



GARE DE VÉNISSIEUX ↔ GERLAND

DU 23 AOÛT
AU 23 OCTOBRE 2021



Dossier de concertation



Suivez l'actu du projet !



Construisons ensemble le tramway **T10** !

SYTRAL

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 !



SOMMAIRE

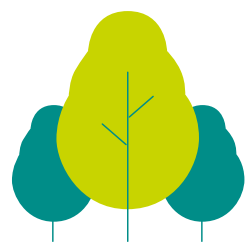
INTRODUCTION	4
T10, un projet Destinations 2026.....	4
Le tramway T10, moteur de la transformation urbaine.....	6
Le cadre légal de la concertation - la concertation préalable au titre du code de l'environnement	8
4 périmètres de concertation pour aller au-devant des habitants	9
Les rendez-vous de la concertation	10
Les acteurs du projet	11
Une gouvernance partenariale	11
 PARTIE 1 - POURQUOI LE PROJET T10 ?	13
T10 : une autre façon de vivre la ville	14
Accompagner la mutation urbaine	14
Une alternative crédible à la voiture individuelle	15
Faciliter la recherche d'emploi.....	15
Un outil d'attractivité territoriale	15
Des besoins clairement identifiés	16
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).....	16
Le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H)	16
Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)	16
Répondre aux besoins d'un territoire en transformation.....	18
Relier emplois et lieux de vie	18
Accompagner les projets urbains	19
La mobilité active, alliée du projet de transport.....	20
Et si le projet ne se faisait pas ?	21
Comment s'est construit le tracé de la ligne T10 ?	22
Étape 1 : le temps du diagnostic.....	23
Étape 2 : l'étude d'opportunité	24
Étape 3 et 4 : les études de faisabilité	28
 PARTIE 2 - LES CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES DU T10	31
Pourquoi le mode tramway ?	32
Tramway ou BHNS ?.....	32
Avantage au tramway.....	32
Le tracé	33
Du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Vénissieux au quartier des Marronniers (séquence A).....	34
Du quartier des Marronniers aux Quatre Chemins à Saint-Fons (séquence B).....	36
Des Quatre Chemins au secteur Techsud (séquence C).....	37
De Techsud au métro B / Stade de Gerland - Le Lou (séquence D).....	38
Du métro B / Stade de Gerland - Le Lou à la Halle Tony Garnier (séquence E)	38
Une solution de mobilité globale	39
Vers un service performant.....	39
Cap sur la multimodalité	40
Les aménagements intégrés au projet T10	41

PARTIE 3 - LE T10 EN 4 QUESTIONS	43
Comment le tramway va-t-il s'insérer dans le territoire ?	44
Une approche dictée par le terrain	44
L'insertion du T10 pas à pas	46
Circulation : de la contrainte à l'opportunité.....	52
Stationnement : définir des solutions pour tous	53
Enjeux fonciers : une adaptation maximale	54
Ensemble, transformons notre cadre de vie	55
Cycles : des itinéraires sans coupure	56
Un projet environnemental	57
Les stations	60
Localisation des stations	60
Comment le tramway va-t-il desservir les territoires ?	62
Niveau de service et performance élevés.....	62
Desserte urbaine et socio-économique : la recherche du meilleur équilibre.....	62
Le rôle du T10 au sein du réseau de transports en commun	64
Comment la ligne T10 fonctionnera-t-elle demain ?	66
Le T10, un « système de transport »	66
Comment la ligne T10 sera-t-elle réalisée ?	67
Contraintes techniques et risques	67
L'organisation du chantier	69
Première approche budgétaire	69
 PARTIE 4 - LA CONCERTATION ET LE CALENDRIER	71
La concertation préalable avec garants	72
Le mot des garants	72
Les principes et objectifs de la concertation préalable sur la ligne T10.....	73
Les fondamentaux	73
Les objectifs de la participation	73
Les contributions attendues	74
Les suites de la concertation préalable	74
Comment la concertation va-t-elle s'organiser ?	75
Pour s'informer	76
Pour donner son avis	76
Participer aux échanges	76
Après la concertation	78
Le processus décisionnel	78
La concertation continue (suite au vote en comité syndical)	78
Le calendrier de la ligne T10	79
 GLOSSAIRE.....	81

INTRODUCTION

T10, un projet Destinations 2026

Le tramway T10 fait partie des principaux projets inscrits au plan de mandat voté en décembre 2020 par le SYTRAL, autorité organisatrice des transports du Rhône et de l'Agglomération Lyonnaise. Cette vision, dénommée « Destinations 2026 », vise 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.



