



CONCERTATION PRÉALABLE

GARE DE VÉNISSIEUX ↔ GERLAND

DU 23 AOÛT AU 23 OCTOBRE 2021

L'ESSENTIEL

du dossier de concertation



Suivez l'actu du projet !



[t10-sytral.fr](https://www.t10-sytral.fr)

Construisons ensemble le tramway



SYTRAL

Sommaire

TOUT SAVOIR SUR LA CONCERTATION PRÉALABLE 4

- Un dispositif sous l'égide de la CNDP
- Quels objectifs ?
- 4 périmètres de concertation pour aller au-devant des habitants
- Quels sujets d'échanges ?

LA CONCERTATION EN PRATIQUE 6

LES ORIGINES DU PROJET DE LA LIGNE T10 8

T10, UN PROJET DESTINATIONS 2026 9

LES ENJEUX DE LA NOUVELLE LIGNE 10

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET 12

- Le choix du tramway
- Le tracé de référence et les 2 variantes locales à Vénissieux
- Le tracé pas à pas
- Cap sur l'intermodalité

LE PROJET EN CHIFFRES 17

LE T10 EN QUESTIONS 18

- S'insérer dans le territoire
- Optimiser la desserte

LES GRANDES ÉTAPES 22

LES ACTEURS DU PROJET 23

En savoir +

Les références aux différentes parties du dossier de concertation sont indiquées par cet encadré.



EN 2026,

la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Vénissieux et le secteur de Gerland situé à Lyon 7^e.

Sa mise en service sera une étape importante du plan de mandat 2021-2026 du SYTRAL pour le développement du réseau de transports en commun de la Métropole de Lyon.

Fruit d'une réflexion initiée au milieu des années 1990 lors de l'élaboration du premier Plan de Déplacements Urbains, le projet a fait l'objet d'une attention constante de la part des élus du territoire, des associations et des acteurs économiques. Il est en effet la manifestation d'une vision politique affirmée, qui reconsidère la place de la voiture en ville et propose une nouvelle approche des mobilités.

Un corridor d'étude a été identifié dès 1997 et inscrit dans les versions successives du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Le besoin d'ancrer au cœur de la Métropole les secteurs du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) s'est confirmé lors des concertations de 2016 et 2017.

Le T10 répondra aux besoins de mobilité du sud-est lyonnais. Il s'agit plus particulièrement de faciliter les déplacements entre secteurs proches tout en offrant une réelle alternative à la voiture individuelle grâce à une connexion au réseau structurant de transports en commun de la Métropole.

Au-delà du projet de transport, le tramway est un véritable moteur d'apaisement de la ville. Il réinterroge la place de la voiture et des modes doux, tout en s'intégrant dans un programme plus vaste de requalification des espaces publics et de végétalisation, au service de la transformation de la ville. Traversant des territoires résidentiels, industriels et tertiaires aux identités contrastées, il permettra l'ancrage de Saint-Fons à Lyon et Vénissieux.

Il répondra aux attentes des habitants actuels et futurs en accompagnant notamment la dynamique des quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier à Saint-Fons, dont les projets de renouvellement urbain sont en cours.

Modelant un nouveau paysage, la ligne T10 franchira des infrastructures routières et ferroviaires entrecoupant le territoire et sera doublée d'un itinéraire continu pour les modes doux (piétons et cyclistes).

Opportunité du projet, desserte, correspondances, cadre de vie, circulation dans les villes et les quartiers concernés... la concertation préalable avec garants est ouverte. L'occasion de comprendre les caractéristiques de la ligne, mais aussi d'évoquer les alternatives potentielles au projet de tramway.

Ce rendez-vous est l'occasion d'imaginer dès maintenant notre vie future dans les villes et les quartiers concernés. Il se prolongera sous la forme d'une concertation continue (suite au vote en comité syndical) jusqu'à l'enquête publique et tout au long de la phase de réalisation, jusqu'à la mise en service de la ligne T10.

Rendez-vous du 23 août au 23 octobre 2021! 3

TOUT SAVOIR SUR LA CONCERTATION PRÉALABLE

Un dispositif sous l'égide de la CNDP

La construction d'une nouvelle ligne de tramway est un projet structurant pour le territoire. C'est pour cette raison que le projet a d'abord fait l'objet d'une saisine de la CNDP par le SYTRAL, puis par 12 députés du Rhône. Lors de la première saisine, la CNDP a acté le principe d'une concertation préalable avec garants; la seconde saisine a abouti au renforcement du cadre réglementaire, avec un principe de validation des modalités, du calendrier et du dossier de concertation par la CNDP. Deux garants, Mme Valérie Dejour et M. Jean-Luc Campagne, sont présents tout au long de la procédure.

Leur rôle ?

