

T **10** 

CONCERTATION PRÉALABLE

GARE DE VÉNISSIEUX ↔ GERLAND

Du 23 août au 23 octobre 2021

Enseignements de la concertation

Les enseignements
du maître d'ouvrage
issus de la concertation
préalable



Suivez l'actu du projet !



Construisons ensemble le tramway **T 10 !**

SYTRAL

Sommaire

1. Le projet soumis à concertation	4
a. Le projet de tramway T10	4
b. Le maître d'ouvrage	8
2. La préparation et le déroulement de la concertation.....	10
a. Les principes de la concertation	10
b. Une concertation préparée avec les acteurs locaux.....	13
c. Une concertation préparée en cohérence avec la concertation du projet T9.....	13
d. L'annonce de la concertation.....	14
e. Les supports d'information sur le projet.....	19
f. Les modalités pour s'exprimer par écrit.....	24
g. Les rencontres de la concertation.....	27
h. Le processus de concertation.....	36
i. La participation à la concertation	38
3. Analyse thématique des contributions	43
a. L'opportunité du projet	43
b. Le tracé et l'implantation des stations du T10	45
c. L'articulation et la place accordée aux différents modes.....	49
d. Les services et les aménagements des stations	52
e. L'insertion urbaine et le cadre de vie	55
f. Les interconnexions et l'offre globale de transport en commun	58
g. Le développement du territoire	60
h. La mise en œuvre du projet.....	62
4. Les enseignements de la concertation	64
5. Les engagements du SYTRAL suite à la concertation et aux recommandations des garants	69
a. Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse	69
b. Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants :	70
c. Le lancement d'études complémentaires	71
6. En synthèse	73
7. Annexes	78

Préambule

Le projet de création d'une ligne de tramway T10 entre la Gare de Vénissieux et le secteur Gerland est porté par le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), autorité organisatrice des transports depuis 2015 sur le territoire de la Métropole de Lyon. Ce projet de nouvelle ligne de tramway T10 a fait l'objet d'une concertation préalable avec garants, en amont de l'enquête publique, qui s'est déroulée du 23 août au 23 octobre 2021.

Cette concertation préalable avec garants intervient en application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement et en parallèle des premières études de conception conduites sur le projet T10. La concertation préalable vise à associer le public le plus en amont possible dans l'élaboration de certains projets et documents de planification qui le concernent et qui sont notamment susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement. Pour un projet, elle intervient avant toute demande d'autorisation administrative (déclaration d'utilité publique, déclaration de projet, procédure loi sur l'eau...).

Le dossier des enseignements de la concertation publié par le SYTRAL permet de synthétiser les contributions issues de cette concertation sur les différents sujets et thématiques du projet, et répond également au bilan et aux recommandations des garants de la concertation.

Ce document constitue la synthèse et l'analyse des 1583 avis et questions adressés au SYTRAL et ses partenaires pendant la concertation, que ce soit en rencontre publique, par mail, par courrier ou sur les registres situés dans les lieux réglementaires de la concertation.

Il présente en conclusion les enseignements de la concertation, les réponses du SYTRAL aux recommandations des garants ainsi que les engagements du SYTRAL pour la suite du projet.

Ce document est rendu public et sera annexé au dossier d'enquête publique.

1. Le projet soumis à concertation

a. Le projet de tramway T10

Le contexte du plan de mandat

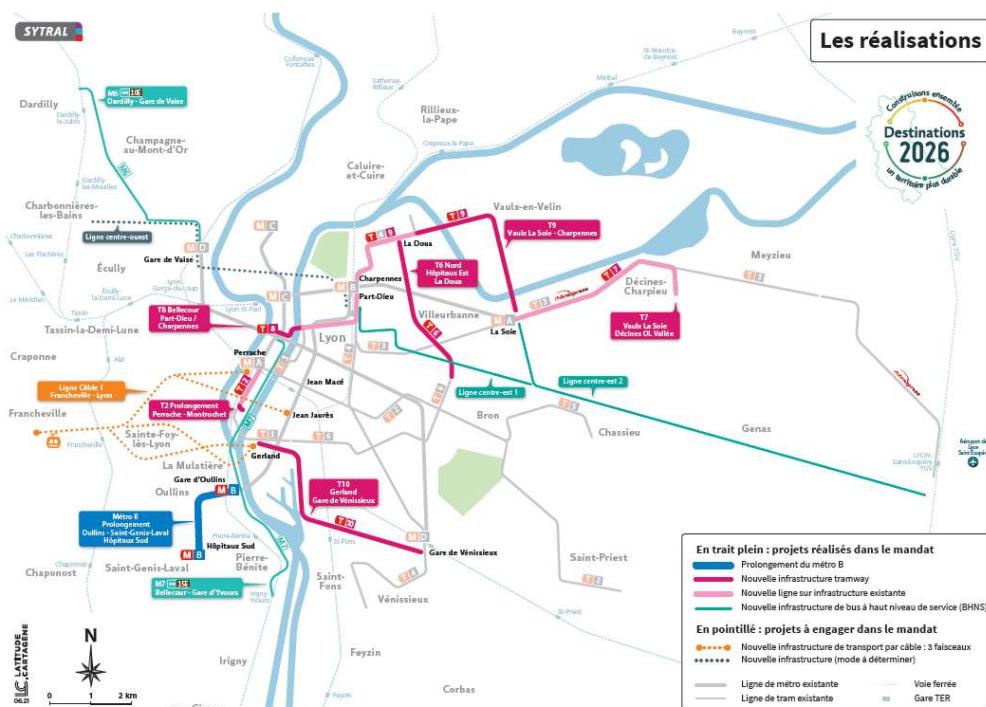
En 2026, la mise en service de la nouvelle ligne de tramway T10 marquera une étape importante du plan de mandat « Destinations 2026 » du SYTRAL pour le développement du réseau de transports en commun de l'agglomération lyonnaise.

Le plan de mandat, voté en décembre 2020 par le SYTRAL, poursuit trois objectifs :

- **Répondre à l'urgence climatique** et lutter contre la pollution de l'air en développant les transports en commun, proposer une alternative efficace à la voiture individuelle et participer ainsi pleinement à la transition énergétique.
- **Participer à la cohésion des territoires** et donc réduire les inégalités sociales et territoriales, en s'inscrivant dans les projets du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) sur les communes de Saint-Fons, Vénissieux, Vaulx-en-Velin et Villeurbanne.
- **Soutenir la relance économique locale** en doublant les investissements du SYTRAL par rapport au mandat précédent et en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi sur notre territoire. Le T10 fait partie des dix projets structurants qui s'inscrivent pleinement dans le plan de mandat « Destinations 2026 ».

Les enjeux du projet

Le déploiement d'une nouvelle ligne de tramway au sud-est de la Métropole permettra de répondre aux attentes de la population en rendant la ville plus apaisée, plus solidaire et plus attractive au fil des quartiers et des communes traversés.

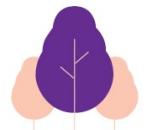


La nouvelle ligne vise plus particulièrement à :



Accompagner la mutation urbaine

La ligne T10 va participer au désenclavement de Saint-Fons et en particulier des quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, actuellement en renouvellement urbain. Elle accompagnera également l'aménagement en cours du quartier de la Gare à Vénissieux, le pôle R&D de la Vallée de la Chimie, ou la ZAC Techsud, et plus globalement le Biodistrict de Lyon-Gerland.



Proposer une alternative crédible à la voiture individuelle

Le T10 renforcera l'offre de transports en commun et permettra des correspondances avec des lignes structurantes de transport urbain (métros B et D, tramways T1 et T4) et des gares SNCF (Vénissieux et Saint-Fons). La ligne se doublera d'itinéraires piétonniers et cyclables continus et sécurisés, multipliant ainsi les alternatives efficaces à la voiture individuelle.



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).



Renforcer l'attractivité des territoires

Le T10 va modifier le paysage des villes et quartiers traversés. Les espaces publics seront requalifiés, végétalisés, apaisés, plus attractifs. Une manière d'améliorer le cadre de vie des habitants, de changer le regard porté sur la ville et de favoriser la mixité sociale.

Le tracé soumis à concertation

Le tracé a été construit sur la base d'une analyse progressive des variantes d'itinéraires, menée dans le cadre des études d'opportunité et de faisabilité.

T10 CONCERTATION

GARE DE VÉNISSIEUX < GERLAND

8 KM ENVIRON
DE LA GARE DE VÉNISSIEUX À
LA HALLE TONY GARNIER (LYON 7^e)

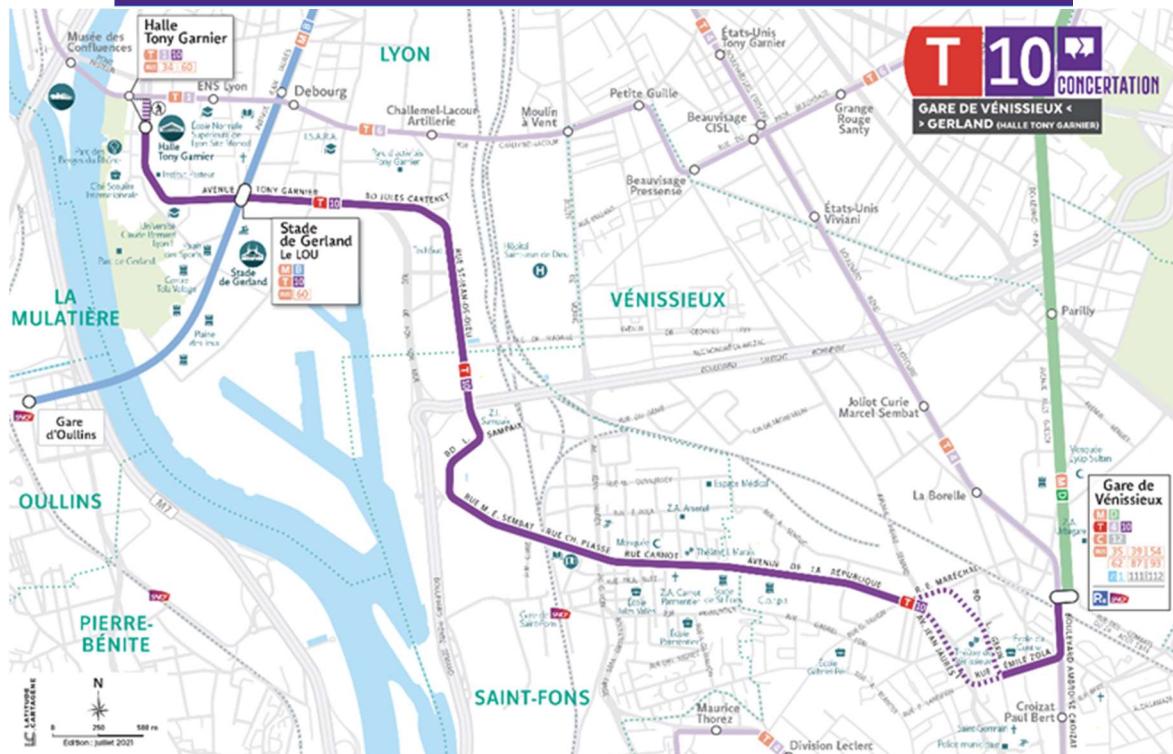
14 À 16 STATIONS
DONT LA STATION
GARE DE VÉNISSIEUX
RECONFIGURÉE

24 MINUTES
ENVIRON
DE TEMPS
DE PARCOURS

DES CONNEXIONS
OPTIMISÉES
AUX LIGNES DE MÉTRO B ET D
ET AUX TRAMWAYS T1 ET T4

PLUS DE
22 000 UN TRAMWAY
VOYAGEURS TOUTES LES
PAR JOUR EN 2030 10 MINUTES
EN HEURE DE POINTE

MISE EN SERVICE AU
1ER TRIMESTRE 2026



Les études d'opportunité et de faisabilité ont permis un recensement de l'ensemble des itinéraires possibles pour la ligne T10. Chaque itinéraire a été évalué et comparé sur la base de 10 critères d'analyse : la desserte des quartiers, l'insertion dans l'espace urbain, l'environnement, le transport, les modes doux, la circulation et le stationnement, le niveau de service, l'exploitation et l'exploitabilité, les réseaux souterrains en présence et le coût. L'analyse a permis de faire émerger un tracé de référence avec 2 variantes locales à Vénissieux.

Les stations envisagées

Le nombre comme le positionnement précis des stations font partie des sujets ouverts à la concertation.

Le SYTRAL propose la création de 14 à 16 stations, y compris la station existante de la ligne T4 à la Gare de Vénissieux à reconfigurer.

L'emplacement des stations prend en compte à la fois la localisation des pôles forts générateurs de déplacements, la densité des secteurs traversés, les contraintes d'insertion, tout en recherchant une optimisation des performances de la ligne.

L'interdistance entre stations sera de l'ordre de 550 mètres en moyenne.

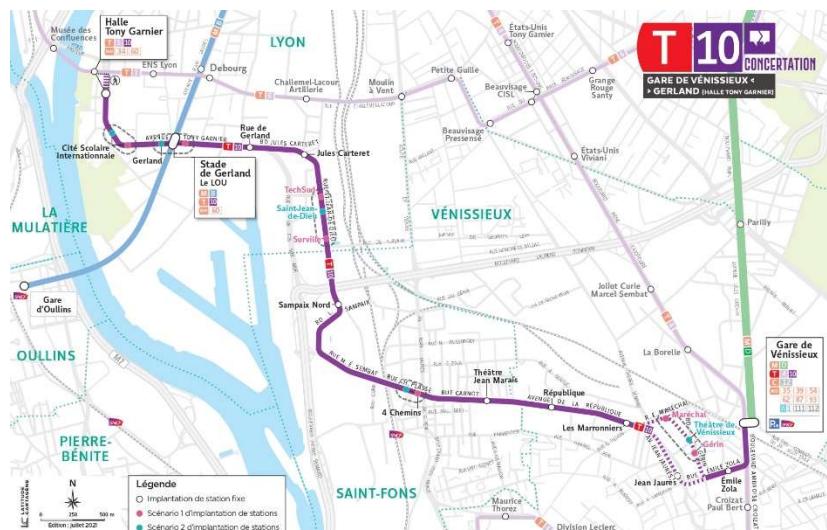
Dans les zones moins denses, comme la ZI Sampaix, l'interdistance est augmentée pour permettre une desserte du secteur tout en optimisant les performances de la ligne. Sur les secteurs Gérin à Vénissieux et Techsud à Gerland, des scénarios de mutualisation de stations sont proposés compte tenu de la densité de ces secteurs moindre que sur le reste de la ligne.

L'insertion du T10 dans les quartiers traversés

L'insertion du T10 s'accompagne d'une requalification des voiries et espaces publics le long du tracé (sauf exception sur le boulevard Croizat et avenue Tony Garnier est). Cela constitue une opportunité pour rééquilibrer le partage de la voirie entre les différents modes de déplacements et usages, dans l'objectif d'une amélioration globale du cadre de vie :

- en diminuant la place de la voiture,
- en intégrant ou en améliorant les cheminements des modes doux (piétons et cycles),
- en accordant une place plus importante à la végétalisation.

L'insertion d'un tramway suppose également des compromis. Les contributions du public, notamment sa connaissance fine et sa pratique du territoire, permettent de compléter l'approche technique de conception des espaces publics et d'alimenter les études de conception et le choix des élus sur les différentes composantes du projet. Les contributions des participants dans le cadre de la concertation préalable sont particulièrement attendues sur un certain nombre de sujets parmi lesquels : le tracé et ses deux variantes locales, le nombre et le positionnement des stations, l'insertion du tramway dans les quartiers traversés, les connexions avec les autres modes de transport, le partage de la voirie avec les modes doux, le cadre de vie, la végétalisation...



Le budget et le calendrier prévisionnel

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

LES GRANDES ÉTAPES



b. Le maître d'ouvrage

Maître d'ouvrage de la ligne T10, le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) organise les transports sur le territoire de la Métropole de Lyon (TCL), du Département du Rhône (Cars du Rhône) et de Villefranche-sur-Saône (réseau Libellule), ainsi que les services Optibus (transport à la demande des personnes à mobilité réduite) et Rhônexpress (desserte de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry). L'exploitation des lignes est confiée à des opérateurs privés dans le cadre de délégations de service public. Le 1^{er} janvier 2022, en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le SYTRAL deviendra un Établissement Public Local (EPL). Tout en conservant ses missions initiales, l'EPL œuvrera en faveur de l'unification du réseau de transports, de la tarification et des systèmes d'information. Son périmètre sera élargi à 13 collectivités du Rhône et 263 communes. Le SYTRAL pilote, finance et fait réaliser le projet.

Les 31 élus du comité syndical votent les grandes orientations du SYTRAL.

A l'échelle du projet T10, celles-ci sont mises en œuvre par le comité de pilotage (COPIL), appuyé par le comité technique (COTECH) :

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



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

2. La préparation et le déroulement de la concertation

a. Les principes de la concertation

Le cadre réglementaire

Le projet de nouvelle ligne de tramway T10 fait l'objet d'une concertation préalable en amont de l'enquête publique. Cette concertation intervient en application de l'article L.121-8-II du Code de l'environnement et en parallèle des premières études conduites sur le projet T10.

Suite à la saisine de 12 parlementaires (droit d'initiative ouvert pendant 2 mois / articles L. 121-16 et L. 121-16-1), la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), lors de sa séance plénière du 28 avril 2021, a déclaré partiellement irrecevable la saisine de tiers reçue demandant la CNDP d'organiser un débat public sur l'ensemble des projets et réalisations de transports en commun sur la métropole de Lyon. En revanche, la partie de la saisine concernant les concertations préalables sur les projets de tramway T9 et T10 portés par le Syndicat mixte des transports pour le Rhône et la métropole lyonnaise (SYTRAL) entrent dans le champ de la recevabilité. Ces deux concertations ont donc été requalifiées.

La CNDP a donc décidé de confirmer la concertation préalable en cours mais de requalifier sa référence juridique. La concertation préalable pour ces projets a cette fois-ci été décidée en application de l'article L.121-8-II du code de l'environnement. Comme le précise l'article suivant L.121-9, « lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant ». Dans ce cadre, la définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP, ceux-ci ont été approuvés par la CNDP le 7 juillet 2021 par décision n°2121 / 83 / TRAM T10 LYON / 3. La CNDP a ensuite confié l'organisation pratique de la concertation au maître d'ouvrage (SYTRAL).

La CNDP, Commission Nationale du Débat Public, est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques pouvant avoir un impact sur l'environnement.



Les garants de la concertation

La CNDP a désigné Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne, garants de la concertation du projet de création de nouvelle ligne de tramway T10 entre Vénissieux et le secteur Gerland.

Le rôle des garants est de s'assurer de la bonne mise en œuvre du dispositif de concertation, de la sincérité des échanges, de la transparence des éléments portés à la connaissance du public et, à l'issue de la démarche, en établir le bilan dans le respect des principes de la CNDP. Ce bilan a nourri le dossier des enseignements de la concertation du SYTRAL.



Valérie
Dejour



Jean-Luc
Campagne

Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne ont accompagné le SYTRAL dans la préparation de la concertation et la définition des modalités. Les garants étaient présents tout au long de la concertation. Lors de chaque rencontre de la concertation à laquelle ils ont participé, ils se sont présentés et ont expliqué leur rôle, leurs attentes et livré leur vision des échanges. Ils étaient également joignables par courriel et par voie postale.

Les objectifs et sujets de la concertation

Le dispositif mis en place visait à encourager la participation de tous, riverains, futurs usagers, acteurs économiques et associatifs. Les avis et contributions recueillis sont pris en compte par le maître d'ouvrage pour alimenter les études de conception et éclairer la décision politique.

La procédure de concertation intervenant en amont de la phase d'enquête publique, la concertation préalable était ouverte sur l'ensemble des sujets, même si l'expression citoyenne était particulièrement attendue sur certaines thématiques essentielles à la consolidation du projet à l'issue de cette première phase de concertation :

- l'opportunité du projet,
- le tracé et ses deux variantes locales à Vénissieux,
- le nombre et le positionnement des stations,
- l'insertion du tramway dans les quartiers traversés (y compris circulation, stationnement, aménagements urbains et environnementaux ...),
- les connexions avec les autres modes de transport et la réorganisation du réseau de surface.

Des sujets particuliers étaient également identifiés par secteur.

Le périmètre et les cibles de la concertation

Le périmètre réglementaire de la concertation couvrait Vénissieux, Saint-Fons, Lyon 7^e et la Métropole de Lyon.

Afin de démultiplier la portée des échanges et d'aller au-devant des publics (habitants, riverains, futurs usagers et acteurs institutionnels et économiques), le SYTRAL a souhaité agir sur 3 échelles complémentaires, avec :

- **Une zone d'influence large**, sur laquelle le projet peut avoir un effet, qui part d'Oullins et de La Mulatière, à l'ouest, englobe le territoire des Portes du Sud (Corbas, Feyzin, Saint-Fons, Solaize, Vénissieux) et de la vallée de l'Ozon, et s'étend jusqu'à Bron Parilly à l'est.
- **Un fuseau intermédiaire de 500 m** environ de part et d'autre du tracé, qui offre une vue précise des secteurs desservis par le projet.
- **Un périmètre de proximité intégrant 5 territoires à enjeux** (Vénissieux centre, Saint-Fons centre, Saint-Fons Sampaix, Gerland Techsud, Gerland Tony Garnier), permettant d'identifier les effets du projet à l'échelle du quartier.

Le dispositif mis en place lors de la concertation préalable s'est adapté aux différents périmètres avec une intensité grandissante en approche de la ligne.

