
1149	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Billetterie		
1150	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Eviter le revêtement en pavés car glissant		
1151	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Attention aux possibles squats dans les stations aménagées		
1152	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Avoir au moins un siège surélevé pour les personnes à mobilité réduite		
1153	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Mettre des barrières entre les sens de circulation du tramway pour la sécurité (exemple en Allemagne)		
1154	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Mettre des clôtures autour des voies du tramway (exemple à Tunis)		
1155	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Mettre en place des stations à l'emprise restreinte		
1156	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Aménager des quais de la longueur des tramways et mettre des assises et un abri sur la longueur du quai		
1157	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Aménager des quais sur des plateformes différentes et non sur une plateforme centrale		
1158	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Mettre en place des stationnements vélos sécurisés comme des casiers à vélos (à certaines stations)		
1159	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Développer des aménagements cyclables assez larges pour les vélos cargos		
1160	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Insérer des stations Vélo'v aux stations de tramway		
1161	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Permettre aux voyageurs de monter avec leur vélo et trottinette dans le tramway		
1162	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Présence d'un agent de sécurité dans le tramway et autour des stations		
1163	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels aménagements pour les stations et leurs abords	Sécuriser les abords et les accès des stations pour le bon accès de tous (malvoyants, personnes avec béquilles, en fauteuil, enfants et adolescents) et éviter les risques de chutes ou d'accident		
1164	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Végétaliser la plateforme mais ne pas s'arrêter là		
1165	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Conserver les arbres existants et en planter de nouveaux		
1166	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Préférer une haie végétalisée à une forêt de potelets pour la sécurité et l'esthétique		
1167	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Proscrire le minéral sur la plateforme du tramway		
1168	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	La qualité des trottoirs		
1169	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Accompagner la mutation de la ville		
1170	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	S'appuyer sur le patrimoine, les ressources locales, exemple : la rose		
1171	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Améliorer l'éclairage d'une manière générale et surtout l'éclairage du théâtre pour une mise en valeur		
1172	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Conserver les ombrages existants		
1173	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Conserver les arbres		
1174	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Insérer de vraies pistes cyclables, ne pas se contenter de bandes cyclables		

1175	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Insérer une piste cyclable pour rejoindre Joliot Curie		
1176	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Rendre les trottoirs accessibles, quitte à réduire le stationnement		
1177	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Insérer des stationnements PMR, et si moins de stationnements PMR, veiller à la pertinence et à la proximité des stationnements restants		
1178	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Insérer des poubelles		
1179	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Aménager un parcours avec des activités intergénérationnelles		
1180	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Aménager les espaces vides avec des jardins		
1181	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Laisser quelques endroits vides que les usagers pourront se réapproprier pour favoriser les rencontres		
1182	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Aménager des lieux de rencontre		
1183	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	De l'éclairage en continu pour la bonne visibilité des cyclistes, mais écologique		
1184	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Remplacer les vieux platanes malades du boulevard Gérin par de nouveaux arbres		
1185	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Insérer du stationnement résidents		
1186	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Passer le boulevard Gérin en sens unique		
1187	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Faire cohabiter le tramway et la voiture : faire en sorte que le tramway n'impacte pas trop la voiture		
1188	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Mettre en place des dispositifs pour ralentir les voitures		
1189	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Aménager une plateforme non végétalisée au niveau du théâtre		
1190	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Aménager des stations vélos		
1191	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Aménager une station vélo à Véninov		
1192	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Des cheminements piétons bien tracés et identifiés pour se rendre à la gare par exemple		
1193	12/10/2021		x	Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Faire attention aux nuisances que peut avoir l'éclairage sur les riverains		
1194	12/10/2021	x		Atelier Vénissieux	Quels usages sur le secteur de Vénissieux	Comment végétaliser une rue étroite ?		
1195	07/10/2021		x	Porte à porte Sampaix		Dans l'ensemble, inquiétude sur l'accessibilité de leur local mais contents car ils pensent que le secteur sera plus propre, que la prostitution va être déplacée et pour leur clientèle cela peut être intéressant.		
1196	07/10/2021		x	Porte à porte Sampaix		Problématique des accès livraisons et clientèles qui arrivent en voitures		
1197	07/10/2021		x	Porte à porte Sampaix		Besoin de connaître articulation du plan de circulation et accessibilité des grands axes routiers		
1198	07/10/2021		x	Porte à porte Sampaix		Connaître les étapes des travaux et combien de fois cela sera devant chez eux durant les 3 ans de travaux		
1199	07/10/2021		x	Porte à porte Sampaix		Problématique FIRM : entreprise qui a quitté Lyon 07 à l'arrivée du Tram, assez craintif		
1200	07/10/2021		x	Porte à porte Sampaix		Rotation de poids lourds tous les jours		
1201	22/10/2021		x	Mail		Madame, Monsieur, Habitant Vénissieux depuis toujours, je suis personnellement favorable au T10. Cependant, si son arrivée est un plus indéniable, elle amène également des contraintes (gros problèmes de circulation et stationnement, détours pour accéder à son logement, éventuelles expropriations...etc). Si contraintes il doit y avoir, mieux vaut alors un tracé à Vénissieux qui bénéficiera au plus grand nombre d'habitants avec un tracé qui passe par l'avenue Jean Jaurès et non pas Laurent Gerin/ Eugène Maréchal. Des rumeurs courent depuis longtemps que le tracé est en effet déjà décidé et qu'il passera par Laurent Gerin et Eugène Maréchal. Mais qu'y a t'il là bas ? Une école, une petite zone industrielle, un théâtre et très peu de population !! Et la population de ce quartier peut facilement se déplacer jusqu'à la gare de Vénissieux qui est à quelques centaines de mètres et n'a pas encore besoin d'un arrêt dans ces deux rues. La densité de population sur le boulevard Laurent Gerin et Eugène Maréchal est très très faible. De plus, cette zone comme affirmé par Madame le Maire restera bien une zone industrielle et ne deviendra donc pas une zone d'habitation qui bénéficiera un jour à la population. Ajoutant à cela que ce tracé est déjà identique et parallèle au tracé du T4, quels bénéfices réels amène t-il aux habitants ? Le tracé passant par la rue Jean Jaurès paraît beaucoup plus logique et cohérent car il touchera plusieurs quartiers avec une densité de population bien plus importante (tout le centre ville, le vieux bourg, Cluzel, Gabriel Péri, Marronniers...et même une partie du bas des Minguettes comme Léo Lagrange) et permettra surtout de redynamiser tout le centre ville de Vénissieux et la rue Jean Jaurès. Un tel projet et qui coûte très cher à la collectivité, doit pouvoir profiter au plus grand nombre d'habitants et pouvoir redynamiser le centre de Vénissieux. Si un tel projet ambitieux n'est au final qu'un passage pour aller à Saint Fons par la rue Laurent Gerin/Eugène Maréchal : c'est vraiment sans intérêt pour Vénissieux, le centre ville et ses habitants. Tous les inconvénients et contraintes n'en valent tout simplement pas le coût. Je tenais donc en tant qu'habitant, simplement à exprimer mon avis pour cette "concertation" qui je l'espère tiendra compte de l'avis des habitants (un référendum aurait été très bénéfique en terme de démocratie participative) mais surtout de la logique et du bon sens dans l'intérêt des habitants et de la collectivité. Je reste bien évidemment disponible pour tous renseignements complémentaires. Bien cordialement. A.Mekideche		
1202	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre		Le T10 va permettre d'apaiser le centre de Vénissieux		
1203	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre		C'est une bonne alternative à la voiture		
1204	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre		Cela permet un meilleur accès aux transports en commun pour les PMR et les personnes âgées		

1205	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre		Le tracé au sein de Vénissieux interroge beaucoup			
1206	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Zola / Jaurès	rénovation du centre-ville			
1207	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Zola / Jaurès	limiter les voitures			
1208	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Zola / Jaurès	retraitement des trottoirs			
1209	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Zola / Jaurès	accès voitures plus compliqué pour les Minguettes			
1210	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Zola / Jaurès	impact foncier pour 3 maisons : propriétaires prêts à exercer un recours			
1211	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Gérin / Maréchal	permet d'avoir une vision prospective en lien avec la parcelle/friche VENINO'V			
1212	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Gérin / Maréchal	liaison T4 par le passage souterrain sous la voie de chemin de fer en bout de Bld			
1213	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Gérin / Maréchal	sécuriser davantage les abords de l'école du centre			
1214	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Gérin / Maréchal	insertion qui semble plus facile pour certains compte tenu de la largeur de la voie			
1215	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Gérin / Maréchal	disparition de places de stationnement résidents pour des maisons de ville ne disposant pas de garage sur leur parcelle			
1216	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Gérin / Maréchal	un peu plus éloigné du centre-ville			
1217	19/10/2021		x	Conseil de quartier Vénissieux centre	variante Gérin / Maréchal	le théâtre a une programmation light et ne fonctionne pas en juillet/août			
1218	23/10/2021		x	Mail		Je suis favorable à l'arrêt Surville qui permettra de desservir le quartier George Lévy.			
1219	12/10/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux		Je suis résidente rue Jean Jaurès. Je n'ai rien contre le développement du tramway qui fait partie du développement de la ville. L'un des deux tracés me semble plus approprié que l'autre. 1. tramway passant rue Jean Jaurès nuirait aux commerces déjà peu nombreux. Nous avons déjà des soucis de stationnement et pour sortir de chez nous. Le tracé rue Maréchal permettrait de desservir les mêmes habitants, tout en aidant au développement d'un secteur appelé à la transformation. Usines à l'arrêt --> zones constructibles. Le tramway passant par la rue Maréchal desservirait la maison du peuple, le théâtre et le boulodrome. Merci de votre attention.			
1220	13/10/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux		Je suis une habitante du quartier et bien consciente que le tramway fait partie du développement de notre ville. Mais un des deux tracés me semble plus approprié que l'autre. Le tramway passant Avenue Jean Jaurès serait nuisible pour les commerçants déjà peu nombreux et il manque déjà beaucoup de place de stationnement. En plus, nous aurions des difficultés pour sortir des garages? Le tracé rue Maréchal permettrait de desservir les mêmes habitants tout en aidant un secteur en plein développement. Merci de votre attention.			
1221	14/10/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux	Proposition concernant le TRAM 10	Il y a deux options. 1ère option : rue Emile Zola - Jean Jaurès 2ème option : Rue Emile Zola puis Bd Laurent Gérin. On pourrait avoir une station devant l'école du Centre et la Maison du Peuple (Théâtre). Pour permettre plus de place devant l'entrée de la Maison du Peuple, il faudrait élargir la voie au droit de la Maison du Peuple pour avoir un trottoir assez large devant les portes de celle-ci. Il y a une solution c'est de démolir le local qui sert de sport actuellement (ex bains douches) qui n'est pas vraiment un équipement sportif compatible avec les normes actuelles ce qui libérerait une surface au sol pour faire l'emprise du Tram et des voies du Bd Laurent Gérin. La ville cédant donc du terrain à la Métropole pour que le SYTRAL construise le tram dans de meilleures conditions pourrait à ce moment là profiter de l'opportunité pour construire un gymnase dans l'enceinte du groupe scolaire de Centre. Ici pas de réserve foncière car le terrain existe sur le plateau EPS entre le restaurant scolaire et le Bd Laurent Gérin, la ville pourrait donc à ce moment demander à la Métropole de financer une partie de ce gymnase en compensation du terrain cédé. Souhait, utopie, mais je pense que d'autres doivent avoir le même désir. Après l'arrivée du tram T10 à la gare de Vénissieux gare SNCF. Il serait souhaitable que la métropole programme dans le prochain mandat 2026 2032 le prolongement du tram Rhone express de la gare aéroport St Exupéry jusqu'à la gare de Lyon Perrache, en passant par la gare de Vénissieux. Celle-ci devient une gare multimodale. Techniquement la voie du tram rhone express pourrait être mise en parallèle à la voie ferrée Lyon Grenoble jusqu'à Toussieu St Pierre de Chandieu et ensuite à travers champs pour rejoindre en parallèle la voie TGV jusqu'à la gare existante de l'aéroport. Ce qui permettrait de relier directement le sud de la métropole de Lyon et du département du Rhône sans passer par le centre de Lyon.			
1222	20/10/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux		Je n'ai rien contre le développement de ces transports en commun mais je crains des problèmes pour ma patientelle durant et après les travaux, notez que beaucoup viennent dans mon officine car il est facile d'y stationner devant (avec quelques arrêts sauvages en warning sur les pistes cyclables...) Je crois comprendre qu'après les travaux il n'y aura plus qu'un seul sens de circulation pour les automobiles, lequel me sera favorable ?? Gardera t-on des places de parking devant mon officine à Vénissieux et devant l'entrée du stade de l'autre côté de la rue sur St Fons (j'ai l'inconvénient d'être limitrophe). Comment estimer à quel point les travaux vont impacter mon activité et l'activité des entreprises qui vont dans les parcs ouvrant sur l'avenue de la République ? J'ai la faiblesse de croire rendre "service de santé" à la population du quartier et serai désolé d'avoir de gros problèmes d'accessibilité. Je vous serai gré de me donner des détails sur la nouvelle organisation des voies de circulation type "image virtuelle" du quartier... Merci de répondre à mes préoccupations et aux besoins de mes malades.			
1223	21/10/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux		Bonjour, je suis résidente au 2 rue Emile Zola à Vénissieux. la rue Emile Zola à partir du Bd Laurent Gérin est bordée d'immeubles et une prévision de construction en cours. Je ne suis pas certaine que le choix du trajet T10 sur cette portion soit très positive pour le bien être de tous les résidents alors que l'autre tracé permet plus d'espaces pour la circulation des piétons par exemple. En ce qui concerne les véhicules, je n'imagine pas vraiment la possibilité de faire cotoyer les automobiles, les piétons et le tramway, sauf au détriment des résidents? Pour l'entrée des garages, même problème. Il faudra viser juste entre deux tramways pour pouvoir rentrer. Il ne s'agit pas d'un garage, il existe plusieurs entrées de garage donc des contraintes de personnes tributaires des passages du tramway. Pour le tracé Bd Laurent Gérin, il me semble qu'il existe moins de résidents impactés par le passage du tram et il pourrait desservir le théâtre de Vénissieux, lieu de culture. Vous avez peut-être des réponses à ces questions. Enfin, ce transport est très pratique. Faites au mieux pour le bien être de tous.			
1224	21/10/2021		x	Registre Mairie de Vénissieux		Bonjour, étant résidente au 7 av. Marcel Paul à Vénissieux, je fréquente régulièrement les rues Victor Hugo et Laurent Gérin, vue l'étroitesse et les immeubles rue Victor Hugo, il me semble plus judicieux que le tram T10 circule sur la rue Laurent Gérin puis Eugène Maréchal. Bravo pour tous les transports en commun desservant le centre de Vénissieux.			
1225	26/10/2021		x	Avis libre questionnai re		-Le passage du tramway sur la rue Emile Zola puis sur l'avenue Jean Jaurès est ma préférence. -piste cyclable le long du trajet du T10.			
1226	27/10/2021		x	Avis libre questionnai re		une bonne coordination entre les usagers et être satisfait de ce projet à venir et de ses services ...			
1227	28/10/2021		x	Avis libre questionnai re		Rendre notre ville bien accessible et diminuer l'embouteillage et la pollution			
1228			x	Avis libre questionnai re		A priori pas de sorties de voitures sur le côté Charles Plasse vers 4 chemin, pourquoi ne pas la piétonniser (comme Carnot) De la végétation, la ville est très minérale (trop!) et ne pas couper les grands arbres en place ! Station Tram vers Mairie pour accès Mairie, Médiathèque, lieux publics. Faire de la place 4 chemin un lieu de vie et non de passage. Cordialement.			