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 nourrira le dossier des enseignements de la concertation du 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.

www.debatpublic.fr



Valérie
Dejour



Jean-Luc
Campagne

Pour contacter les garants

- Par courrier électronique aux adresses suivantes :
 - Mme Valérie Dejour : valerie.dejour@garant-cndp.fr
 - M. Jean-Luc Campagne : jean-luc.campagne@garant-cndp.fr
- Par courrier postal libellé à leur nom au siège du SYTRAL,
21 boulevard Vivier Merle,
CS 63815 - 69487 Lyon CEDEX 03



Quels objectifs ?

Le dispositif mis en place encourage la participation de tous, riverains, futurs usagers, acteurs économiques et associatifs. Les avis et contributions recueillis seront pris en compte par le maître d'ouvrage. Ils alimenteront les études de conception et la décision politique.



4 périmètres de concertation pour aller au-devant des habitants

Le périmètre réglementaire de la concertation couvre Vénissieux, Saint-Fons, Lyon 7^e et la Métropole de Lyon. Il permet de recueillir les attentes et observations des habitants, riverains, futurs usagers et acteurs institutionnels et économiques.

Afin de démultiplier la portée des échanges, 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 sites économiques et équipements publics 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 de scruter les effets du projet à l'échelle du quartier.

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

Quels sujets d'échanges ?

La procédure de concertation intervient en amont de la phase d'enquête publique. La concertation est donc ouverte sur l'ensemble des sujets concernant le projet :

- 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
- Les connexions avec les autres modes de transport et la réorganisation du réseau de surface

Cette liste n'est pas exhaustive. Par ailleurs, des points de discussion plus précis sont identifiés par secteur.

En savoir +

Partie 4 du dossier
de concertation

LA CONCERTATION EN PRATIQUE

La concertation préalable sur la nouvelle ligne T10 se déroulera du 23 août au 23 octobre 2021. Pour découvrir le projet, consulter le dossier de concertation, connaître le programme détaillé de la concertation préalable, poser une question ou apporter une contribution, plusieurs outils sont à la disposition du public.

DU 23 AOÛT AU 14 SEPTEMBRE 4 GRANDS RENDEZ-VOUS POUR COMPRENDRE LE PROJET

- 1 soirée d'ouverture le 31 août en visioconférence
- 3 réunions publiques communales :
 - À Saint-Fons, le 9 septembre,
 - Sur le secteur Gerland (Lyon 7^e), le 10 septembre,
 - À Vénissieux, le 14 septembre

Les réunions sont ouvertes à tous sur inscription

DU 6 SEPTEMBRE AU 23 OCTOBRE UNE VINGTAINÉ DE RENCONTRES DE PROXIMITÉ

Rencontres de proximité, stands mobiles sur les lieux de vie du quotidien et ateliers sur chaque secteur du tracé, la concertation propose un approfondissement du projet par thématiques.

Les dates et modalités de la concertation sont susceptibles d'évoluer selon le contexte sanitaire.

S'inscrire pour participer !

Dès maintenant, chacun peut se rendre sur t10-sytral.fr pour consulter l'agenda et s'inscrire à la soirée d'ouverture, aux 3 réunions publiques et aux ateliers.



PENDANT TOUTE LA PÉRIODE, S'INFORMER ET DONNER SON AVIS

- En ligne sur t10-sytral.fr
- Dans 8 lieux dédiés
 - Siège du SYTRAL,
21 boulevard Vivier Merle, 69003 Lyon
 - Hôtel de la Métropole de Lyon,
20 rue du Lac, 69003 Lyon.
 - Mairie centrale de Lyon,
direction de la mobilité urbaine
198 avenue Jean Jaurès, 69007 Lyon
 - Mairie de Lyon 7^e,
16 place Jean Macé, 69007 Lyon
 - Mairie de Saint-Fons,
1 place Roger Salengro, 69190 Saint-Fons
 - Mairie de Vénissieux,
5 avenue Marcel Houël, 69200 Vénissieux
 - Mairie de quartier du Moulin à Vent,
44c rue Ernest Renan, 69200 Vénissieux
 - Mairie de quartier Venissy,
21 rue Albert Camus, 69200 Vénissieux

ET APRÈS ?

Après la concertation préalable, les échanges se poursuivront sous la forme d'une concertation continue (suite au vote en comité syndical) pour affiner le projet tout au long de sa réalisation.

LES ORIGINES DU PROJET DE LA LIGNE T10

La ligne T10 répond à des besoins de mobilité identifiés de longue date. Depuis 2010, ces besoins ont été précisés par des études et documents de planification en matière d'aménagement, d'urbanisme ou de mobilité sur le territoire.

2010

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) souligne le besoin d'un renforcement de la desserte de Saint-Fons et de Vénissieux.

2017

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU 2017-2030) de la Métropole de Lyon confirme la nécessité de relier entre elles Saint-Fons, Vénissieux, Bron et Vaulx-en-Velin, de connecter Saint-Fons à Lyon et Vaulx-en-Velin à Villeurbanne et, enfin, de proposer des connexions avec d'autres axes structurants.