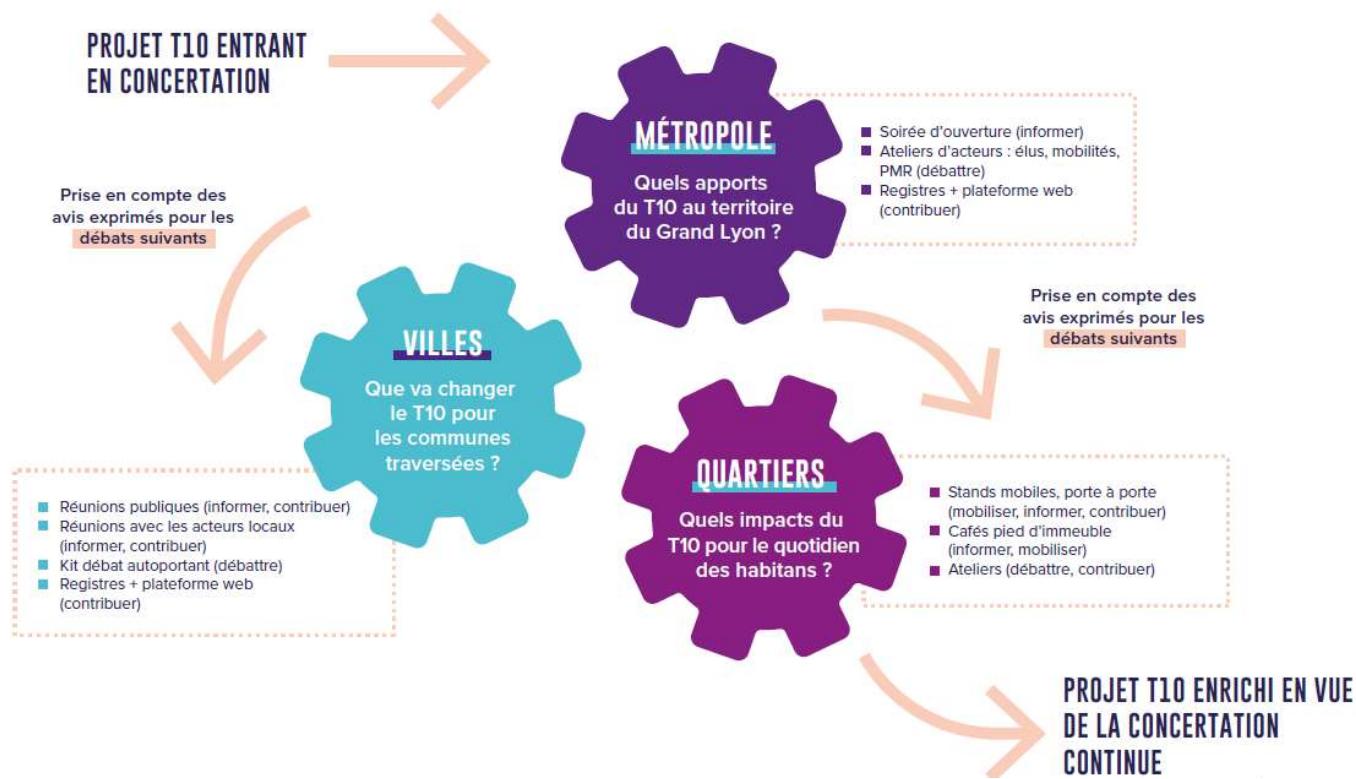
Le processus de concertation sur le temps long

Trois grands principes ont guidé la préparation et l'organisation de la concertation :

- **Une concertation à forte vocation pédagogique**, avec un objectif de clarté et de transparence sur l'historique du projet et les choix effectués pour préciser « pourquoi on en est là » ;
- **Une approche progressive du global au communal en allant vers de l'hyper proximité et une grande diversité de dispositifs** (présentiel / distanciel, réunions, ateliers, rencontres sur le terrain...) pour mobiliser et toucher une grande diversité de publics ;
- **Une concertation structurée autour des 5 secteurs du projet** pour être au plus près des usages :

- Vénissieux centre
- Saint-Fons centre
- Saint-Fons Sampaix
- Gerland Techsud
- Gerland Tony Garnier.

Afin de permettre au plus grand nombre de s'approprier progressivement un projet complexe, et d'embarquer dans une démarche itérative tout au long des deux mois de concertation, le processus suivant a été mis en place, assurant une progressivité dans la concertation :



L'implication du Sytral dans la conduite de la concertation

Les élus du Sytral ont souhaité s'impliquer directement dans la préparation et la conduite de la concertation et seront attentifs au bilan pour orienter les décisions à venir sur le projet. Ainsi, Bruno Bernard, président du Sytral était présent lors de la réunion publique d'ouverture, accompagné de Jean-Charles Kholhaas, vice-président délégué du Sytral et des maires des communes traversées. Ces rencontres directes avec les citoyens leur ont permis d'écouter leurs observations et de répondre à leurs questions. À leurs côtés, les équipes techniques du Sytral, mobilisées autour du projet T10 et plus globalement du développement de l'ensemble des projets portés par le Sytral ainsi que les bureaux d'étude techniques se sont tous engagés dans l'animation des rencontres de la concertation.



La concertation continue (suite au vote en comité syndical)

En parallèle des études de conception, les échanges se poursuivront sous la forme d'une concertation continue à partir de 2022. Cette période se fondera sur les recommandations des garants et sur les engagements du SYTRAL et sera par ailleurs utile à l'approfondissement des caractéristiques de la ligne T10 et de sa réalisation. À ce titre, elle fait partie intégrante du projet.

Il s'agira d'enrichir le projet global, informer sur l'avancée des études puis travaux et sur les dispositifs d'accompagnement. Durant cette période, plusieurs thématiques seront au premier plan : insertion urbaine, vie urbaine et économique en phase travaux, connexions et intermodalité (en cohérence avec les réflexions menées sur la réorganisation du réseau de bus, notamment), cadre de vie et conception environnementale (choix des essences, modalités de replantation et de végétalisation, mobilier urbain, aménagements et équipements cyclables...). L'objectif de la concertation continue est de faire participer le public et d'affiner le projet tout au long de sa réalisation.

b. Une concertation préparée avec les acteurs locaux

Des réunions préparatoires avec les communes

Tout au long du projet, les communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon apportent leur concours à la conception de la ligne T10 dans les secteurs qui les concernent. Le projet mobilise les municipalités au titre de leurs compétences territoriales (stationnement, éclairage public, espaces verts...). Les Missions Gerland et Vallée de la Chimie, qui pilotent les projets d'aménagement de leur territoire, sont également associées.

Ces partenaires ont également été impliqués dans la préparation de la concertation préalable, dans le cadre d'une démarche de co-construction initiée par le SYTRAL, en particulier sur la définition des modalités de concertation, la réalisation du dossier de concertation, la définition des thématiques à soumettre à concertation, etc.

Des rencontres des acteurs locaux

Au printemps 2021, un travail préparatoire a eu lieu avec des acteurs locaux et métropolitains autour du projet T10 en amont de la concertation réglementaire. Vingt entretiens ont été menés et plus d'une trentaine d'acteurs rencontrés : des acteurs métropolitains (intervenant dans le domaine de la mobilité, du handicap, du commerce, de l'économie et de l'environnement), des acteurs locaux (associations locales, conseils de quartiers, bailleurs, entreprises...). Ce temps d'écoute a permis de remonter des questions et remarques, des demandes d'approfondissement, des attentes, ainsi que des modalités de concertation à privilégier pour aller vers les publics.

Des réunions régulières avec les garants de la CNDP

Depuis la désignation des garants, des rencontres bimensuelles sont organisées avec le SYTRAL. Les garants veillent ainsi à l'avancement de l'ensemble du processus de concertation préalable et à sa bonne mise en œuvre. Ils s'assurent que leurs prescriptions concernant les dates, les modalités de concertation, le dossier de concertation et les outils de contributions sont bien prises en compte.

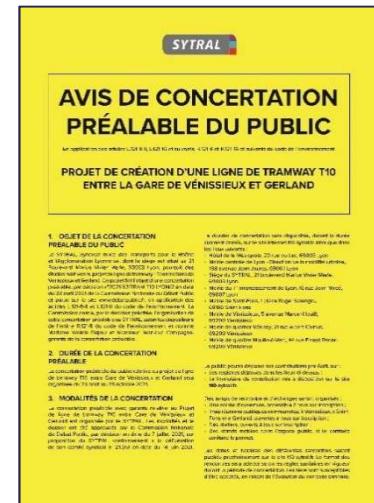
c. Une concertation préparée en cohérence avec la concertation du projet T9

Les modalités de concertation du projet T10 ont été définies en cohérence avec celles du projet T9, dans un souhait d'homogénéité entre les projets. Le SYTRAL s'attache à mettre en place des actions de concertation socles pour l'ensemble de ses projets, tout en développant des dispositifs propres à chaque projet, adaptés aux enjeux des communes et quartiers traversés.

d. L'annonce de la concertation

La communication légale

Un avis de concertation préalable du public a été affiché dans les huit lieux de la concertation, quinze jours avant son démarrage et pendant toute sa durée.



L'avis de la concertation préalable du public a également été relayé dans la presse, dans 3 journaux :

- 2 parutions dans LE PROGRES : le 20 juillet et le 3 août 2021 ;
- 2 parutions dans TRIBUNE DE LYON : le 22 juillet et le 5 août 2021 ;
- 2 parutions dans LES ECHOS : le 20 juillet et le 3 août 2021.

L'huiissier a procédé aux constats d'affichage sur les lieux de la concertation, en début de concertation (les 5 et 6 août), pendant la concertation (7 septembre et 6 octobre) et en fin (25 octobre), ainsi que sur la plateforme participative.

Avis de concertation préalable du public

L'affichage

Dans le but d'informer de l'ouverture de la concertation préalable, un large dispositif d'affichage a été déployé pour annoncer les dates de la concertation et diffuser largement l'adresse du site internet du projet (plateforme participative en ligne) pour s'informer et participer.

Ainsi, le SYTRAL a mis à disposition des affiches aux différentes collectivités et partenaires dans des quantités préalablement définies avec eux :

- **Des affiches génériques d'annonce :**
 - 4 affiches A3 ont été mises à disposition de la Métropole de Lyon ;
 - 2 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie centrale de Lyon ;
 - 24 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Vénissieux et des Mairies annexes Moulin à Vent et Vénissieux ;
 - 5 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Lyon 7^e ;
 - 300 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Saint-Fons ;
 - 2 affiches ont également été mises à disposition de la Mairie d'Oullins, de La Mulatière et des Missions Gerland et Vallée de la Chimie.
- 55 affiches ont été mises à disposition et installées sur le réseau JC Decaux de la Métropole de Lyon du 11 au 17 août 2021 et l'ascenseur de la station Stade de Gerland – Le Lou a été adhésivé pour la durée de la concertation.



Affiche et covering d'annonce de la concertation

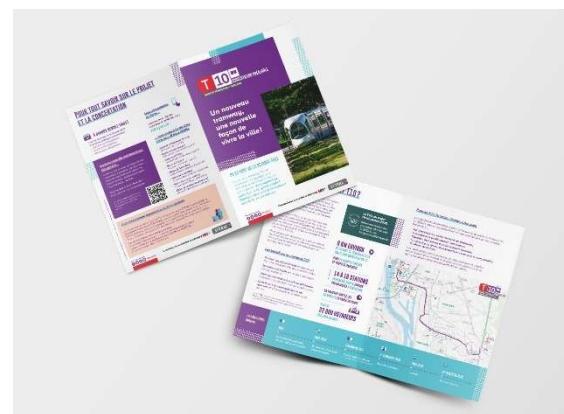
- Le SYTRAL a également communiqué sur l'ensemble de son réseau de bus, de métro et de tramways :
 - 8 affiches 60 x 80cm ont été installées dans les bus et les métros ;
 - 310 affiches A4 ont été installées dans les tramways ;
 - Diffusion sur les écrans i-TCL, 1500 écrans dynamiques déployés dans le réseau TCL (stations de métro, tramways et trolleybus), avec plus de 800 000 vues chaque jour : une vidéo d'1 minute diffusée toutes les 30 minutes, de 5h à 1h du matin, tous les jours de la semaine, du 23 août au 23 octobre.
- Des affiches détaillant le programme par commune :
 - 24 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Vénissieux et des mairies annexes Moulin à Vent et Vénissieux ;
 - 5 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Lyon 7^e ;
 - 300 affiches A3 ont été mises à disposition de la Mairie de Saint-Fons ;
- Les communes de Vénissieux et Saint-Fons ont également réalisé de l'affichage dans l'espace urbain. A Vénissieux, une affiche annonçant la réunion publique était déployée, du 8 au 15 septembre, sur un réseau de 47 faces sur des mobiliers 2 m² et 44 faces sur des mobiliers 8 m².

La distribution du dépliant du projet

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, a pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet pour une appréhension rapide et synthétique.

Une distribution du dépliant en boîtes aux lettres a été réalisée. Plus de 26 000 exemplaires ont été distribués sur l'ensemble de Vénissieux Centre élargi, de Saint-Fons et du sud de Lyon 7^e.

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





Le dépliant du projet

Les relations presse

Dans le cadre du lancement de la concertation préalable, une conférence de presse a été organisée par le SYTRAL le 8 juillet 2021, en amont de la soirée d'ouverture. À la suite de cette conférence, 15 articles ont été publiés pour annoncer le lancement de la concertation et les modalités de contribution.

Le 20 août 2021 le SYTRAL a envoyé un communiqué de presse rappelant le lancement de la concertation et ses modalités. À la suite de cet envoi, 16 articles ont été publiés.

L'annonce sur les réseaux sociaux

Des actualités régulières concernant la concertation préalable ont été partagées par le SYTRAL et par les villes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e sur leurs réseaux sociaux Facebook et Twitter. Un planning éditorial a notamment été mis en place pour accompagner ces communications tout au long de concertation.

The image contains two screenshots of Facebook posts from the SYTRAL page. The left screenshot shows an event post for the 'Soirée d'ouverture concertation tram T10' on August 31st, 2021, at 18:30 UTC+02. The event details mention the project is organized by SYTRAL - Transports Rhône et Agglomération Lyonnaise, Mairie du 7^e arrondissement de Lyon, and 2 autres personnes. The right screenshot is a status update from SYTRAL (@SYTRAL) on October 1st, 2021, at 07:10, announcing the start of the T10 concertation. It includes a link to the project website.

Publications sur le compte Facebook du SYTRAL



SYTRAL
@SYTRAL_RHONE

[📅📍] Agenda #T10

Les RDVs à ne pas manquer la semaine prochaine 🗓️📍
👉 Stands mobiles de St-Fons les mardi 21 et mercredi 22 septembre
👉 Stand mobile de Gerland le vendredi 24 septembre
Toutes les infos ➡️



destinations2026-sytral.fr
L'agenda des rencontres - Tramway T10 : découvrez le projet - Sytral
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 ...

4:00 PM · 17 sept. 2021 · Twitter Web App

2 Retweets 1 Citer le Tweet 11 J'aime

← Discussion

SYTRAL
@SYTRAL_RHONE

[#T10] Gare de Vénissieux <> Gerland en desservant Saint-Fons] Le président du SYTRAL @brunobernard_fr a annoncé aujourd'hui les dates de la concertation préalable du projet 🎉 #T10



Mairie du 7e Lyon et 5 autres personnes

2:18 PM · 8 juil. 2021 · Twitter Web App

11 Retweets 1 Citer le Tweet 28 J'aime

Publications sur le compte Twitter du SYTRAL

Le relai de l'information par les acteurs locaux

Pour orchestrer l'annonce de la concertation et la mobilisation, un **kit de communication** a été préparé pour chaque commune. Il contenait :

- les versions numériques des affiches et de l'ensemble des documents d'information ;
- un planning éditorial digital, appuyé sur le programme de la concertation préalable dans chaque commune ;
- le logo et la charte pour réaliser des visuels reprenant l'identité du projet et de la concertation préalable ;
- des bannières web et des articles pour :
 - l'annonce de l'ouverture de la concertation, la tenue de la soirée d'ouverture et de la réunion communale via un post Facebook et une actualité sur le site de la commune ;
 - l'annonce de la poursuite de la concertation préalable via un post Facebook et une actualité sur le site de la commune ;
- le motion film de la concertation, la carte du tracé et une photo d'illustration ;
- le kit du débat autoporté, pouvant être transmis, à toute personne ou entité souhaitant organiser son propre débat et en rendre compte.

Une version allégée de ce kit a également été transmis aux acteurs et entreprises du territoire concerné.



La Métropole de Lyon, les villes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e ont partagé l'annonce de l'ouverture de la concertation sur leur site internet.

Deux mois de concertation

Vous avez jusqu'au **23 octobre** pour vous informer et donner votre avis sur la future ligne de tram T50. Principal enjeu à Vénissieux : le choix entre deux variantes de tracé dans la traversée du Centre.

Deux mois de concertation, grâce à des réunions publiques, des visites guidées, des ateliers participatifs, des séances de débat, des visites de chantier... Les élus et les citoyens ont été nombreux à participer à ces réunions, elles étaient précédées d'un processus de concertation en ligne et se refermait le 23 octobre. La concertation passe sur l'opportunité de faire circuler le tram dans le centre ville de Vénissieux, mais aussi dans les nombreuses localités à Vénissieux, et le positionnement des stations. L'instar de la ligne 10, la future ligne 50 devrait être en service à l'automne 2020.

Sous l'égide de la CNDP, deux variantes ont été mises en place par la Commission nationale du débat public (CNDP) pour permettre à tous les citoyens de prendre part à la préservation du processus de concertation. Elles peuvent être consultées par mail : santeledegrave@orange.fr.

Le T50 pourra passer par l'avenue de Vénissieux ou la rue Edouard-Gérot. Ces deux options présentent chacune leurs avantages, mais également des inconvénients. La première option, qui passe par l'avenue de Vénissieux, offre une meilleure desserte de l'ensemble du centre ville de Vénissieux. La seconde option, qui passe par la rue Edouard-Gérot, dessert plus les quartiers périphériques de Vénissieux.

Le T50 pourra passer par l'avenue de Vénissieux ou la rue Edouard-Gérot. Les deux rues sont également intéressantes car il leur sera possible de créer des zones piétonnes ou de réaménager les trottoirs.

Parution dans le journal municipal de Vénissieux

Transports en commun : votre avis compte !

Sur le site destinations2026-sytral.fr, la plateforme de concertation lancée par le Sytral en mars 2021, informez-vous et donnez votre avis sur :

- **le prolongement de la ligne de tram T6** entre Hôpitaux-Est et la Doua,
- **la création de la ligne de tram T9** entre Vaulx-en-Velin-La Soie et Villeurbanne-Charnennes,
- la création de la **ligne de tram T10** entre la gare de Vénissieux et Lyon Gerland,
- le transport par câble pour une **liaison téléphérique** entre Francheville et Lyon.

À l'automne 2021, le Sytral lance une grande consultation publique sur les **4 projets de métro**, identifiés comme les plus envisageables à l'horizon 2030 :

1. le prolongement de la ligne A de Vaux-en-Velin / La Soie à Meyzieu,
2. le prolongement de la ligne B de Charpennes à Rillieux-la-Pape,
3. le prolongement de la ligne D de Vaise à La Duchère,
4. la création d'une ligne E entre Tassin-la-Demi-Lune / Centre ou Alaï et Lyon / Bellecour ou Part-Dieu.

Parution dans le Met'

*Article sur le site web de la commune
de Saint-Fons*

Arrêts sur demande

Coup d'envoi donné avec les deux nouvelles lignes de tramway T9 (Charpennes - La Soie) et T10 (Gerland - Gare de Vénissieux). Jusqu'au 23 octobre, le Sytral déploie les outils d'une concertation garantie par la Commission nationale du débat public : réunions, registres dans les mairies et un site internet dédié (*voir en page suivante*). Chacun peut ainsi se prononcer sur l'implantation fine des arrêts ainsi que sur certaines options de parcours ; à Villeurbanne pour le T9 et à Vénissieux pour le T10.

Parution dans le journal municipal de Lyon

SITE OFFICIEL

LYON

MAIRIE DU

7

RECHERCHER

Newsletter

Accueil Votre mairie Découvrir le 7e Cadre de vie Culture et loisirs

Accueil > Toute l'actualité > Tramway T10 : participez aux réunions d'informations sur le projet.

DÉMOCRATIE LOCALE - PUBLIÉ LE 26 AOÛT 2021

Tramway T10 : participez aux réunions d'informations sur le projet

T 10 CONCERTATION PÉCULIAIRE
GARE DE VÉNÉZIAC EN GERLAND
Du 23 août au 23 octobre 2021

Inscrivez-vous aux premières rencontres de la concertation !

sur t10-sytral.fr

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland.

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de Vénissieux au secteur Gerland. Elle traversera le quartier des Mornillots à Vénissieux, le centre-ville de Saint-Fons et les quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier, ainsi que des zones d'activités, Sempax au nord de la Vallée de la Chirine, puis le Biodistrict de Gerland et notamment le secteur Techusid.

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

Informez-vous sur le projet en participant à :

- La soirée d'ouverture : le 31 août à 18h30, en visioconférence. Pour vous inscrire, c'est ici → <http://url.me/27d5s> ;
- La réunion publique commune : le 10 septembre à 18h30, à la Maison Rivier, 7 rue Rivier 69007 Lyon. Pour vous inscrire, c'est ici → <http://url.me/DXLB> ;

Article sur le site web de Lyon 7

e. Les supports d'information sur le projet

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation est un document de 86 pages présentant le projet de nouvelle ligne dans son ensemble et notamment :

- la genèse du projet T10 et ses objectifs dans le territoire ;
- les caractéristiques essentielles du tramway T10 ;
- les questions d'insertion, de desserte, de fonctionnement, et de réalisation ;
- la concertation préalable et le calendrier du projet.



Le dossier de concertation

Le dossier de concertation a pour objectif d'apporter à chacun les informations détaillées sur le projet. Il a été mis à disposition du public :

- dans les huit lieux d'expression et d'informations permanents de la concertation ;
- sur le site internet (plateforme en ligne) dédié au projet.

L'essentiel du dossier de concertation

L'essentiel du dossier de la concertation est un document de 24 pages.

Il s'agit d'une version condensée du dossier de la concertation.

Ce document a pour objectif de présenter les grandes caractéristiques du projet pour une appréhension rapide et synthétique.

L'essentiel du dossier de la concertation a été mis à disposition du public :

- dans les huit lieux d'expression et d'information permanents de la concertation ;
- sur le site internet (plateforme en ligne) dédié au projet.



L'Essentiel du dossier de concertation



Le dépliant d'information

Le dépliant de la concertation, à destination du grand public, a pour objectif de présenter une introduction du projet concise pour partager les informations essentielles avec le plus grand nombre.