1229			x	Avis libre questionnai re		STATION 4 CHEMINS : A METTRE COTE MAIRIE POUR GARDER UNE PLACE A VIVRE ET FAIRE VIVRE DE L'AUTRE COTE LA MAIRIE. EN PROFITER POUR AGRANDIR LA PLACE SUR LA RUE CH. PLASSE EN ELEVANT LES VOITURES (SAUF COMMERCES) DE LA PLACE 4 CHEMINS A LA MAIRIE. EN PLUS IL Y A LES ECOLES, CENTRE AERE ET LA GARE PLUS PROCHES DE LA MAIRIE			
1230			x	Avis libre questionnai re		Nombreux arrêts sur ST FONS afin de mieux desservir la commune . Merci			
1231			x	Avis libre questionnai re		1) Très important pour soulager les habitants pendant la phase de travaux : mettre en place dès le début des chantiers les pistes cyclables prévues au lieu de ne les ouvrir qu'en dernière étape. 2) Station aux 4 chemins plutôt qu'à la mairie			
1232			x	Avis libre questionnai re		1) L'aménagement du tram est accompagné obligatoirement d'un aménagement de pistes cyclables. Il faut absolument installer ces pistes pour vélo au tout début du projet pour faciliter les déplacements pendant le chantier très perturbateur du tram. 2) station aux 4 chemins et non à la mairie de St Fons			
1233			x	Avis libre questionnai re		-Aménager et faciliter la circulation à vélo pour compléter -Arrêt aux 4 chemins (plus central que arrêt à mairie)			
1234			x	Avis libre questionnai re		Dans cet esprit de dynamisation et de modernité, ne pourrait on pas imaginer piétonniser une plus grande partie du centre ville comme le font toutes les grandes villes qui changent ? Des jolis et grands espaces verts pour les enfants grâce à cette refonte du centre ville ? Des pistes cyclables sécurisées à la fois pour les piétons, les vélos et les voitures ?			
1235			x	Avis libre questionnai re		Mettre la ligne en service dès que possible : selon avancement des travaux : connexion de St Fons avec Gerland et Venissieux selon où démarrent les travaux			
1236	21.10.2021 16:38:34		x	Plateforme en ligne	Un tram sur batterie comme à Nice	Bonjour, à Nice le tram est sur batterie et cela permet de ne plus avoir ni de pylônes ni de fils dans le ciel (plus de LAC). On y gagne un confort visuel et facilite l'intégration dans les rues (rue étroite, arbres...) : https://www.usinenouvelle.com/article/alstom-met-en-service-son-tramway-citadis-sans-catenaire-a-nice.N723749 Choisissons cette solution pour les nouvelles lignes de tram à Lyon !			
1237	21.10.2021 17:15:37		x	Plateforme en ligne	Passer par la gare de Saint-Fons	L'idéal serait que le tram fasse le détour par la gare de Saint-Fons avant de revenir aux 4 chemins.			
1238	21.10.2021 17:20:57		x	Plateforme en ligne	Non à un nouveau passage routier sous le périphérique	Je suis contre l'idée de profiter du passage du tram pour envisager une nouvelle route sous le périphérique. Celle-ci serait forcément un by-pass de l'embouteillage existant boulevard Chambaud de la Bruyère, et rapidement n'apporterai aucune utilité de déplacement, si ce n'est une incitation à prendre sa voiture. C'est très bien que le passage du tram soit l'occasion de faire une liaison cyclable entre Saint-Fons et Gerland.			
1239	21.10.2021 17:49:49		x	Plateforme en ligne	Suppression de la contrainte PPRT rue Charles Martin	Le périmètre de risque de l'aire de stockage de Solvay dépasse sur la rue Charles Martin, entraînant l'impossibilité de faire passer le tram dans cette rue. Je pense que Solvay devrait revoir l'implantation de son stockage, ce qui résoudrait le problème, éviterait le détour par Lucien Sampaix, et réglerait un problème pour le PPRT.			
1240	21.10.2021 21:29:05		x	Plateforme en ligne	Avis sur le projet de ligne T10	Le projet de ligne de tramway T10 correspond essentiellement à une desserte en rocade de la première périphérie de l'agglomération lyonnaise entre la gare de Venissieux et Gerland. La ligne permettra une amélioration du désenclavement des centres historique de Venissieux et de Saint-Fons. Un maillage du réseau non étudié Le choix d'un tramway pour cette ligne semble cohérent avec les développements antérieurs du réseau de transport en commun. Toutefois, il est regrettable que cette nouvelle infrastructure ne soit pas analysée par rapport aux lignes existantes et aux évolutions prévisibles du réseau. En effet, on constate que la nouvelle ligne circuler sur les rails de la ligne T4 sur le boulevard Ambroise-Croizat au sud de la gare de Venissieux. Une ligne des Minguettes vers Gerland pourrait aussi s'avérer pertinente en utilisant les rails de la ligne T4 et de la future ligne T10... De même, à l'autre bout de la ligne, on ne peut que souhaiter que la ligne poursuive sa route vers Hôtel-de-Région – Montrochet pour améliorer les correspondances. Un quasi-doublon à Gerland L'arrivée de la ligne à la station Halle-Tony-Garnier par l'avenue Tony-Garnier interroge. En effet, cet itinéraire longe les lignes T1 et T6 à peine 500 mètres au sud. Un tracé par la rue Saint-Jean-de-Dieu jusqu'à la rue Challeml-Lacour (avec une variante éventuelle par la rue du Parc-d'artillerie) permettait de rejoindre par le plus cours la ligne T6. Il serait ainsi possible d'envisager un terminus à Debourg moyennant une reconfiguration globale de la station de tramway L'intermodalité à Saint-Fons La ligne passera à proximité de la gare de Saint-Fons, sans en être très proche (plus de 400 mètres). Dans le cadre du développement de l'intermodalité, l'amélioration des correspondances devrait être privilégié. Elle permettrait en effet d'offrir à Saint-Fons et Venissieux une connexion rapide et efficace avec la ligne ferroviaire entre Vienne et Villefranche. Des points d'attention techniques Outre les questions de fond évoquées ci-dessus, plusieurs points techniques méritent une attention particulière. Tout d'abord, la préservation de la nature en ville et en particulier des alignements d'arbres existants doit être un des points d'attention prioritaire. En effet, les arbres mettent de nombreuses années à atteindre leur pleine ampleur. Or, trop souvent ces dernières années les projets de tramways ou de sites propres pour les transports en commun sont venu en couper avec l'argument d'une replantation d'un nombre supérieur de nouveaux arbres. L'aspect du cours Lafayette après la réalisation du site propre de la ligne C3 atteste de la stupidité de cette approche. Les imposants platanes centenaires offrant on ombrage verdoyant bienvenu en été ont été remplacés par de jeunes arbres bien incapables de masquer l'aspect totalement minéral de cette artère maintenant transformée en fournaise estivale sur toute sa longueur. Les arbres d'alignements doivent donc être préservés au maximum, y compris leurs racines que les bouleversements du sous-sol trop proches affaiblissent. Un arbre dont de nombreuses racines ont été coupées par des travaux finit par mourir dans les 2-3 ans qui suivent. L'autre point technique nécessitant une attention spécifique est la réalisation de raccordements avec les lignes de tramway existantes ou prévues à court terme. En effet, cet aspect trop souvent négligé depuis vingt ans que le réseau existe, nécessite des reprises coûteuses tant financièrement qu'en coupure de service pour les usagers lorsqu'il faut les créer après coup. L'exemple du carrefour Thiers-Lafayette cassé 3 fois en moins de 10 ans est en la matière le plus caricatural, mais d'autres raccordement non réalisés privent le réseau de possibilités faciles de maillage, voir de détournement de lignes en cas d'incident. En dehors des réserves que j'évoque ci-dessus, j'émet un avis favorable au projet de ligne T10 du tramway de Lyon entre La gare de Venissieux et Gerland.			
1241	22.10.2021 16:25:00		x	Plateforme en ligne	Arrivée à la halle Tony Garnier et pertinence du prolongement	Bonjour, Je souhaiterais commenter un point de ce projet : le terminus au niveau de la Halle Tony Garnier. Ce terminus manque à mon sens d'ambition et de pertinence. Pour vivre dans ce quartier et avoir vécu rue Victor Lagrange, plus au nord de l'arrondissement, il me semble qu'une prolongation au nord de la halle en direction de Perrache ou Jean Macé le long du Rhône permettrait de pallier les carences d'un quartier où les infrastructures de transport manquent. En effet, la zone située le long du Rhône et du boulevard Yves Farge est située à distance des lignes structurantes (métro B & Tram T1) malgré les quelques lignes de bus qui desservent le quartier. Il s'agit d'un quartier dense, mixte socialement, qui se repose de manière plus conséquente sur la voiture individuelle que le reste de l'arrondissement. Ce quartier est appelé de plus à être connecté à la Presqu'île avec la future passerelle des Girondins. De plus, il me semble que la place ne manque pas pour implanter des voies de tramway le long du Rhône ou sur le boulevard Yves Farge. Je soutiens donc le prolongement du tram T10 vers Jean Macé ou Perrache, avec la création de 3 à 4 stations pour 2km de voies. D'avance merci pour la considération que vous apporterez à mon avis dans le développement futur du réseau. Cordialement, Guillaume Charmier			

1242	22.10.2021 20:41:41		x	Plateforme en ligne	Tracé Jean Jaures	Je suis favorable au tracé par Jean- Jaures. Tout d'abord, c'est le centre de Vénissieux complètement à l'abandon. Cela pourrait réhabiliter le vrai centre de Vénissieux et le dynamiser par la création de nouveaux commerces... Cela permettrait à la rue Emile Zola de ne plus être une « autoroute » pour les rodéos... Le passage par la Rue Emile Zola est intéressant pour les riverains (plusieurs bâtiments). Puis, les personnes à mobilité réduite... pourront remonter la rue Emile Zola par le tramway. Par ailleurs, le boulevard Laurent Gérin n'est pas opportun car les habitants sont déjà à 7 minutes d'un tramway et d'un métro alors qu'à Jean Jaurès ce n'est pas le cas. Il n'y a aucun bâtiment sur le bd Laurent Gérin. Le théâtre (fréquentation non continue et fermée 4 mois de l'année) restera à 2 minutes d'une station de tramway par Jean Jaurès. Il faut privilégier le tracé par Jean Jaurès où il y a plus de monde et d'intérêts pour la ville de Vénissieux.		
1243	22.10.2021 20:51:15		x	Plateforme en ligne	Tracé Laurent Gérin	Est- ce qu'une poignée de personnes pratiquant le judo est un argument pour faire passer un tramway ? Est-ce qu'un théâtre (fermée 4 mois de l'année, qui fait 5 bonnes soirées dans l'année) nécessite un tramway pour augmenter la fréquentation ? Est-ce qu'une école a besoin d'un tramway ? Est-ce qu'une rue pavillonnaire a besoin d'un tramway ? Est-ce qu'une maison de retraite bien au calme a besoin d'un tramway ? Est-ce qu'un quartier situé à 7 minutes de la ligne D, du T4, des bus a besoin d'une ligne supplémentaire ? Est-il nécessaire d'encombrer le Bd Laurent Gérin? La ville de Vénissieux doit-elle être arpentée par des tramways pour devenir attractive et résoudre ses problèmes de sécurité, de nuisances sonores et rodéos?		
1244	22.10.2021 21:28:04		x	Plateforme en ligne	Tracé Jaurès/Gérin	Les arguments école, petit théâtre et une petite salle de Judo ne nécessitent pas un investissement aussi conséquent. Le boulevard Laurent Gérin doit garder ses arbres et son charme. En revanche, le centre ville, très sombre et insalubre, a besoin d'une réhabilitation que l'arrivée du tramway peut enclencher. C'est pourquoi, le tracé par Jaurès permettrait à ce centre de retrouver sa vraie fonction de centre ville, de passage et de lien.		
1245	23.10.2021 07:36:47		x	Plateforme en ligne	Prolongement de la desserte à Confluence	Je suis déçu de voir que des raccords exclusivement techniques sont prévus vers Debourg, et vers le pont Raymond Barre et la Confluence. Les usagers auront une rupture de charge à la Halle Tony Garnier. C'est vraiment dommage et pas cohérent avec le développement du quartier. La pietonnisation de confluence offre une vraie opportunité pour augmenter la capacité du terminus à l'hôtel de Région. Par ailleurs le terminus est prévu boulevard Tony Garnier entre la Halle et la Maison de l'Environnement, à plus de 200 mètres de la station du tram T1. Les correspondances seront difficilement possibles dans l'aménagement prévu. Pourquoi ne pas proposer que le service soit prolongé vers l'Hôtel de Région, pour un surcroît d'attractivité, et donc de clientèle et offrir une incitation au report modal ? Hélène Teillamon		
1246	23.10.2021 09:31:09		x	Plateforme en ligne	Variante Jaurès / Gerin	Je suis plutôt d'accord avec la majorité des personnes qui se sont exprimées sur un avis favorable au tracé par l'avenue Gérin car c'est dans cette rue où l'on trouve tous les bâtiments publics du centre ville de Vénissieux (école primaire, centre de loisirs, théâtre, salles municipales, gymnase...). Elles ont entièrement raison : Un tram c'est avant tout desservir des lieux publics ! Pour ceux qui disent que le théâtre ou le gymnase n'est jamais ouvert, c'est faux, regarder le programme et renseignez vous auprès du service des sports de la mairie et vous verrez ! L'avenue Gérin n'est pas plus au centre que la rue Jaurès, elles sont parallèles et à 200 mètres l'une de l'autre et la largeur de l'avenue Gérin et bien plus favorable au tram que cette rue Jaurès qui est très étroite et déjà en sens unique. Je suis désolée mais il faut penser aux riverains de ce quartier qui n'ont pas le choix d'aller travailler en voiture ! Il faut leur laisser le stationnement sur Jaurès. Pourquoi je prends ma voiture ? Car je ne travaille pas à Lyon mais dans sa périphérie et tout le réseau TCL ramène toujours au centre de Lyon (et c'est encore le cas de ce T10 qui me sera inutile) et ce serait bien que le sytral commence à réfléchir à interconnecter toute la périphérie lyonnaise. Merci de nous avoir laisser nous exprimer sur ce projet.		
1247	23.10.2021 10:34:30		x	Plateforme en ligne	C12 et prolongement tram	Quel impact pour le C12 qui emprunte une bonne partie du trajet sur Saint Fons et Vénissieux (si tracé Jean Jaures)? Ensuite pourquoi faire arrêter le tram uniquement à Gare de Vénissieux? Pourquoi ne pas décider de desservir les quartiers du Charréard jusqu'à Corbas pour désenclaver ces quartiers? Inscrit au PDU depuis 1997, l'axe A8 devra constituer une rocade dans la première couronne est de l'agglomération, afin de développer l'usage des transports en commun de périphérie à périphérie sans passer par le centre-ville.		
1248	23.10.2021 10:34:48		x	Plateforme en ligne	Un projet intéressant mais au périmètre trop restreint	Le plan de mandat 2020-2026 du Sytral prévoit la réalisation d'une première grosse partie de cet axe, à travers la construction des lignes T9 et T10, ainsi que le lancement à plus long terme de la section centrale de cet axe pour le compléter. Le projet T10 correspond donc à la section Sud de l'axe A8. Il relie le quartier de Gerland à la gare de Vénissieux en passant par St Fons. Comme pour T9, le mode tramway est légèrement surdimensionné au regard du trafic attendu, mais l'amélioration du maillage du réseau tram et la possibilité de créer un nouveau dépôt, qui est absolument nécessaire, plaident en faveur du mode tram, ainsi que l'augmentation du trafic à attendre du prolongement futur vers l'Est. La requalification des espaces publics et la réduction de la place de la voiture est attendue tant à St Fons qu'à Vénissieux, deux communes encore trop routières avec un espace public peu accueillant pour les piétons et les cyclistes (sans même parler des personnes en situation de handicap). Plusieurs points positifs donc : - Une desserte nouvelle et adaptée pour le centre de St Fons et les quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, visant à rejoindre les zones d'emploi comme Techsud ou, par correspondances, les zones industrielles de Vénissieux et St Priest par exemples. Idem depuis Vénissieux pour rejoindre les zones d'emploi de Gerland. - Un nouveau dépôt dans un secteur permettant de limiter les parcours à vide y compris pour les lignes existantes - Un prolongement dès la première phase à la Halle Tony Garnier au lieu de s'arrêter au stade de Gerland, qui offre non seulement un accès direct aux voyageurs à destination des équipements de cette partie de l'avenue Tony Garnier, une correspondance avec T1, mais aussi une possibilité de raccordements avec cette dernière tant pour des raisons techniques que pour avoir la possibilité de prolonger ce T10 sur l'infrastructure existante de T1 si cela s'avérait utile. Quelques points à discuter : - côté Vénissieux, le terminus doit impérativement prévoir le prolongement en direction du secteur Porte des Alpes. Dans les études, le tiroir de retournement venait buter sur l'usine anciennement Berliet : il ne faut pas que cette solution empêche le prolongement, ne pas avoir à passer le bout des voies. Il est regrettable que les périmètres de protection empêchent la réalisation d'un tracé plus direct dans la ZI Sampaix, d'autres solutions sont-elles envisageables pour éviter le détour par le boulevard Sampaix ? Dans la zone Techsud, l'option à deux stations permet de mieux placer celle dédiée à la desserte du secteur, mais la station Surville est-elle justifiée ? Quel développement est prévu autour de cette station (à part le nouveau dépôt des tramways) ? Il me semble que dans un premier temps, la station Techsud pourrait ouvrir seule, avec une réservation pour la station Surville lorsque son utilité serait plus avérée. - Quel avenir pour le dépôt de Surville si un autre est construit dans les années suivantes sur le site de Fagor Brandt ? - dans Gerland, l'option la plus à l'Ouest pour les stations de l'avenue Tony Garnier semble meilleure pour la desserte des équipements du boulevard. - Un gros point d'attention sur les possibilités de prolongements ultérieurs au Nord-Ouest : même si dans un premier temps un terminus à la Halle Tony Garnier serait suffisant, il convient de prévoir dès maintenant des raccordements permettant d'ouvrir toutes les possibilités pour un éventuel prolongement ultérieur : raccordement à double voie vers l'Ouest pour aller vers la Confluence, croisement des voies pour un éventuel prolongement vers le Nord dans le quartier de Gerland, même si la réalisation de tels prolongements n'aurait lieu que plus tard, ces voies doivent être prévues immédiatement afin de ne pas tout recasser dans quelques années comme le veut la tradition lyonnaise. - lors de la restructuration du réseau de bus, outre la limitation du 93 et la déviation du C12, il serait peut-être intéressant de prolonger la ligne C16 depuis Surville jusqu'à la gare de St Fons afin de créer de nouvelles correspondances intéressantes. Deux points à revoir : - le terminus de la Halle Tony Garnier est trop éloigné (environ 300m) de la station du T1. Un terminus géré en avant-gare permettrait de placer la station du T10 plus au Nord afin de favoriser les correspondances. - Des mesures doivent être prises pour empêcher physiquement la circulation des véhicules particuliers là où elle est théoriquement interdite, les incivilités routières étant nombreuses sur le secteur. En conclusion, un projet intéressant, bien conçu, mais à mon sens avec un périmètre trop restreint qui devrait être prolongé des deux côtés pour mieux assurer à la fois sa fonction de rocade Est et de desserte du quartier de Gerland.		