L'étude de déplacements conduite sur les secteurs du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) met en évidence le déficit d'accessibilité et d'offre de transports collectifs pour les quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier au détriment de ses habitants.

2018

Une étude d'Urbalyon pour la révision du Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) et une étude menée par le SYTRAL sur le Grand Est lyonnais confirment la pertinence d'un mode Transport en Commun en Site Propre (TCSP), empruntant une voie qui lui est réservée.

2019

Le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) insiste sur l'opportunité d'un arc de mobilité reliant Vénissieux, Saint-Fons et Gerland et d'une liaison urbaine entre Saint-Fons et Lyon.

2020

Le SYTRAL mène des études spécifiques pour confirmer l'opportunité, vérifier la faisabilité technique et budgétaire de la ligne T10 : tracé, insertion de la ligne, localisation des stations, coûts estimatifs, planning prévisionnel...

**23/08
AU 23/10
2021**

Le SYTRAL organise une concertation préalable ouverte à tous.



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 ».



Cette carte illustre la volonté de desservir les territoires par des axes structurants de transports en commun. Les projets seront soumis à concertation et leurs tracés sont susceptibles d'évoluer.

LES ENJEUX DE LA NOUVELLE LIGNE

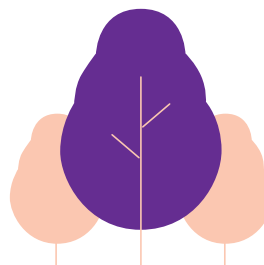
Le déploiement d'une nouvelle ligne de tramway au sud-est de la Métropole permettra de répondre aux attentes de la population en rendant la ville plus apaisée, plus solidaire et plus attractive au fil des quartiers et des communes traversés.



› 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 renforce l'offre de transports en commun et permet 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 double d'itinéraires piétonniers et cyclables continus et sécurisés, multipliant ainsi les alternatives efficaces à la voiture individuelle.



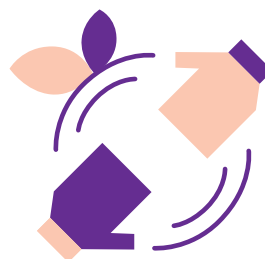
En savoir +

Partie 1 du dossier de concertation



› 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.

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

**Le tramway est un mode fiable, performant et facile d'accès,
qui participe à façonner le paysage urbain.**

Le choix du tramway

Cette décision repose surtout sur la capacité du tramway à accompagner le développement urbain, à savoir la transformation durable des territoires traversés, par des programmes de réhabilitation et de construction de logements, des équipements publics (écoles, sites sportifs) et des transports en commun. À ce titre, la ligne T10 accompagne notamment les quartiers en renouvellement (Arsenal et Carnot-Parmentier) ou les secteurs économiques et industriels (Sampaix dans la Vallée de la Chimie, Techsud et plus largement le Biodistrict). C'est aussi un mode qui offre une grande capacité, avec une estimation de fréquentation de plus de 22 000 voyageurs par jour à horizon 2030.