Durant la concertation, il était disponible dans les lieux suivants :

- 100 exemplaires à l'Hôtel de la Métropole de Lyon ;
- 50 exemplaires à la Mairie centrale de Lyon - Direction de la mobilité urbaine ;
- 300 exemplaires au Siège du SYTRAL ;
- 1000 exemplaires à la Mairie du 7e arrondissement de Lyon ;
- 650 exemplaires à la Mairie de Saint-Fons ;
- 200 exemplaires à la Mairie de Vénissieux ;
- 100 exemplaires à la Mairie de quartier Vénissieux ;
- 100 exemplaires à la Mairie de quartier Moulin-à-Vent ;
- 200 exemplaires à la Mairie d'Oullins ;
- 50 exemplaires à la Mairie de La Mulatière ;
- 50 exemplaires à la Mission Vallée de la Chimie ;
- 20 exemplaires à la Mission Gerland.

Les corner expos

Une exposition de deux kakemonos permettait au public de découvrir les enjeux et les caractéristiques du projet, le tracé et ses variantes soumis à concertation et les modalités de la concertation.

Elle a été installée dans les 9 lieux suivants :

- au siège du SYTRAL ;
- à l'Hôtel de la Métropole de Lyon ;
- à la Mairie centrale de Lyon - Direction de la mobilité urbaine ;
- à la Mairie du 7e arrondissement de Lyon ;
- à la Mairie de Saint-Fons ;
- à la Mairie de Vénissieux ;
- à la Mairie de quartier Vénissieux ;
- à la Mairie de quartier Moulin-à-Vent ;
- à la Mission Vallée de la Chimie.



Les mairies de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e ont également reçu une exposition mobile de 4 kakemonos à utiliser lors d'évènement, dans des lieux annexes regroupant du public ou en lieu et place du corner expos.



L'exposition mobile dans le hall de la mairie de Lyon 7^e

En complément les communes ont également reçu un poster synoptique 60x80cm résumant de façon infographique les différents moyens de s'informer, participer ou contribuer à la concertation. Ce poster a été mis à la disposition des communes pour être exposé dans les lieux recevant du public (médiathèques, centres sociaux...).

La plateforme participative

Un espace dédié au projet a été mise en place sur le site internet (plateforme participative) « Destinations 2026 » du SYTRAL à l'adresse suivante : t10-sytral.fr. Elle est à la fois le relai de l'information et de la participation. Les visiteurs peuvent y trouver toutes les informations sur le projet. Durant la concertation préalable, les visiteurs pouvaient également s'inscrire aux rencontres, donner un avis et poser des questions.

La plateforme a été conçue autour de différentes pages pour faciliter la navigation des visiteurs :

- Les actualités et les principales informations sur le projet ;
- « Je m'informe » : accès à la documentation et aux différents éléments de présentation du projet et de la concertation ;
- « L'agenda des rencontres » : accès aux modalités d'organisation de la concertation et permet de s'inscrire aux rencontres ;
- « Je pose une question » ;
- « Je donne un avis » ;
- « Je réponds au questionnaire ».

Durant la concertation préalable, la plateforme a totalisé 11 004 visites, chaque connexion par visiteur durant en moyenne 1 minutes et 26 secondes.

SYTRAL
Rechercher
Créer un compte
Se connecter

[Destinations 2026](#)
[Concertations réglementaires](#)
[Consultation métro](#)

Tramway T10 : découvrez le projet
GARE DE VÉNISSIEUX <> GERLAND

ÉTAPE 2 SUR 2
Concertation préalable
23/08/2021 - 23/10/2021
[Voir les étapes](#)

[PRÉSENTATION](#)
[JE M'INFORME](#)
[L'AGENDA DES RENCONTRES](#)
[JE POSE UNE QUESTION](#)
[JE DONNE UN AVIS](#)
Plus ...

[JE RÉPOND AU QUESTIONNAIRE](#)

Bienvenue dans l'espace de participation du tramway T10 !

La concertation préalable se déroule du 23 août au 23 octobre 2021.

Pour vous abonner (ou vous désabonner) de la newsletter de ce projet, vous devez vous inscrire et vous rendre dans l'onglet "Mon compte > Mes newsletters" qui est accessible depuis la barre de navigation en survolant votre nom d'utilisateur.

Le dossier de concertation et l'essentiel du projet sont les documents clés du projet. Ils expliquent précisément le projet de tramway T10, son historique, son tracé, les éléments qu'il reste à définir, etc. Consultez-les et téléchargez-les en cliquant sur les liens ci-dessous :

- L'avis de concertation préalable du public
- Le dépliant de la concertation
- L'essentiel du projet
- Le dossier de concertation

Si vous ne parvenez pas à vous connecter pour vous inscrire aux rencontres sur la plateforme, vous pouvez nous contacter à l'adresse suivante : T10@sytral.fr.

En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Gare de

La plateforme participative t10-sytral.fr

La communication sur l'espace public

Des supports d'information sur le projet et la concertation ont été installés dans l'espace public.

- 3 totems piétons de dimension 1,2mx3m

Les totems reprennent les faces de l'exposition mobile en 4 kakemonos ; ils communiquent de l'information sur le projet (chiffres clés, tracé, calendrier, stations...) et la concertation (date, objectifs et modalités de contributions).

Les totems ont été positionnés comme suit :

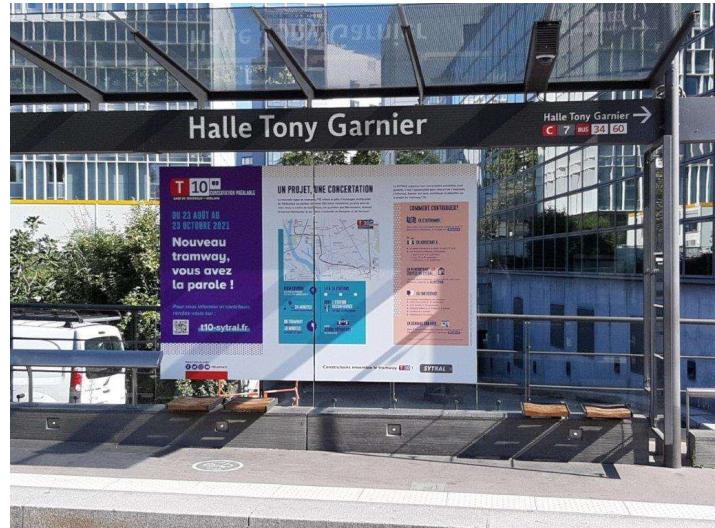
- Devant l'Hôtel de Ville de Vénissieux ;
- Sur la place des Quatre Chemins à Saint-Fons ;
- Devant la Halle Tony Garnier à Lyon 7e.



Le totem piéton

- 2 covering de station de tramway

Les arrêts de tramway Gare de Vénissieux (T4) et Halle Tony Garnier (T1) ont été adhésivées avec de l'information sur le projet et la concertation.



Covering station de tramway

Les vidéos du projet

Une vidéo de présentation du projet a été réalisée. Elle présente les grands enjeux du projet, explique de manière détaillée le tracé et les stations proposées à concertation, ainsi que les modalités de participation à la concertation préalable.

La vidéo a été diffusée sur les réseaux sociaux du SYTRAL durant toute la concertation, sur la plateforme en ligne dédiée au projet et durant chaque temps de rencontre. Du 20 août au 23 octobre, elle a été visionnée 2 505 fois.

La vidéo est disponible à l'adresse suivante : <https://youtu.be/WcVoQPEy1wM>

Une autre vidéo, commune aux concertations des projets T9 et T10, a également été réalisée et diffusée le 4 octobre sur BFM Lyon dans l'émission « Mobiles ». Cette vidéo a également été diffusée via la newsletter « Mobiles » du SYTRAL, diffusée le 6 octobre à plus de 30 000 abonnés et consultable sur <http://magazine.sytral.fr>.

Enfin, une vidéo de restitution a été réalisée en fin de concertation. Elle présente le volume des rencontres et la diversité des publics rencontrés tout au long de la concertation, elle donne à voir les chiffres de la participation et les grandes thématiques de la concertation et elle annonce les prochains rendez-vous. La vidéo a été diffusée sur les réseaux sociaux du SYTRAL et sur le site Internet du projet, à partir du 22 novembre.

Les supports d'information complémentaires pendant les rencontres

Afin d'accompagner les rencontres, des supports d'information ont été réalisés et présentés aux participants :

- **Des diaporamas adaptés à chaque secteur et diffusés pendant les réunions publiques et les ateliers** ont permis de présenter le projet avec un focus illustré sur le secteur concerné, et d'apporter des précisions sur la concertation en cours (point sur participation, outils pour contribuer, prochains rendez-vous).
- **Des supports pédagogiques utilisés en atelier** ont permis d'apporter des informations complémentaires aux participants et d'accompagner leurs échanges lors des travaux en sous-groupes (photos de situation pour aider les participants à se repérer dans l'espace, photos d'aménagements urbains...).

f. Les modalités pour s'exprimer par écrit

Les registres

Des registres de la concertation étaient disponibles dans les huit lieux de la concertation. Accessibles à tous, ils permettaient à ceux qui le souhaitaient de déposer un avis, une remarque, une suggestion sur le projet.

Chaque lieu de la concertation disposait de deux registres. Il est à noter qu'un des deux registres mis à disposition à la Mairie de Lyon 7^e a été emprunté et non remis à sa place. La mairie de Lyon 7^e ne disposait donc que d'un registre.

12 ont été déposés dans l'ensemble de ces registres.



Le registre de la concertation

La plateforme participative

Du 23 août au 23 octobre, le site internet du projet (plateforme en ligne) permettait aux visiteurs de déposer un avis, de poser une question et de remplir un questionnaire.

Au cours de la concertation, sur la plateforme en ligne :

- 77 avis ont été déposés ;
- 35 questions ont été posées - Chaque question posée par un participant a reçu une réponse du SYTRAL sous 15 jours ;
- 159 questionnaires ont été remplis.

T10 CONCERTATION

GARE DE VÉNISSIEUX <> GERLAND

SYTRAL

Rechercher Crée un compte Se connecter

Destinations 2026 Concertations réglementaires Consultation métro

Tramway T10 : découvrez le projet
GARE DE VÉNISSIEUX <> GERLAND

ETAPE 3 SUR 4
Bilan de la concertation
24/10/2021 - 31/12/2021
Voir les étapes

PRÉSENTATION JE M'INFORME L'AGENDA DES RENCONTRES JE POSE UNE QUESTION JE DONNE UN AVIS Plus ++

COMPTES-RENDUS DES RENCONTRES

Consultez les questions posées par les citoyens durant la concertation préalable et les réponses apportées par le SYTRAL.

35 QUESTIONS

Filtrez votre recherche ci-dessous.

Rechercher

Classement des questions par : Aléatoire ▾ Résultats par page : 20 ▾

ÉTAT : Tout Réponse apportée En cours d'évaluation En attente de réponse Non disponible

Choix du tracé Tramway T10 à Vénissieux
Abdel Hamid

RÉPONSE APPORTÉE 1-option tracé T10
Gerin/Maréchal : choix qui semble peu judicieux.
Peu de population....

Tracé

Mutualiser les stations TechSud et Surville ne désavantage-t-il pas

La rubrique « Je pose une question » sur la plateforme participative t10-sytral.fr

Le questionnaire

Un questionnaire a été mis en place et pouvait être complété par les participants tout au long de la concertation. Le questionnaire était disponible en format papier dans les lieux de la concertation suivants :

- 50 exemplaires à l'Hôtel de la Métropole de Lyon
- 100 exemplaires à la Mairie centrale de Lyon - Direction de la mobilité urbaine ;
- 25 exemplaires au Siège du SYTRAL ;
- 200 exemplaires à la Mairie du 7^e arrondissement de Lyon ;
- 100 exemplaires à la Mairie de Saint-Fons ;
- 100 exemplaires à la Mairie de Vénissieux ;
- 100 exemplaires à la Mairie de quartier Vénissieux ;
- 100 exemplaires à la Mairie de quartier Moulin-à-Vent.

Les participants étaient invités à déposer leur questionnaire complété dans les urnes prévues à cet effet.



Le questionnaire

Une distribution du questionnaire en boîte-aux-lettres a également été réalisée sur l'ensemble des riverains, soit plus de 26 000 exemplaires distribués. Ces questionnaires comprenaient une Lettre T, permettant à ceux qui le souhaitaient de renvoyer gratuitement leur questionnaire complété par la Poste.

Le questionnaire papier était également distribué lors des temps de rencontre tout au long de la concertation.

Le questionnaire pouvait également être complété en ligne durant toute la durée de la concertation.

Du 23 août au 23 octobre, 787 questionnaires ont été complétés :

- 159 questionnaires complétés en lignes
- 628 questionnaires reçus en format papier dont :
 - 284 reçus via le dispositif de Lettre T ;
 - 58 déposés dans les urnes installées dans les lieux de la concertation ;
 - 286 complétés et remis lors des temps de rencontre et de la permanence en présentiel.

Le questionnaire était composé de questions à choix multiples et de questions ouvertes. Le questionnaire papier disposait également d'un espace « libre » permettant aux participants de formuler un avis complémentaire. Sur les 628 questionnaires papier complétés, 318 avis libres ont été formulés.

Le kit débat

Le kit du débat autoporté était composé d'un guide et d'une trame de compte-rendu. Il avait pour objectif de permettre à chacun d'organiser son propre débat avec ses proches, amis ou collègues de travail et d'émettre des avis et des contributions.

L'équipe concertation du SYTRAL était présente si besoin pour accompagner les organisateurs de débat sur le territoire.

2 comptes-rendus issus du kit du débat ont été transmis.



Le kit du débat autoporté

Autres modalités de contribution

Durant la concertation, les participants ont également transmis leur avis par mail à l'adresse T10@sytral.fr ou via les adresses courriel des garants, ainsi que par courrier postal.

Le SYTRAL a reçu 3 avis par mail et 2 avis par courrier postal.

g. Les rencontres de la concertation

La concertation préalable a été rythmée par l'organisation de différents temps de rencontre. Pour répondre aux contraintes du contexte sanitaire, mais aussi pour diversifier les dispositifs, certaines rencontres ont été organisées à distance, d'autres l'ont été en présentiel, dans le strict respect des règles sanitaires en vigueur. Les réunions et ateliers en présentiel étaient sur inscription pour permettre une organisation en visioconférence si le contexte sanitaire l'imposait.

L'ensemble des informations actualisées étaient disponibles sur le site internet du projet (plateforme en ligne). Au fil de la concertation préalable, les comptes-rendus des rencontres ont été mis en ligne pour donner une vision globale sur le déroulement de la concertation.

Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne, garants de la concertation, sont intervenus lors de chaque rencontre à laquelle ils ont participé afin de présenter le cadre de la concertation, leur rôle et se tenir à la disposition des publics qui le souhaitaient.

La soirée d'ouverture

La soirée d'ouverture de la concertation s'est tenue le 31 août, de 18h30 à 20h30, en visioconférence. Elle était ouverte à tous, sur inscription et traduite en langue des signes français (LSF) par deux interprètes.

148 participants ont été comptabilisés au maximum de la soirée.

En présence de Bruno Bernard, Président du SYTRAL, Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL, Michèle Picard, Maire de Vénissieux, Christian Duchêne, Maire de Saint-Fons, et Fanny Dubot, Maire de Lyon 7^e, la soirée d'ouverture était l'occasion de :

- Lancer la démarche de concertation et présenter son cadre (concertation avec garants) ;
- Présenter le projet, le tracé et ses 2 variantes locales au grand public ;
- Répondre aux questions et recueillir les observations et les avis du public afin d'enrichir le projet ;
- Partager les modalités et le calendrier de la concertation.

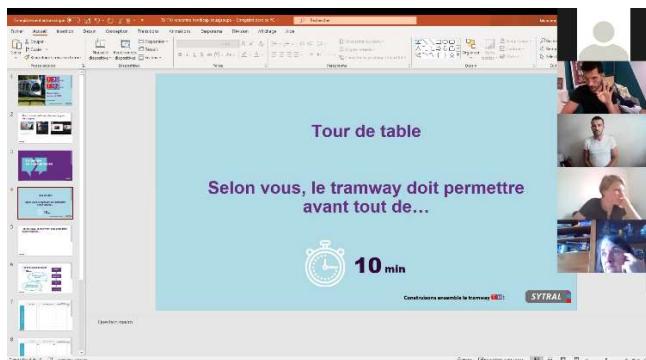
Durant toute la soirée, les participants ont pu transmettre leurs questions et observations par prise de parole directe lors des temps d'échanges ainsi que par le tchat. Le compte-rendu et la présentation sont disponibles sur la plateforme en ligne.



Soirée d'ouverture le 31 août en visioconférence

Les rencontres d'acteurs métropolitains et locaux

Cinq rencontres ont été organisées à destination d'acteurs métropolitains et locaux, dont certaines étaient communes avec la concertation préalable du projet de tramway T9. Les comptes-rendus et les présentations de l'ensemble des rencontres sont disponibles sur la plateforme en ligne.



Rencontre avec les acteurs du handicap le 30 août en visioconférence



Rencontre avec les acteurs économiques le 1^{er} septembre à la Mairie du 7^e arrondissement de Lyon

Rencontre avec les acteurs métropolitains – 26 août – de 8h30 à 10h30

La rencontre des acteurs métropolitains s'est tenue le 26 août, de 8h30 à 10h30, en visioconférence. Les acteurs constitués de la mobilité, du développement économique, du cadre de vie y étaient invités.

Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges, ainsi que par le tchat. 29 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

- Partager le cadre des concertations (concertations avec garants) ;
- Présenter les deux projets T9 et T10 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.

Suite à la présentation, les participants ont été répartis dans trois sous-groupes afin de débattre sur les conditions de réussite des projets.

Rencontre avec les acteurs du handicap – 30 août – de 8h30 à 10h30

La rencontre des acteurs du handicap s'est tenue le 30 août, de 14h00 à 16h00, en visioconférence. Les participants ont pu s'exprimer par prise de parole directe lors des temps d'échanges, ainsi que par le tchat. Cette rencontre était traduite en langue des signes français (LSF). 19 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

- Partager le cadre des concertations (concertations avec garants) ;
- Partager la vision et l'engagement du SYTRAL quant aux conditions de prise en compte du handicap dans la conception des projets ;
- Présenter les deux projets T9 et T10 aux représentants des personnes porteuses de handicap et recueillir leurs avis et contributions autour du parcours voyageur ;
- Partager les modalités et le calendrier des concertations ;
- Permettre aux acteurs d'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.

Suite à la présentation, les participants ont été répartis dans trois sous-groupes afin de contribuer autour de l'expérience voyageur des personnes en situation de handicap dans les transports en commun.

Rencontre avec les acteurs économiques – 1^{er} septembre – de 8h30 à 10h30

La rencontre avec les acteurs économiques s'est tenue le 1^{er} septembre, de 8h30 à 10h30, à la Mairie du 7^{ème} arrondissement de Lyon.

35 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

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

Suite à la présentation, les participants ont été invités à s'exprimer lors d'un temps d'échange afin de donner leur avis et contributions, et poser leurs questions.

Rencontre avec les acteurs locaux – 3 septembre 2021 – de 8h30 à 10h30

La rencontre des acteurs locaux du projet T10 s'est tenue le 3 septembre, de 8h30 à 10h30, au Hall des Fêtes de Saint-Fons.

14 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

- 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 ;
- Permettre aux acteurs d'être relais du dispositif de concertation auprès de leurs réseaux ;
- Leur permettre d'animer leurs propres débats avec le kit du débat.

Suite à la présentation, les participants ont été invités à s'exprimer lors d'un temps d'échange afin de donner leur avis et contributions, et poser leurs questions.

Rencontre avec les acteurs éducatifs – 23 septembre – de 9h00 à 10h00

La rencontre avec les acteurs éducatifs s'est tenue le 23 septembre, de 9h00 à 10h00, au Hall des Fêtes de Saint-Fons.

2 personnes ont participé à cette rencontre.

La rencontre a été organisée pour :

- Présenter le projet aux directeurs des écoles et collèges de Saint-Fons et Vénissieux proches du tracé du projet de tramway T10 ;
- Répondre à leurs questions ;
- Recueillir leurs observations et avis afin d'enrichir le projet.

Suite à la présentation, les participants ont été invités à s'exprimer lors d'un temps d'échange afin de donner leurs avis et contributions, et poser leurs questions.

Les réunions publiques communales

Trois réunions publiques communales ont été organisées sur chacune des trois communes concernées par le projet pour échanger avec les habitants et usagers. Toutes ont été organisées en présentiel de 18h30 à 20h30, sur inscription, et traduites en langue des signes français (LSF). Les personnes souhaitant y participer étaient invitées à s'inscrire via l'espace « L'agenda des rencontres » sur la plateforme en ligne. Les comptes-rendus et les présentations de l'ensemble des réunions publiques sont disponibles sur la plateforme en ligne.

Réunion publique de Saint-Fons – 9 septembre – de 18h30 à 20h30

La réunion publique de Saint-Fons s'est tenue le 9 septembre, de 18h30 à 20h30, au Hall des Fêtes de Saint-Fons. 50 personnes ont participé à cette réunion publique.

En présence de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL, Christian Duchêne, Maire de Saint-Fons et Hadi Mebarki, Adjoint aux déplacements et à l'économie de Saint-Fons, la réunion publique a été organisée pour :

- 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.

Suite à la présentation, les participants ont été répartis sur plusieurs tables pour un temps d'échange afin de donner leur avis et poser leurs questions, via des supports de contribution, sur le projet et ses caractéristiques.



Introduction de la soirée par l'animateur lors de la réunion publique de Saint-Fons



Temps d'échange par table lors de la réunion publique de Saint-Fons



Introduction de la soirée par l'animateur lors de la réunion publique de Lyon 7^e

Réunion publique de Lyon 7^e – 10 septembre – de 18h30 à 20h30

La réunion publique de Lyon 7^e s'est tenue le 10 septembre, de 18h30 à 20h30, à la Maison Ravier à Lyon. 9 personnes ont participé à cette réunion publique.

En présence de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL, Fanny Dubot, Maire du 7e et Valentin Lugenstrass, Adjoint au Maire de Lyon en charge des Mobilités, de la Logistique urbaine et des Espaces Publics, Conseiller Métropolitain, la réunion publique a été organisée pour :

- 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.