1249	23.10.2021 15:24:45		x	Plateforme en ligne	Intégration des aménagement cyclables le long de la ligne T10	La Ville à Vélo se réjouit de la création de la ligne T10 du réseau de tramway métropolitain, qui permettra d'amorcer cette ligne de rocade et de démultiplier les liaisons possibles. La Ville à Vélo est donc favorable au projet, quelle que soit la variante de trajet choisi. Nous souhaitons cependant faire part de notre recommandation et de nos avertissements quant à l'intégration des cycles dans les aménagements de voirie qui seront réalisés. La ligne T6 sud, dernière en date réalisée sur le réseau, n'est pas à niveau des usages actuels : en effet le trafic vélo est croissance soutenue depuis de nombreuses années, il est donc impératif de prévoir des aménagements dimensionnés pour les 30 prochaines années. Nous serons donc vigilants pour que cette nouvelle ligne respecte les standards qualitatifs d'un aménagement de voirie sécurisé et confortable. Nous déposons en pièce jointe nos préconisations détaillées et points de vigilance sur l'intégration des aménagements cyclables le long de cette ligne de tram.		file:///1 8.8.4/Cor /DOSSIER MRI/SYTF 10/17957 r%20des9 ntribution ssources ecidim/P. certation aVilleAve
1250	23.10.2021 16:44:09		x	Plateforme en ligne	Un bon projet pour l'agglomération mais risqué.	Bien pour cette concertation préalable à laquelle nous n'étions pas habitués. Une ligne de rocade en banlieue, c'est bien pensé. Mais j'ai des appréhensions sur le bien fondé de la desserte des zones d'activités à l'ouest de St-Fons et à l'est du port. Certes ce sont des secteurs en expansion mais quand on voit la fréquentation actuelle des lignes d'autobus 60 ou 64 et, aussi, dans les entreprises, le nombre de places de parking dont bénéficient les automobiles, on peut se demander si leurs utilisateurs les abandonneront vraiment pour le tramway. D'autre part le projet fait mention de la desserte de la gare de St-Fons (250 m. à pieds) et de la proximité du terminus de T10 , à 3 minutes (en fait pas loin de 300 m) de la station T1" au niveau de la Halle T.Garnier, mais en termes de transport public urbain ce n'est pas l'idéal. Peut-on suggérer ici, qu'au raccord technique prévu à cet endroit avec la T1, soit substitué un raccordement à 2 voies, la station existante étant dévolue aux 2 lignes, et donc la construction prévue pour la T10 abandonnée, le terminus de cette ligne pouvant être amené à Montrochet-Hotel de Région, ce qui pourrait être un "plus" pour le rôle connectif de la nouvelle ligne. Cela pourrait être réalisé dans le cadre de la mandature actuelle, et n'engager aucun coût supplémentaire. Dans une phase ultérieure, au-là de 2026, on peut aussi imaginer le prolongement de T10 de Tony Garnier vers le nord et le centre de Lyon par le Bd Yves Farge...Pour une autre concertation ! Michel Vandenbroucke		
1251	23.10.2021 20:01:33		x	Plateforme en ligne	Rapprocher la gare SnCF de Saint Fons du tramway	Bien que l'opération échappe au domaine de compétence du SYTRAL, je suggère que soit abordée en commun avec la SNCF et la Région l'étude du ripage des quais de la gare SNCF de Saint Fons plus au nord, pour les rapprocher du tramway. Il paraît possible de les déplacer de l'équivalent de leur longueur, et de les prolonger par une rampe également vers le nord, et par une passerelle vers la rue Jules Guesde, arrivant au plus près de l'église Notre Dame du Rosaire. https://www.google.fr/maps/@45.7079175,4.8521957,189a,35y,270h/data=!3m1!1e3 Ce serait à peu près la moitié de la distance actuelle, et entre 3 et 4 minutes de marche qui pourraient être économisées par des voyageurs en correspondance snCF / tram. Il est évident qu'un tel aménagement ne trouverait sa justification qu'après l'intégration tarifaire entre TCL et TER.		
1252	23.10.2021 20:12:08		x	Plateforme en ligne	Le T10 devrait aller jusqu'à Perrache (via le boulevard Yves Farge)	Le but initial du tramway T10 est de relier Vénissieux à Gerland. Cependant, il serait dommage que cette ligne n'aille pas plus loin que la Halle Tony Garnier. En effet, il serait extrêmement intéressant que le T10 desserve davantage le quartier de Gerland, qui est en plein développement, et qu'il aille jusqu'à Perrache (connexion avec le métro A et le tramway T2). Je propose donc que le T10 aille jusqu'à Perrache, en passant notamment par le boulevard Yves Farge (trajet effectué par le bus 34 et anciennement le bus C22).		
1253	23.10.2021 20:52:29		x	Plateforme en ligne	Prolonger le T10 jusqu'à Perrache en passant par le boulevard Yves Farge	Le bus C22, qui reliait Perrache à Grange Blanche, a été supprimé quand le tramway T6 a vu le jour, et il a été remplacé par un bus qui a une faible fréquence (le bus 34). Alors que le tronçon Halle Tony Garnier - Grange Blanche est désormais bien desservi avec les tramways T1 et T6, le tronçon Perrache - Halle Tony Garnier a perdu au change lors du lancement du T6. J'habite dans le quartier des Girondins (Gerland) et il est désormais plus compliqué de rejoindre Perrache en TCL. Mon quartier est en plein développement et mériterait d'être desservi par une ligne de tramway. Il serait donc intéressant de profiter de ce projet T10 pour permettre de relier le quartier des Girondins à Perrache en tramway. Je propose donc que le T10 aille au-delà de la Halle Tony Garnier, pour desservir le boulevard Yves Farge et aller jusqu'à Perrache.		
1254			x	Avis libre questionnai re		La station mairie serait bien devant la mairie : cela apporterait des échanges et de la vie sur la place de la mairie, à côté de la bibliothèque, de l'école, des maisons d'association, et plus proche de la gare. On préférerait garder les grands arbres et avoir de la verdure rue Charles Plasse plutôt qu'une voie de desserte pour les voitures inutile où les gens se gareraient pour aller au bar.		
1255			x	Avis libre questionnai re		Souhait d'avoir une connexion avec le Sud de St fons (chassagnon, cimetière) Souhait fort d'une ligne de Métro à St Fons. Merci		
1256			x	Avis libre questionnai re		Merci de penser aux arrêts proche du centre comme Albert Thomas ST Fons		
1257			x	Avis libre questionnai re		Des transports jusqu'à 2h du matin au moins vendredi / samedi +de sécurité		
1258			x	Avis libre questionnai re		Je souhaiterais savoir quel impact ces travaux auront sur l'environnement et le paysage de la ville et l'impact du niveau sonore des travaux.		
1259			x	Avis libre questionnai re		Ce serait bien que la Route de Vienne LYON 8è Venissieux soit en projet.		
1260			x	Avis libre questionnai re		Permettre d'emmener un vélo, sous conditions comme c'est ?? la possibilité (selon les heures). Au delà de cette construction, y a-t-il à l'étude l'usage (éventuel) du mode de transport par cabines roulant sur un rail, à 5 ou 10 m de haut (je ne sais pas le nom en anglais : subway ??) Pour le téléphérique Gerland / Francheville, je suis OK pour ce projet.		
1261			x	Avis libre questionnai re		1 ligne de métro D qui irait jusqu'au ?? de Bron. Université.		
1262			x	Avis libre questionnai re		:)		
1263			x	Avis libre questionnai re		-?? t'on abandonner la voiture ? Uniquement pour prendre ls transports en commun ? -Comment se rendre sur Lyon Centre, si le C12 est supprimé ? (car pas métro, si on a un handicap ou problème de mobilité, on ?? -la rue Emile Zola sera t'elle interdite? -L'Avenue Jean Jaurès va être surchargée durant ls travaux,		
1264			x	Avis libre questionnai re		engorgement encore plus important qu'actuellement du Bd Laurent Gérin. avec ds places de parking deja insuffisante pour les riverains car ls nombreuses constructions avoisinantes ont été construits sans reflexion qu'ant aux places de parking.		
1265			x	Avis libre questionnai re		Une bonne initiative pour désenclaver St-Fons et Vénissieux depuis LYON !		
1266			x	Avis libre questionnai re		la tranquillité dans le transport pas vivre comme a vecu Mr Marin rouée de cout pour avoir voulue rendre service a d'autre gent moi aussi je suis des fois mal traiter dans les transport d'ailleur un monsieur ma eternuer en plin visage dans le T4 il a falu lui demander des excuse		
1267			x	Avis libre questionnai re		-je souhaite que le T10 passe par le Bd Laurent Gerin -desserte de l'école du centre et du théâtre.		
1268			x	Avis libre questionnai re		si NON ne sert que ??		
1269			x	Avis libre questionnai re		Le tram est un mode de transport agréable		
1270			x	Avis libre questionnai re		mettre une station vers la gare de ST Fons.		
1271			x	Courrier	Projet de ligne de Tramway T10 au Port de Lyon Edouard Herriot	cf. Courrier		71967_T: urrier CN
1272			x	Courrier	Projet de tram T10	cf. Courrier		72100_T: urrier AD

Le 3/03/21

Service URBANISME -

Suite à la publication d'un Itinéraire Tio du futur Travailleur
encouragé sur Venissieux (à voir sur le journal: Expression ext/cg/21 n° 7/6)

Je pense, selon mon expérience en qualité de technicien bureau d'étude nucléaire que l'itinéraire 2 est le plus adopté pour

de courbure de la trajectoire du futur Tio est plus confortable
en empruntant l'itinéraire de l'Av Jean Jaurès - j'habite Venissieux

Si vous passez par Jean Saurès = il faut détruire le bâtiment central (avec 1 banque société général + pizza) et faire la voie de tramway.

Dans tous les cas privilège : le passage du T10
par Jean Jaures et vérifier l'étude des Sds pour savoir
si le sd peut accepter un tel poids des engins vis à vis
des CANALISATIONS D'égout + Éclairage etc. . . .

Lors de forte pluie l'intersection LANGEVIN/EMILE ZOLA est
dangereuse car Topographie en "cuvette" = bien demander l'Analyse
de risque sur le projet T10 (risque de glissement du tramway/accident)

Enfin, le projet a l'air intéressant sur le papier mais
Avez vous étudié le trafic routier/Démographie car beaucoup
de venissiens peuvent faire ces itinéraires en voiture car leurs
lieux de travail ne sont pas forcément adaptés pour une connexion
tramway (ex parle des personnes allant récupérer le périphérique
via JEAN JAURES/Pierre Lemaire /pont pour des lieux de travail situés
en zone industrielle) . . .