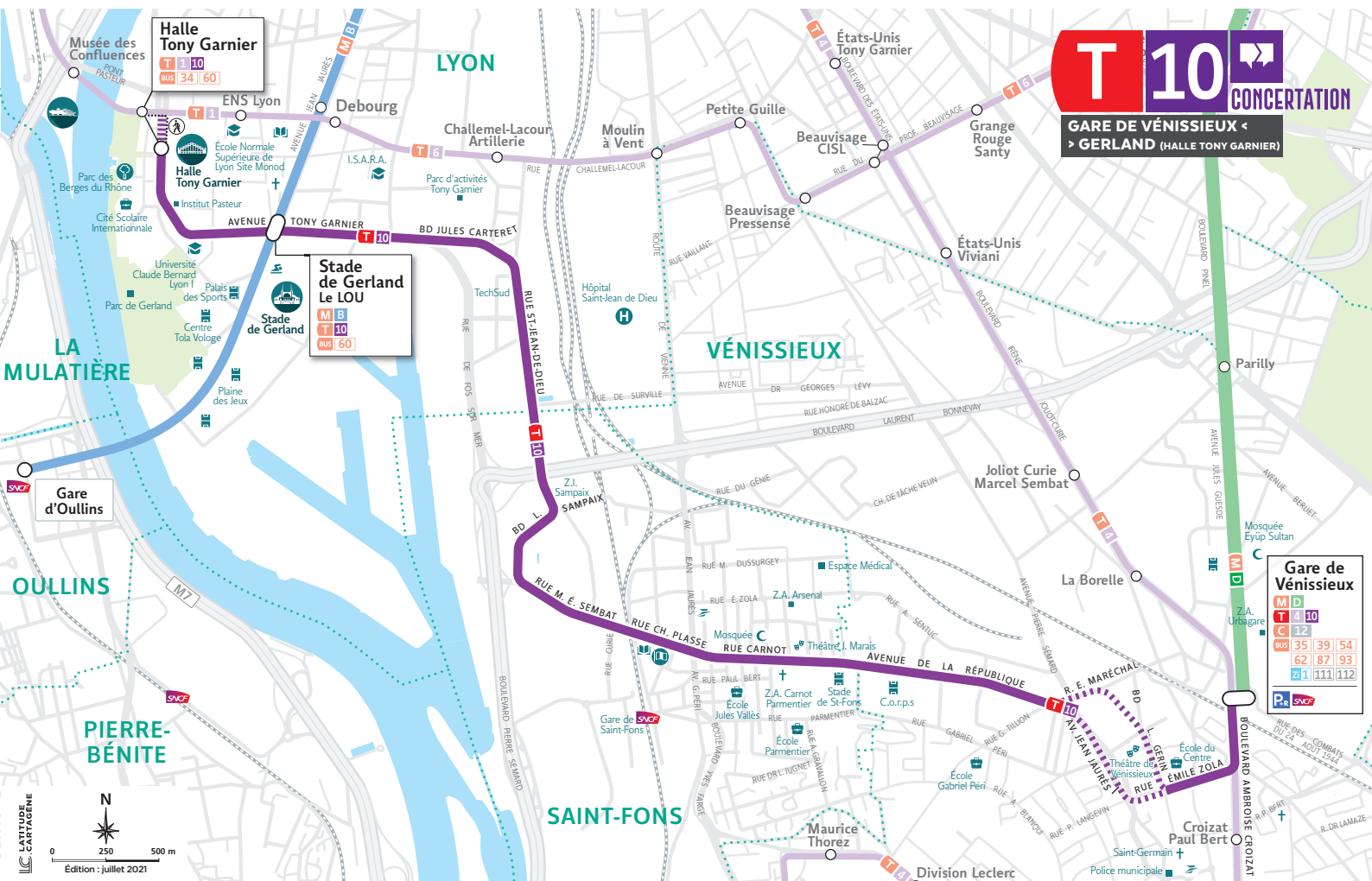
En savoir +

Partie 2 du dossier de concertation



Le tracé de référence et les 2 variantes locales à Vénissieux

Les études ont permis un recensement de l'ensemble des itinéraires possibles pour la ligne T10. Chaque itinéraire a notamment été évalué sous l'angle du potentiel de desserte, de l'insertion, du maillage du réseau de transports en commun et de l'intermodalité. Agrégés les uns aux autres, ils ont fait émerger un tracé de référence avec 2 variantes locales à Vénissieux.



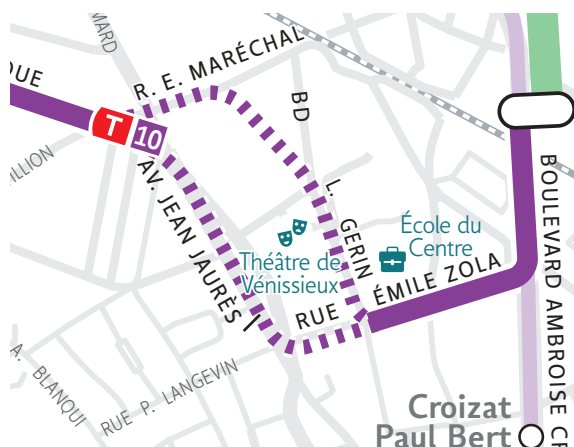
Le tracé pas à pas

▼ Du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Vénissieux au quartier des Marronniers

PEM de Vénissieux > boulevard Ambroise Croizat > rue Emile Zola > avenue Jean Jaurès ou boulevard Laurent Gérin — rue Eugène Maréchal > avenue de la République.

POINTS CLEFS

- Connexion au PEM de Vénissieux (métro D, tramway T4)
- Itinéraire assez direct
- Complémentarité avec la ligne de tramway T4 pour la desserte de Vénissieux



Deux variantes locales soumises à concertation

À Vénissieux, deux solutions sont possibles à l'extrémité ouest de la rue Emile Zola, particulièrement étroite :

- Le passage du tramway sur la rue Emile Zola puis sur l'avenue Jean Jaurès.
- Le passage du tramway par le boulevard Laurent Gérin puis, en direction des Marronniers, par la rue Eugène Maréchal.

Chacune comprend des avantages et des inconvénients :

- L'itinéraire passant par la rue Emile Zola offre la progression la plus directe. La portion ouest de la rue, entre le boulevard Laurent Gérin et l'avenue Jean Jaurès, très étroite, impliquerait une fermeture à la circulation – sauf riverains. Elle présente des contraintes fortes de relocalisation des réseaux existants compte-tenu de l'étroitesse de la rue sur cette portion.
- L'itinéraire empruntant le boulevard Laurent Gérin rallonge le tracé d'une centaine de mètres. L'insertion du tramway impliquerait également une fermeture à la circulation – sauf riverains – au droit du théâtre. Elle nécessite un travail approfondi en lien avec le projet de reconversion des usines Maréchal mais présente cependant moins de contraintes d'insertion et de relocalisation des réseaux enterrés.