Suite à la présentation, les participants ont été répartis sur plusieurs tables pour un temps d'échange afin de donner leur avis et poser leurs questions, via des supports de contribution, sur le projet et ses caractéristiques.

Réunion publique Vénissieux – 14 septembre – de 18h30 à 20h30

La réunion publique Vénissieux s'est tenue le 14 septembre, de 18h30 à 20h30, à la Salle Joliot Curie à Vénissieux. 95 personnes ont participé à cette réunion publique.

En présence de Jean-Charles Kohlhaas, Vice-Président délégué du SYTRAL et Michèle Picard, Maire de Vénissieux, la réunion publique a été organisée pour :

- 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.

Suite à la présentation, les participants ont été répartis sur plusieurs tables pour un temps d'échange afin de donner leur avis et poser leurs questions, via des supports de contribution, sur le projet et ses caractéristiques.



Questions réponses avec les participants et temps d'échange par tables, lors de la réunion publique de Vénissieux

Les ateliers participatifs

Cinq ateliers de concertation ont été organisés sur chaque secteur du tracé pour échanger avec les habitants et usagers sur leurs attentes. Tous ont été organisés en visioconférence de 19h00 à 21h00, sur inscription, et traduits en langue des signes français (LSF). Les personnes souhaitant y participer étaient invitées à s'inscrire via l'espace « L'agenda des rencontres » sur la plateforme en ligne ou via un formulaire d'inscription distribué lors des rencontres de proximité. Les comptes-rendus et les présentations de l'ensemble des ateliers sont disponibles sur la plateforme en ligne.

L'atelier Saint-Fons Centre – 28 septembre – de 19h00 à 21h00

40 personnes étaient inscrites et 21 d'entre elles ont participé à ce premier atelier.

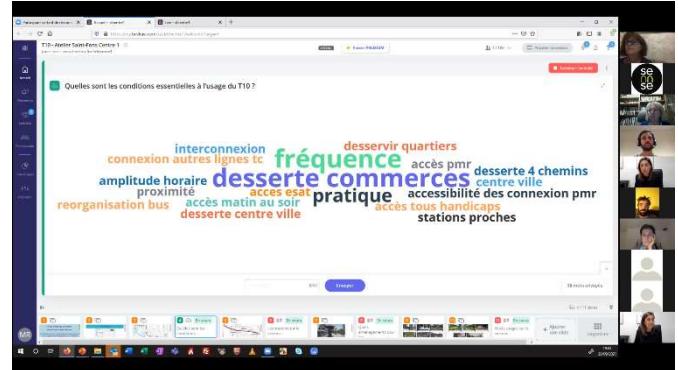
L'atelier Saint-Fons Centre a été organisé pour :

- Présenter le projet et ses enjeux sur le secteur Saint-Fons Centre ;
- Echanger sur les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Saint-Fons Centre ;
- Recueillir des contributions sur l'implantation et l'aménagement des stations et de leurs abords, ainsi que sur les usages sur le secteur Saint-Fons Centre, et les attentes sur les espaces publics le long du tracé.

Au terme d'une présentation en plénière, les participants ont été répartis en trois sous-groupes afin de donner leur avis et contributions lors d'un temps d'échange d'une heure. La rencontre s'est clôturée par un temps de restitution en plénière.

T10 CONCERTATION

GARE DE VÉNISSIEUX ↔ GERLAND



L'atelier Saint-Fons Centre le 28 septembre en visioconférence

L'atelier Gerland - Tony Garnier – 30 septembre – de 19h00 à 21h00

10 personnes étaient inscrites et 4 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier Gerland - Tony Garnier a été organisé pour :

- Présenter le projet et ses enjeux sur le secteur Gerland - Tony Garnier ;
- Echanger sur les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Gerland - Tony Garnier ;
- Recueillir des contributions sur l'implantation et l'aménagement des stations et de leurs abords, ainsi que sur les usages sur le secteur Gerland - Tony Garnier, et les attentes sur les espaces publics le long du tracé.

L'atelier Saint-Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie – 4 octobre – de 19h00 à 21h00

13 personnes étaient inscrites et 6 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier Saint-Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie a été organisé pour :

- Présenter le projet et ses enjeux sur le secteur Saint-Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie ;
- Echanger sur les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Saint-Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie ;
- Recueillir des contributions sur l'implantation et l'aménagement des stations et de leurs abords, ainsi que sur les usages sur le secteur Gerland - Tony Garnier, et les attentes sur les espaces publics le long du tracé et des ouvrages de franchissement.

L'atelier Gerland - Techsud – 7 octobre – de 19h00 à 21h00

14 personnes étaient inscrites et 7 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier Gerland - Techsud a été organisé pour :

- Présenter le projet et ses enjeux sur le secteur Gerland – Techsud ;
- Echanger sur les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Gerland - Techsud ;
- Recueillir des contributions sur l'implantation et l'aménagement des stations et de leurs abords, ainsi que sur les usages sur le secteur Gerland - Techsud, et les attentes sur les espaces publics le long du tracé et des ouvrages de franchissement.

L'atelier Vénissieux – 12 octobre – de 19h00 à 21h00

40 personnes étaient inscrites et 21 d'entre elles ont participé à cet atelier.

L'atelier Vénissieux a été organisé pour :

- Présenter le projet et ses enjeux sur le secteur Vénissieux ;
- Echanger sur les conditions d'une bonne insertion du tramway sur le secteur Vénissieux ;
- Recueillir des contributions sur l'implantation et l'aménagement des stations et de leurs abords, ainsi que sur les usages sur le secteur Vénissieux, et les attentes sur les espaces publics le long du tracé.

Au terme d'une présentation en plénière, les participants ont été répartis en trois sous-groupes afin de donner leur avis et contributions lors d'un temps d'échange d'une heure. La rencontre s'est clôturée par un temps de restitution en plénière.

Les rencontres de proximité (stands mobiles et portes à portes)

Les stands mobiles

Pour aller à la rencontre des habitants et usagers, le SYTRAL a organisé neuf stands mobiles sur différents lieux de vie et de passage à proximité du projet. Lors de ces rencontres, les participants pouvaient consulter la documentation de la concertation (le dossier de concertation, l'essentiel du dossier et le dépliant). Ils pouvaient également déposer une contribution en remplissant le questionnaire de la concertation. Enfin, les stands mobiles ont permis de répondre aux questions de chacun et de permettre une meilleure compréhension du projet. 494 personnes ont ainsi été rencontrées.

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

T10 CONCERTATION

GARE DE VÉNISSIEUX <> GERLAND



Forum des associations de Saint-Fons le 11 septembre à la Halle des sports de Saint-Fons



Stand mobile Gare de Vénissieux le 16 septembre



Stand mobile Square Auguste-Matringe le 29 septembre

Les portes à portes

Trois portes à portes ont également été réalisés pour aller à la rencontre des commerçants et des entreprises (gérants et employés) de certains secteurs. Lors de ces portes à portes, Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains du projet T10, a remis le dépliant de la concertation, ainsi que sa carte de visite pour des échanges complémentaires futurs et la phase travaux. Le questionnaire de la concertation a également été rempli par certaines personnes rencontrées. Ces portes à portes ont permis de répondre aux questions de chacun, de permettre une meilleure compréhension du projet, de récolter les avis, de recueillir les interrogations et de mobiliser pour les prochains temps de rencontre.

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

Le conseil de quartier

Isabelle Nardou-Thimonet, chargée de relations riverains du projet T10, a également animé un temps de présentation et d'échanges autour du projet lors du conseil de quartier de Vénissieux centre le 19 octobre de 19h à 20h15, auquel 30 personnes ont participé.

h. Le processus de concertation

La mobilisation tout au long de la concertation

Un dispositif agile pour favoriser la mobilisation

Le processus de concertation a été pensé pour favoriser la meilleure mobilisation possible tout au long de la démarche. De nombreuses modalités ont été mises en œuvre pour porter le projet à la connaissance de publics diversifiés (habitants, usagers et acteurs des communes traversées), ainsi que pour récolter leurs avis et contributions sur le projet au travers de dispositifs adaptés à chacun d'entre eux.

Plusieurs solutions ont été mises en place pour favoriser la mobilisation à chaque rencontre de la concertation. Le dispositif de communication était agile pour s'adapter à l'évolution de la participation.

- Pour les rencontres avec les acteurs constitués, le SYTRAL a établi un fichier de contacts permettant de diffuser un mail d'invitation à un maximum d'acteurs identifiés sur le territoire. Ce mail avait pour objectif de les mobiliser pour les rencontres et de les prévenir des dates à venir de la concertation pour qu'ils soient relais d'information dans leurs propres réseaux. Des relances téléphoniques étaient également réalisées pour confirmer leur présence lors des rencontres ciblées mais également lors des ateliers par secteur.
- Pour la soirée d'ouverture, le SYTRAL a mis en place une opération de street marketing visant à informer la population par la distribution du dépliant de la concertation. Cette opération s'est déroulée du samedi 28 août au mardi 31 août, sur cinq secteurs différents : marché de Saint-Fons, marché de Vénissieux, Gare de Vénissieux, Stade de Gerland – Le Lou et Debbourg. Cette opération a permis d'augmenter fortement la participation à cette soirée d'ouverture.

T10 CONCERTATION

GARE DE VÉNISSIEUX <> GERLAND



Photos de l'opération de street marketing réalisée entre du samedi 28 août au mardi 31 août

- Pour renforcer la mobilisation aux réunions publiques communales et aux ateliers, des flyers dédiés à ces rencontres ont été créés et diffusés au Forum des associations de Saint-Fons et sur les stands mobiles. Pour plus de facilité, ces flyers permettaient également aux participants de s'inscrire directement aux rencontres, sans passer par l'inscription sur le site internet du projet (plateforme web). L'ensemble des personnes inscrites aux rencontres ont fait l'objet d'un programme de relance : emailing de rappel à J-3 (comprenant les codes de connexion pour les réunions en visioconférence ou les indications d'accès pour les réunions en présentiel), relance téléphonique à J-1 et message SMS de rappel le jour J.

**ATELIER
VISIO-CONFÉRENCE**

Inscrivez-vous !

Suivez l'actu du projet! [Facebook](#) [Twitter](#) [Instagram](#) [YouTube](#) [t10-sytral.fr](#)

Inscrivez-vous

Participer, c'est simple !

Choisissez l'atelier qui vous intéresse

Inscrivez-vous sur [t10-sytral.fr](#) ou en complétant le formulaire ci-dessous à déposer dans l'urne

Nom Prénom* _____
Mail* _____
Téléphone* _____

*Les données ne seront pas utilisées à des fins commerciales mais uniquement pour la communication de la concertation du T10

Connectez-vous le jour J à la visio-conférence via le lien qui vous sera envoyé

Atelier Saint-Fons Centre, le 28 septembre de 19H à 21H
 Atelier Gerland - Tony Garnier, le 30 septembre de 19H à 21H
 Atelier Saint-Fons - Sampsaix - Vallée de la Chime, le 04 octobre de 19H à 21H
 Atelier Gerland - Techsud, le 07 octobre de 19H à 21H
 Atelier Vénissieux, le 12 octobre de 19H à 21H

Suivez l'actu du projet! [Facebook](#) [Twitter](#) [Instagram](#) [YouTube](#) [t10-sytral.fr](#)

Inscrivez-vous et consultez le programme [T10](#) [SYTRAL](#)

Le flyer recto-verso diffusé lors des rencontres de proximité destiné à mobiliser pour les ateliers

En complément, 5 newsletters ont été envoyées aux personnes inscrites sur la plateforme pour les informer des rendez-vous de la concertation. En complément, la communication sur les réseaux sociaux du SYTRAL et des communes s'est poursuivie, tout au long de la concertation, selon le planning éditorial.

Un accompagnement des publics

Pour les rencontres en visioconférence, un guide d'utilisation de la plateforme de visioconférence a été envoyé par mail en amont aux participants pour améliorer la prise en main de l'outil pour tous. Une assistance téléphonique était également mise en place lors de certaines rencontres en visioconférence pour les personnes rencontrant des problèmes de connexion.

Les réunions publiques et les ateliers étaient traduits en direct par deux interprètes en langue des signes par le Centre de Ressources en interprétation en Langue des Signes (CRILS). Ce dispositif a permis d'améliorer la mobilisation et la participation des personnes malentendantes nécessitant une traduction en langue des signes.

L'adaptation des modalités au fil de la concertation

Face à la faible participation à l'Atelier Saint-Fons - Sampaix / Vallée de la Chimie, le SYTRAL a réalisé une demi-journée de porte à porte supplémentaire pour récolter des avis et contributions complémentaires des entreprises ou commerçants de ce secteur sur le projet.

La prise en compte des avis et contributions tout au long de la concertation

Les avis et les contributions de la concertation ont fait l'objet d'une analyse et d'une prise en compte tout au long de la concertation. Les ateliers, qui se sont déroulés vers la fin de la démarche de concertation, ont notamment été nourris des sujets et thématiques émergeantes issues des premiers avis et contributions reçus. Cela a permis de partager les premiers résultats de la concertation de manière transparente auprès des participants.

Les points d'étapes sur la participation et les synthèses des contributions

Des points d'étape bimensuels sur la participation et le déroulement de la concertation entre le SYTRAL et les garants ont permis d'adapter le dispositif et d'assurer une meilleure mobilisation au fil de la concertation. Les avis et contributions étaient analysés en temps réel permettant la production de synthèses et l'ajustement du contenu des ateliers.

Lors de chaque rencontre, un récapitulatif chiffré de la mobilisation et de la participation était présenté aux participants.

i. La participation à la concertation

La participation effective du public (aux rencontres, sur la plateforme participative, sur les registres, etc.)

La concertation a réuni un large public, ce qui témoigne d'une bonne appropriation des différentes modalités d'information et de participation proposées : rencontres, plateforme participative, registres, etc.

L'ensemble des rencontres organisées dans le cadre de la concertation préalable a réuni plus de **1 000 participants** dont :

- 148 connexions à la soirée d'ouverture ;
- 154 participants aux réunions publiques communales ;
- 97 participants aux rencontres avec les acteurs constitués ;

- 59 participants aux ateliers ;
- Plus de 600 personnes lors des rencontres de proximité (stands mobiles, portes à portes, conseil de quartier).

Un certain nombre de personnes ont participé à plusieurs des rencontres proposées, manifestant un fort intérêt dans le cadre de la concertation préalable.

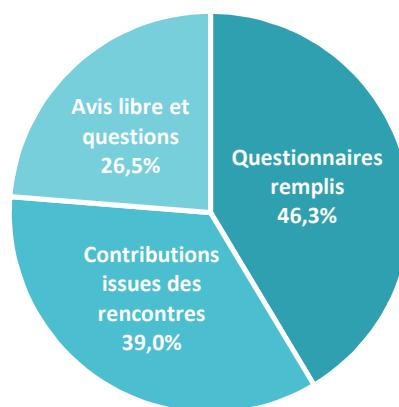
Durant toute la concertation, un nombre important de contributions a été recueilli à travers l'ensemble du dispositif mis en œuvre. Le public a ainsi été réceptif aux modalités de contributions proposées.

Au total, **1583 contributions ont été recueillies** :

- 451 avis libres et questions :
 - 77 avis et 35 questions sur la plateforme en ligne ;
 - 12 avis dans les registres ;
 - 3 avis par mail ;
 - 4 avis par courrier ;
 - 2 avis collectifs via les kits débats ;
 - 318 avis libres laissés dans les questionnaires papier (non comptés dans le nombre total des contributions).
- 787 questionnaires remplis dont 318 avis libres laissés dans les questionnaires papier) :
 - 159 en ligne ;
 - 628 en papier :
 - 284 reçus par Lettre T ;
 - 58 déposés dans les urnes ;
 - 286 récoltés durant les rencontres.
- 663 contributions issues des rencontres :
 - 51 issues de la soirée d'ouverture ;
 - 197 issues des réunions publiques communales ;
 - 117 issues des rencontres avec les acteurs constitués ;
 - 298 issues des ateliers.

Les contributions issues des rencontres agrègent parfois les expressions similaires de plusieurs participants lorsque leurs arguments se rejoignaient et qui sont synthétisés dans les comptes-rendus des rencontres.

Enfin, 35 questions ont été posées sur la plateforme participative, auxquelles le SYTRAL a répondu.



Graphique de répartition des avis par modalités de contribution

L'évolution de la participation tout au long de la concertation

La concertation a démarré par les rencontres d'acteurs constitués pour leur permettre d'être informés en amont sur le projet et la concertation et d'être relais de communication auprès de leurs réseaux. Les acteurs métropolitains, économiques et du handicap se sont mobilisés pour ces rencontres.

La concertation a été lancée avec la soirée d'ouverture, destinée à informer le public du projet et à répondre aux questions. Puis le dispositif s'est attaché à récolter la parole des habitants de chacune des trois communes concernées par le projet, grâce aux réunions publiques communales. Les réunions de Vénissieux et Saint-Fons ont rencontré une bonne participation. Celle de Lyon 7 a accueilli moins de participants. Cela s'explique par le fait qu'un nombre restreint d'habitants est directement concerné par le tracé, passant sur un secteur d'activités tertiaires et industrielles.

Les réunions publiques se sont poursuivies avec des rencontres de proximité pour aller vers les habitants grâce aux stands mobiles. Elles ont permis de faire participer un public d'ordinaire plus éloigné des dispositifs de concertation, qui n'était pas venu aux réunions et pourtant directement concerné par le projet. Ce dispositif de proximité a été complété par des portes à portes auprès des commerçants et entreprises de Vénissieux et Saint-Fons.

Enfin, les ateliers ont permis un travail approfondi sur chaque secteur avec des usagers et habitants. Une fois encore, ceux de Saint-Fons Centre et Vénissieux ont connu une bonne participation. Ceux des secteurs Gerland – Tony Garnier, Gerland Techsud et Saint-Fons Sampaix – Vallée de la Chimie ont réuni moins de participants. Cependant, une partie des participants étaient des représentants qui ont pu porter la voix de salariés par exemple. L'animation de l'atelier a chaque fois été adaptée au nombre de participants.

La diversité des formats proposés et leur adaptation tout au long de la concertation a ainsi permis d'élargir la participation à un maximum de personnes tout au long de la concertation et de toucher un public diversifié : jeunes, étudiants, population active, retraités et personnes âgées, personnes en situation de handicap, acteurs associatifs ou encore acteurs économiques.

Les thèmes abordés dans les contributions

La thématique la plus abordée par les participants, toutes modalités de contribution confondues, est celle de la **circulation et du stationnement**, comptant 10,8 % des avis de la concertation (247 avis sur 2296 au total). Cette très large proportion témoigne en partie des inquiétudes et des interrogations de la part des participants sur ces sujets.

La thématique de la **desserte** est également abordée à de nombreuses reprises (9,8 % de l'ensemble des avis). Cette thématique comprend : la desserte des quartiers résidentiels, des équipements publics et des services. Trois autres grandes thématiques ressortent également : les **stations** (8,6 % des avis), les **services du tramway** (8,0 % des avis) et les **modes doux** (7,3 % des avis).

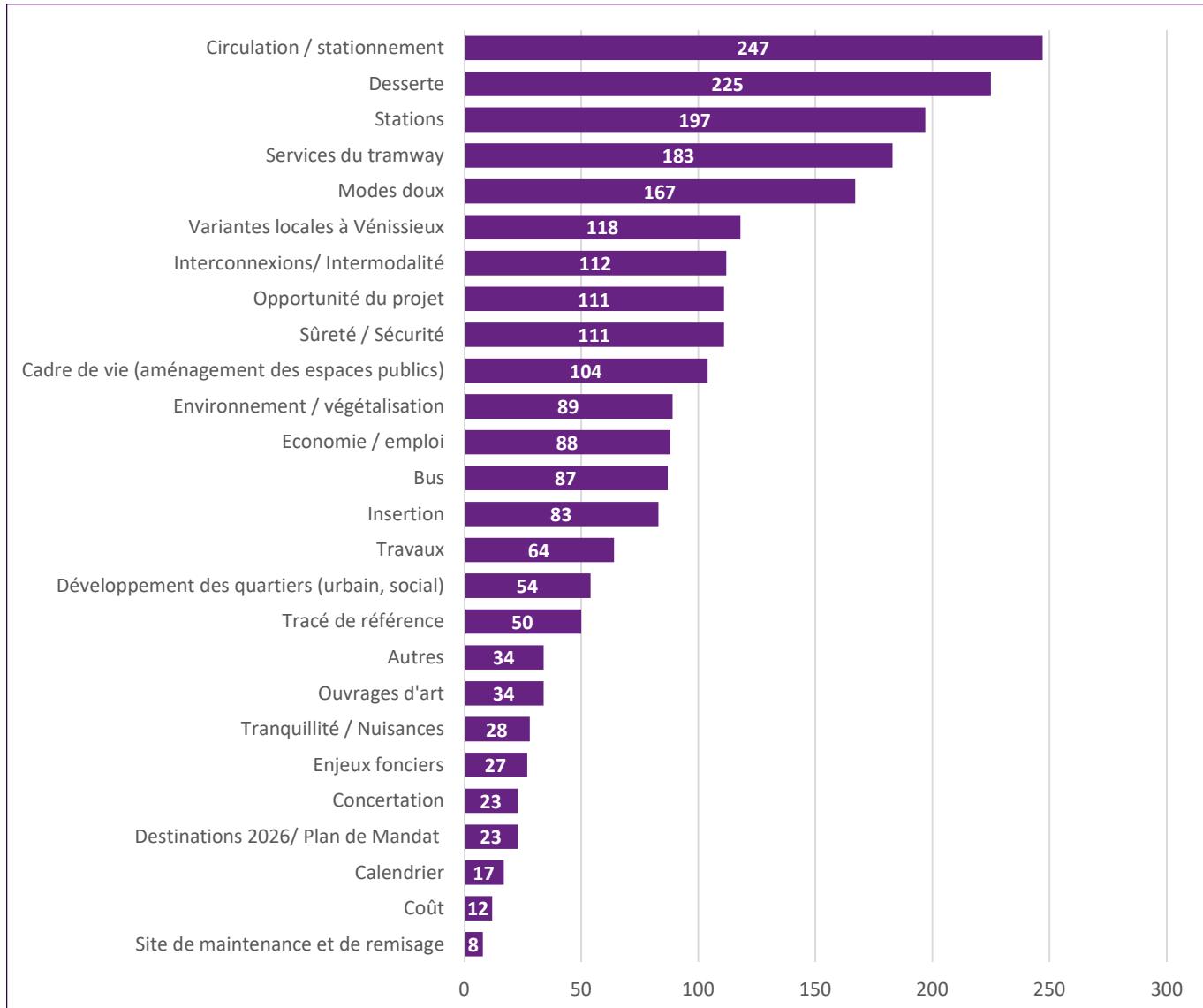
Enfin, certaines thématiques sont abordées avec une occurrence semblable dans l'ensemble des modalités de contribution : les **variantes locales** à Vénissieux, les **interconnexions / intermodalités**, l'**opportunité du projet**, la **sûreté / sécurité** et le **cadre de vie** (aménagements des espaces publics). D'autres thématiques sont très peu évoquées : le site de maintenance et de remise en état, le coût du projet et la concertation.