La problématique municipale sur venissiens est/sont les voies
passant au dessus des rail SNCF - ceux là sont typiques des problèmes
à environnement routier .

→ Pour finir = l'axe Jean Jaures est à sens unique donc
Moins dangereux / risque accident réduite)

Mes salutations

TRAM T10

Deux mois de concertation

Vous avez jusqu'au 23 octobre pour vous informer et donner votre avis sur la future ligne de tram T10. Principal enjeu à Vénissieux : le choix entre deux variantes de tracé dans la traversée du Centre.

Dans moins de cinq ans, grâce au T10, on pourra se rendre en 24 minutes de la Gare de Vénissieux à Gerland via Saint-Fons. Ce sera la première ligne de l'agglomération à relier des communes de la première couronne sans passer par l'hypercentre.

Les travaux démarrent en 2023, après les études techniques, elles-mêmes précédées d'une procédure de concertation qui s'est ouverte le 23 août et se refermera le 23 octobre. La concertation porte sur l'opportunité du projet, le tracé et ses deux variantes locales à Vénissieux, le nombre et le positionnement des stations, l'insertion de la ligne dans les quartiers traversés, et la connexion au reste du réseau TCL.

à Vénissieux : la mairie centrale, la mairie de quartier Vénissieu et la mairie de quartier Moulin-à-Vent. Plusieurs rendez-vous publics sont prévus : le 9 septembre à Saint-Fons, le 10 septembre à Lyon 7^e et le 14 septembre à Vénissieux, salle Joliot-Curie à 18h30, sous réserve des conditions sanitaires. Une vingtaine de rencontres de proximité sont également programmées, notamment au travers de stands mobiles sur les lieux de vie du quotidien et de plusieurs ateliers thématiques sur chacun des cinq secteurs du tracé. À Vénissieux, l'atelier thématique se tiendra le 12 octobre.

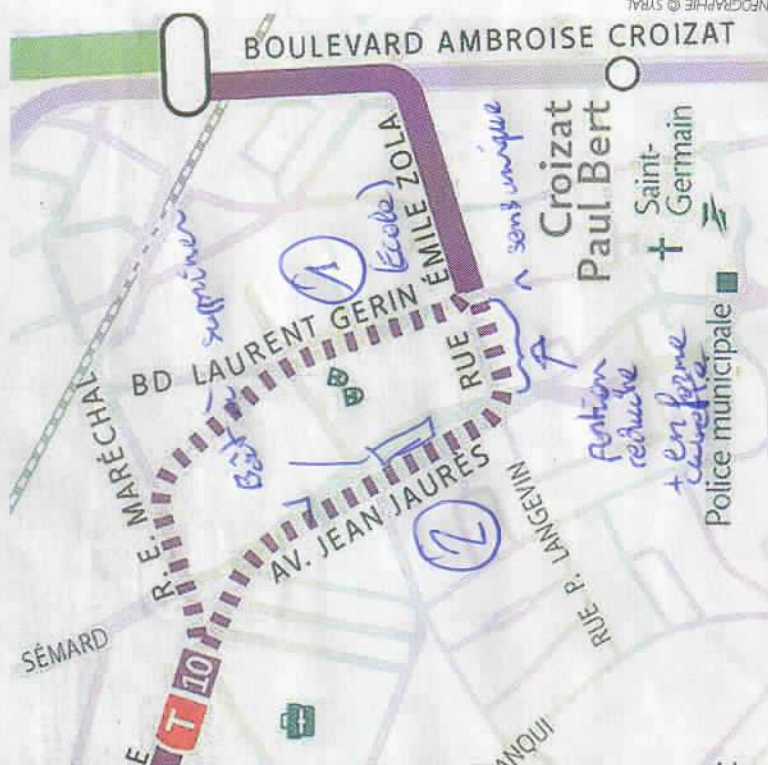
SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP

Enfin, deux garants ont été missionnés par la Commission nationale du débat public (CNDP)

et jean-luc.campagne@garant-cndp.fr

C'est l'un des principaux points versés au débat public : le choix, à Vénissieux, entre deux variantes de tracé. Au départ de la gare de Vénissieux, le T10 empruntera le boulevard Ambroise-Croizat, puis la rue Émile-Zola jusqu'au croisement avec le boulevard Laurent-Gérin. À ce point, deux options sont envisagées pour rejoindre l'avenue de la République en direction de Saint-Fons : soit bifurquer sur le boulevard Laurent-Gérin puis la rue Eugène-Maréchal ; soit poursuivre sur la rue Émile-Zola pour ensuite tourner sur l'avenue Jean-Jaurès.

"Ces deux options présentent chacune leurs avantages, explique Michèle Picard, en juillet



Le T10 pourrait passer par l'avenue Jean-Jaurès ou le boulevard Laurent-Gérin.

Réponse à la Consultation Tram T10 : Gerland - Vénissieux

Sur :

- ⇒ L'opportunité du projet ;
- ⇒ L'adéquation d'un tram pour un tel projet ;
- ⇒ L'intérêt du tracé de Gerland à Vénissieux ;
- ⇒ Les difficultés d'insertion du tramway dans les quartiers traversés.

1 L'opportunité du projet

L'étude de fréquentation indique qu'un nombre d'habitants et d'employés proches (50.000), mais n'apporte aucune justification que nous puissions juger sérieuse de leur besoin de transport sur le parcours de la ligne et donc du nombre de voyages journaliers (estimé à 22.000).

Comment se forger d'opportunité sans une étude sérieuse de fréquentation ?

Ce qui est promis :

- ⇒ Relier lieux de vie et emplois,
- ⇒ Le T10 permettra de connecter des zones d'habitation aux bassins d'emploi situés à proximité (Vallée de la Chimie, Techsud, port Édouard Herriot...) 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).

Rappelons que les besoins de déplacement concernent :

- ⇒ Les lyonnais qui travaillent à St Fons,
- ⇒ les Saint-Foniards qui travaillent ou étudient hors Saint Fons,
- ⇒ très accessoirement les Lyonnais qui travaillent à Vénissieux et
- ⇒ les Vénissiens qui travaillent dans le sud de Lyon.

A noter cependant **qu'il existe déjà une desserte rapide entre Vénissieux, St Fons et le 7^{ème} :**

- ⇒ en métro par la ligne D, puis la ligne B en 26 minutes (12+5+7) soit le temps de trajet en T10,
- ⇒ en train vers la gare de Jean Macé en seulement 6 minutes, et correspondance Métro B et tram T1.

Le trajet entre St Fons et Vénissieux est assuré par le bus 93.

Le trajet entre St Fons et Gerland est actuellement assuré :

- ⇒ en bus 60 (toutes les 9 minutes en heure de pointe), entre Gerland et St Fons (en 12 minutes),
- ⇒ en bus 64 entre Gerland et St Fons.

On constate par exemple que le bus 60 part de Tony Garnier en transportant bien moins de 10 personnes à bord les 3 quart de la journée (hors heures d'embauche et débauche).

En effet, rappelons que St Fons compte environ : 18.000 habitants soit probablement 4 à 5.000 foyers et environ 2150 entreprises, soit environ 20.000 employés.

Quel sera le taux d'employés lyonnais qui vont à St Fons via Gerland ? Sans doute pas plus de 3.000/jour ? Quel est le nombre de Foniards qui auront intérêt à utiliser le T10 pour se rendre soit à Gerland, alors qu'ils disposeront aussi d'autres moyens de transport plus rapides ? Sans doute guère plus de 5.000, même en comptant les étudiants.

Le nombre de voyages assurés par le T10, devrait sans doute assurer moins de 20.000 voyages par jour.

Quand on pense que l'on n'a pas mis un tram pour le C3 qui véhicule presque 60.000 voyageurs, il faut s'interroger sur l'intérêt d'un tram pour 20.000 voyages/jour au maximum. En tout cas, il n'y a aucune urgence à réaliser ce type d'équipement.

**Donc une ligne de tram T10 ne présente aucun intérêt pour améliorer la mobilité.
Il conviendrait de retarder l'échéance de ce projet qui ne semble pas avoir de justification économique crédible et sérieuse, sur le trajet proposé.**

2 Les alternatives

Il existe des alternatives à la ligne T10 pour avoir une desserte plus rapide en transport en commun :

- ⇒ prolonger la ligne Métro D jusqu'à gare de Saint Fons,
- ⇒ ou, moins coûteux : prolonger la ligne T4 de Hôpital Feyzin/Vénissieux jusqu'à Saint Fons Mairie ou même Saint Fons ZAC Sampaix ou
- ⇒ ou, encore moins coûteux, comme nous l'avons demandée en CICA du 7^{ème} recourir à des navettes de rabattement fréquentes, empruntant notamment les couloirs de bus existant à Gerland.

La réponse avait été que le risque était de ne pas avoir assez de passagers, alors que maintenant on veut y mettre un tram !

Pour drainer les employés travaillant dans les zones Ampère à Gerland et Sampaix à Saint Fons, des bus électriques inter quartiers (demain autonomes et flexibles) reliant les stations Métro, Tramway et SNCF seraient d'un bien meilleur rapport efficacité / coût

3 Le besoin impérieux de parcs relais

Pour accroître la fréquentation, on pourrait imaginer 2 solutions complémentaires :

- ⇒ de gigantesques parcs relais, par exemple à l'extrémité actuelle du périphérique, pour inciter les automobilistes qui viendrait du sud à y laisser leur voiture,
- ⇒ ajouter un embranchement dans la vallée de la chimie, près de la voie express, avec un parc relais.

Mais aucune de ces 2 solutions n'est retenue pour justifier le projet.

L'absence de parc relais pour collecter d'avantage de voyageurs est une lacune fondamentale pour accroître l'intérêt des projets de transports collectifs.

4 Le tram, bon moyen de transport à condition d'être suspendu

Les options urbanistiques de la mairie actuelle sont de moins développer les buildings au centre de la Part-Dieu, semble t-il au profit d'une implantation de logements, entreprises et services le long du périphérique. Le tram est-il le bon moyen de transport pour assurer les liaisons nécessaires ?

On note que la surface au sol est de plus en plus occupée, par les voitures qui congestionnent le périphérique, et dont on veut réduire le nombre, mais aussi par les transports collectifs, les modes doux etc.... Il faudra cependant conserver et même décongestionner les accès aux autoroutes de Marseille, Grenoble, Genève, Paris....

On doit se demander si le tram est le bon moyen de transport. Il l'a été en début du siècle passé, de 1900 à 1955. Puis on nous a démontré, avec raison, que les trolleybus étaient aussi efficaces et plus souples et surtout gênaient moins la circulation. Après avoir recouru au métro, pour accroître le débit, Raymond Barre nous a rappelé que le métro était trop cher. On est revenu aux trams, qui ont accru les embouteillages et le surcroît de pollution qui en découle.

Aujourd'hui, une solution plus idéale et moderne serait un tram suspendu, le long de tout le périphérique et aussi de St Fons à Tassin, en passant par Oullins, Beaunant, Francheville, Alaï et en bouclant par le nord. Notons déjà que l'absence d'empreinte contraignante au sol ne provoque pas les nuisances de congestion que provoque le tram. Les nuisances sonores sont moindres.

Surtout, un tram aérien (doté d'intelligence) serait environ 50% moins coûteux qu'un tram au sol, car aux coûts de base se rajoutent peu de coûts de transformation de la voirie. De plus, ce type de mode de déplacement est très attractif, car il permet de circuler à 50km/h, du départ à l'arrivée, à condition de mettre les gares en dérivation, soit 2 à 3 fois plus vite qu'un tram, car avec un investissement de 2 à 3 fois moins de places, à service équivalent. Il est possible de faire des bretelles en patte d'oie, ce qui est très attractif pour réduire encore les temps de transport porte à porte.

Le projet qui aurait un intérêt serait donc un tram suspendu le long du périphérique, dont les premiers segments pourraient être des trajets proches de ceux du T9 et du T10.

Il importe donc que la consultation pour ce projet permette des propositions de trams suspendus, éventuellement sur un trajet plus long, le long du périphérique Est, avec des bretelles notamment vers Vénissieux, la vallée de la Chimie et Gerland par exemple et une prolongation planifiée pour constituer un anneau pour boucler le périphérique.

5 Les difficultés de l'insertion du T10 dans les quartiers traversés

Le trajet proposé du tram comporte diverses difficultés peu écologiques, dont il est insuffisamment fait mention dans la description idéaliste.

Il faudra :

- ⇒ à Gerland, longer la halle Tony Garnier, bâtiment classé,
- ⇒ couper un bon nombre d'arbres notamment pour assurer le retournement,
- ⇒ franchir le seul accès sud-est de Lyon de Lyon, Avenue Jean Jaurès et de Gerland ou Avenue Tony Garnier (selon que les voies seront centrales ou latérales), et donc y bloquer la circulation ;
- ⇒ passer sous la voie ferrée qui dessert le Port Edouard Herriot,
- ⇒ emprunter la rue de Surville déjà surchargée aux heures d'embauche et de débauche,
- ⇒ passer sous le périphérique,
- ⇒ sillonner dans les rues principales, avenues ou boulevard de St Fons, jamais conçues pour cela,
- ⇒ détruire plus ou moins définitivement l'activité commerciale locale, comme le fait toujours un tram.

A moins que la gêne à la circulation soit la seule justification du projet, les nuisances écologiques, seront énormes accroissant la pollution et émissions de CO₂ des voitures thermiques.

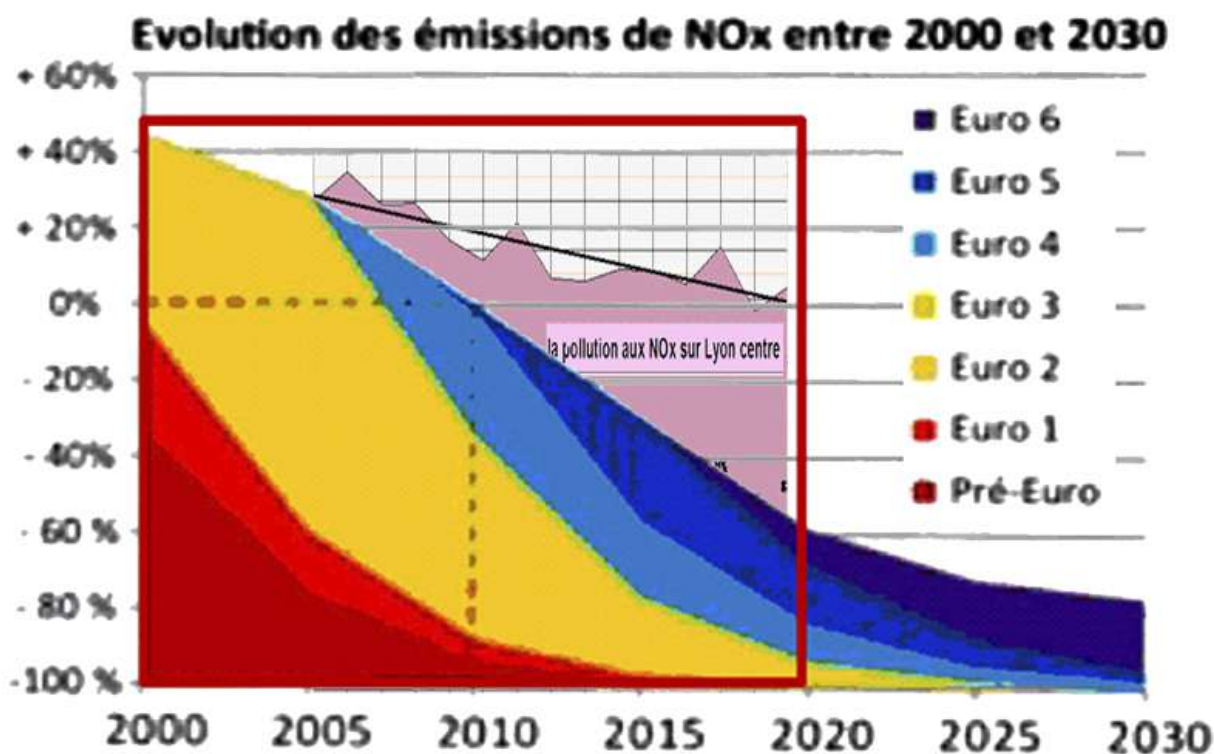
Ces contraintes auront l'effet rebond de repousser ailleurs les activités économiques et commerciales.