◀ Du quartier des Marronniers aux Quatre Chemins à Saint-Fons

Rue Carnot > centre de Saint-Fons > carrefour Quatre Chemins.

POINTS CLEFS

- Itinéraire direct
- Desserte du centre de Saint-Fons
- Accompagnement des quartiers NPNRU Arsenal et Carnot-Parmentier
- Desserte du nouveau collège République à Vénissieux

► Des Quatre Chemins à Techsud

Rue Charles Plasse > Mairie de Saint-Fons
> franchissement des voies ferroviaires
> rue Marcel Sembat > boulevard Lucien Sampaix > franchissement du boulevard Laurent Bonnevey en direction de la rue Saint-Jean-de-Dieu via un nouvel ouvrage d'art.

POINTS CLEFS

- Trait d'union entre les secteurs résidentiels et commerçants de Saint-Fons et les zones d'activités industrielles de Sampaix, et plus largement la Vallée de la Chimie
- Connexion à la gare de Saint-Fons en 5 minutes à pied
- Connexion entre les secteurs de Sampaix et Techsud, contribuant au désenclavement de Saint-Fons
- Création d'une zone de remisage des rames de tramway sur le secteur de Surville

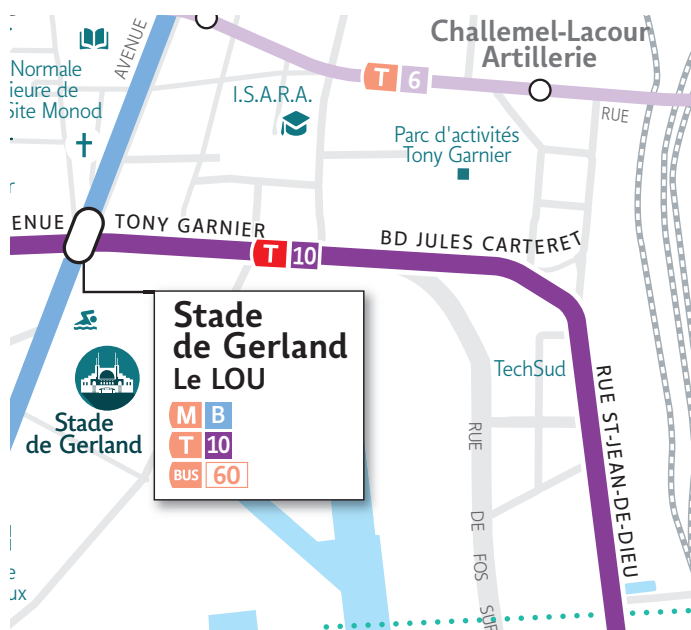


► De Techsud au métro B / Stade de Gerland - Le Lou

Rue Saint-Jean-de-Dieu > boulevard Jules Carteret > avenue Tony Garnier jusqu'au stade de Gerland.

POINTS CLEFS

- Itinéraire direct
- Desserte de Techsud et du quartier de l'Artillerie
- Connexion au métro B Stade de Gerland - Le Lou

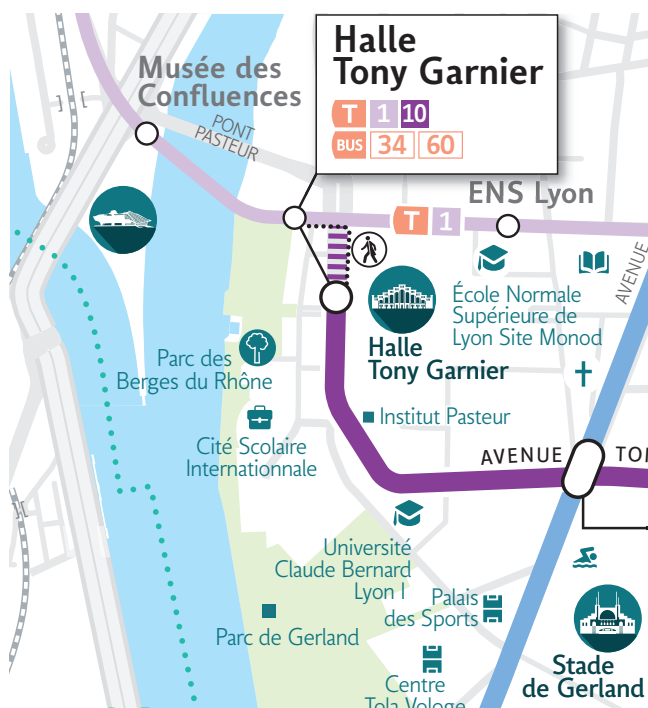


► Du métro B - Stade de Gerland - Le Lou à la Halle Tony Garnier

Avenue Tony Garnier.