Thèmes abordés dans les avis	Nombre de fois où le thème a été abordé	Pourcentage de contributions abordant le thème
Circulation / stationnement	247	10,8%
Desserte	225	9,8%
Stations	197	8,6%
Services du tramway	183	8,0%
Modes doux	167	7,3%
Variantes locales à Vénissieux	118	5,1%
Interconnexions / Intermodalité	112	4,9%
Opportunité du projet	111	4,8%
Sûreté / Sécurité	111	4,8%
Cadre de vie (aménagement des espaces publics)	104	4,5%
Economie / emploi	89	3,9%
Environnement / végétalisation	88	3,8%
Bus	87	3,8%
Insertion	83	3,6%
Travaux	64	2,8%
Développement des quartiers (urbain, social)	54	2,4%
Tracé de référence	50	2,2%
Ouvrages d'art	34	1,5%
Autres	34	1,5%
Tranquillité / Nuisances	28	1,2%
Enjeux fonciers	27	1,2%
Destinations 2026/ Plan de Mandat	23	1,0%
Concertation	23	1,0%
Calendrier	17	0,7%
Coût	12	0,5%
Site de maintenance et de remisage	8	0,3%
Total	2296	100,0%

Tableau de répartition des contributions par thématique

T | 10 CONCERTATION

GARE DE VÉNISSIEUX < GERLAND



Graphique de répartition des contributions par thématique

3. Analyse thématique des contributions

a. L'opportunité du projet

Un projet répondant au besoin de mobilité des habitants et usagers des territoires

Les avis et contributions exprimés lors de la concertation confirment l'opportunité de la nouvelle ligne de tramway T10. Le projet répond aux attentes des habitants, entreprises, usagers des communes et quartiers traversés en offrant une meilleure accessibilité à Lyon, et en reliant entre elles les communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon répondant ainsi à un besoin de d'amélioration des mobilités et des connexions aux lignes structurantes du réseau de transport en commun. Les participants soulignent également l'apport du projet pour l'amélioration du cadre de vie, mais aussi la possibilité offerte par le tramway de proposer une véritable alternative à la voiture, de développer les modes doux et d'agir ainsi en faveur d'une mobilité plus apaisée et plus respectueuse de l'environnement.

Les participants qui se sont exprimés lors de la concertation sont pour beaucoup déjà usagers des transports en commun, notamment du réseau de bus actuel sur les lignes C12, 60 et 93, décrites comme saturées, peu confortables et pas suffisamment fiables. Pour eux, le développement d'une nouvelle ligne de tramway est une nécessité pour améliorer leur mobilité au quotidien sur le territoire. Ce projet se présente également comme une opportunité de faire évoluer les comportements de mobilité et de développer l'utilisation des transports en commun et des modes doux, en particulier pour les salariés des zones d'activités de Techsud (Gerland) et de Sampaix (Saint-Fons) se déplaçant aujourd'hui majoritairement en voiture.

Seuls quelques participants interrogent l'utilité du projet, une position très minoritaire qu'il convient néanmoins de présenter. Leurs expressions portent sur le fait que les lignes de bus actuelles ou l'extension de certaines lignes (métro D et tramway T4) pourraient être suffisantes. Il est important de préciser que certaines personnes ont déclaré ne pas être usagères des transports en commun dans le secteur au quotidien, mais s'appuient sur une lecture plus globale de l'offre de transport dans la Métropole. Elles soulignent également la nécessité de garantir des continuités pour les automobilistes, indiquant que le projet implique un risque de congestion de la circulation et de diminution du stationnement.

Si l'opportunité du projet est largement confirmée, la concertation a permis de mettre en exergue de nombreuses attentes et questionnements de la part des participants quant aux conditions de mise en œuvre du projet, ces derniers se projetant rapidement dans l'usage futur de la ligne et son insertion dans le tissu urbain existant. Ainsi, les thématiques suivantes ont été fortement évoquées en concertation : accessibilité, insertion, stationnement, circulation, interconnexions, services, etc.

■ Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

Parmi les répondants au questionnaire, **66,5 % sont déjà des utilisateurs privilégiant les transports en commun** et plus de **70,3 % envisagent d'être usagers du T10**. Cette proportion témoigne de l'attente du projet soumis à concertation, ainsi que du report des déplacements sur le T10 pour les utilisateurs du réseau de bus actuel et de la voiture.

Dans les avis :

4,8 % des contributions ont pour sujet **l'opportunité du projet**. Parmi ces contributions, **63,1 % sont plutôt favorables au projet**, 18,9 % affichent une position neutre et 18,0 % sont plutôt défavorables au projet.

Un projet structurant, qui façonne la ville

Durant la concertation, les participants soulignent l'opportunité du projet sous l'angle de la mobilité, mais aussi de la requalification urbaine. Le projet de tramway est perçu comme permettant de contribuer et d'accompagner le développement urbain de leur commune : ont été régulièrement cités le site Veninov (usines Maréchal) à Vénissieux, le cœur de ville de Saint-Fons ou encore le secteur Surville / Techsud. Les participants soulignent un souhait d'amélioration de leur cadre de vie vers un environnement plus qualitatif, plus apaisé, plus sécurisé et plus végétalisé.

Le tramway, un mode apprécié et privilégié

La proposition du mode tramway a été plébiscitée et perçue comme adaptée aux enjeux de mobilité et de requalification urbaine du secteur. Face au réseau de bus actuel, le tramway est apprécié des participants qui lui reconnaissent sa rapidité, sa régularité, sa fiabilité, son confort, sa sécurité, sa capacité, etc. Le tramway offre également une meilleure accessibilité à la mobilité, par exemple aux personnes âgées qui indiquent ne plus pouvoir se déplacer en bus (difficultés d'accès et inconfort), qui semblent assez présentes dans le secteur et qui expriment un véritable besoin de mobilité adaptée. De façon très minoritaire, certains contributeurs proposent des alternatives, comme le tramway suspendu, le téléphérique ou l'utilisation du réseau ferroviaire couplé à des navettes de rabattement.

À retenir

L'opportunité du projet de nouvelle ligne de tramway T10 est confirmée par la concertation préalable. Il s'agit d'un projet attendu qui répond à un réel besoin de mobilité sur le territoire et participe à la requalification urbaine des communes de Vénissieux, Saint-Fons (notamment du quartier Arsenal et Carnot – Parmentier) et Lyon 7^e, ainsi qu'à l'accompagnement du développement des zones d'activités (notamment du secteur TechSud). Le mode tramway est approuvé également par une large majorité des participants. Si l'opportunité est confirmée, les participants soulèvent de nombreuses attentes et questionnements quant aux conditions de mise en œuvre.

b. Le tracé et l'implantation des stations du T10

Un tracé globalement cohérent et des prolongements souhaités

Le tracé de référence porté à la concertation est jugé cohérent dans son ensemble pour sa desserte des communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e. Le fuseau global du T10 est donc conforté dans son axe de Vénissieux à Gerland en passant par Saint-Fons, répondant à la fois à des besoins de déplacement de proximité (16,4 % vont utiliser la ligne seule) ou de plus grande distance (83,6 % vont utiliser la ligne en interconnexion avec d'autres lignes de tramway ou modes de transport). L'arrivée du tramway est synonyme de désenclavement et répond ainsi au besoin de mobilité et au développement démographique du sud-est lyonnais selon les participants. Elle permet également d'accompagner le développement économique des secteurs traversés, notamment le secteur Techsud à Gerland. Certains indiquent également que le tracé est pertinent au regard de la carte scolaire du territoire

■ Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

Parmi les répondants au questionnaire, **39,6 % habitent à Vénissieux, 38,2 % à Saint-Fons et 13,0 % à Lyon**. Avec le T10, **ils souhaitent pouvoir rejoindre en priorité Lyon pour 55,7 % d'entre eux**, Vénissieux pour 23,2 % et Saint-Fons pour 21,1 %. Cela souligne le besoin pour les habitants d'utiliser le T10 pour se rendre à Lyon depuis les communes périphériques, mais met également en avant la diversité de trajets existants entre les communes. Par ailleurs, la cohérence globale du tracé se confirme avec **41,0 % des répondants motivés par la proximité du T10** et seulement 9,5 % qui indiquent que l'itinéraire est inadapté à leurs usages.

Différentes extensions du tracé sont proposées par plusieurs participants, certaines issues de contributions isolées mais argumentées, qui posent déjà la question des prolongements de la ligne T10, notamment pour améliorer la desserte de certains secteurs, les interconnexions, l'accessibilité et la transition en matière de mobilité :

- Une extension vers Confluence/Perrache, en direction du centre de Lyon, voire jusqu'à Bellecour en connexion avec la future ligne de tramway T8 ;
- Une extension vers l'est avec une connexion au T9 via Porte des Alpes ;
- Une extension vers l'hôpital de Vénissieux et le quartier des Minguettes, voire jusqu'à Feyzin ;
- Une extension vers le nord de Gerland, notamment pour desservir la ZAC du Bon Lait et la ZAC des Girondins, voire jusqu'à la ligne T2.

Eléments de réponse apportés durant la concertation ■

Réflexion sur le lien entre Vénissieux et Carré de Soie mais plus lié à la réflexion sur Porte des alpes

Un besoin de desserte est identifié dans le Plan de 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 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 le projet de transport.

Connexion T1

La conception du projet vise à permettre l'évolutivité de l'exploitation de la ligne, en intégrant par exemple le raccordement dans les deux sens des infrastructures de T10 sur celles du T1. Ainsi, le programme de l'opération

T10 prévoit un raccordement vers l'ouest et vers l'est sur les rails de T1 au droit de la Halle Tony Garnier. L'intérêt de connecter les rails du T10 à ceux de T1 est également de pouvoir acheminer des tramways d'autres lignes au centre de remisage de Surville.

Extension vers l'Est

La configuration du terminus à Gare de Vénissieux préserve la capacité de prolongement de la ligne en direction de Porte des Alpes.

Extension par le Nord

Un prolongement du T10 n'est pas envisagé à ce stade, mais pourra être réalisé ultérieurement le cas échéant si son opportunité est confirmée.

Des variantes et des dessertes alternatives proposées

Durant la concertation, deux variantes locales de tracé à Vénissieux sont mises à la discussion des participants, l'une passant par la rue Emile Zola puis l'avenue Jean Jaurès, l'autre par le boulevard Laurent Gérin et la rue Eugène Maréchal. Ces deux variantes ont été débattues par les participants, notamment lors des rencontres spécifiques sur le secteur de Vénissieux, pesant ainsi les avantages et les inconvénients de chacune :

- **Sur la variante passant par l'avenue Jean Jaurès :**

- Les avantages :

- Permet une meilleure desserte et une requalification du centre de Vénissieux, tout en apaisant l'espace public, les circulations, et en améliorant le cadre de vie ;
- Permet le développement et la valorisation du vieux Vénissieux ;
- Irrigue une zone avec davantage d'habitations.

- Les limites et inconvénients :

- Dispose d'une largeur de voirie plus contrainte laissant craindre des difficultés d'insertion de la plateforme du tramway, avec des habitations trop proches de celle-ci ;
- Induit un risque de nuisances sonores dans le virage à l'angle de la rue Émile Zola et de l'avenue Jean Jaurès, ainsi qu'au rez-de-chaussée des habitations le long du tracé ;
- Induit un risque de problématiques de circulation, avec un report de circulation sur le boulevard Laurent Gérin et un accès plus compliqué pour le quartier des Minguettes.

- **Sur la variante passant par le boulevard Laurent Gérin :**

- Les avantages :

- Insère le tramway dans un secteur moins contraint avec une largeur de voirie supérieure ;
- Dispose d'un potentiel de desserte et d'accessibilité plus important en termes d'équipements publics (école, théâtre, gymnase, maison de retraite...), ainsi que des secteurs d'habitation non desservis actuellement par les transports en commun entre le boulevard Gérin et les voies ferrées ;
- Permet une vision prospective en lien avec la reconversion de la friche industrielle des usines Maréchal (Veninov), pouvant entraîner un développement de l'attractivité et faciliter l'installation de nouvelles activités génératrices d'emplois pour le secteur ;
- Permet d'apporter des aménagements permettant de sécuriser les abords du groupe scolaire du centre ;

- Les limites et inconvénients :

- Induit une problématique de stationnement sur le boulevard Gérin ;
- Soulève des inquiétudes en matière de sécurité avec le passage devant le groupe scolaire du centre ;

- Induit un temps de trajet allongé avec le scénario des 2 stations (Maréchal et Gérin) ;
- Se trouve sur un secteur plus éloigné du centre de Vénissieux ;
- Induit un risque de nuisances sonores à proximité des habitations.

■ Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

5,1 % des contributions ont pour sujet **les variantes locales à Vénissieux**.

- 39,0 % de ces contributions expriment une préférence pour la variante Gérin.
- 38,1 % de ces contributions expriment une préférence pour la variante Jaurès.
- 22,9 % de ces contributions n'expriment pas de préférence.

Si les variantes sont débattues par les participants durant la concertation, aucune tendance n'est marquée pour l'une ou l'autre variante. Un scénario alternatif de tracé dissocié des 2 voies de tramway est proposé par des participants, permettant la création d'une voie montante sur le boulevard Laurent Gérin et d'une voie descendante sur l'avenue Jean Jaurès, mais cette dernière est questionnée pour les difficultés d'accessibilité pour les PMR qu'elle peut engendrer. Une contribution isolée fait état d'une autre variante avec un passage du tramway par la rue Paul Bert ou par la rue Jean Macé, directement en plein cœur du centre de Vénissieux.

Des propositions de dessertes alternatives sont également émises sur la commune de Saint-Fons :

- Un tracé par la Gare de Saint-Fons, la transformant en un pôle multimodal, améliorant l'intermodalité et desservant davantage la Vallée de la Chimie. Cette proposition est intervenue très tôt et de façon récurrente au lancement de la concertation. Au fil des rencontres et des échanges, elle a eu tendance à laisser place à des propositions allant dans le sens d'une interconnexion efficace entre la Gare de Saint-Fons et la ligne T10. Certains soulignent ainsi l'importance qu'un travail soit réalisé avec la SNCF pour rapprocher la gare SNCF du T10 dans le cadre d'une rénovation de celle-ci. Dans tous les cas, la desserte de la Gare de Saint-Fons constitue un élément récurrent et apparaît dans 15 avis exprimés spontanément ;
- Un passage du tracé par l'avenue Jean Jaurès à Saint-Fons plutôt que par la rue Charles Plasse.

L'implantation des stations

Les contributions sur la localisation des stations ont été plus ou moins nombreuses selon les stations, alimentées notamment par les scénarios d'implantation de stations soumis à la concertation sur certains secteurs :

- Station Emile Zola : il n'y a pas eu d'expression relevée sur cette station.
- Station Jean Jaurès : un avis exprimant que la station est jugée comme étant bien située.
- Station boulevard Laurent Gérin : une préférence pour le scénario avec 2 stations (Maréchal et Gérin) est observée, notamment pour faciliter l'accès aux habitations situées près de la station Maréchal et l'accès à l'école du Centre, avec une attention forte de sécurité aux abords du tramway pour les scolaires. Le souhait de trouver un équilibre entre le nombre de stations et la durée du temps de trajet est partagé, pour ne pas allonger le temps de trajet ou pénaliser les usagers.
- Station Les Marronniers : la station est jugée trop éloignée du quartier des Marronniers, du collège Alain et des autres stations.
- Station République : il n'y a pas eu d'expression relevée sur cette station.
- Station Théâtre Jean Marais : il n'y a pas eu d'expression relevée sur cette station.

- Station 4 Chemins : une partie des participants souhaitent que la station soit à l'ouest devant la mairie pour permettre une meilleure connexion avec la gare, mais aussi avec les écoles à proximité, et engendrer moins de nuisances sonores pour les habitations situées vers la place des Quatre Chemins. La question de la connexion à la Gare de Saint-Fons apparaît comme essentielle. D'autres veulent voir la station implantée à l'est, à proximité du square Mantringe, comme une occasion de requalifier cet espace pour retrouver son esprit de cœur de ville et valoriser les commerces, ainsi qu'une opportunité de meilleure connexion avec les lignes de bus sur l'avenue Jean Jaurès. Toutefois, des inquiétudes sont exprimées sur l'étroitesse du passage pour l'insertion de la station sur cette zone.
- Station Sampaix nord : la station est jugée suffisante par la plupart des participants considérant le besoin limité de desserte aujourd'hui, même si une contribution écrite souligne l'insuffisance face aux emplois à venir sur le secteur.
- Station Saint-Jean-de-Dieu : une préférence se dégage pour le scénario proposant 2 stations (Techsud et Surville), notamment pour raccourcir les déplacements des salariés entre leur lieu de travail et la station. L'implantation de deux stations est également vue comme une possibilité d'améliorer le sentiment de sécurité du secteur, notamment grâce à l'éclairage apporté et aux flux de passage qui pourraient permettre de limiter des usages déviants observés actuellement dans le secteur. Ce souhait est également formulé pour permettre une connexion facilitée au Centre hospitalier Saint-Jean-de-Dieu, avec cependant le risque d'allonger le temps de trajet du tramway.
- Station Jules Carteret : cette station est jugée utile pour desservir le secteur.
- Station Rue de Gerland : un participant propose d'appeler cette station « Port de Lyon ».
- Station Stade de Gerland : il n'y a pas eu d'expression relevée sur cette station, ni de préférence exprimée concernant les scénarios d'implantation.
- Station Cité Scolaire Internationale : la station est jugée importante pour desservir ce secteur en développement présentant des difficultés de stationnement. Il n'y a pas eu de préférence exprimée concernant les scénarios d'implantation.
- Station Halle Tony Garnier : un souhait de mutualiser les plateformes des lignes T1 et T10 est émis, pour faciliter les interconnexions entre les lignes.

De façon globale, un souhait est émis par les participants pour veiller à ne pas trop espacer les stations, afin de garantir des conditions de desserte et d'accessibilité optimales pour tous les publics même si tous ont bien conscience de l'impact sur la performance du temps de parcours.

À retenir

Si le tracé est apprécié dans sa globalité, des propositions d'ajustements sont émises par les participants pour améliorer la desserte de certains secteurs et envisager à terme des extensions. Les 2 variantes locales de Vénissieux sont fortement débattues sans tendance marquée en faveur de l'une ou de l'autre. L'implantation des stations est également discutée de façon à mieux desservir les habitations, les entreprises et les équipements, notamment la Gare de Saint-Fons, que cela se fasse au travers du tracé ou du choix d'implantation des stations en privilégiant les options créant une plus grande proximité avec ces équipements. L'enjeu de sécurisation de certains secteurs est apparu également comme un élément clé pour la réussite du projet et l'usage futur du tramway, allant dans le sens de privilégier deux stations à Saint-Jean de Dieu.

c. L'articulation et la place accordée aux différents modes

Des inquiétudes sur la circulation et les stationnements automobiles pour certains, une attente de réduction de la place de la voiture au profit des modes doux pour d'autres

Deux positions assez différentes se sont exprimées pendant la concertation : certains se réjouissent de la réduction de la place de la voiture en ville avec l'arrivée du projet, convaincus que le tramway et les aménagements associés seront de nature à accompagner un véritable changement de pratique et à favoriser le délaissage de la voiture individuelle au profit des transports en commun, du vélo, de la marche à pied. D'autres s'inquiètent de l'impact du projet sur les conditions de circulation et de stationnement, pouvant engendrer des problèmes d'accessibilité aux commerces et aux centres-villes les jours de marché notamment. Beaucoup de participants s'expriment et se posent des questions sur la circulation et les stationnements, au point d'en faire la thématique la plus présente parmi les contributions (10,8 % des avis évoquent la thématique de la circulation et du stationnement).

Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

10,8 % des contributions ont pour sujet **la circulation et le stationnement**.

Dans les questionnaires :

4,9 % des répondants déclarent qu'ils **rejoindront le tramway en voiture**.

Parmi les 17,2 % qui pensent ne pas être usagers du tramway, 23,9 % déclarent que c'est parce qu'ils ont une préférence pour la voiture.

De manière générale, la diminution du stationnement est questionnée dans un contexte de stationnement perçu comme déjà difficile à Saint-Fons et à Vénissieux. Plusieurs participants souhaitent la création ou l'agrandissement de parkings-relais pour pallier les problématiques de stationnement actuelles et inciter à l'utilisation des transports en commun en intermodalité.

Concernant la voirie, des interrogations et des demandes de précisions sont exprimées sur les sens uniques qui vont être mis en place sur les axes du tracé du T10. Les riverains du tracé s'inquiètent de l'accessibilité à leur habitation et leur parking, notamment durant la phase de travaux. Un participant s'inquiète également de l'impact des travaux puis des modifications de circulation (sens unique, accès riverains) pour certaines professions (infirmiers, artisans, secours...).

Sur le secteur Vénissieux, des participants sollicitent l'agrandissement du parking-relais du terminus Gare de Vénissieux existant au regard de la saturation actuelle du stationnement sur ce secteur. Quelques-uns indiquent la nécessité de conserver des stationnements en surface, et non souterrains, pour garantir une meilleure sécurité, notamment pour les femmes.

Concernant les deux variantes locales à Vénissieux, des habitants s'inquiètent du risque de perte de « leur » place de stationnement, notamment sur le boulevard Laurent Gérin utilisé comme stationnement résident. Le boulevard est considéré comme un secteur encombré avec du stationnement sauvage, renforcé par la pénurie de stationnement liée notamment à la présence d'équipements, des commerces avoisinants et l'arrivée de nouvelles constructions de logements. Des inquiétudes sont émises sur les risques de saturation de la circulation autour de l'école pour les parents déposant leur enfant en voiture.