S'il s'agit de contraindre la circulation, un pont levis serait beaucoup moins coûteux pour un effet semblable !

Pour aplanir les difficultés, un tram suspendu ferait bien mieux l'affaire.

6 Les trams participent-ils à la diminution des nuisances du trafic ?

Rappelons que la pollution du parc de véhicules thermiques baisse de 60% par décennie (selon l'UFIP). Les mesures qui contraignent le trafic, dont la mise en place de voies de tram au sol ont permis de réduire le trafic de 10% (selon l'Observatoire des Transports). Une baisse 10%, c'est aussi la diminution mesurée de la pollution moyenne par les oxydes d'azote (aussi des PM) émis par le trafic, mesurée par l'ensemble des stations de mesure (selon la base de données d'ATMO-AURA) situées dans le périmètre de la "zone à faible émission" (ZFE) de Lyon-Villeurbanne.



Autrement dit, même si l'usage des transports collectifs (20% des trajets) a cru :

La réduction de la fluidité de circulation dans Lyon, à laquelle participent grandement les voies de tram a eu comme effet rebond d'accroître de 50% la pollution du parc des véhicules thermiques en ville, en empêchant ainsi de profiter des progrès des véhicules modernes.

L'allongement des temps de transport pour les travailleurs contraints de circuler leur voiture, parce que le départ ou la destination ne sont pas desservis ou surtout à cause de l'absence de parcs relais sur leur trajet représente un coût caché considérable très néfaste à la fois pour l'économie lyonnais et pour la qualité de vie.

La solution efficace pour réduire la pollution en ville et l'émission de gaz à effet de serre, à service équivalent, n'est donc pas de contraindre la fluidité de circulation, notamment par des voies de tram au sol, ce qui paradoxalement les augmente, mais **de favoriser l'usage de véhicules non polluants (voitures électriques, trottinettes, vélos et trams suspendus), notamment en location partagée et bientôt autonomes.**

Pour cela il conviendrait notamment :

- ⇒ d'en offrir des locations dans des parcs relais à construire,
- ⇒ d'installer énormément de bornes sur les stationnements payants et
- ⇒ d'accroître le nombre de garages et stationnements équipés de borne par surface habitable (contrairement à ce qui est prévu dans le PLU-H).

Nos propositions déclinent le rapport de la Cour des Comptes de 2015, qui demande :

- ⇒ **de renforcer les transports collectifs lourds en centre-ville et**
- ⇒ **de recourir à des modes de transport innovants en périphérie des centres-villes.**

Il s'agit ainsi d'allier écologie et économie.



ADDVC

L'Association pour le Développement Durable de la Vallée de la Chimie, créée en 2007, rassemble les acteurs de la Vallée de la Chimie et a pour vocation de promouvoir toute initiative favorisant une meilleure qualité de vie des salariés et résidents et un développement harmonieux et durable du territoire. Elle vise à :

- Renforcer les synergies,
- Valoriser les actions individuelles et collectives,
- Améliorer l'image de la Vallée de la Chimie.

Elle regroupe 24 établissements adhérents représentant environ 8000 salariés.

Améliorer la desserte et l'accessibilité de la Vallée de la Chimie

Un enjeu fort pour les entreprises et les collectivités du territoire

La Vallée de la Chimie, de Gerland à Givors, accueille plus de 50 000 salariés sur son territoire. Aujourd'hui, près de **75 % utilisent leur voiture pour les trajets domicile – travail** (enquête PDIE 2015) entraînant une **congestion importante des voies de circulation** (A7, A450, D301...) liée aux déplacements pendulaires, au trafic de transit et au transport de marchandises.

L'accessibilité de la Vallée de la Chimie et notamment de ses sites industriels et de ses centres de recherche est **un enjeu très fort en termes d'attractivité et de compétitivité** pour le territoire.

Depuis 2007, les entreprises du territoire sont engagées sur cette problématique avec la mise en place dès 2008 d'un Plan de Déplacement inter-Entreprises porté par l'ADDVC. Et elles poursuivent leur mobilisation pour le développement d'une mobilité plus durable à l'échelle du territoire.

Le développement d'un réseau de transport en commun fiable, l'aménagement d'infrastructures modes doux et la mise à disposition de services favorisant l'intermodalité pour les derniers km sont extrêmement importants pour le territoire. Ainsi, ce document regroupe les besoins des acteurs du territoire autour du projet de Tram T10 et notamment les aménagements et services pour faciliter l'accès aux stations.

UN CONSTAT ET DES OBJECTIFS PARTAGES

LE PDIE DE LA VALLEE DE LA CHIMIE, 1ER PDIE ACTIF DE LA METROPOLE DE LYON

Depuis 2007, les industriels de la Vallée de la Chimie sont mobilisés sur la problématique « mobilité / déplacements ». Porté par l'Association pour le Développement Durable de la Vallée de la Chimie (ADDVC), le **PDIE de la Vallée de la Chimie** a été le premier actif sur le périmètre du Grand Lyon et fait référence de pionnier en France à l'échelle d'un bassin d'emploi de cette taille (plus de 8 000 salariés). Cette démarche collective a permis de :

- fédérer les acteurs locaux pour exprimer d'une voix les besoins de déplacements sur le territoire
- créer une instance d'échange entre les acteurs locaux et les partenaires institutionnels comme la Métropole de Lyon, le SYTRAL, la SNCF, la Région...
- structurer des outils partagés pour répondre aux enjeux locaux.

La mobilité s'est progressivement améliorée grâce aux différentes actions mises en oeuvre :

- modification des tracés TCL, création de la ligne 15^E, augmentation de fréquence de la ligne 64...,
- coordination des horaires TER/TCL,
- déploiement du service de Transport à la Demande,
- animation d'une plateforme de co-voiturage et de communautés inter-entreprises,
- promotion des modes doux : essai et achats groupés de vélos à assistance électrique, vélo bus, remise en selle,
- accompagnement au déploiement du télétravail pour réduire les besoins en déplacement,
- mise en place du dispositif GoToJob, en partenariat avec la Mission Lyon Vallée de la Chimie, afin d'accompagner les salariés à modifier leurs habitudes de déplacement domicile / travail au

travers de coachings individualisés et d'un réseau de conseillers mobilité.



UNE OFFRE DE MOBILITE EXISTANTE MAIS INSUFFISANTE

La Vallée de la Chimie compte 9 gares et haltes ferroviaires :

- en rive gauche : Saint-Fons, Feyzin, Serezin, Chasse sur Rhône
- en rive droite : Pierre-Benite, Irigny, Vernaison, Grigny, Givors.

Elle compte également plusieurs lignes TCL :

- en rive droite : les lignes 17 et 18 avec des connexions possibles avec les gares et le métro B (Oullins), la ligne C7 et la ligne 15 et 15E
- en rive gauche : les lignes 60, 64 et GE2 avec des connexions possibles avec les gares, le métro B à Debourg/Gerland et le tramway T4 (Feyzin)
- et un service de Transport à la Demande.

Cependant, tous les acteurs du territoire s'accordent sur le fait que :

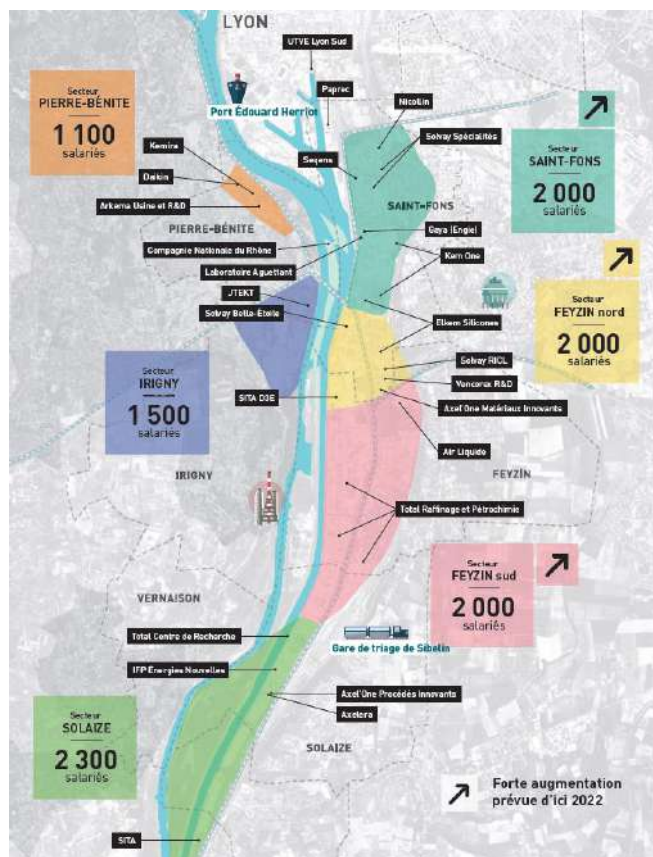
- L'offre se réduit en allant vers le Sud de la Vallée de la Chimie,
- La réalisation du dernier km reste une difficulté pour bon nombre d'usagers,
- Le territoire n'est aujourd'hui pas propice à l'utilisation des modes actifs,
- L'intermodalité TER /réseau TCL est difficile compte-tenu de la faible fréquence de la desserte ferroviaire et des modalités actuelles de tarification.

UN TERRITOIRE DYNAMIQUE ET EN DEVELOPPEMENT

Aujourd'hui, le territoire de la Vallée de la Chimie est à **un tournant de son développement** : évolution des établissements présents historiquement (à titre d'exemple, IFP Energies nouvelles - Lyon est passé de 350 à plus de 800 personnes), implantation de centres de recherche et d'innovation dédiés à la chimie d'envergure mondiale (SOLVAY, ELKEM Campus...), développement de nouvelles activités dans le cadre de l'Appel des 30 ! 1 500 nouveaux salariés sont attendus à l'horizon 2022. Les infrastructures et contraintes évoluent également : voies de covoiturage sur l'axe M6/M7, plan de prévention des risques technologiques, zone à faible émission...

L'inquiétude des entreprises est croissante sur cette question de la mobilité et les **impacts se font déjà ressentir** : difficulté à recruter, exposition au stress pour les salariés, refus de certaines PME / entreprises de s'implanter sur le territoire...

Pour poursuivre cette dynamique de développement et garantir à tous les salariés (les anciens et les nouveaux venus) des conditions de déplacement plus efficaces, plus rapides et plus durables, le développement d'une offre de transport en commun est indispensable, le tram T10 en fait partie. Elle doit bien évidemment être couplée à la mise à disposition de solutions pour boucler les premiers et derniers km.



Carte présentant l'évolution des emplois sur le territoire (ADDVC, Métropole de Lyon)

LES PRIORITES POUR LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Des priorités identifiées de façon collective

En décembre 2018, les entreprises du territoire ont participé à un « Sprint » participatif co-organisé par l'ADDVC et la Métropole de Lyon pour identifier des solutions pour faciliter la mobilité des collaborateurs des entreprises, des visiteurs mais également des habitants.

Une cinquantaine de salariés des entreprises du territoire, accompagnés de 15 experts de la mobilité (Métropole de Lyon, ADEME et prestataires privés) ont travaillé durant 2 journées - les 19 et 20 décembre 2018 - dans l'objectif d'identifier toutes sortes de propositions pour faciliter leur quotidien.

Les travaux réalisés depuis cet événement ont permis de synthétiser les besoins des entreprises du territoire.



Une liaison rapide, fréquente et confortable vers Lyon – Centre

Une attente très forte de la part de l'ensemble des acteurs économiques du territoire est de pouvoir **relier les établissements de la Vallée de la Chimie aux 2 gares principales de Lyon : Part-Dieu et Perrache en 30 minutes maximum en supprimant les ruptures de charge. Une fréquence de 20 minutes est un minimum aux heures de pointe et une régularité de desserte est indispensable entre 7h et 19h.**

La création de voies réservées aux transports en commun ou la prolongation du métro pour permettre une **desserte rapide et fiable de la Vallée de la Chimie depuis les stations de métro Oullins et Gerland** est également une priorité des acteurs du territoire.

Une **tarification unique TCL / TER péri-urbain type RER** est également nécessaire pour faciliter l'intermodalité et simplifier l'accès des très nombreux visiteurs des entreprises du territoire (environ 200 personnes par jour).

Transformer certains arrêts TCL (métro, tram, bus...) et les gares en hub intermodaux pour permettre la réalisation du dernier km

Le trajet en transport en commun ou en train ne peut être pensé de façon isolée. La plupart des entreprises du territoire sont situées à plus de 1 km d'un arrêt de transport en commun. **Les arrêts TCL principaux, gares et haltes ferroviaires doivent pouvoir proposer des services aux salariés : espaces d'attentes, modes doux sécurisés, transport à la demande, navettes, co-voiturage, parking vélo, parking voiture ...**

Afin de faciliter l'utilisation de ces services par les salariés, les visiteurs et les habitants, une application ou un

abonnement unique doit permettre d'y accéder.

Les parking vélos doivent être sécurisés et le coût inclus dans le ticket de transport en commun pour encourager l'intermodalité.



Une liaison directe Vallée de la Chimie – Saint-Exupéry

Les entreprises du territoire souhaitent également la **création d'une ligne directe entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et la Vallée de la Chimie** pour faciliter les déplacements professionnels et la venue des visiteurs sur les sites. En effet, le territoire compte de très nombreuses entreprises internationales et des centres de recherche de rayonnement mondial.