POINTS FORTS

- Connexion au métro B Stade de Gerland — Le Lou
- Desserte de nombreuses implantations tertiaires, d'équipements scolaires, culturels et sportifs
- Renforcement de l'intermodalité avec la connexion au T1 en 3 minutes à pied
- Complémentaire avec les lignes T1 et T6 pour la desserte du secteur Gerland.



Cap sur l'intermodalité

L'intermodalité est la capacité à combiner différents moyens de transports lors d'un même trajet pour profiter au mieux de leurs avantages respectifs. Elle représente un réel service pour les usagers, avec des trajets optimisés, plus rapides et plus fluides. L'intermodalité s'inscrit aujourd'hui dans une réelle dynamique. L'auto-partage, le covoiturage, les vélos en libre-service ou les trottinettes viennent désormais compléter l'offre de transports collectifs et la voiture particulière.

Ainsi, le T10 se conjugue avec les modes de transport existants à la gare de Vénissieux avec la ligne de métro D, la ligne de tramway T4, le pôle d'échanges bus et la gare TER, à la gare TER de Saint-Fons (accessible en 5 minutes de marche à pied) et sur le secteur de Gerland avec la ligne de métro B et la ligne de tramway T1.

Des aménagements cyclables continus et sécurisés accompagneront le tracé du T10, connectés au réseau cyclable de la Métropole.

Des cheminements piétons continus seront également aménagés le long de la ligne.



LE PROJET EN CHIFFRES

8 KM ENVIRON



DE LA GARE DE VÉNISSIEUX À LA
HALLE TONY GARNIER (LYON 7^E)

POUR **24 MINUTES**

ENVIRON DE TEMPS
DE PARCOURS

14 À 16 STATIONS



DONT 1 STATION



RECONFIGURÉE

(T4 GARE DE VÉNISSIEUX)



UN TRAMWAY TOUTES LES

10 MINUTES

EN HEURE DE POINTE

**PLUS DE
50 200
PERSONNES**



EMPLOYÉS ET SCOLAIRES À 5 MIN
À PIED DE LA LIGNE ET PLUS DE
100 900 À 10 MIN

COÛT ESTIMATIF GLOBAL :



230 M€

INCLUANT LA ZONE
DE REMISAGE DE TRAMWAY SUR
LE SECTEUR SURVILLE À SAINT-FONS



PLUS DE

22 000 VOYAGEURS

PAR JOUR EN 2030

LE T10 EN QUESTIONS

L'insertion d'un tramway suppose des compromis. La méthode de travail proposée consiste à combiner le travail du concepteur du projet sur les études techniques et le point de vue des habitants, travailleurs et usagers de l'espace public qui apporteront leur connaissance fine et leur pratique du territoire.

C'est ainsi que la concertation contribuera directement à la transformation des espaces publics et alimentera 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.

S'insérer dans le territoire

Comment mieux partager la voirie en faveur des modes doux ?

La Métropole s'engage en faveur d'une ville apaisée et moins polluée. L'insertion du T10 suppose de modifier une partie des aménagements urbains et paysagers existants, tels que les rues, carrefours, places ou alignements d'arbres. Une opportunité pour rééquilibrer le partage de la voirie en faveur des modes doux au travers de plusieurs objectifs :

- Diminuer la place de la voiture en ville en réduisant les espaces de circulation et de stationnement, tout en préservant l'accessibilité locale,
- Améliorer le confort des cheminements piétons pour favoriser la marche à pied,
- Créer des aménagements cyclables continus et sécurisés pour encourager la pratique du vélo,
- Rechercher l'intermodalité avec des connexions efficaces avec les lignes de transports en commun ou de TER.

▼ Comment composer avec l'existant dans les rues étroites ?

Le projet T10 ne prévoit pas d'appliquer un profil d'aménagement unique sur les voiries du tracé. Il s'agit au contraire de composer avec l'existant. La concertation permettra de définir, avec les riverains, commerçants, piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes, comment concilier :

- Les espaces réservés aux piétons et cyclistes,
- La végétalisation,
- Les voies de circulation,
- Le stationnement.



► Comment faire évoluer le pont Marcel Sembat ?

Le pont Marcel Sembat pourrait évoluer suivant trois options possibles soumises à la concertation :

- La conservation de l'ouvrage existant,
- L'élargissement de l'ouvrage existant,
- La construction d'une passerelle pour les modes doux, parallèlement à l'ouvrage existant.



◀ Quels usages pour l'ouvrage de franchissement du boulevard périphérique Laurent Bonnevey ?