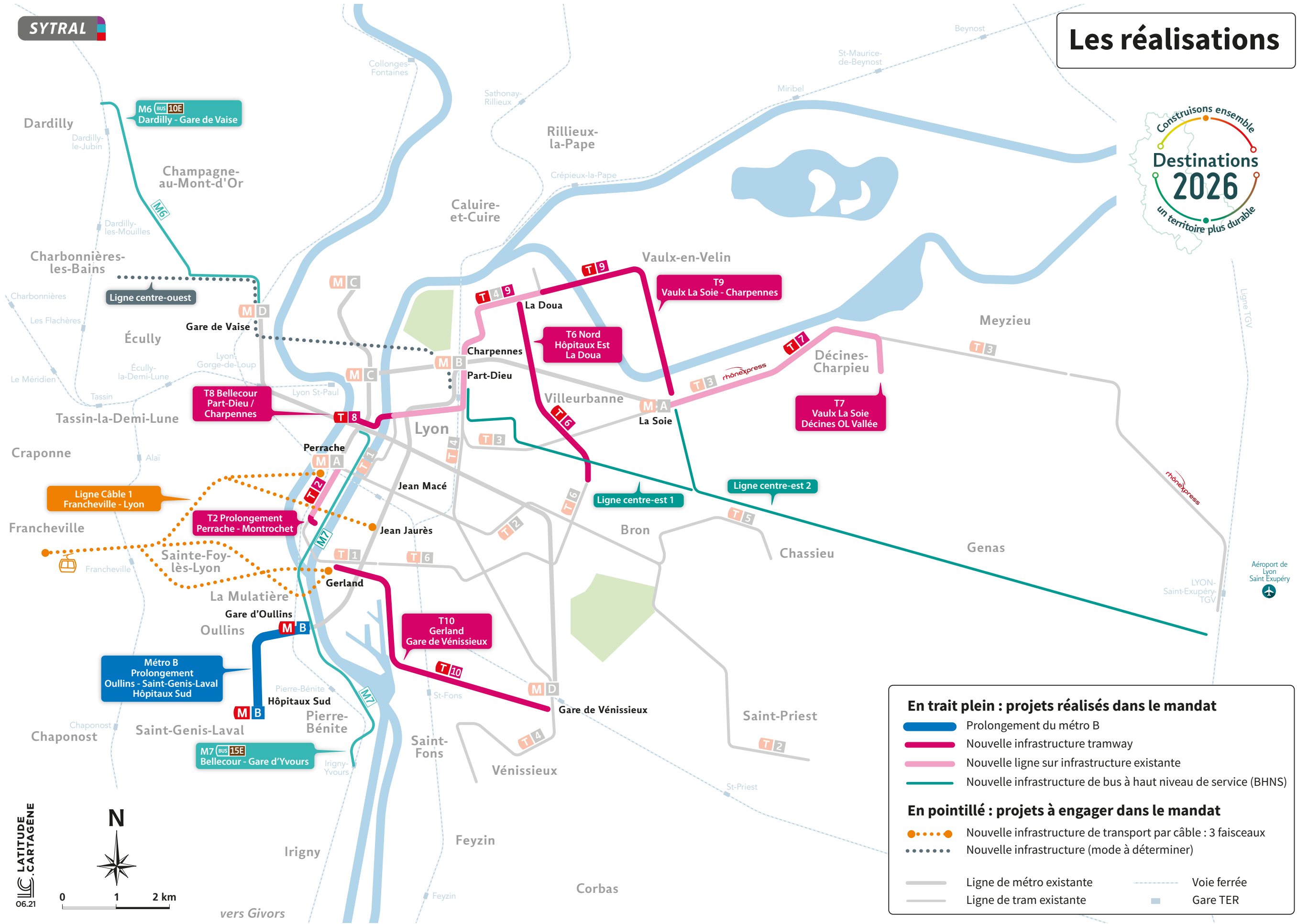
SOUTENIR LA RELANCE ÉCONOMIQUE LOCALE

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.