Un maillage doux sécurisé et agréable sur l'ensemble du territoire

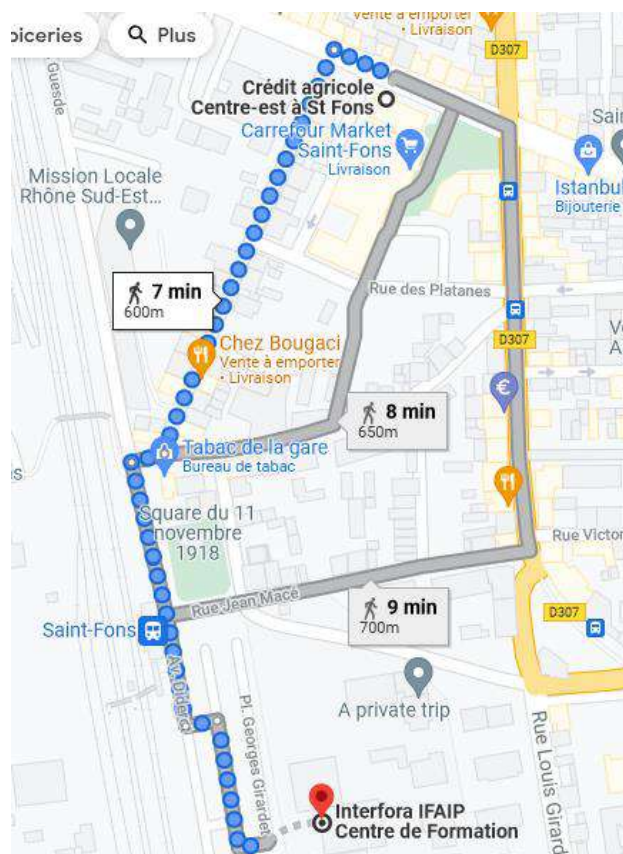
Les entreprises et collectivités du territoire souhaitent la **création de voies sécurisées, continues et entretenues dédiées aux modes doux permettant des connexions avec les voies lyonnaises.** Elles s'interrogent également sur les aménagements permettant une **traversée facile entre la rive droite et la rive gauche** : téléphérique, passerelle mode doux... La signalétique et les services (stations de gonflage, stationnements...) apparaissent également comme un enjeu pour déployer à grande échelle l'usage des modes doux.



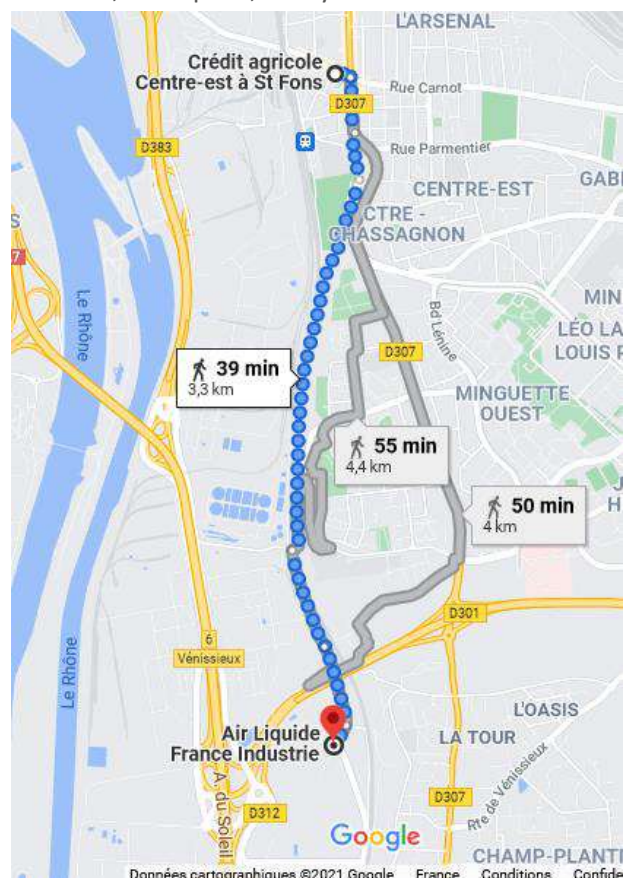
LE TRAM T10 : UNE DESSERTE DU NORD DE LA VALLEE DE LA CHIMIE

Un maillon supplémentaire dans l'offre de transport

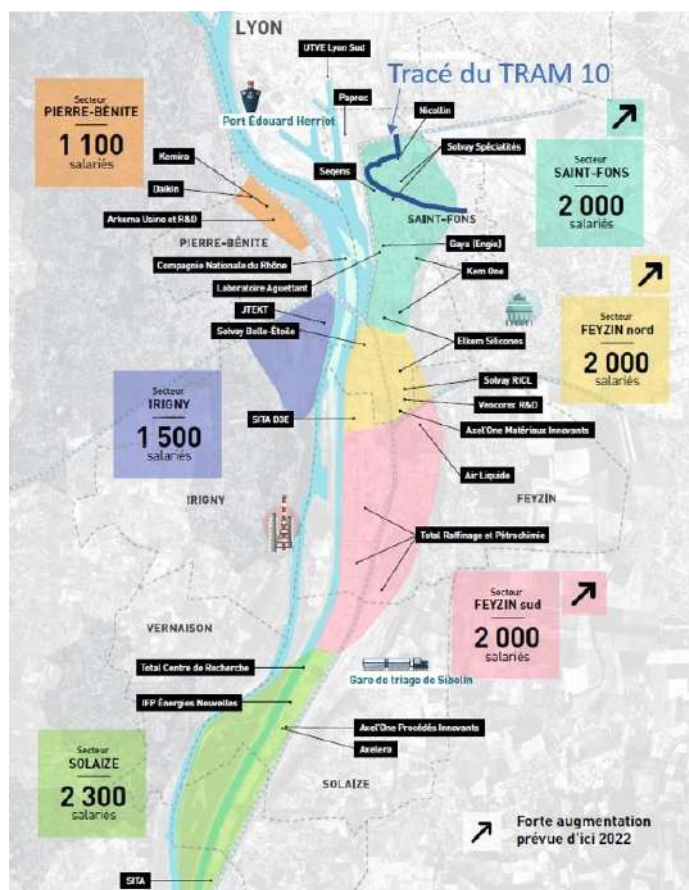
Le projet de tram T10 permet de relier de façon fiable, efficace et rapide le Nord de la Vallée de la Chimie au métro B, à Gerland, et au métro D, à la gare de Vénissieux. Il est accueilli de façon très positive par les entreprises et collectivités du Nord du territoire. Cependant, afin qu'il joue pleinement son rôle sur l'ensemble du territoire, la problématique des derniers kilomètres doit être véritablement prise en compte. En effet, pour les entreprises les plus proches, les salariés auront à effectuer une distance de 600 m à 1,5 km pour rejoindre leur entreprise depuis l'arrêt de tram 10, ceci concerne par exemple Sequens, Interfora IFAIP, Solvay Spécialité, Elkem Silicones Campus R&D.



Pour les entreprises du Sud de Saint-Fons et du Nord de Feyzin, les salariés auront à parcourir entre 3 et 4 km pour rejoindre leur entreprise. Ceci concerne notamment Elkem Silicones, Air Liquide, Sovay RICL.



Quant aux entreprises les plus au Sud, les moins bien desservies en transport en commun actuellement, les salariés auront encore 9 km à parcourir depuis le tram pour rejoindre leur entreprise. Ceci concerne par exemple, IFPEN, Total CRES, Axelera, Axel One. La carte ci-contre et les kilomètres restants à parcourir montre bien l'importance de proposer des solutions pour les derniers kilomètres pour permettre une desserte de l'ensemble de la zone d'activité.



Une opportunité pour développer un hub intermodal partagé avec la gare de Saint-Fons

La gare de Saint-Fons permet de rejoindre Jean Macé en 4 minutes, Perrache en 8 minutes, et Vienne en 27 minutes. C'est un point d'entrée structurant sur la Vallée de la Chimie. La création d'un hub intermodal partagé entre la gare de Saint-Fons et l'arrêt de T10 le plus proche paraît indispensable pour développer l'intermodalité et parcourir les derniers km. Ce hub intermodal devra proposer un bouquet de service : bus vers le Sud de la Vallée, covoiturage dynamique, transport à la demande, vélos en libre service...

Une intermodalité à développer pour desservir le Sud de la Vallée de la Chimie

Le projet de tram T10 desservant le Nord de la Vallée de la Chimie, l'intermodalité sera indispensable pour desservir les entreprises et collectivités plus au Sud. Elle passe par :

- un maillage de bus complété par le transport à la demande qui devront permettre un rabattement efficace pour atteindre les objectifs des entreprises du territoire : relier Perrache et Part-Dieu en 30 minutes. Repenser les lignes de transport en commun existantes pour relier efficacement le Sud de la Vallée de la Chimie au Tram 10.
- Un 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.

CONCLUSION

Le projet de Tram T10 est un nouveau mode de transport structurant pour le Nord de la Vallée de la Chimie. Afin d'apporter toute son efficacité pour l'ensemble du territoire, la problématique des derniers km est à prendre en compte dès cette phase du projet.

Les adhérents de l'ADDVC :

Air Liquide, Arkema, Centre Technique, Informatique et Administratif (CETIA), Arkema Centre de Recherche Rhône-Alpes (CRRA), Arkema Usine de Pierre Bénite, Axelera, Axel'One, Deltalys, Domo Belle Etoile, Elkem Silicones, IFPEN, Interfora-IFAIP, JTEKT, Kem One, Seqens, Solvay Belle-Etoile, Solvay Saint-Fons Spécialités, Solvay Centre de Recherche et Innovation de Lyon (RIC-Lyon), Total Centre de Recherche de Solaize (CreS), Total Plateforme, France Chimie Rhône-Alpes, Ville de Pierre Bénite, Ville de Saint-Fons, Ville de Feyzin, Ville de Vernaison, Vos Logistic

Un partenariat avec :

GRANDLYON
la métropole

Ligne de tramway T10

Participation de La Ville à Vélo à la concertation

Préambule

La Ville à Vélo se réjouit de la création de la ligne T10 du réseau de tramway métropolitain, qui permettra d'amorcer cette ligne de rocade et de démultiplier les liaisons possibles. Nous souhaitons cependant faire part de notre recommandation et de nos avertissements quant à l'intégration des cycles dans les aménagements de voirie qui seront réalisés. La ligne T6 sud, dernière en date réalisée sur le réseau, n'est pas à niveau des usages actuels : en effet le trafic vélo est croissance soutenue depuis de nombreuses années, il est donc impératif de prévoir des aménagements dimensionnés pour les 30 prochaines années. Nous serons donc vigilants pour que cette nouvelle ligne respecte les standards qualitatifs d'un aménagement sécurisé et confortable. Vous trouverez par ailleurs dans notre contribution à cette concertation un certain nombre de recommandations et de points de vigilance. **La Ville à Vélo est donc favorable au projet, quelle que soit la variante de trajet choisi.**



Proscrire absolument les itinéraires cyclables sur trottoir

Les cyclistes doivent circuler **sur la chaussée** et non mélangés avec les piétons. En particulier les secteurs contraints qui, justement parce qu'ils sont plus étroits, revêtent un risque bien plus élevé pour tous les usagers.



Boulevard Edmond Michelet (tram T6 sud) : la bande cyclable monte sur le trottoir.



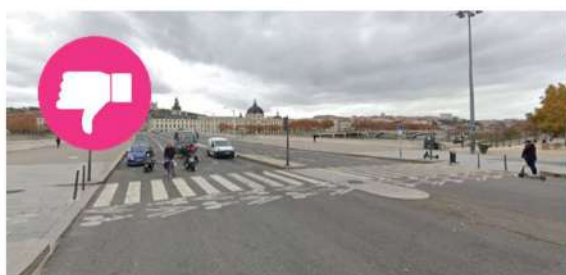
Quai Fulchiron : une piste cyclable bi-directionnelle seulement séparée des piétons par de la peinture

Soigner les carrefours et leur traversée

Les cycles peuvent traverser en même temps que les passages piétons mais leurs itinéraires doivent être **distincts** et disposer chacun de **leur propre SLT** (feux de signalisation tricolore).

La mise en place de **panneaux M12 ou de feux R19**, l'utilisation du passage du tram pour faire passer les cycles (dans la même direction) doit faire l'objet d'études par le STRMTG. En ce sens, la Ville à Vélo demande à ce que les expérimentations mises en place sur le cours Charlemagne ou sur le cours Lafayette deviennent la norme sur les nouvelles lignes de tramway.

Enfin, les axes importants comme ceux sur lesquels sont créées des lignes de tramway draineront nécessairement un flux important de cyclistes, qu'il s'agit de gérer dans les **carrefours**. Ainsi, les éventuels **sas** en cours de traversée d'une voirie doivent être justement dimensionnés pour stocker plusieurs vélos : nous demandons des sas de 3 m de large. Par ailleurs, dans les **croisements** avec d'autres axes cyclables importants (et en particulier entre deux lignes du réseau de Voies Lyonnaises), des voies de tourne-à-gauche et/ou tourne-à-droite sont demandées pour répondre à l'enjeu de la gestion des flux attendus.



Quai Victor Augagneur : piétons et cyclistes se mélangent dans une traversée unique. En outre, le stockage à mi-parcours se fait dans un minuscule sas très accidentogène.



Quai du général Sarrail : une voie de tourne-à-gauche permet aux cyclistes qui patientent pour traverser de ne pas bloquer la piste cyclable.

Mailler les aménagements cyclables avec le réseau global

Les aménagements créés dans le cadre des travaux de la ligne de tramway devront être mis en lien avec les pistes cyclables connexes, qu'elles soient existantes ou bien futures, en soignant les **raccordements** et les carrefours. Un point de vigilance particulier sera donné à la réalisation de carrefours permettant une évolutivité facile en cas de raccord.

Réfléchir à une harmonisation de l'identité du réseau

En lien avec les réflexions en cours pour les Voies Lyonnaises mais pas seulement : le réseau secondaire ne doit pas être négligé et doit aussi bénéficier de certaines avancées en termes de sécurité. Les itinéraires cyclables longeant un mode lourd de transport en commun ne peuvent par définition pas constituer un itinéraire mineur. Nous demandons donc la mise en place d'**enrobés colorés** sur la totalité de l'itinéraire et pas seulement aux carrefours, permettant une réelle différenciation et donc une forte vigilance des automobilistes. Par ailleurs, nous demandons la mise en place d'une **signalétique complète** sur tout l'itinéraire (jalonnement) et sur les rues transversales, même si elles ne font pas partie directement du périmètre de projet, tel que cela a été fait sur la ligne C3.

Dimensionner les aménagements cyclables pour l'avenir

Et de manière à anticiper l'évolution future dans les prochaines années. Les largeurs ne peuvent plus être minimales, en particulier aux carrefours et dans les zones de rétention (sas vélo). Les virages et raccordements à des pistes transversales doivent également prévoir d'éventuelles **voies de stockage** séparées permettant le stockage des cycles en attente pour changer de direction.

Le développement des vélos cargos, notamment pour la logistique, doit aussi être pris en compte pour le gabarit des aménagements cyclables. En ce sens, le Cerema a publié des recommandations sur la **largeur des voies cyclables**, qu'il s'agira *a minima* de respecter pour les concepteurs.



Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
< 1500	2,0 m
> 1500	2,5 m

Source : Cerema.

Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
< 1500	3,00 m
1500 – 3500	3,50 m
> 3500	4,00 m

Mettre en place une séparation physique avec les voitures

Une **séparation physique** permet une sécurisation accrue notamment pour les plus jeunes cyclistes. Ces principes sont indispensables pour **éviter le stationnement sauvage** sur la piste cyclable obligeant un déport dans la circulation, parfois à contresens des voitures. En lien avec cela, les **espaces de livraison** doivent permettre à tous les professionnels de stationner pour éviter qu'ils ne s'arrêtent en double-file. Cela s'accompagne naturellement d'une vigilance au quotidien pour leur permettre ensuite d'utiliser ces espaces sans qu'ils soient occupés par des utilisateurs non-légitimes.



Place Bellecour : un contre-sens cyclable séparé des voitures par une bordure.



Rue du Général Mouton-Duvernét : une démarcation avec les voitures et les piétons.

Ne pas faire tourner les vélos en angle droit

Les pistes cyclables sont fréquemment dessinées avec des angles droits ou des rayons minimums. Or, un vélo n'a pas cette capacité de **giration**. En résulte des croisements accidentogènes. Le Cerema stipule dans ses recommandations de ne pas aménager de piste cyclable avec un **rayon de courbure intérieur** inférieur à 10 m pour un passage à 20 km/h.



Quai Victor Augagneur : un enchaînement de deux angles droits.

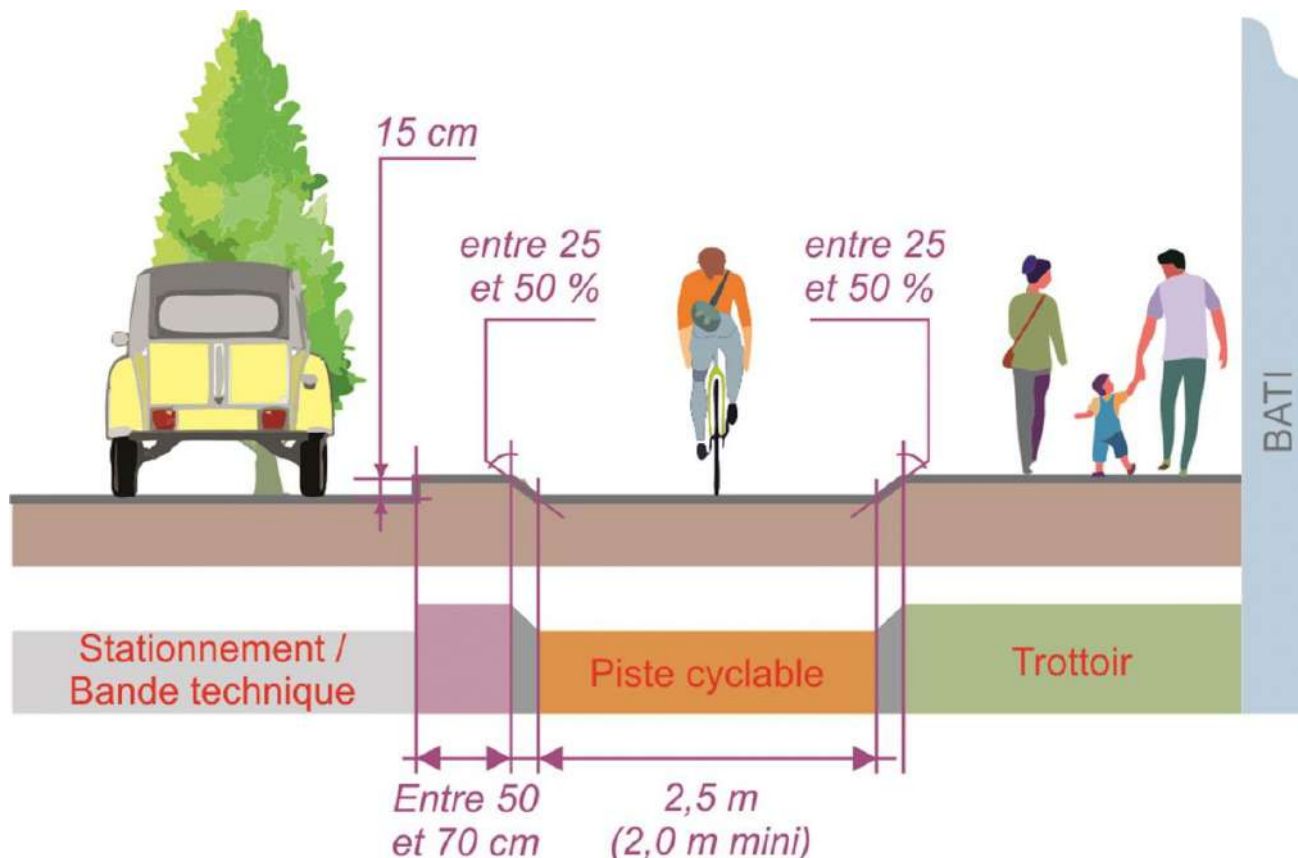


Rue Jean-Pierre Lévy : un rayon de courbure ample.

Ne pas créer d'effet de canyon

Si la piste cyclable est souhaitable avec un séparateur physique, il faut veiller à ce qu'il ne constitue néanmoins pas un danger. Ainsi, des bordures trop hautes constituent un obstacle à risque auquel le cycliste pourrait s'accrocher, notamment avec la pédale. La chute peut alors s'avérer lourde de conséquence sur une bordure généralement saillante.

Le Cerema recommande pour cette raison de **chanfreiner les bordures** sur toute leur hauteur du côté de la piste cyclable (bordures dites « pardonnantes »).



Source : Cerema.

Dimensionner généreusement le stationnement vélos

Le stationnement vélo doit être réalisé avec des **arceaux** Wilmotte Grand Lyon (et non des arceaux creux), en particulier à proximité des stations mais pas seulement. Sauf exception, les arceaux doivent être disposés à niveau de chaussée, à proximité immédiate de la piste cyclable. Et non sur trottoir dans un espace de mélange de flux.

Sur le **secteur de Surville notamment**, nous souhaitons l'installation d'arceaux supplémentaires et d'une station Vélov pour desservir les habitants.

La mise en place d'arceaux adaptés aux **vélos cargos** est aussi à prévoir de manière régulière.

Proposer des parkings relais vélos sur des secteurs clés du parcours

Halle Tony Garnier (mutualisé T1), Gerland (mutualisé métro B), Techsud, Saint-Fons, gare de Vénissieux (renforcer l'existant ou en ajouter un second)... Ces locaux doivent être **dimensionnés au plus juste** pour l'usage actuel **et futur** avec des emprises foncières suffisante afin d'anticiper les croissances de trafic prévues pour ne pas se retrouver avec des parkings relais sans cesse saturés.

La Ville à Vélo suggère en outre l'installation de ce genre de consignes dans des **locaux commerciaux vacants**, des hangars abandonnés ou des parkings automobiles : un parking-relais ne se résume pas forcément à un kiosque dans l'espace public. Cela peut être un vrai enjeu urbanistique de réutiliser les espaces libres en place pour leur redonner une seconde vie.



Favoriser l'intermodalité avec des stations Vélo'v

Le déploiement, par ajouts ou repositionnement, des stations Vélo'v en lien avec le placement des stations de tramway est primordial : le **Vélo'v** est un mode déplacement parfait pour favoriser l'**intermodalité** avec le tramway. Nous identifions des secteurs sur l'itinéraire de la ligne **qui ne disposent pas de station** Vélo'v et pour lesquels nous demandons leur mise en place avec le tramway (ou la réservation d'espaces si le contrat actuel avec le prestataire ne le permet pas encore) : Carteret, Saint-Jean-de-Dieu, Sembat, gare de Saint-Fons, square Aulagne, les Marronniers, rue Emile Zola.

Accompagner les aménagements cyclables de points de services

Sommaires mais réguliers, ils peuvent permettre le gonflage, l'autoréparation sommaire, de boire... Le vélo est un mode de transport comme les autres, qui mérite à ce titre des infrastructures de **service** minimale. Nous serons vigilants à leur intégration.



Google Streetview

Quai Victor Augagneur : certaines stations Vélo'v sont équipées de pompe qui ont un franc succès !



Initiative.ca

De nombreux fabricants proposent des petits totems s'outils pour l'auto-réparation des vélos.

Respecter le patrimoine végétal en place

La Ville à Vélo reste attentive à la **végétalisation** de nos communes et en particulier au maintien du patrimoine arboré existant. Par conséquent, et contrairement à ce qui peut se faire habituellement, nous ne préconisons pas un abattage des arbres en place pour la réalisation d'un itinéraire cyclable. La **variable d'ajustement** doit s'étudier plus largement pour que les arbres ne soient pas **les premiers sacrifiés** mais plutôt le stationnement automobile ou le nombre de voies de circulation.

Nous avons un point de vigilance sur les végétaux, qui ne doivent pas créer de masque à la covisibilité, entre cyclistes et automobilistes (carrefours, entrées charretières) et aussi entre cyclistes et piétons. Donc préférer des arbres ou de la végétation très basse.



Google Streetview

Le cours Lafayette avant et après son réaménagement. Certes, certains arbres nécessitaient d'être abattus pour des raisons de santé et de sécurité. Mais la réalisation du site-propre pour la ligne C3 a transformé le cours en un immense tapis minéralisé sans quasiment aucune présence végétale.

Ne pas chercher à tout prix à suivre le tramway à vélo

Lorsque le passage d'un itinéraire cyclable n'est réellement pas possible sur le même itinéraire que le tramway, le réseau cyclable doit passer dans les **rues adjacentes** de part et d'autre. Il faut parfois mieux déporter les modes pour que chacun prenne toute sa place avec un dimensionnement généreux. Attention cependant : **les cyclistes utiliseront toujours l'itinéraire le plus court et direct**. Les détours et chemins détournés ne seront alors pas suivis, mettant en danger des cyclistes qui emprunteraient quand même le chemin du tramway, à même les rails ou la circulation automobile.

En cas de largeur insuffisante pour la mise en place d'une piste cyclable, alors il faut rendre le trafic routier quasi nul sur la section problématique pour rendre possible une cohabitation de type zone de rencontre. Un travail sur le plan de circulation, pour mettre certaines rues en tête-bêche par exemple, produit ce genre de diminution très efficace.

Assurer une cohérence de typologie d'aménagement cyclable sur l'ensemble du parcours

La ligne T6 sud se caractérise par une grande pluralité de typologies de pistes cyclables : bande cyclable sur chaussée, piste cyclable bidirectionnelle, circulation sur trottoir... En résulte un itinéraire peu lisible et complexe, ou l'alternat d'insertion dans la voirie oblige à de multiples traversées de voirie. Nous souhaitons donc que sur cette nouvelle ligne, un point d'attention particulier soit donné à la **cohérence globale** de ces aménagements.

Le cheminement cycliste doit être lisible et « évident », tant pour les cyclistes que pour les autres utilisateurs (éviter les changements trop fréquents de types d'aménagements (bande cyclable > piste cyclable, etc.).

En phase travaux, des itinéraires de substitution complets

Il est primordial que la circulation des cycles lors de l'ensemble de la **phase travaux** soit prise en compte. La mise en place d'**arceaux provisoires** (notamment dans les zones de commerces) est aussi indispensable.

De même que pour la circulation des cycles, le maintien de la fonctionnalité des stations Vélo'v lors des phases de travaux est indispensable : la mise en place de stations provisoires est possible dans les rues adjacentes (comme cela a récemment été fait place Bellecour). Priver des quartiers entiers de stations Vélo'v pendant 3 ou 4 ans n'est pas tolérable tant c'est devenu un mode de transport majeur pour les grand-lyonnais.

En particulier sur le secteur de Saint Fons : les itinéraires cyclables sont actuellement discontinus et parfois dans un état dégradé et nous demandons une vigilance particulière à la **prise en compte des déplacements de cyclistes pendant les travaux**, ainsi qu'un maintien du stationnement vélo.

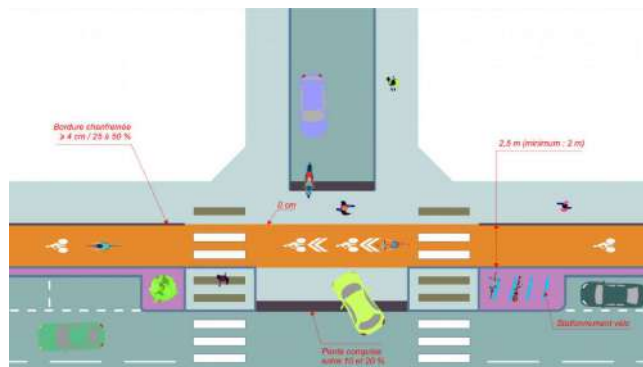
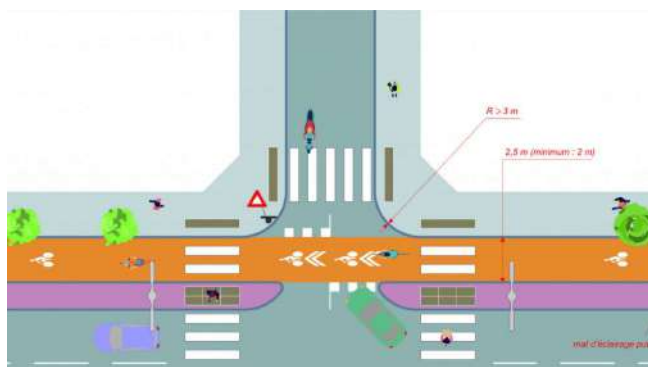
En ce qui concerne la **traversée du périphérique par la nouvelle trémie** : les itinéraires cyclables actuels sur le secteur sont dangereux (passage par le port Edouard Herriot ou traversée des multiples voies d'entrée/sortie du périph). Pour sécuriser et faciliter les déplacements des cyclistes au plus tôt, nous demandons à ce que la trémie existante soit accessible aux cyclistes en attendant la fin des travaux du nouvel ouvrage.

Réaliser des revêtements continus

Certains aménagements cyclables récents obligent les vélos à **franchir de nombreuses bordures**, pour monter et descendre à répétition des trottoirs ou bien pour franchir la circulation automobile. Or, ces bordures sont extrêmement accidentogènes, en particulier pour les plus petits. Sur un itinéraire long, elles sont en plus très inconfortables. Nous insistons sur la nécessité de **tirer le revêtement sans discontinuité ni franchissement**. Ce sont d'ailleurs désormais les recommandations du Cerema mais très peu d'aménagements les intègrent aujourd'hui : on met encore systématiquement des bordures pour les piétons et les cyclistes à tous les carrefours, alors que leur vulnérabilité doit les rendre prioritaires sur la voiture. Ce point particulier sera suivi sur ce projet avec une grande attention.