Le franchissement du boulevard périphérique Laurent Bonnevey est envisagé dans le prolongement des rues Charles Antoine Martin au sud et Saint-Jean-de-Dieu au nord, à l'ouest de l'ouvrage existant sous le boulevard. Il suppose la création d'une infrastructure permettant d'accueillir le tramway ; les modes doux pourraient être intégrés à cet ouvrage ou dans l'ouvrage existant. À plus ou moins long terme, se pose la question d'accueillir ou pas la circulation automobile. La concertation permettra au public de s'exprimer sur ce sujet.



◀ Comment renforcer la végétalisation ?

Sur l'ensemble de l'itinéraire, la plateforme du tramway ainsi que les espaces publics alentours seront conçus avec l'objectif d'une végétalisation maximum (engazonnement de la plateforme, arbres d'alignement, végétation arbustive) répondant ainsi aux enjeux d'adaptation au réchauffement climatique et de lutte contre les îlots de chaleur. Sur certaines sections présentant des contraintes pour la végétalisation le long du tracé, des sites complémentaires de plantation pourront être définis avec les habitants. Le choix des essences pourra également être discuté avec le public.



Optimiser la desserte

▼ Où implanter les stations ?

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

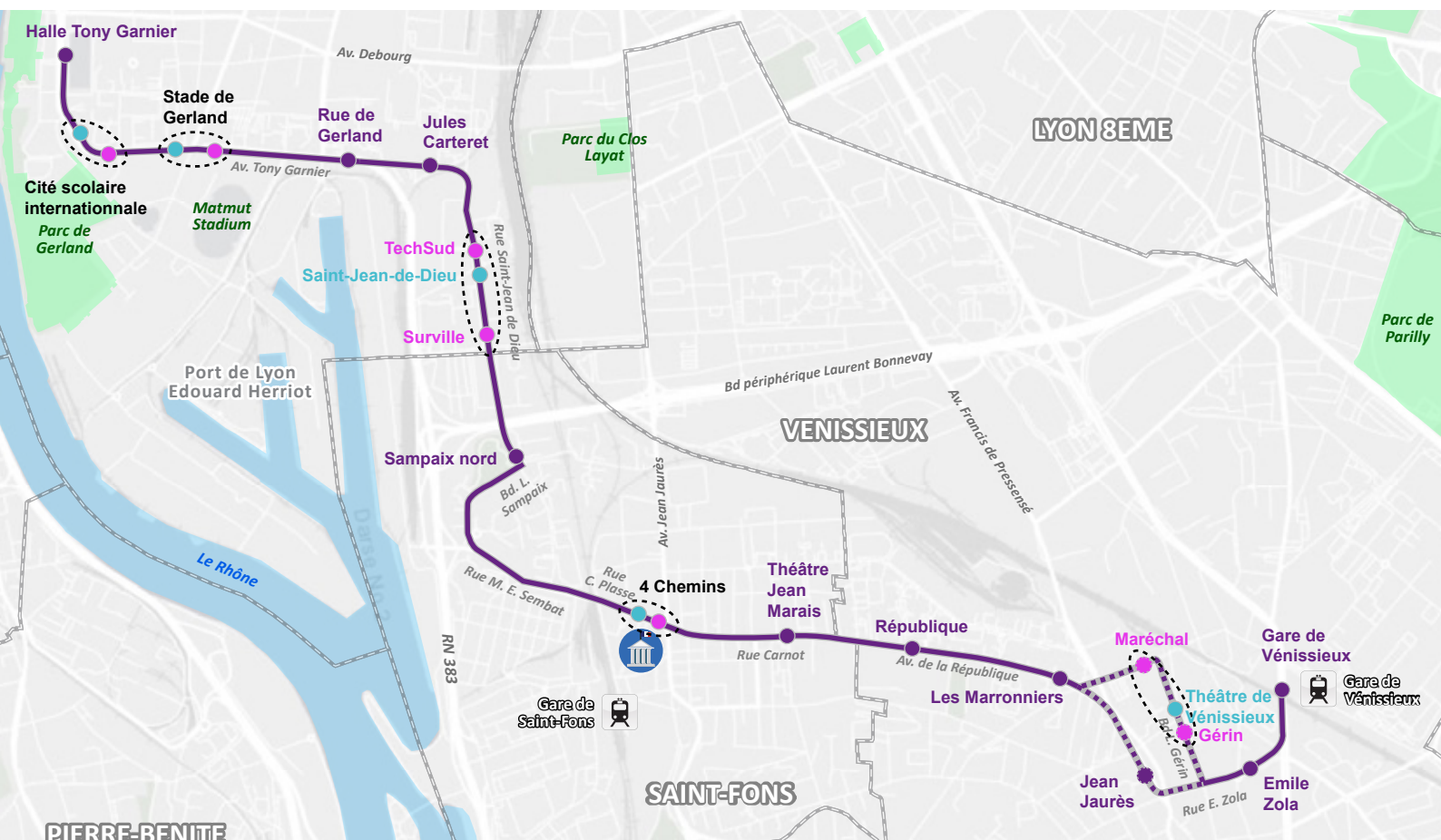
La localisation des stations s'effectuera sur la base de pôles forts générateurs de déplacements, tout en visant une répartition homogène des stations le long du tracé et en recherchant une optimisation des performances de la ligne. Les stations sont ainsi envisagées au niveau des secteurs suivants :