+ **DE 2,5 MILLIARDS D'EUROS**

d'investissement pour les transports
en commun d'ici 2026

Les réalisations



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 OBJECTIFS DU PROJET T10

- **Désenclaver** Saint-Fons en offrant une desserte rapide vers Lyon et Vénissieux
- **Relier** Saint-Fons et les quartiers NPNRU Arsenal et Carnot-Parmentier au reste de la Métropole avec un mode de transport structurant
- **Favoriser** le report modal et les modes doux
- **Desservir** les zones d'activité, d'emploi et de formation
- **Donner toute leur dimension** à la qualité urbaine et paysagère, à l'offre de mobilité et aux fonctionnalités qui l'accompagnent (vélo, circulation piétonne, mobilier urbain...)

Le tramway T10, moteur de la transformation urbaine

Le plan d'investissement ainsi engagé consiste à accélérer le développement du réseau TCL (Transports en Commun Lyonnais) tout en accompagnant les projets urbains. Il comprend notamment la création de quatre nouvelles lignes de tramway dont la ligne T10 Gare de Vénissieux - Saint-Fons - Gerland qui, dès sa mise en service, contribuera à la dynamique du sud-est lyonnais.

Cette nouvelle ligne offrira une alternative efficace à la voiture individuelle à travers une desserte locale performante, connectée aux grandes lignes de transports en commun de la Métropole (lignes de métro B et D, lignes de tramway T1 et T4, transport par câble le cas échéant).

Le développement du réseau de tramway vise à affirmer la cohésion des territoires et la dynamique de projets dans les quartiers prioritaires de la ville. Le centre-ville et les quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier de Saint-Fons en bénéficieront tout particulièrement, de même que le quartier Aulagne, celui des Marronniers à Vénissieux et celui du Biodistrict intégrant Techsud à Gerland.

La nouvelle ligne participera à leur désenclavement tout en améliorant la desserte des zones d'activités économiques et industrielles situées à proximité. Elle répondra aux enjeux de mixité sociale en favorisant l'insertion et le retour à l'emploi.

Mode de transport apprécié des usagers, le tramway contribue également au réaménagement de l'espace public, à l'amélioration du cadre de vie et au développement conjoint des mobilités durables et douces.

À travers la végétalisation des espaces publics, et l'attention particulière accordée à la désimperméabilisation des sols et à la gestion des eaux pluviales, il donne une orientation plus durable à la ville.

Caractéristiques générales du T10

 **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

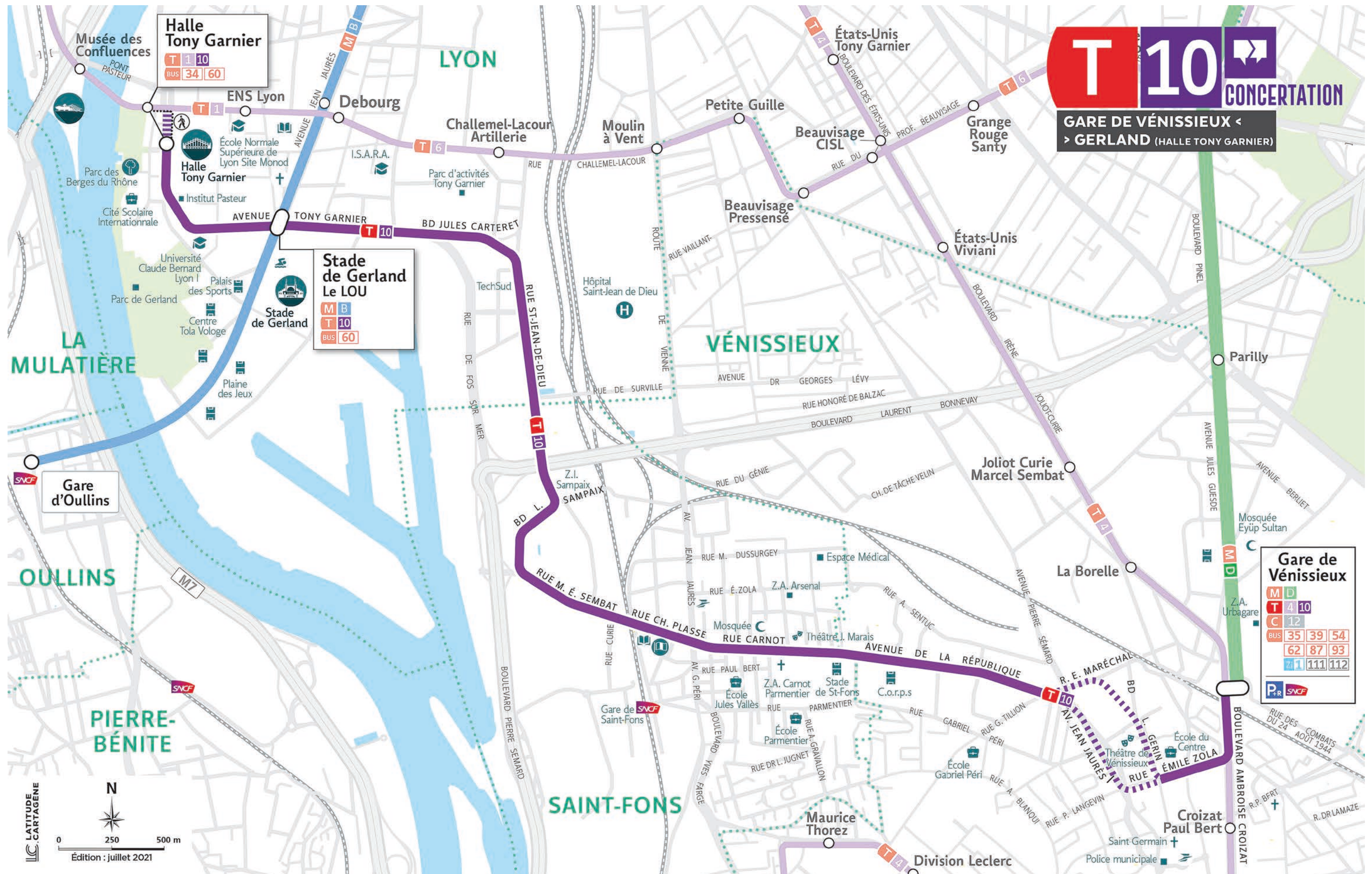
 **24 MINUTES**
ENVIRON
DE TEMPS
DE PARCOURS