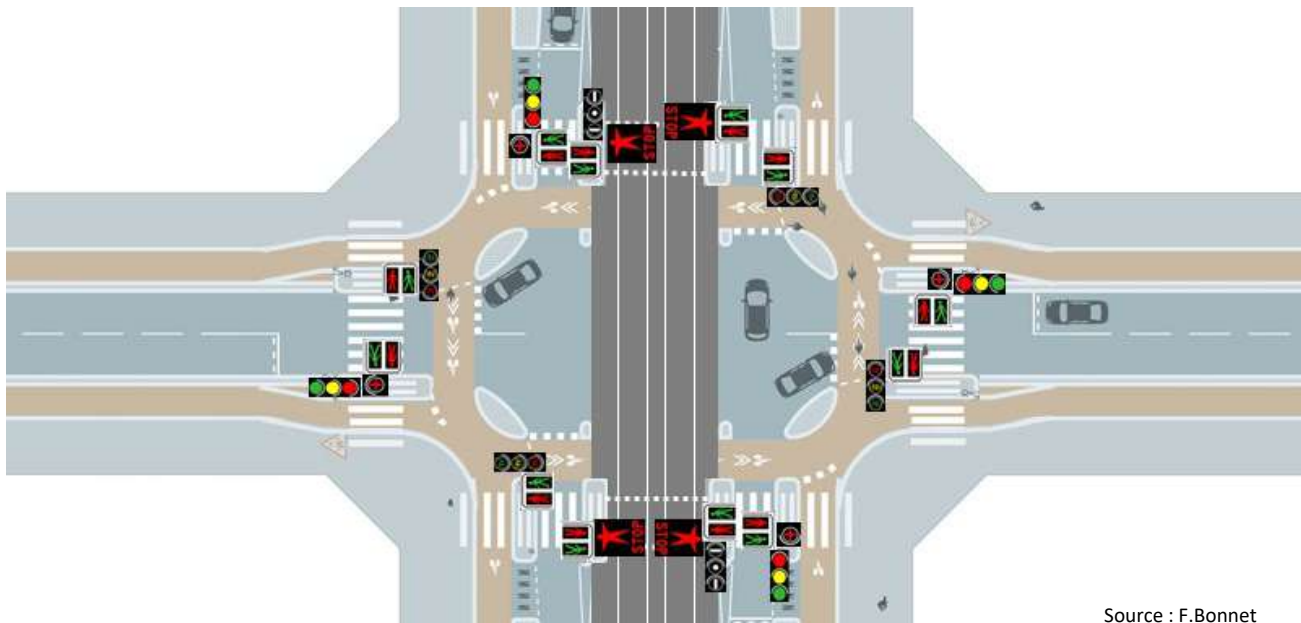
Attention aux bordures à franchir donc. Et s'il n'y a pas d'autres solutions, il faut bien prévoir un angle d'attaque nul afin de limiter les risques de chutes graves.

Par ailleurs, en lien avec les questions de sécurisation évoquées plus haut et d'identité du réseau, la mise en place d'un **revêtement coloré** (en accord avec le développement du REV) est souhaitée pour baliser les itinéraires et rassurer les usagers, notamment dans les carrefours. Souligner les traversées cyclistes, c'est drastiquement **diminuer les risques de conflits et de chocs**.

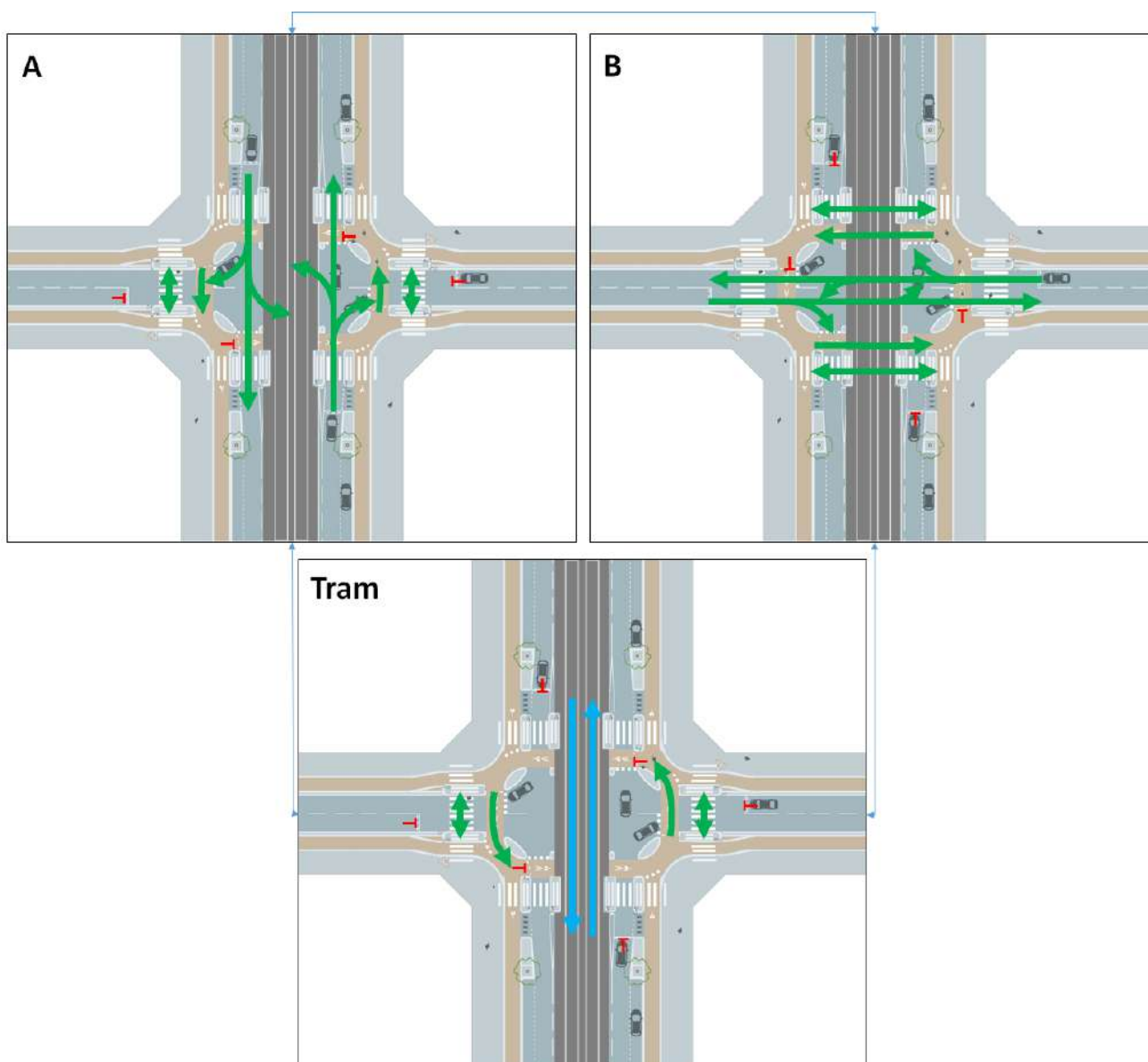


Source : Cerema

Exemple de carrefour tramway avec bandes cyclables

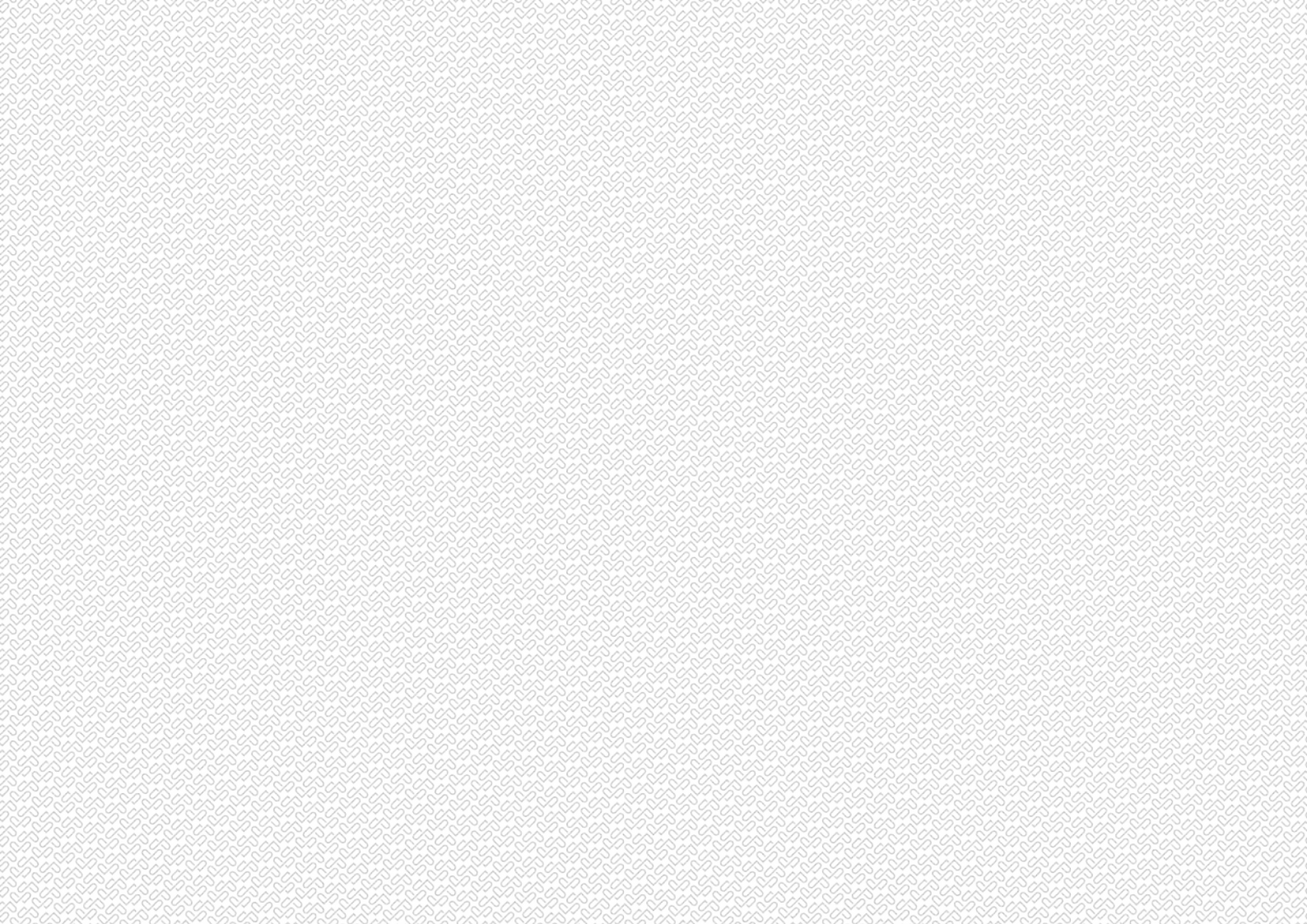


Source : F.Bonnet



Remarques sur quelques secteurs

- **Pont Sembat** (entre le secteur Vallée de la Chimie et Saint-Fons centre) : La solution avec une **passerelle mode doux dédiée doit être privilégiée**, à défaut un élargissement du pont mais le passage de vélos sur les voies voitures doit absolument être évité ici (pont trop étroit et trafic important)
- **Traversée du périph** : nous souhaitons que le tunnel existant et la future trémie ne soient pas accessibles aux automobilistes, pour **ne pas créer une incitation supplémentaire à l'usage de la voiture**.
- Sur le **secteur Tech Sud – Surville**, une attention particulière doit être portée sur **l'éclairage et la végétation** : l'éclairage doit être suffisant et la végétation ne doit pas créer de lieux à l'abri des regards, propices aux trafics en tout genre.
- La signalétique (panneaux de signalisation, jalonnement ...) et les totems publicitaires doivent être choisis et positionnés de sorte à **ne pas nuire à la visibilité et à ne pas diminuer la largeur circulée**.
- Au **niveau des stations**, les circulations des piétons d'une part et des cyclistes d'autre part, doivent être suffisamment guidées pour ne pas générer de conflit.



la ville à vélo



Monsieur Bruno BERNARD
Président
SYTRAL
21 Boulevard Marius Vivier Merle
69003 LYON

Lyon, le 8 Octobre 2021

N/Réf : DVP-MIG 2021-588 PM/MSC
Affaire suivie par : Pierre MEFFRE
Contact : P.Meffre@cnr.tm.fr

Objet : Projet de ligne de Tramway T10 au Port de Lyon Edouard Herriot

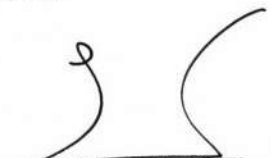
Monsieur le Président,

Dans le cadre de la concertation sur le projet de ligne de Tramway T10, nous avons été informés d'un projet de station qui serait située à l'entrée du Port de Lyon, côté rue de Gerland.

Je tiens à vous faire part de notre soutien à ce projet d'infrastructure de transport qui renforcera l'accessibilité du port de Lyon en transport en commun pour les 900 emplois directs que génèrent les 40 entreprises implantées sur ce site.

Comme j'ai pu le rappeler dans mes premières interventions, CNR est très attachée à l'insertion du port dans la Ville et dans la Métropole. Aussi, pour renforcer la visibilité du port de Lyon auprès des habitants et des usagers, il nous semble opportun de proposer que la future station de Tramway soit dénommée « Port de Lyon Edouard Herriot ».

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.



Laurence BORIE-BANCEL
Directrice Générale
Membre du Directoire

Monsieur le Président
SYTRAL
21 bd Marius Vivier-Merle
69 003 LYON

A Lyon, le 19 octobre 2021

Objet : Projet de Tram T10

Monsieur le Président,

Le projet de tram T10 permet de relier de façon fiable, efficace et rapide le Nord de la Vallée de la Chimie au métro B, à Gerland, et au métro D, à la gare de Vénissieux. Il est accueilli de façon très positive par les entreprises et collectivités du Nord du territoire. C'est une réelle avancée pour faciliter la mobilité sur le Nord de la Vallée de la Chimie.

Cependant, afin qu'il joue pleinement son rôle sur l'ensemble du territoire, la problématique des derniers kilomètres doit être véritablement prise en compte. En effet, pour les entreprises les plus proches, les salariés auront à effectuer une distance de 600 m à 1,5 km pour rejoindre leur entreprise depuis l'arrêt de tram 10, ceci concerne par exemple Sequens, Interfora IFAIP, Solvay Spécialité, Elkem Silicones Campus R&D. Les salariés (plus de 6000 personnes) des entreprises plus au Sud auront entre 3 et 10 km à parcourir pour rejoindre l'arrêt de tram le plus proche.

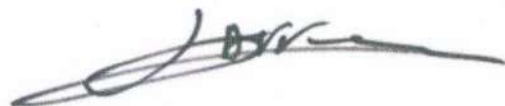
Il nous paraît donc indispensable de :

- Revoir le maillage de bus afin de permettre un rabattement efficace vers le tram,
- Pérenniser le service de transport à la demande comme moyen de rabattement supplémentaire vers le tram,
- Développer un maillage mode actifs avec des infrastructures sécurisées et mettre en place des connexions entre le tram, les voies lyonnaises et les entreprises du territoire et les centres-villes de Feyzin, Solaize et Vernaison,
- Proposer des stations vélo en libre-service sur le Sud de la Vallée de la Chimie,
- Donner la possibilité d'embarquer son vélo dans le tram.

La gare de Saint-Fons permet de rejoindre Jean Macé en 4 minutes, Perrache en 8 minutes, et Vienne en 27 minutes. C'est un point d'entrée structurant sur la Vallée de la Chimie. La création d'un hub intermodal partagé entre la gare de Saint-Fons et l'arrêt de T10 le plus proche paraît indispensable pour développer l'intermodalité et parcourir les derniers km.

Nous restons à votre disposition pour échanger à ce sujet.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos sincères salutations,



David ARRAOU
Président