Dans la rue Emile Zola, un enjeu de circulation et de partage de la voie avec les différents usagers est également noté.

Sur l'avenue de la République, les questionnements portent sur le sens de circulation et l'inquiétude d'un report du trafic automobile sur les rues adjacentes.

Sur le secteur Saint-Fons, des inquiétudes sont également émises concernant les reports de circulation sur les rues adjacentes à la rue Carnot et à la rue Charles Plasse, du fait des modifications de circulation liées à l'insertion du tramway T10 (sens unique, circulation interdite sauf riverains).

Les commerçants s'inquiètent des problématiques d'accès pour les livraisons, de diminution de leur terrasse et du stationnement que pourrait engendrer le projet. Ils souhaitent connaître rapidement le plan de circulation et de stationnement prévu durant la phase de travaux et après la réalisation du T10.

Sur les secteurs d'activités de Sampaix (Saint-Fons) et Techsud (Gerland), les participants souhaitent que des solutions de stationnement pour les salariés, comme des parkings-relais, soient incluses dans le projet. La nécessité de déplacements en voiture pour certains salariés est rappelée et la gestion des flux routiers logistiques des entreprises est questionnée.

La mise en sens unique de la rue Saint-Jean-de-Dieu est questionnée face aux problématiques d'accessibilité qui peuvent en résulter, et quelqu'un s'inquiète d'une fermeture à la circulation.

Des aménagements cyclables attendus

Le développement de pistes cyclables est très attendu dans le cadre de la réhabilitation de la voirie. C'est un sujet qui a été abordé spontanément et de façon récurrente par les participants à la concertation qui disent souffrir d'un défaut d'aménagements cyclables sécurisés dans le secteur aujourd'hui. Les participants sont pour partie convaincus que le potentiel d'usagers est bien plus important que les usagers actuels. De nouveaux aménagements pourraient convaincre un certain nombre d'habitants et de salariés de se tourner vers le vélo comme moyen unique de déplacement ou en association avec le tramway.

Les participants souhaitent voir se développer un maillage cyclable avec des itinéraires continus et lisibles (avec une couleur spécifique de revêtement par exemple), mais aussi sécurisés, éclairés et séparés des cheminements piétons et automobiles. Des observations assez précises sont apportées concernant l'insertion des aménagements cyclables.

La question de la sécurisation des cheminements vélo est apparue comme indispensable et essentielle au développement de la pratique dans le secteur.

Un souhait est par ailleurs émis d'engager dès à présent les travaux de la ligne L1 des Voies Lyonnaises (projet Réseau Express Vélo) qui va accompagner longer en partie le tracé du T10 et un questionnement est soulevé sur un potentiel prolongement de la ViaRhôna.

Une attention est portée sur la continuité des aménagements cyclables existants et futurs. Des demandes de création et de sécurisation des aménagements cyclables sur certaines voies sont formulées, notamment un souhait d'aménagement cyclable à Feyzin, entre la raffinerie et le canal du Rhône, et de sécurisation de l'aménagement cyclable sur le boulevard Yves Farge jusqu'à la Gare de Saint-Fons.

Des demandes de précisions sont formulées concernant le passage sous le boulevard Laurent Bonnevay, et notamment les mesures mises en œuvre pour éviter les conflits d'usage entre les piétons et les vélos.

Ce secteur entre la raffinerie et le canal du Rhône est inscrit dans une zone PPRT ne permettant pas la réalisation de voies cyclables.

Concernant le développement de l'intermodalité entre le vélo et le tramway, plusieurs participants évoquent la possibilité de transporter les vélos dans les tramways, voire même de dédier des espaces spécifiques aux vélos dans les rames. Ces avis sont complétés par des personnes en situation de mobilité réduite et/ou en situation de handicap, notamment les personnes déficientes visuelles, indiquant qu'il faut prévoir des espaces dédiés aux vélos et en limiter le nombre pour qu'ils ne prennent pas les places PMR et poussettes.

Beaucoup formulent également la demande de stationnements sécurisés et l'installation de stations Vélo'v le long du tracé.

Eléments de réponse apportés durant la concertation ■

Une expérimentation est en cours sur certaines lignes pour tester le transport de vélos à l'intérieur des rames du tramway.

Une suppression de la voiture souhaitée sur certains espaces

L'aménagement d'itinéraires piétons est attendu des participants afin d'apaiser la ville et de garantir des cheminements adaptés pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap. Ces aménagements sont notamment attendus au niveau des traversées des voies de tramway et des voies cyclables. Des idées sont évoquées, comme la surélévation des voies piétonnes pour les personnes malvoyantes, des barrières délimitant et sécurisant les espaces piétons/vélos par rapport à la plateforme du tramway, ou encore des dispositifs « zig-zag » (chicanes) pour éviter aux vélos de passer en biais sur les voies de tramway.

Le secteur Saint-Fons centre fait l'objet de nombreuses contributions sur ce sujet. Des participants souhaitent que la circulation automobile soit supprimée et des terrasses pour les cafés et les restaurants aménagées et élargies dans les rues Charles Plasse et Carnot à Saint-Fons. Toutefois, un participant signale qu'il faut veiller à ne pas scinder Saint-Fons en deux parties.

Des participants souhaitent le développement d'un cheminement piéton confortable et sécurisé entre la station 4 Chemins et la Gare de Saint-Fons. Ils proposent de passer soit par la rue Léon Gambetta, soit par le passage derrière la mairie et l'église, avec une signalisation piétonne visible et efficace depuis et vers la gare. Un souhait est également proposé de repenser l'espace pour les piétons devant la mairie et de créer une zone de rencontre pour apaisée la circulation devant la gare.

Une proposition de piétonniser le centre-ville de Vénissieux est également évoquée.

Pendant la phase de travaux, une attention est pointée de garantir des chantiers propres et de favoriser l'accessibilité des piétons, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

À retenir

Les participants affirment leur souhait de développer les cheminements et les aménagements pour les modes doux (vélos et piétons) en parallèle, voire en amont, de l'arrivée du tramway. Le développement de pistes cyclables sécurisées apparaît comme un besoin particulièrement important et même urgent pour accompagner la mutation des pratiques de mobilité dans le secteur.

Le tramway est perçu comme totalement complémentaire du développement des modes doux. De nombreuses inquiétudes sont exprimées concernant la circulation et le stationnement, durant la phase de travaux puis d'exploitation du tramway. Certaines solutions sont proposées, par exemple en développant de nouveaux services (parkings-relais, stations Velo'v, stationnement sécurisé vélos ...).

d. Les services et les aménagements des stations

Le développement des services du tramway et des aménagements aux stations est très attendu par les participants. Beaucoup d'entre eux ont exprimé leurs avis, leurs souhaits et leurs idées pour améliorer et mieux adapter ces services au territoire et aux usagers (8,0 % des avis évoquent la thématique des services du tramway).

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

Les 3 grandes motivations des répondants à être un futur usager du tramway T10 sont à **48,8 % la rapidité, 41,0 % la proximité et 42,4 % la connexion à d'autres modes.** A l'inverse, les 2 principales raisons de la non-utilisation du futur tramway sont dues à des horaires de travail non adaptés aux horaires des transports en commun pour 25,7 % et à une préférence pour la voiture pour 23,9 %.

Le souhait d'un T10 performant et accessible pour tous

Si certains indiquent qu'une fréquence de 10 minutes en heure de pointe semble suffisante, de nombreux participants jugent que cette fréquence est insuffisante dès le début de l'exploitation de la ligne. Elle n'incitera pas les habitants à utiliser les transports en commun. Une fréquence inférieure à 8 minutes, voire une fréquence de 5 minutes, est souhaitée avec des cadences renforcées aux heures de pointes (travail et scolaire). Une fréquence correcte est également demandée les dimanches. Des participants émettent des inquiétudes sur le maintien d'une fréquence suffisante du tramway en dehors des heures de pointe.

L'amplitude horaire du tramway est questionnée par les participants. Plusieurs personnes indiquent que les horaires des transports en commun ne sont pas adaptés à leurs horaires de travail spécifiques (de nuit, en rotation ou en 3x8 notamment). Le développement des lignes de nuit est ainsi souhaité pour plus de sécurité. Des participants souhaitent que les horaires des tramways s'adaptent à ceux des entreprises des secteurs Techsud et Sampaix, avec une éventuelle grille horaire distincte entre la semaine et le week-end, ainsi qu'aux événements des différents équipements de la ligne (théâtres, Halle Tony Garnier, Stade Gerland, etc.). Quelques participants insistent également sur la nécessité de maintenir une continuité de service du tramway.

Les participants souhaitent que la tarification en vigueur sur les transports en commun soit adaptée pour prendre en compte certains paramètres. Certains souhaitent une réduction du prix du ticket, d'autres souhaitent la gratuité à destination de certains publics (retraités, étudiants, personnes âgées, personnes en situation de handicap, personnes en situation précaire, etc.), voire la gratuité totale des transports pour tous. Certains proposent également une tarification par zone de déplacement, pour faciliter les petits déplacements de proximité avec un coût faible.

Eléments de réponse apportés durant la concertation ■

Dans une optique de recherche d'équité, le SYTRAL a déjà entamé cette démarche d'évolution tarifaire. En 2021, il a réduit de manière significative plusieurs tarifs, afin qu'ils répondent mieux à la diversité des situations, avec notamment la mise en place de deux nouveaux abonnements depuis le 1^{er} janvier 2021 : le Solidaire Gratuit et le Solidaire Réduit à 10€.

Un développement attendu des aménagements et des services en station

Beaucoup de propositions concrètes ont été formulées au fil de la concertation sur les aménagements en station et aux abords. Des contributions spécifiques pour améliorer la prise en compte des attentes et besoins des usagers en situation de handicap ont été détaillées, notamment lors de la rencontre avec les acteurs du handicap.

Concernant l'aménagement des stations :

Des demandes spécifiques ont été formulées pour rendre les stations accessibles à tous : personnes en situation de handicap, personnes âgées, familles. Plusieurs propositions sont notamment évoquées pour garantir une sécurisation des usages en station : l'aménagement d'un espace urbain accessible pour les personnes malvoyantes, des balises sonores aux arrêts, des boutons pour traverser aux feux, un éclairage de qualité, des indications sur la position des portes du tramway, etc.

D'autres demandes sont évoquées de façon plus minoritaires :

- Des assises diversifiées avec des bancs plus larges ;
- Des stations bien visibles avec des emplacements clairs et des points de repère pour identifier les lignes facilement ;
- La création de places de stationnement pour les personnes en situation de handicap aux abords des stations ;
- Des stations couvertes et ombragées afin de protéger au mieux les usagers des intempéries, du froid et du soleil ;
- L'installation de toilettes publiques à proximité des stations (notamment évoquée par une association de cyclistes) ;
- La création d'activités, l'installation de jeux pour enfants dans des stations proches des écoles (notamment évoquée par des parents d'élèves).

Une idée est suggérée de nommer des stations aux noms de femmes connues ayant agi en faveur du territoire.

Concernant les services en station, les participants souhaitent que soient créés des stationnements vélo sécurisés le long du tracé, ainsi que le développement de billetteries sécurisées et adaptées pour les rendre accessibles (hauteur, écran, guidage vocal).

■ Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

8,0 % des contributions ont pour sujet les services du tramway. Parmi ces contributions, beaucoup évoquent des propositions pour rendre le tramway et ses aménagements davantage accessibles à tous.

Des propositions pour des services à bord accessibles à tous

Afin de garantir un accès et des services à bord du tramway adaptés pour tous les publics, plusieurs participants émettent des propositions concrètes, notamment en faveur de l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées :

- **Communiquer avec une signalétique visible et simplifiée à bord des rames de tramway** afin de rendre l'information accessible à tous. Exemple : prévoir des plans de transports clairs et simplifiés, une couleur différente pour chaque ligne, une charte voyageur, des circuits lisibles avec de la signalétique en FALC (Facile à lire et à comprendre), expliquer le compostage, rendre visible le plan de la ligne depuis l'emplacement pour personnes à mobilité réduite avec une écriture suffisamment importante, réduire le nombre de lignes affichées dans le tramway (ne mettre que celle concernée)...

- **Développer les dispositifs sonores, lumineux et tactiles** pour les personnes malvoyantes. Exemple : prévoir des boutons d'accès en relief pour entrer dans le tramway, améliorer l'annonce sonore qui signale le prochain arrêt avec une tonalité spécifique et le nom de l'arrêt lorsque le tramway est arrivé avec une tonalité différente, prévoir un relai du chauffeur pour l'annonce des arrêts en cas de panne de la synthèse vocale, afficher l'avancement du tramway avec des voyants lumineux au fil des stations...
- **Développer l'information visuelle en temps réel pour les personnes malentendantes.** Exemple : prévoir une information en temps réel et visuelle pour les tenir informées en cas d'incident voyageur ou de retard, développer la vidéo en langue des signes, permettre aux personnes malentendantes qui signent de s'exprimer en cas d'incident (le bouton d'urgence n'étant pas suffisant), prévoir un dispositif sonore activable par l'usager sur son smartphone pour les personnes malvoyantes.
- **Sécuriser l'entrée et la sortie des rames de tramway.** Exemple : augmenter le temps d'ouverture des portes, ouvrir les portes systématiquement à chaque arrêt, signaler depuis quelles portes le chauffeur voit les gens monter...
- **Garantir un trajet confortable et sécurisé.** Exemple : prévoir davantage de places assises et de poignées dans les rames, réduire l'espacement entre les poignées, surélever certains sièges, les assis-debout ne correspondant pas à tout le monde, installer une barre longitudinale pour se diriger dans la rame en se tenant...

Les participants souhaitent davantage de sécurité à bord également. Cela se traduit par des demandes d'augmentation du nombre de contrôleurs dans les rames de tramway et plus de surveillance, notamment contre les pickpockets.

Une attention est également portée aux vélos qui occupent les emplacements des personnes à mobilité réduite et des poussettes, souvent source d'accidents pour les personnes malvoyantes.

L'amélioration du confort à bord du tramway apparaît également comme un point à développer selon les participants. Ils souhaitent que les rames comportent des espaces plus spacieux à l'avant (amélioration de l'accessibilité et du stationnement des poussettes), des sièges ergonomiques, avec un appui de maintien entre chaque siège si possible et des poignées plus nombreuses et rapprochées dans les rames en cas de freinage intempestif.

Un souhait de rendre les rames accessibles aux vélos est exprimé.

À retenir

Les participants souhaitent bénéficier d'une ligne de tramway performante, avec une fréquence et une amplitude horaire adaptées, incitant davantage les habitants et salariés à utiliser les transports en commun. Une forte attente est exprimée pour rendre le tramway accessible à tous les publics – et notamment aux personnes âgées et à celles en situation de handicap – à travers le développement des aménagements et des services à bord et en station. Des propositions nombreuses et concrètes ont été formulées durant la concertation.

e. L'insertion urbaine et le cadre de vie

■ Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

La thématique de l'insertion urbaine est importante pour les participants : 3,6 % des contributions concernent l'insertion, 4,5 % le cadre de vie et l'aménagement des espaces, 3,8 % l'environnement et la végétalisation, 4,8 % la sécurité et 1,5 % les ouvrages d'art. Au total, ce sont 420 contributions sur ce sujet.

La participation à un projet urbain plus global

Les participants perçoivent le projet comme une opportunité d'améliorer leur cadre de vie, notamment à travers la requalification urbaine qu'il engage le long du tracé, et plus largement, comme un besoin essentiel dans ce secteur. Des habitants expriment la volonté que ce projet soit un véritable levier de requalification urbaine et puisse être intégré dans un schéma de réaménagement plus global. Certains souhaitent que le projet s'associe à d'autres, comme le projet de boucle paysagère des modes doux de l'Anneau des parcs à Vénissieux, afin de développer une cohérence urbaine et des continuités dans les parcours. D'autres souhaitent que le projet profite à la mise en valeur et à la protection du patrimoine (théâtre, mairie, ancienne église...). Des inquiétudes sont néanmoins présentes, notamment de la part des personnes âgées, sur les évolutions générées par le projet sur le centre-ville de Saint-Fons qui a déjà connu beaucoup de mutations.

Une attente exprimée en matière de végétalisation

Une forte volonté de déminéraliser l'espace public et de végétaliser la plateforme du tramway, ses abords et plus largement les communes, est exprimée par beaucoup de participants (3,9 % des contributions concernent la végétalisation et l'environnement). Ils souhaitent avant tout conserver au maximum les grands arbres existants présents sur le tracé, et que d'autres soient plantés. Une attention est portée à l'intégration et à l'entretien de la végétation et son adaptation aux flux environnants n'altérant pas la visibilité des piétons, des cyclistes et automobilistes. La création d'une couverture ombragée avec des grands arbres et d'une coulée verte est proposée sur la rue Carnot et Charles Plasse. La végétalisation de la zone est du Stade Gerland est attendue.

Une attention portée à la sécurisation des espaces publics

Les participants expriment leur volonté de profiter du projet pour sécuriser l'espace public. Pour plusieurs d'entre eux, l'éclairage revêt une importance forte car il peut contribuer au sentiment de sécurité lors des déplacements, en particulier en période hivernale, et notamment sur la rue Carnot. Un participant propose notamment de mettre en place des éclairages chaleureux de plusieurs couleurs et tons.

Certains secteurs sont particulièrement visés sur les aspects de sécurité. Les abords des écoles sont pointés comme des points clés sur lesquels les aménagements doivent être correctement pensés pour garantir une sécurité optimale avec le passage du tramway. Le Square Matringe à Saint-Fons est pointé comme un secteur nécessitant des aménagements pour éviter les squats. Des participants soulignent la nécessité de travailler l'aménagement global et les mobiliers urbains dans les secteurs Techsud et Sampaix afin d'y limiter les usages déviants, et notamment la prostitution. Ce point est apparu comme très important pour les entreprises du secteur.

A noter : Des participants émettent des interrogations sur le passage du tramway dans le secteur des Marronniers à Vénissieux où les bus sont souvent détériorés en raison de jets de pierre.

Des ouvrages de franchissement en discussion

Des participants demandent une attention particulière sur les ouvrages de franchissement, notamment les ponts. Plusieurs participants souhaitent que le passage sous le boulevard Laurent Bonnevay soit réservé au tramway et aux modes doux. L'ouverture de ce passage pour les modes doux, notamment les cyclistes, est souhaité au plus tôt et si possible avant la mise en service du tramway.

Quelques avis argumentés indiquent toutefois qu'il serait utile d'ouvrir à la circulation automobile pour améliorer le développement de ce secteur et les liaisons entre Saint-Fons et Gerland, mais aussi le sécuriser davantage grâce à la présence de la voiture. A l'inverse, d'autres sont réservés sur cette proposition, en signalant le risque d'augmentation de la circulation et d'engorgement de voitures sur Saint Fons.

Sur le pont Marcel E. Sembat, les participants convergent vers l'option d'une passerelle dédiée aux modes doux. Quelques participants s'interrogent sur la capacité du pont à supporter la circulation du tramway.

Des inquiétudes sur l'insertion du tramway dans certains secteurs

Plusieurs interrogations subsistent sur l'insertion du T10 dans les rues Charles Plassé et Carnot où sont présents beaucoup de commerçants. L'accès aux commerces, notamment pour les livraisons, le stationnement et le devenir des terrasses en période de travaux sont autant de sujets qui questionnent les commerçants et les habitants.

Les nuisances sonores dans les virages à proximité des habitations interroge les habitants, notamment à l'angle de la rue Émile Zola et de l'avenue Jean Jaurès. Quelques participants demandent si des dispositifs existent pour réduire les bruits de roulement du tramway. Certains indiquent toutefois que le projet va permettre d'atténuer la pollution sonore provoquée par les voitures, les scooters et les rassemblements de groupes de personnes le soir.

Les vibrations provoquées par le tramway inquiètent également en présence d'un bâti ancien et vieillissant dans le centre-ville de Saint-Fons. Des participants demandent qu'une étude préalable sur les fondations de certains immeubles riverains du tracé soit réalisée.

Certains secteurs sont perçus comme contraints pour l'insertion du tramway et la question des enjeux fonciers est donc posée. Des demandes de précisions sur le projet sont formulées concernant les acquisitions ou les expropriations nécessaires à la réalisation du projet. Certains précisent leur souhait de limiter les emprises sur le foncier privatif et les expropriations.

À retenir

Le projet est vu comme une opportunité d'amélioration du cadre de vie, de reconnexion des différents secteurs et de requalification urbaine. Il s'intègre dans un projet de territoire plus global. Il est attendu une végétalisation de la plateforme et des abords, un éclairage adapté, des aménagements de qualité au droit des stations, et une sécurisation des espaces publics.

L'insertion du tramway dans le paysage urbain questionne néanmoins les participants sur plusieurs secteurs, notamment en ce qui concerne les franchissements, les nuisances en phase travaux et exploitation, les enjeux fonciers, l'accès aux commerces,... Les participants souhaitent pouvoir disposer par la suite de précisions et de solutions.

f. Les interconnexions et l'offre globale de transport en commun

Un développement des interconnexions entre le T10 et certains quartiers / communes

Même si le projet de tramway T10 apparaît répondre aux besoins de proximité des habitants de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e, notamment au regard du pourcentage de personnes qui vont rejoindre le T10 à pied (70,8 % des répondants au questionnaire), son accessibilité reste en partie dépendante du réseau de bus le desservant. Les participants souhaitent une bonne interconnexion du T10 avec les autres lignes de transport en commun pour améliorer davantage la desserte des quartiers.

Focus sur les observations exprimées

Dans les questionnaires :

Parmi les répondants au questionnaire, **83,6 % vont utiliser la ligne T10 en interconnexion avec d'autres lignes de transports en commun**, majoritairement avec les lignes de métro B et D, ainsi qu'avec les lignes de bus (C12, 60 et 93) et les lignes de tramway T1 et T4. **70,8 % des répondants vont rejoindre la ligne T10 à pied**, 19,6 % en transports en commun, 4,9 % en voiture et 4,7 % à vélo.