- La Gare de Vénissieux,
- Le centre de Vénissieux et le quartier des Maronniers,
- Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (Arsenal et Carnot-Parmentier), le nouveau collège République à Vénissieux,
- Le centre-ville de Saint-Fons, ses commerces, son théâtre, l'hôtel de ville et la médiathèque,

- Les secteurs d'emploi de Sampaix dans la Vallée de la Chimie, de Techsud et plus largement du Biodistrict, du quartier de l'Artillerie et du Port Edouard Herriot,
- Les secteurs résidentiels de Gerland, ses pôles économiques, ses instituts de recherche et de formation dans le Biodistrict, et ses grands équipements culturels et sportifs.

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

Pour répondre à l'enjeu de proximité, l'intervalle entre stations sera de l'ordre de 550 mètres en moyenne, comme sur l'ensemble du réseau tramway lyonnais en secteur urbain. Dans les zones moins denses, comme la ZI Sampaix, l'intervalle sera augmenté pour permettre une desserte du secteur tout en optimisant les performances de la ligne.



Les différents scénarios d'implantation des stations

- Implantation de station fixe
- Scénario 1 d'implantation de stations
- Scénario 2 d'implantation de stations



0 0,5 1 km

Sources : IGN BD CARTO / ESRI
Cartographie : Systra / Mai 2021

► Quelles attentes en matière de rabattement et d'interconnexions ?

La ligne T10 générera plus de 22 000 déplacements journaliers à horizon 2030 sur le réseau métropolitain et près de la moitié des voyageurs seront en correspondance, notamment via les métro B et D, le tramway T4, et dans une moindre mesure le tramway T1. La mise en service du T10 s'accompagnera d'une réorganisation des lignes de bus du secteur (C12, 60, 93, etc.)

L'expression des habitants et usagers permettra de nourrir la réflexion du SYTRAL sur les adaptations du réseau à mettre en œuvre.



► Comment renforcer l'attractivité des commerces ?

Avec l'arrivée future du T10, les commerçants de Saint-Fons s'interrogent.

Ils jugent positifs notamment l'amélioration du cadre de vie, la mise en valeur des commerces par le nouvel aménagement urbain, la venue d'une nouvelle clientèle grâce au tramway. Mais ils s'inquiètent en particulier de l'accessibilité des clients venant des secteurs nord et sud (Clochettes, Arsenal, Carnot-Parmentier...) et de la possible perte d'activité en phase de travaux.

La concertation permettra d'initier les échanges sur ces sujets qui se poursuivront tout au long de la concertation continue (suite au vote en comité syndical).



En savoir +

Partie 3 du dossier de concertation



LES GRANDES ÉTAPES



2021

Désignation du maître d'œuvre général

—
Concertation préalable



2021-2023

Études, procédures administratives



À PARTIR DE 2022

Concertation continue
(suite au vote en comité syndical)



2023 1^{ER} TRIMESTRE

Enquête publique DUP



2023

Déclaration de projet / consultation
des entreprises de travaux



2023-2025

Travaux



2026 1^{ER} TRIMESTRE

Mise en service

LES ACTEURS DU PROJET T10

Le SYTRAL

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 (réseau Libellule), ainsi que les services Optibus et Rhônexpress. L'exploitation des lignes est confiée à des opérateurs privés dans le cadre d'une délégation de service public.

SYTRAL

Les 31 élus du Comité syndical votent les grandes orientations du SYTRAL. À l'échelle du projet, celles-ci sont mises en œuvre par le comité de pilotage composé d'élus représentant le SYTRAL, les communes concernées et la Métropole, appuyé par le comité technique constitué par les services du SYTRAL et des partenaires. 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 transport, de la tarification et des systèmes d'information. Son périmètre sera élargi à 13 collectivités du Rhône et 263 communes.

La Métropole de Lyon

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 (eau, gaz, électricité, télécom...). Ils jouent un rôle particulier pour l'insertion du projet sur la séquence de l'avenue Tony Garnier.

Vénissieux, Saint-Fons et Lyon

Les communes 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...). Ces dernières participent à la démarche de co-construction initiée par le SYTRAL, en particulier sur les sujets du tracé et de l'insertion du projet dans le tissu urbain. Les Missions Gerland et Vallée de la Chimie, qui pilotent les projets d'aménagement de leur territoire, sont également associées.

Pour en savoir plus et suivre
le déroulé de la concertation
préalable, rendez-vous sur

t10-sytral.fr