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

PLUS DE
22 000
VOYAGEURS
PAR JOUR EN 2030

 **UN TRAMWAY**
TOUTES LES
10 MINUTES
EN HEURE DE POINTE

 **MISE EN SERVICE AU**
1^{ER} TRIMESTRE 2026



Le tracé du tramway T10, reliant le pôle d'échange multimodal de Vénissieux au secteur Gerland

LE CADRE LÉGAL DE LA CONCERTATION - LA CONCERTATION PRÉALABLE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

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.

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, autorisation loi sur l'eau...).

Elle permet d'examiner les aspects suivants :

- débattre de l'opportunité, des objectifs et des principales caractéristiques du projet ;
- débattre du projet porté par le maître d'ouvrage, des alternatives à ce projet et enfin de sa non mise en œuvre (option zéro) ;
- débattre des impacts environnementaux, des enjeux socio-économiques et des effets du projet sur l'aménagement du territoire ;
- informer le public et répondre à ses interrogations sur l'état d'avancement du projet, ses objectifs et ses effets ;
- enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés par le public ;
- éclairer le maître d'ouvrage sur les suites à donner à son projet et les modifications à y apporter.

Le projet T10 s'inscrit dans ce cadre réglementaire.

Les principes d'une concertation préalable garantie par la CNDP

- **Indépendance** : les garants ne sont pas liés aux parties prenantes concernées par le projet.
- **Neutralité** : les garants sont neutres, ils ne donnent pas d'avis sur le fond du projet.
- **Transparence** : l'information est complète et sincère, et largement diffusée. La concertation est ouverte à tous, les échanges font l'objet de comptes rendus.
- **Égalité** : chaque personne a la possibilité de s'exprimer et de développer ses arguments, sans considération pour son poids politique, social, économique ou autre.
- **Argumentation** : sont retenus les propos argumentés, qui sont expliqués (« je pense ceci parce que... »).
- **Inclusion** : les modalités d'information et de concertation sont variées et permettent de toucher tous les publics concernés, y compris les personnes les plus éloignées des sphères publiques.