Le tracé de T10 ne passant pas devant la Gare de Saint-Fons, plusieurs participants souhaitent une connexion en transports en commun pour desservir les entreprises de la Vallée de la Chimie depuis le centre-ville de Saint-Fons. Il est notamment mentionné la mise en place d'une navette électrique. La création d'accès aux quais de la gare de Saint-Fons depuis le passage souterrain face à la rue Francis de Pressensé est également proposée pour faciliter la connexion aux trains TER. Certains demandent si un projet d'augmentation de la fréquence des trains et d'une tarification unique est actuellement à l'étude. Le souhait de faire de la gare un « hub multimodal » est également souligné.

D'autres participants expriment leurs attentes concernant la liaison entre le T10 et certains quartiers et communes :

- Maintenir la desserte du quartier des Clochettes depuis / vers le centre-ville de Saint-Fons et la ligne T10 (19 avis) mais aussi prévoir une connexion efficace avec l'hôpital de Vénissieux et le quartier des Minguettes ;
- Relier le T10 aux communes du sud-est lyonnais, comme moins, Corbas, Feyzin ou Saint-Priest, avec la possibilité de création d'un nouveau parking relai périphérique (6 avis) ;
- Relier le secteur de la Vallée de la Chimie du nord au sud, via le développement des modes doux et la révision du maillage de bus actuel (4 avis) ;
- Relier le centre commercial de Vénissieux en connexion directe avec le quartier des Marronniers à Vénissieux (2 avis) ; prendre en compte le Port Edouard Herriot dans les enjeux de desserte (1 avis).

Une réorganisation du réseau de bus qui questionne

Si plusieurs participants se plaignent du faible niveau de service des lignes de bus C12, 60 et 93, très encombrées et peu fiables, beaucoup d'entre eux se disent attachés à les conserver sur le territoire et se questionnent sur leur devenir avec l'arrivée du T10. Ils souhaitent que ces lignes soient plus fréquentes qu'actuellement, que ce soit en semaine, en heures de pointe et durant les week-ends. Certains demandent des précisions sur la circulation des bus durant la période de travaux, avec l'inquiétude d'une dégradation temporaire du service de bus.

Quelques participants émettent leur souhait à l'aune de la réorganisation du réseau de bus :

- Pour le C12 : Modifier son parcours par le boulevard Yves Farge à Saint Fons, pour desservir le quartier des Clochettes jusqu'au terminus Hôpital de Feyzin ;

- Pour le 60 : Emprunter la plateforme du tramway entre Tony Garnier et l'entrée dans le port pour pallier la congestion de la circulation fréquente sur ce secteur ;
- Pour le 93 : Conserver sa desserte du quartier des Clochettes et modifier son parcours en direction du centre commercial de Vénissieux et de Parilly.

À retenir

L'interconnexion du T10 avec d'autres modes de transport est perçue comme essentielle. Les participants souhaitent voir se développer l'accessibilité du T10 vers / depuis plusieurs équipements, quartiers et communes plus éloignées du tramway. Pour eux, cela passe notamment par une offre complète et performante de transports en commun, comprenant le développement de lignes de bus. Les usagers actuels du réseau de transports en commun dans le secteur sont très attachés à l'offre de bus et se questionnent fortement sur l'évolution du réseau de bus localement avec l'arrivée du T10.

g. Le développement du territoire

■ Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

La thématique du développement du territoire est essentiellement ressortie sous l'angle économique : 3,9 % des contributions concernent l'économie et l'emploi, 2,4 % le développement des quartiers (urbain, social) et 0,3 % le site de maintenance et de remisage de Sampaix. Au total, ce sont 151 contributions sur ce sujet.

Le projet T10 s'inscrit sur un territoire pluriel, composé de communes et de quartiers aux typologies différentes. Le tracé du tramway traverse ainsi des quartiers d'habitation en renouvellement urbain et perçus comme insuffisamment desservis en transports en commun aujourd'hui, des zones d'activités récemment créées et encore en développement, ainsi que des friches à investir. Les participants voient dans le projet T10 une opportunité de développer le territoire, d'améliorer son attractivité et de revaloriser certains espaces en friche.

Une contribution au développement des activités économiques, des commerces et des cœurs de ville

Pour les participants, le projet contribue au désenclavement des communes et des lieux de vie présents le long du tracé. Il permet une requalification globale et un développement de l'attractivité des différents quartiers desservis, tout en renforçant la mixité sociale. Le projet permet également un meilleur développement économique du territoire, notamment pour les quartiers en impasse, en favorisant l'accessibilité aux zones d'activité économique. Certains participants indiquent même que le développement de la vie nocturne, induite par la densification des activités, habitations, commerces, ...et le passage du tramway, va permettre d'améliorer la sécurité le soir.

Concernant les commerces de Saint-Fons, le projet du T10 est perçu comme une occasion de valoriser le centre-ville et ses commerces. Des craintes sont parfois émises pour certaines activités économiques déjà fragilisés par la crise sanitaire. Même si certains indiquent que le projet sera une vraie plus-value à terme avec l'arrivée d'une nouvelle clientèle l'horizon 2030, les commerçants se questionnent concernant l'accompagnement envisagé en phase travaux, notamment sur la rue Carnot.

Concernant les entreprises du secteur Gerland Techsud, les participants considèrent qu'une meilleure desserte augmente l'attractivité et donc la volonté d'investir et de développer le secteur en accueillant de nouvelles entreprises. Pour eux, le projet T10 peut faciliter le recrutement pour les entreprises et renforcer leur accessibilité pour les jeunes en insertion professionnelle et en apprentissage qui ne disposent pas toujours de voiture. Certains indiquent que le secteur sera plus propre en limitant les usages déviants, attirant ainsi davantage la clientèle. Le projet apparaît également comme une opportunité pour les salariés et apprentis de la Vallée de la Chimie.

Une opportunité de revalorisation et d'aménagement des friches

Concernant la friche des usines Maréchal, également nommée friche Véninov, plusieurs participants se sont interrogés sur son devenir, notamment sur la typologie de sa requalification à l'égard de la variante de tracé passant par le boulevard Laurent Gérin. Ils mettent en avant la nécessité de réaménager cet espace. Le T10 offre une opportunité de renforcer l'attractivité de ce tènement et de créer un projet d'avenir pour le territoire.

Concernant le centre de remisage prévu dans le projet au sud de la rue de Survile, quelques participants s'interrogent sur le devenir de l'aire d'accueil des gens du voyage et des jardins ouvriers présents. Ils s'interrogent également sur la surface nécessaire pour ce site et sur les intentions portées sur le site Fagor-Brandt. Un participant souhaite que le centre de remisage s'établisse davantage au cœur du secteur Gerland, afin d'accueillir plus aisément les rames des lignes T1, T6 et T10.

À retenir

L'opportunité du projet pour le développement du territoire est partagée par les participants. Ils y voient un potentiel de développement fort pour les entreprises du secteur Techsud à Gerland et des commerces de Saint-Fons, malgré quelques inquiétudes exprimées. Le projet offre également la possibilité d'envisager des projets d'avenir sur des friches telles que celle de l'ancienne usine Maréchal et de renforcer l'attractivité du secteur pour de futures entreprises.

h. La mise en œuvre du projet

■ Focus sur les observations exprimées

Dans les avis :

La thématique de la mise en œuvre du projet est peu évoquée par les participants, à l'exception des travaux : 0,7 % des contributions concernent le calendrier, 0,5 % le coût, 2,8 % les travaux et 1,0 % la concertation. Au total, ce sont 116 contributions sur ce sujet.

Un souhait de calendrier accéléré et anticipé pour certains aménagements

Les participants se disent impatients et veulent que la mise en service du tramway soit rapide. Certains demandent davantage de précisions sur le calendrier des phases du projet. Plusieurs participants souhaitent que les aménagements cyclables soient réalisés en amont de la mise en service du tramway prévue en 2026, notamment car ils sont incomplets et ne permettent pas aujourd'hui de circuler en sécurité. L'attente concerne principalement l'aménagement d'un passage pour la circulation des vélos sous le boulevard Laurent Bonnevay car l'accès actuel, entre la route de Vienne et l'avenue Jean Jaurès, est considéré comme dangereux et désagréable.

De manière générale, plusieurs personnes se sont dit impatientes de l'arrivée du tramway et auraient souhaité une mise en service plus tôt.

Un coût discuté par quelques participants

Le coût du projet a très peu fait l'objet de contributions. Quelques participants se sont exprimés sur ce sujet en indiquant que le projet leur paraissait assez coûteux, notamment par rapport au gain de temps relatif, mais pour la grande majorité des participants, le besoin est tel que l'investissement n'est nullement remis en question.

Une phase de travaux qui inquiète

Plusieurs participants s'inquiètent des travaux engendrés par la réalisation du projet. Ils craignent pour leur qualité de vie (inquiétudes liées aux nuisances sonores, aux vibrations, ...) et pour la qualité de leurs déplacements à pied, à vélo, en voiture et en transports en commun. Certains formulent plusieurs souhaits pour cette phase de travaux :

- Maintenir des accès pour les commerçants et les riverains ;
- Garantir des chantiers propres et une accessibilité piétonne, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- Conserver un bon niveau de service des bus, sans retard ;
- Maintenir l'emplacement de stationnement des bus scolaires pour les sorties scolaires aux abords des écoles ;
- Coordonner les travaux du projet avec ceux des opérations immobilières du quartier des Marronniers à Vénissieux, de l'éco-quartier Carnot-Parmentier à Saint Fons ;
- Prendre en compte les spécificités du secteur de la recherche et de l'expérimentation sur le secteur Tony Garnier à Gerland dans le cadre du chantier, certaines expérimentations pouvant être bloquées par les vibrations causées pendant les travaux.
- Prêter attention aux risques de coupures sur le secteur Techsud dues aux zones sur le tracé où sont situés les réseaux téléphoniques de la majorité des opérateurs.

Les participants souhaitent bénéficier d'une communication éclairée durant la phase de travaux, avec par exemple une signalétique adaptée sur les chantiers. Les commerçants font part de leurs inquiétudes sur les impacts des travaux, que ce soit sur les livraisons, les terrasses, voire même sur la pérennité de leurs commerces. Ils souhaitent avoir connaissance rapidement du plan de circulation et de stationnement prévu durant la phase de travaux. Certains participants demandent également des précisions sur les dates et les durées des phases de travaux sur chacun des secteurs.

Une concertation bien accueillie

Concernant la concertation préalable qui s'est déroulée, plusieurs personnes espèrent que les avis exprimés lors des rencontres seront entendus dans le cadre de la réalisation du projet. Si un participant indique que les procédures pour s'exprimer en ligne sont trop compliquées, à l'inverse un autre dit que cette concertation en ligne permet aux familles de ne pas être exclues de ces temps d'échange. Lors des rencontres mobiles, plusieurs personnes ont indiqué être éloignées des outils numériques et ont accueilli très positivement la présence sur le terrain des équipes pour les informer et recueillir leurs avis et contributions. La complémentarité des dispositifs semble donc avoir été bien accueillie.

À retenir

Les participants souhaitent que le projet se réalise rapidement et que leurs avis et contributions soient pris en compte dans la conception fine du projet. Une demande récurrente est également formulée quant à l'anticipation, autant que possible, de certains aménagements cyclables de façon à permettre un développement plus rapide de l'usage du vélo et une sécurisation des cheminements. Les préoccupations concernent principalement la phase de travaux, durant laquelle les participants espèrent une bonne communication et un maintien de la continuité des déplacements.

4. Les enseignements de la concertation

A travers les rencontres organisées dans le cadre de cette concertation préalable avec garants, ainsi que les nombreuses contributions reçues, le SYTRAL tire les enseignements suivants :

L'opportunité du projet

La majorité des contributeurs en ligne ou rencontrés lors des différents évènements est favorable au projet (62% des avis exprimés dans les 4,8% de contributions ayant pour sujet l'opportunité du projet).

70% des répondants au questionnaire envisagent d'être usagers de la ligne, proportion qui témoigne de l'attente forte vis-à-vis du projet, qui a recueilli un retour positif des participants et acteurs du territoire tout au long de la concertation.

Le mode tramway est par ailleurs plébiscité pour sa rapidité, sa régularité, sa fiabilité, son confort, sa sécurité, sa capacité et son accessibilité.

L'opportunité de la création de la ligne T10 reliant la Gare de Vénissieux et Gerland via Saint-Fons est confortée par la concertation préalable.

Le maître d'ouvrage décide donc de poursuivre les études pour permettre une mise en service à l'horizon 2026.

Le tracé

Le tracé est globalement accepté (41,0% des répondants motivés par la proximité du T10 et seulement 9,5% indiquent que l'itinéraire est inadapté à leurs usages). Il est jugé cohérent dans son ensemble pour sa desserte des communes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e.

Les deux variantes locales de Vénissieux proposées ont largement fait débat au cours de la concertation, que ce soit dans les différentes contributions recueillies ou lors des rencontres organisées. Ces deux variantes ont révélé des atouts ainsi que des points de sensibilité, notamment au sujet de la desserte ou encore de l'insertion. Au terme de la concertation, aucune tendance marquée ne ressort pour l'une ou l'autre variante.

Le SYTRAL note le scénario alternatif proposé à ces deux variantes locales, consistant à dissocier les deux sens du tramway, l'un sur le boulevard Laurent Gérin et la rue Maréchal, l'autre par la rue Zola ouest et l'avenue Jaurès.

Le SYTRAL note également le scénario de tracé avec un passage du tramway en plein cœur du centre de Vénissieux, par la rue Paul Bert ou par la rue Jean Macé.

Le tracé par la rue Paul Bert a été étudié dans le cadre de l'étude d'opportunité et écarté du fait de la largeur très réduite de la rue - 8 m de façade à façade - entre la rue Hugo et la place Sublet, ne permettant pas l'insertion de la plateforme tramway et la restitution de trottoirs le long des façades de bâtiments avec commerces en rez-de-chaussée.

Le tracé par la rue Jean Macé n'a pas été recensé dans l'étude d'opportunité car cette rue ne débouche pas sur le boulevard Croizat et est sinueuse, impliquant un allongement du tracé avec de nombreuses courbes, et donc une augmentation conséquente du temps de parcours et une baisse l'attractivité du tramway, notamment pour les usagers en provenance de Saint-Fons. Un tracé de la ligne T10 par cette rue présente par ailleurs une moindre complémentarité de la ligne T10 avec la ligne T4 pour la desserte du centre de Vénissieux.

Des propositions de prolongement sont également formulées pour améliorer la desserte de certains secteurs, notamment à l'est du terminus Gare de Vénissieux, au nord du terminus T. Garnier à Lyon 7^e ou encore vers Confluence.

Les enseignements de la concertation et les études complémentaires menées sur les variantes locales de tracé à Vénissieux conduisent le maître d'ouvrage à confirmer le tracé de la ligne T10 par la rue Zola et l'avenue Jaurès à Vénissieux.

Cette variante locale de tracé est privilégiée du fait de son potentiel de desserte plus important (stations plus proche du cœur de ville de Vénissieux) et de sa meilleure performance (tracé plus direct et moins de courbes).

La variante Gérin / Zola est abandonnée car moins performante que la variante Zola / Jaurès, impliquant un impact bâti sur le gymnase et présentant un risque planning lié à la maîtrise du foncier Veninov.

La variante « sens dissociés » est également abandonnée compte tenu de sa moindre lisibilité pour les usagers et de son coût de travaux beaucoup plus élevé (double linéaire de voirie aménagée et des équipements tramway).

Les propositions de prolongement de la ligne T10 à l'est de la Gare de Vénissieux et au nord de la Halle Tony Garnier seront examinées dans le cadre du Plan De Mobilité (PDM) (et/ou de l'étude urbaine Porte des Alpes pour le prolongement à l'est).

Le nombre et l'emplacement des stations

Sur les scénarios proposés à la concertation, le scénario avec deux stations sur la variante locale de tracé Gérin / Maréchal à Vénissieux et sur le secteur Techsud à Lyon 7^e est globalement préféré, afin de permettre une desserte plus fine des secteurs traversés.

Les scénarios d'emplacement des stations Stade de Gerland et Cité Scolaire Internationale à Lyon 7^e n'ont pas suscité d'avis particuliers.

En revanche, l'emplacement de la station Marronniers à Vénissieux est questionné et un souhait de rapprocher cette station des résidences d'habitation et du Collège des Marronniers est formulé à plusieurs reprises.

L'emplacement de la station terminus Halle Tony Garnier est jugé trop éloigné de la station T1 la plus proche avenue Debours et l'enjeu d'amélioration de connexion T1/T10 est souligné.

Les enseignements de la concertation, prenant en compte ces observations, ainsi que les études complémentaires menées sur les stations conduisent le maître d'ouvrage à confirmer :

- Le décalage de la station Marronniers à Vénissieux plus à l'est suggéré en concertation, qui permet d'améliorer le potentiel de desserte et la visibilité de la station, et qui est rendu possible par le choix de la variante de tracé Zola / Jaurès ;
- L'emplacement de la station 4 Chemins à Saint-Fons au droit du carrefour avec l'av. Jaurès, qui permet une meilleure interconnexion avec le corridor bus de l'av. Jaurès et offre un potentiel de desserte plus important du cœur de ville de Saint-Fons. Les scénarios d'emplacement de la station 4 Chemins proposés ont largement fait débat au cours de la concertation, notamment lors des rencontres organisées. Les deux scénarios ont révélé des atouts ainsi que des points de sensibilité, notamment au sujet de la desserte ou encore de l'intermodalité. Au terme de la concertation, aucune tendance marquée ne ressort pour l'un ou l'autre des scénarios ;
- Le scénario une station sur la rue Saint-Jean-de-Dieu à Lyon 7^e, qui permet d'améliorer la performance de la ligne et de renforcer son attractivité, tout en prenant en compte la densité moindre de ce secteur ainsi que les contraintes techniques et de foncier qui rendent difficile l'implantation de 2 stations sur ce secteur ;
- L'emplacement de la station Stade de Gerland – le Lou à l'ouest de l'intersection avec l'av. Jaurès et de la station Cité Scolaire Internationale à l'ouest du virage de l'av. Tony Garnier, avec un décalage associé à l'ouest de la station Rue de Gerland – Port E. Herriot, afin d'améliorer le potentiel de desserte de la ligne et d'homogénéiser les distances entre stations sur ce secteur.

L'étude se poursuit sur l'emplacement et la configuration du terminus Halle Tony Garnier, qui fera l'objet d'une prise de position ultérieurement.

L'articulation et la place accordée aux différents modes

La thématique de la circulation et du stationnement est la plus présente parmi les contributions, avec près de 11% des avis exprimés sur ce sujet.

Une forte attente est visible quant à la réduction de la place de la voiture en ville, au profit des modes doux, avec une arrivée du T10 perçue comme une opportunité de changement des pratiques de mobilité.

Le SYTRAL note également une inquiétude vis-à-vis de l'impact du projet sur les conditions de circulation et de stationnement, pendant les travaux ainsi qu'après la réalisation du projet, notamment au sein des coeurs de villes de Vénissieux et Saint-Fons.

La concertation met également en avant l'opportunité :

- De développer et d'anticiper les aménagements cyclables prévus le long du tracé,
- D'améliorer et de renforcer les cheminements piétons.

Le développement des aménagements cyclables est très attendu sur les secteurs traversés par T10.

L'intermodalité vélo / tramway fait l'objet de plusieurs contributions qui évoquent la possibilité de transporter son vélo dans le tramway, ainsi que l'implantation de stationnements vélos sécurisés ou non, et l'installation de stations Velo'v le long du tracé.

L'aménagement d'itinéraires piétons est également attendu pour garantir des cheminements adaptés pour les personnes âgées et les personnes en situation de handicap.

Au sujet des ouvrages de franchissement, le SYTRAL note la préférence pour la création d'une passerelle dédiée aux modes doux au droit du Pont Marcel E. Sembat.

Un passage réservé aux modes doux, sans circulation automobile, sous le boulevard Laurent Bonnevay est plutôt envisagé, à quelques exceptions près.

Le Sytral confirme le développement d'aménagements cyclables en parallèle de l'aménagement tramway de façon à favoriser l'usage des modes doux. Les aménagements aux abords prendront également en compte la nécessité d'un accès piétons sécurisé.

L'apaisement de la circulation automobile sur certains secteurs est souhaité en particulier aux abords de l'école du centre boulevard Gérin à Vénissieux et sur la rue Plasse à Saint-Fons.

Le T10 apparaît enfin comme une opportunité pour le développement des entreprises du secteur Gerland Techsud. Cependant, plusieurs entreprises questionnent la création de parkings relais pour favoriser les déplacements de leurs salariés. Le développement de parkings relais est également souhaité sur Vénissieux – avec notamment l'agrandissement de celui de la Gare de Vénissieux – et Saint-Fons, et plus largement sur les communes de la périphérie de Lyon.

Les services et les aménagements des stations

Le développement des services du tramway et des aménagements aux stations est très attendu par les participants, qui ont exprimé leurs avis, leurs souhaits et leurs idées pour améliorer et mieux adapter ces services au territoire et aux usagers.

Si le tramway est perçu comme un mode confortable et accessible, la concertation révèle des propositions fortes pour le rendre véritablement accessible à tous, avec des aménagements et des services en station et à bord pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées.

Il est également demandé une adaptation des amplitudes horaires du T10 aux différents usages, activités de loisirs et entreprises par exemple.

L'insertion urbaine et le cadre de vie

Le projet est perçu comme une opportunité d'améliorer le cadre de vie, notamment à travers la requalification urbaine le long du tracé.

Un souhait ressort sur la végétalisation de la ligne de tramway et de l'espace public avec la préservation de la végétation existante, notamment les grands arbres, et la plantation de nouveaux végétaux le long du tracé (3,9% des contributions concernent la végétalisation et l'environnement).

La sécurité dans les rames de tramway, aux stations et plus largement dans l'espace public est également évoquée à plusieurs reprises. Des demandes sont formulées quant à la sécurisation à bord des rames (contrôleurs, surveillance, ...), mais aussi aux abords du tramway (éclairage, aménagement devant les écoles, ...). Les secteurs Techsud et Sampaix doivent faire l'objet d'un point d'attention particulière du point de vue de l'aménagement, afin de limiter les usages déviants.

L'insertion du tramway dans les rues peu larges, telles que Zola à Vénissieux ou Carnot / Plasse à Saint-Fons, suscite des interrogations, notamment vis à vis de l'accès aux bâtiments d'habitation et commerces, du stationnement ou encore des livraisons des commerces et du devenir des terrasses.

Des inquiétudes sont également formulées quant aux impacts fonciers, ainsi qu'au processus d'acquisition foncière et au calendrier d'information des riverains concernés.

Les nuisances sonores et vibrations provoquées par le tramway font également l'objet de craintes de certains riverains.

Le Sytral veillera à la meilleure insertion locale du projet en mobilisant les dispositifs adaptés sur les secteurs concernés par des enjeux fonciers, en prenant en compte les enjeux de sécurité dans la conception des aménagements en station et en favorisant la végétalisation sur le tracé et aux abords.

Une prise de position quant aux ouvrages de franchissement

Les enseignements de la concertation et l'étude complémentaire menée sur les scénarios d'insertion du franchissement du boulevard L. Bonnevay conduisent le maître d'ouvrage à confirmer :

- La création d'un nouvel ouvrage sous le boulevard L. Bonnevay pour le tramway et les modes doux (piétons et cycles) ;
- Un aménagement évolutif sur le site du centre de remisage qui pourra permettre l'ajout ultérieur d'une voie de circulation générale entre le boulevard Sampaix au sud et la rue de Surville au nord. Cette voie de circulation en sens unique pourrait emprunter l'ouvrage existant sous le boulevard L. Bonnevay, non utilisé dans le cadre du projet T10, afin de garantir la sécurité des déplacements piétons et cycles et l'absence de conflits avec le tramway.

L'étude se poursuit sur l'insertion au niveau du point Sembat à Saint-Fons, qui fera l'objet d'une prise position ultérieurement.

Les interconnexions et l'offre globale de transports en commun

L'interconnexion du T10 avec les autres lignes du réseau de transport en commun est perçue comme essentielle : 83,6% indiquent ainsi qu'ils vont utiliser T10 en connexion avec d'autres lignes de transports en commun (majoritairement avec les métros B et D, mais aussi avec les tramways T1 et T4 et les bus).

Des attentes générales sont formulées sur une bonne interconnexion entre la future ligne T10, les autres lignes existantes et le réseau cyclable, et plus particulièrement sur le rabattement de certains quartiers sur la ligne T10, tels que les Clochettes à Saint-Fons, sur la desserte de la Vallée de la Chimie ou encore sur l'interconnexion entre la future ligne T10 et la gare de Saint-Fons.

Les usagers actuels du réseau de transports en commun sur le secteur se disent attachés à l'offre de bus actuelle et s'interrogent sur la réorganisation du réseau de surfaces (bus) associée à T10, notamment sur le devenir des lignes C12, le 60 et le 93.

Des études sépcifiques sont lancées pour affiner le schéma de transport en commun envisagé dès la mise en service du nouveau Tramway de façon à proposer un maillage renforcé.

Le développement du territoire

Le projet T10 est perçu comme une opportunité développement et de valorisation des coeurs de villes, commerces et activités économiques le long de son tracé, permettant ainsi d'augmenter leur attractivité.

Certains commerçants de Saint-Fons s'interrogent toutefois sur l'accompagnement envisagé en phase travaux, notamment sur la rue Carnot.

Le projet est également perçu une opportunité d'aménagement de friches industrielles, telles que le site des anciennes usines Maréchal – Veninov sur la variante de tracé Gérin / Maréchal à Vénissieux ou le site de Surville avec l'installation du centre de remisage tramway.

La mise en œuvre du projet

La réalisation rapide du projet est attendue, avec un souhait formulé sur la prise en compte des avis et contributions dans la conception fine du projet.

Une demande récurrente est également formulée quant à l'anticipation, autant que possible, de certains aménagements cyclables avant même la mise en service de T10, notamment le passage sous le boulevard L. Bonnevay, de façon à permettre un développement plus rapide de l'usage du vélo et une sécurisation des cheminements cycles.

Les préoccupations concernent principalement la phase de travaux, durant laquelle une bonne communication et un maintien de la continuité des déplacements est attendue. L'accessibilité et le fonctionnement des commerces pendant la phase travaux, notamment sur Saint-Fons, fait l'objet d'interrogations.

Le Sytral s'engage à préciser et pérenniser le dispositif de chargés de relations riverains mis en place par le maître d'ouvrage lors d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation, et également d'expliciter les processus en lien avec les riverains, commerçants et entreprises concernées.

5. Les engagements du SYTRAL suite à la concertation et aux recommandations des garants

Conformément à l'article L 121-8 du Code de l'Environnement, les garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ont transmis leur bilan de la concertation T9 au SYTRAL le 23 novembre 2021. L'Annexe 1 de ce document comporte des recommandations destinées au maître d'ouvrage. Le SYTRAL y répond dans le présent dossier en s'engageant pour la suite de la mise en œuvre du projet de tramway T10.

Les recommandations des garants sont de deux ordres :

- Les suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse (catégorie A - 6 recommandations) ;
- Les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants (catégorie B - 6 recommandations).

a. Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

- **Recommendation 1 - Préciser rapidement les impacts réels du projet sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs concernés pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation**
- **Recommendation 2 - Répondre dès que possible aux craintes formulées sur le devenir du schéma de transport en commun**
- **Recommendation 3 - Apporter des précisions sur les impacts du projet en matière d'emprise et sur les modalités d'acquisition, et les compensations éventuelles**

En réponse à ces trois points, le SYTRAL s'engage à poursuivre les études sur ces thématiques.

Il organisera d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue pour répondre à la demande d'une réunion de synthèse de la concertation préalable formulée par les garants, et également pour donner de l'information sur la méthodologie de travail, la temporalité et les modalités d'association du public sur ces sujets.

En ce qui concerne l'association du public à ce travail, des réunions collectives de proximité et des accompagnements individuels seront mis en place dans le cadre de la concertation continue (impact foncier, commerçants, etc.).

- **Recommendation 4 - Apporter des informations pour illustrer l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway**

En réponse, et en parallèle de l'avancement des études de conception, le SYTRAL s'engage à poursuivre la démarche de communication in situ mis en place dans le cadre de la concertation préalable et souligné par les garants, avec la mise en œuvre de dispositifs d'occupation de l'espace public à travailler avec les communes pour permettre un accès à l'information libre, permanent et complémentaire des évènements.

Des outils pédagogiques seront par ailleurs mis en place pour permettre aux riverains de visualiser au mieux l'insertion du tramway dans les rues empruntées (outils de visualisation, etc.).

Il est également proposé l'organisation d'évènements de type balades urbaines pour expliciter l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway, a minima sur les secteurs de Vénissieux centre et Saint-Fons centre.

- **Recommandation 5 - Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur de Vénissieux**

En réponse, il est proposé d'expliquer les motifs du choix de variante de tracé à Vénissieux lors d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue.

- **Recommandation 6 - Si le projet se poursuit... apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont, pendant**

En réponse, il est proposé de donner l'information sur le dispositif de chargés de relations riverains mis en place par le maître d'ouvrage lors d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue, et également d'expliquer les processus en lien avec les riverains, commerçants et entreprises concernés. Sur les secteurs à enjeux, des séances de travail avec les acteurs locaux seront organisées afin de préparer au mieux les travaux et les modalités d'information pendant les travaux.

Des premiers éléments de détails sur l'organisation des travaux, les impacts travaux et les mesures de réduction associées proposées, seront présentés dans le cadre du dossier d'enquête publique sur le projet.

b. Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants :

- **Recommandation 1 - Présentation des choix et des arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL devant les habitants et acteurs locaux.**

En réponse, il est proposé la réalisation d'une vidéo d'animation explicitant les choix et arbitrages finaux du maître d'ouvrage.

Il est également proposé d'expliquer ces choix et arbitrages finaux aux habitants et acteurs locaux au cours d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue.

Il est enfin proposé de mettre à disposition des communes les articles qui illustrent les suites données à la concertation préalable et les choix réalisés, ainsi que la vidéo d'animation produite par le maître d'ouvrage.

- **Recommandation 2 - Poursuivre la réflexion sur la pertinence du tracé et de la desserte sur certains secteurs, affiner les caractéristiques / l'insertion du projet de tramway T10 et proposer au besoin de nouvelles alternatives à partir d'éclairages croisés**

- **Recommandation 4 - Affirmer le tramway comme une infrastructure structurante à une échelle territoriale métropolitaine et plus largement**

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

En réponse à ces trois points, il est proposé l'organisation d'ateliers ou de balades urbaines par secteurs et par type de public (riverains, commerçants, entreprises) pour affiner les caractéristiques du projet, l'enrichir et le concevoir en complémentarité avec les projets des partenaires, dans une logique globale de cohérence urbaine (PLU-H notamment) et de mobilité à une échelle plus large (actuel Plan des Déplacements Urbains et futur Plan De Mobilité).

Il est également proposé, lors de la poursuite des études, de partager avec les partenaires (Métropole de Lyon, communes, SNCF, etc.) les questionnements et suggestions exprimés lors de la concertation préalable sur les sujets d'intermodalité et d'interconnexion, afin qu'ils puissent intégrer le cas échéant ces éléments dans le cadre d'actions relevant de leur champ de compétences.

Le SYTRAL restera par ailleurs attentif, en tant que porteur de projet de transport en commun, aux interfaces de son projet avec les politiques publiques d'aménagement et de mobilité portées par les partenaires.

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

En réponse, comme vu précédemment, il est proposé l'accompagnement spécifique des riverains, commerçants et entreprises, tout au long des études et de la phase travaux, à travers la mobilisation de chargé(s) de relations riverains sur le projet T10.

- **Recommandation 6 - Dispositif de concertation : continuer la professionnalisation en cours au sein du SYTRAL**

En réponse, comme vu précédemment, il est proposé un engagement du maître d'ouvrage sur le dispositif d'information / concertation / accompagnement sur toute la durée du projet jusqu'à la fin de la phase travaux. Dans une logique d'amélioration continue, il est également proposé que le maître d'ouvrage s'appuie sur les dispositifs de concertation et de communication qui ont démontré leur intérêt et leur efficacité lors de la concertation préalable, et travaille sur une adaptation de certaines modalités pour favoriser la participation de tous les publics.

Le dispositif précis de concertation continue sera détaillé au fur et à mesure du déroulement de celle-ci. En premier lieu, la ou les réunions publiques seront l'occasion de présenter le dispositif de concertation continue envisagé pour l'année à venir.

Le tableau fourni par les garants en Annexe 1 de leur bilan est également disponible en Annexe 1 de ce présent document. Il est complété des réponses apportées par le maître d'ouvrage, avec des précisions quant aux délais et moyens mis en œuvre pour tenir ses engagements.

c. Le lancement d'études complémentaires

Les enseignements de la concertation ont conduit le maître d'ouvrage à mener ou engager un certain nombre d'études complémentaires :

- Une étude détaillée des insertions sur les variantes de tracé Zola / Jaurès et Gérin / Maréchal à Vénissieux ;
- L'étude d'une variante locale avec sens dissociés sur Vénissieux (un sens tramway sur Zola / Jaurès et l'autre sens sur Gérin / Maréchal) suggérée en concertation, avec l'objectif de limiter les impacts circulation et stationnement (A5) ;
- L'étude détaillée de repositionnement plus à l'est de la station Marronniers à Vénissieux évoquée en concertation ;
- L'étude détaillée des insertions de stations pour les scénarios une et deux stations sur la rue Saint-Jean-de-Dieu à Lyon 7^e ;
- L'étude détaillée de scénarios d'emplacement et de configuration du terminus Halle Tony Garnier à Lyon 7^e, avec l'objectif d'améliorer la correspondance T1/T10 exprimé lors de la concertation ;
- L'étude détaillée d'une variante d'insertion avec suppression de la circulation sur la rue Plasse à Saint-Fons proposée en concertation (A1) ;
- L'étude détaillée des scénarios d'insertion au niveau du franchissement du boulevard L. Bonnevay à Saint-Fons ;
- L'étude détaillée des scénarios d'insertion au niveau du point Sembat à Saint-Fons ;



- Une étude spécifique sur le volet logistique pour les commerces du centre de Saint-Fons et les entreprises du secteur République à Vénissieux (A1) ;
- Une étude de cadrage de la réorganisation du réseau de surface (bus) (A2).

6. En synthèse

Le SYTRAL décide de poursuivre la mise en œuvre du projet T10, avec les précisions suivantes :

- Le tracé définitif passera par la rue Emile Zola et l’Avenue Jean Jaurès sur Vénissieux
- Le T10 sera jalonné de 14 stations :

Pour Vénissieux :

- Gare de Vénissieux
- Station Emile Zola
- Station Jean Jaurès .
- Station Les Marronniers
- Station République

Pour St Fons

- Station Théâtre Jean Marais
- Station 4 Chemins
- Station Sampaix nord

Pour Lyon 07 :

- Station Saint-Jean-de-Dieu
- Station Jules Carteret
- Station Rue de Gerland .
- Station Stade de Gerland
- Station Cité Scolaire Internationale
- Station Halle Tony Garnier

La poursuite du projet s’accompagne de trois démarches complémentaires et itératives :

1. La poursuite des études de conception et le lancement d’études complémentaires

- L'étude détaillée de scénarios d'emplacement et de configuration du terminus Halle Tony Garnier à Lyon 7e, avec l'objectif d'améliorer la correspondance T1/T10 exprimé lors de la concertation ;
- L'étude détaillée d'une variante d'insertion avec suppression de la circulation sur la rue Plasse à Saint-Fons proposée en concertation ;
- L'étude détaillée des scénarios d'insertion au niveau du franchissement du boulevard L. Bonnevay à Saint-Fons ;
- L'étude détaillée des scénarios d'insertion au niveau du point Sembat à Saint-Fons ;
- Une étude spécifique sur le volet logistique pour les commerces du centre de Saint-Fons et les entreprises du secteur République à Vénissieux ;
- Une étude de cadrage de la réorganisation du réseau de surface (bus) .

2. L'engagement dans un pilotage partenarial continu

- Pilotage avec la métropole et les communes pour la cohérence des projets urbains en lien avec l'arrivée de T10

3. La mise en place de la concertation continue

- Le maintien du rôle de chargé de relations riverains
- L'organisation d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue
- La mise en place d'un dispositif d'information continue, en lien avec les communes et via la plate-forme en ligne
- Des rencontres de proximité sur l'avancée du projet et la préparation des travaux
- Des rencontres locales de mise en perspective de l'arrivée de T10 dans les quartiers des communes de St Fons et Vénissieux

Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Demande de précisions et/ ou recommandations des garants sur le T10	Réponse du maître d'ouvrage 10/12/2021	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus 10/12/2021	Moyens mis en place pour tenir mes engagements pris 10/12/2021
A. Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Préciser rapidement les impacts réels du projet sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs concernés pour répondre aux demandes formulées tout au long de la concertation	En réponse à ces trois points, le SYTRAL s'engage à poursuivre les études sur ces thématiques. Il organisera une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue afin de synthétiser la concertation préalable (en réponse à une demande formulée par les garants) et de donner de l'information sur la méthodologie de travail, la temporalité et les modalités d'association du public sur ces sujets.	28/02/2022 30/06/2022	Un ou des réunions publiques Études complémentaires sur les plans de circulation et stationnement
2. Répondre dès que possible aux craintes formulées sur le devenir du schéma de transport en commun	En ce qui concerne l'association du public à ce travail, des réunions collectives de proximité et des accompagnements individuels seront mis en place dans le cadre de la concertation continue (impact foncier, commerçants, etc.).	31/12/2023	Itérations individuelles et collectives, selon des modalités à définir
3. Apporter des précisions sur les impacts du projet en matière d'entreprise et sur les modalités d'acquisition, et les compensations éventuelles			
4. Apporter des informations pour illustrer l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway	Le Sytral s'engage à poursuivre le dispositif de communication in situ mis en place dans le cadre de la concertation préalable et souligné par les garants, avec la mise en œuvre de dispositifs d'occupation de l'espace public à travailler avec les communes pour permettre un accès à l'information libre, permanent et complémentaire des évènements. Il est également proposé l'organisation d'évènements de type balades urbaines et/ou ateliers pour expliciter l'aménagement des rues qui accueilleront le tramway, a minima sur les secteurs de Vénissieux centre et Saint-Fons centre.	30/06/2022 30/06/2022 30/06/2022	Etudes techniques complémentaires Mise en œuvre de communication in situ à définir Rencontres de concertation en présentiel (selon contexte sanitaire)

<p><i>5. Donner et expliciter les critères qui seront choisis par le Maître d'ouvrage pour arbitrer sur les deux variantes proposées dans le secteur de Vénissieux</i></p>	<p>Le Sytral s'engage à expliciter les motifs du choix de variante de tracé à Vénissieux lors d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue.</p>	<p>28/02/2022</p>	<p>Un ou des réunions publiques</p>
<p><i>6. Si le projet se poursuit...apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont, pendant</i></p>	<p>En réponse, le SYTRAL s'engage à préciser et pérenniser le dispositif de chargés de relations riverains mis en place par le maître d'ouvrage lors d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue, et également d'expliquer durant les travaux les processus chantier et les dispositions conservatoires envisagées en lien avec les riverains, commerçants et entreprises concernés.</p> <p>Sur les secteurs à enjeux, des séances de travail avec les acteurs locaux seront organisées afin de préparer au mieux les travaux et les modalités d'information pendant les travaux.</p>	<p>Tout le temps du projet jusqu'à la mise en service du Tramway</p>	<p>Une équipe de chargés de relations riverains déployées au sein de l'équipe projet et au service des territoires</p>
<p>B. Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</p>			
<p><i>1. Une présentation des choix et des arbitrages finaux par les décideurs du SYTRAL devant les habitants et acteurs locaux.</i></p>	<p>Le Sytral s'engage à réaliser une vidéo d'animation explicitant les choix et arbitrages finaux du maître d'ouvrage. Cette vidéo sera diffusée sur le site internet, la plateforme dédiée et les réseaux sociaux. Il est également proposé d'expliquer ces choix et arbitrages finaux aux habitants et acteurs locaux au cours d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue.</p> <p>Enfin, le Sytral mettra à disposition des communes les articles qui illustrent les suites données à la concertation préalable et les choix réalisés, ainsi que la vidéo d'animation produite par le maître d'ouvrage.</p>	<p>31/12/2021 28/02/2022 31/01/2022</p>	<p>Vidéo Une ou des réunions publiques Transmission du Kit Communication</p>
<p><i>2. Poursuivre la réflexion sur la pertinence du tracé et de la desserte sur certains secteurs, affiner les caractéristiques / l'insertion du projet de tramway T10 et proposer au besoin de nouvelles alternatives à partir d'éclairages croisés</i></p>	<p>En réponse à ces trois points, comme vu précédemment, le SYTRAL s'engage à organiser des ateliers ou balades urbaines par secteurs et par type de public (riverains, commerçants, entreprises, acteurs de l'accessibilité) pour affiner les caractéristiques du projet, présenter les innovations envisagées autour du projet et ses apports à une ville durable et inclusive, l'enrichir et le concevoir en complémentarité avec les projets des partenaires, dans une logique globale de cohérence urbaine (PLU-H notamment) et de mobilité à une échelle plus large (actuel Plan des déplacements urbains et futur Plan de mobilité).</p>	<p>31/12/2022</p>	<p>Rencontres de concertation en présentiel (selon contexte sanitaire)</p>
<p><i>4. Le tramway T9 ou T10 : comment concilier infrastructure nouvelle, innovation, ville de transitions, en</i></p>	<p>Le SYTRAL s'engage également, lors de la poursuite des études, à partager avec les partenaires (Métropole de Lyon, communes, etc.) les questionnements et suggestions exprimés lors de la concertation préalable sur les sujets d'intermodalité et d'interconnexion, afin qu'ils puissent intégrer,</p>	<p>31/12/2022</p>	<p>Comité et échanges avec les partenaires (Métropole, Région, EPCI, etc.) sur les thématiques relevant de leur compétence</p>

T | 10 | CONCERTATION
GARE DE VÉNISSIEUX <> GERLAND

s'appuyant sur les ressources/biens communs du territoire ?	le cas échéant, ces éléments dans le cadre d'actions relevant de leur champ de compétences. Le SYTRAL restera par ailleurs attentif, en tant que porteur de projet de transport en commun, aux interfaces de son projet avec les politiques publiques d'aménagement et de mobilité portées par les partenaires.		
5. Affirmer le Tram comme une infrastructure structurante à une échelle territoriale métropolitaine et plus largement			
3. Prolonger le dispositif / présence d'un.e chargé.e de relations riverains, pour anticiper/préparer la phase travaux et accompagner la prise en compte des besoins dans la mise en oeuvre du projet	<p>Le dispositif de chargés de relations riverains sera maintenu jusqu'à la livraison du tramway. Son rôle sera explicité lors d'une ou plusieurs réunions publiques en début de concertation continue</p>	Tout au long du projet jusqu'à la mise en service	Une équipe de chargés de relations riverains déployés au sein de l'équipe projet et au service des territoires
6. Dispositif de concertation : continuer la professionnalisation en cours au sein du SYTRAL.	<p>En réponse, comme vu précédemment, le SYTRAL s'engage à déployer un dispositif d'information / concertation / accompagnement sur toute la durée du projet jusqu'à la fin de la phase travaux. Dans une logique d'amélioration continue, le SYTRAL s'appuiera sur les dispositifs de concertation et de communication qui ont démontré leur intérêt et leur efficacité lors de la concertation préalable, et travaille à une adaptation de certaines modalités pour favoriser la participation de tous les publics. Le MOA sera attentif à l'évolution des pratiques tout au long du processus de conception et de mise en œuvre du projet.</p> <p>Le dispositif précis de concertation continue sera détaillé au fur et à mesure du déroulement de celle-ci. En premier lieu, les réunions publiques seront l'occasion de présenter le dispositif de concertation continue envisagé pour le semestre.</p>	Tout au long du projet jusqu'à la mise en service	Une coordination et un pilotage de l'équipe de chargés de relations riverains permettant une consolidation des pratiques à l'échelle du SYTRAL. Une équipe de chargés de relations riverains déployés au sein de l'équipe projet et au service des territoires



7. Annexes

Les annexes du bilan de la concertation T10 font l'objet d'un document dédié, dont voici le sommaire :

- **Les documents cadre (délibérations, lettre de mission des garants, etc.).**
- **Les supports d'information.**
- **Les comptes-rendus des rencontres.**
- **Le tableau des avis anonymisés.**