LA CNDP, AUTORITÉ ADMINISTRATIVE INDÉPENDANTE



Selon les dispositions du code de l'environnement, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), créée en 1997 et devenue autorité administrative indépendante en 2002, est chargée de veiller au respect de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, régional ou local, ayant une incidence importante sur l'environnement et/ou l'aménagement du territoire. Pour ce type de projets, la réglementation prévoit deux formats principaux : la concertation préalable et le débat public. Ils sont décidés et gérés par la CNDP. Illustré par sa devise « Ma parole a du pouvoir », son rôle est de faire respecter le droit fondamental de toute personne à l'information et à la participation comme de garantir la mise en place de ce droit dans le processus décisionnel.

www.debatpublic.fr

EN SYNTHÈSE, LES MISSIONS DE LA CNDP

- Veiller au respect de la participation du public durant le processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national.
- Déterminer les modalités de participation du public.
- Organiser des débats publics.
- Émettre tout avis et recommandation à caractère général ou méthodologique.
- S'assurer du bon déroulement des concertations préalables qu'elle décide.
- Veiller à la bonne information du public durant la phase de réalisation de tous les projets dont elle a été saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux ou la mise en œuvre du plan ou programme.
- Gérer et animer la communauté des garants de la concertation.
- Conseiller les maîtres d'ouvrage et les autorités publiques.
- Assurer une mission de conciliation à la demande des parties prenantes au projet, plan ou programme.

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.

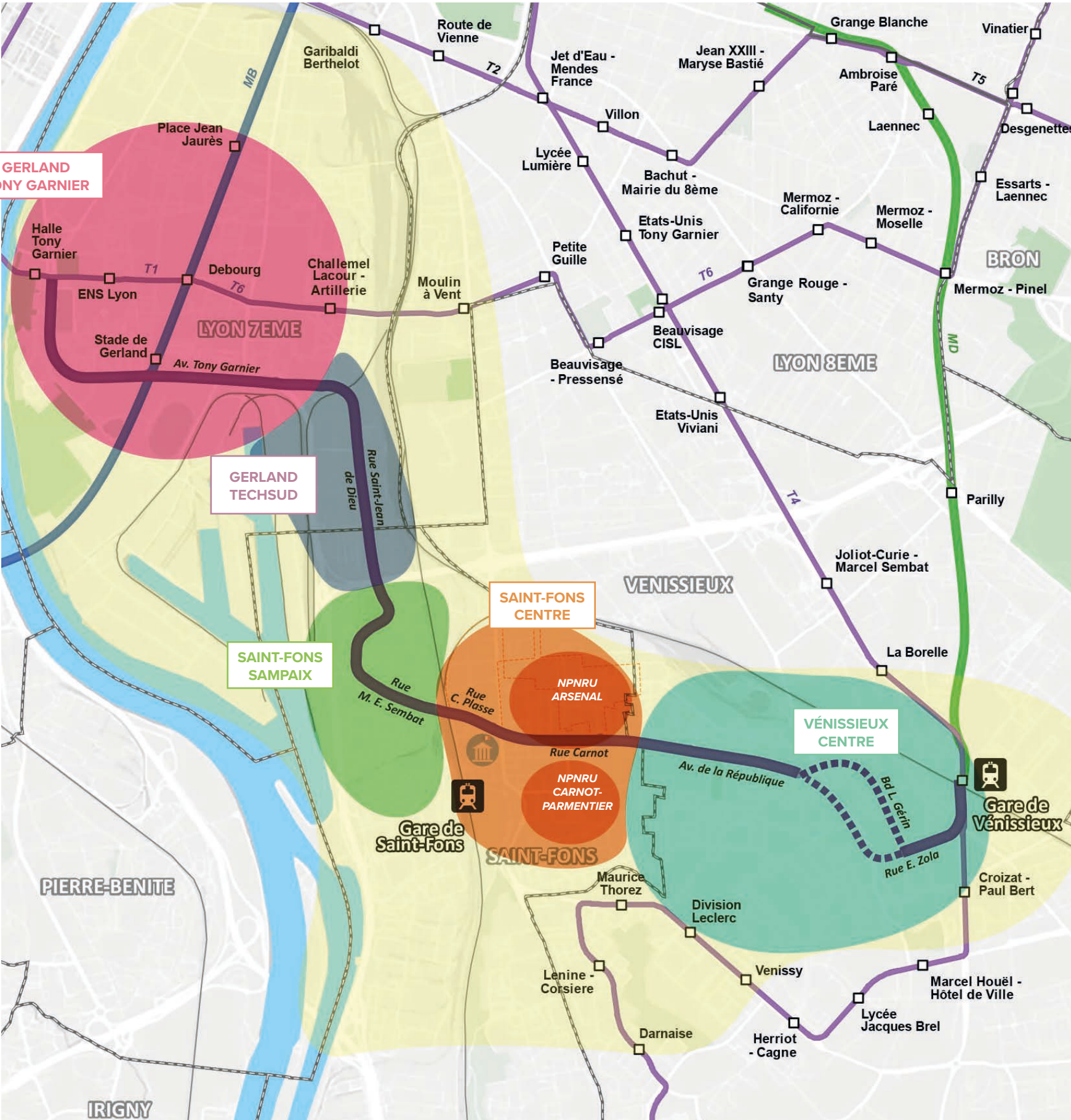
Afin de démultiplier la portée des échanges, le SYTRAL a souhaité agir sur 3 échelles complémentaires, avec :

- 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, Techsud, 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. Il propose une approche progressive depuis le périmètre d'influence large, jusqu'au périmètre de proximité et offre un programme varié de rencontres sur le terrain, permettant les échanges, les débats et le recueil des avis et contributions.









PÉRIMÈTRE D'INFLUENCE LARGE



Les périmètres de la concertation

PÉRIMÈTRE DE PROXIMITÉ / Secteurs à enjeux NPNRU SAINT-FONS PÉRIMÈTRE INTERMÉDIAIRE / 500 m de part et d'autre du tracé

Les rendez-vous de la concertation*

-  • Des rencontres ciblées avec les élus et acteurs locaux (sur invitation)
-  • Une soirée d'ouverture métropolitaine le mardi 31 août 2021
-  • 3 réunions publiques communales les 9, 10 et 14 septembre 2021
-  • 1 matinée au Forum des associations de Saint-Fons le 11 septembre 2021
-  • De nombreuses rencontres de proximité : stands mobiles, cafés en pied d'immeuble
-  • Un atelier thématique sur chacun des 5 secteurs du tracé : Vénissieux centre, Saint-Fons centre, Saint-Fons Sampaix, Gerland Techsud, Gerland Tony Garnier

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

Le dispositif détaillé de la concertation est présenté en partie 4 du présent dossier



Les acteurs du projet

SYTRAL

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.

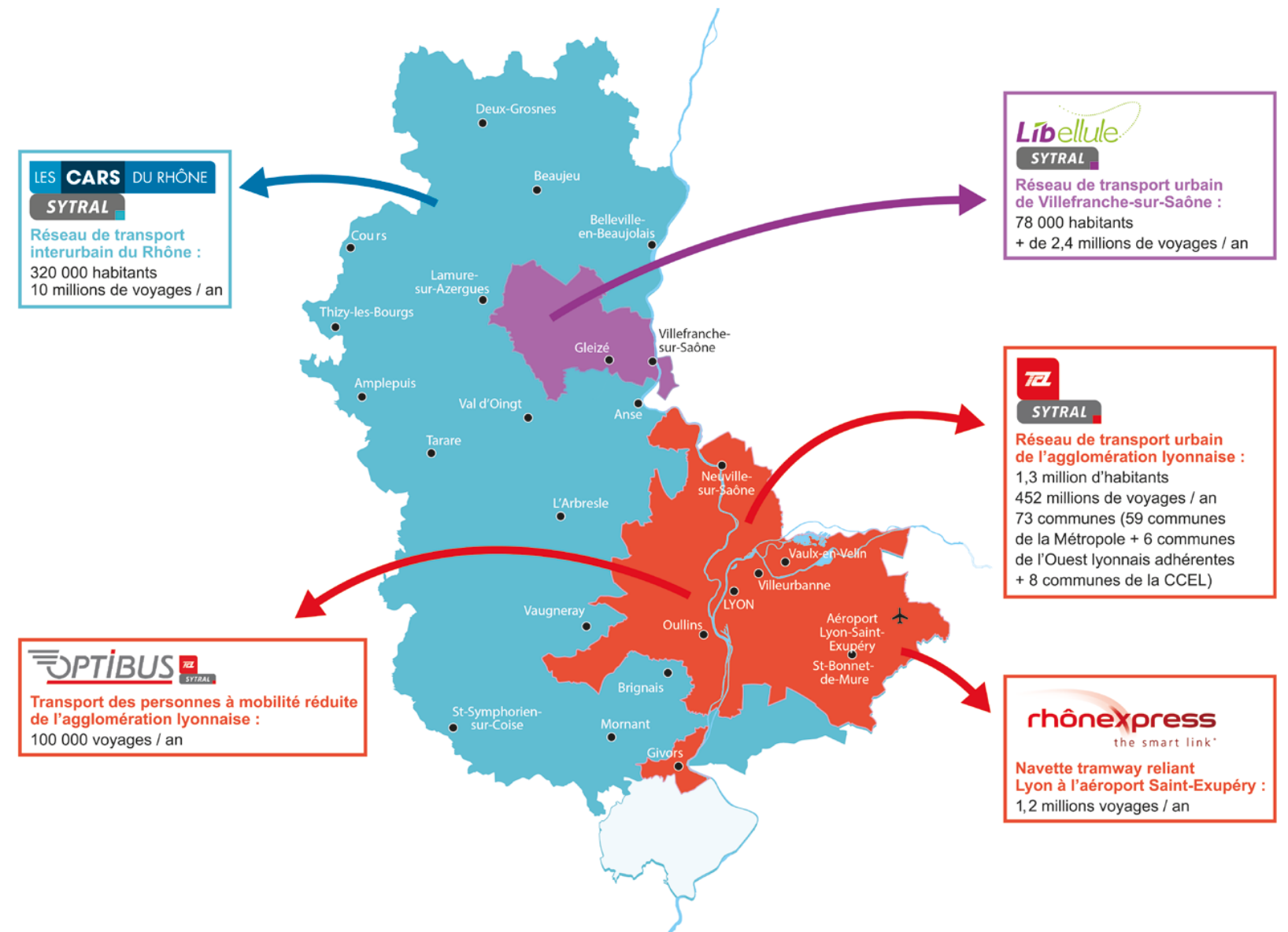
Les 31 élus du comité syndical votent les grandes orientations du SYTRAL. À l'échelle du projet, celles-ci sont mises en œuvre par le comité de pilotage (COPIL), appuyé par le comité technique (COTECH). Le 1^{er} janvier 2022, en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM), le SYTRAL deviendra 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.

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 au développement urbain, à la voirie ou aux réseaux enterrés (eau, gaz, électricité, télécom...). À ce titre, ils jouent un rôle particulier pour l'insertion du projet sur la partie de l'avenue Tony Garnier restant à requalifier.

Les Villes de 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. La Mission Gerland, qui pilote le projet d'aménagement de Gerland et promeut le territoire, ainsi que la Mission Vallée de la Chimie, sont également associées.



GRAND LYON
la métropole

ville de
venissieux

Saint-Fons

VILLE DE
LYON

Une gouvernance partenariale

Le SYTRAL est maître d'ouvrage du projet. Son organisation et son déroulement reposent sur les instances partenariales des comités techniques (COTECH) et comités de pilotage (COPIL) :

> Les COTECH associent les partenaires techniques (Métropole, Ville, concessionnaire). Les services de l'État émettent des avis sur les aspects réglementaires.

> Les COPIL associent des élus du Sytral, des Villes et de la Métropole. 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.





1.

POURQUOI LE PROJET T10 ?

Le tramway T10 s'inscrit dans un programme de renouvellement urbain et de structuration du réseau de transports en commun de la Métropole de Lyon.

Le projet, mené en concertation avec les communes concernées et la Métropole de Lyon, a fait l'objet de nombreuses études en amont (diagnostic, études d'opportunité et de faisabilité...), en cohérence avec les outils stratégiques de planification urbaine (SCOT, PLU-H, PDU...).

Il vise à répondre au plus près aux besoins du territoire et de ses habitants.

T10 : UNE AUTRE FAÇON DE VIVRE LA VILLE

Au-delà de la connexion à Lyon (secteur Gerland), la future ligne de tramway T10 doit accompagner les opérations de requalification de cœur de ville des communes de Vénissieux et Saint-Fons, le projet NPNRU Arsenal Carnot-Parmentier et le développement de zones industrielles ou d'activités. Elle s'inscrit en effet dans une politique ambitieuse de renouvellement urbain qui vise à la fois à renforcer l'attractivité de la ville, apporter plus de mixité et de cohésion sociale, et faciliter l'accès à l'emploi et favoriser l'insertion.

Accompagner la mutation urbaine

Traversée à l'ouest et au nord par des infrastructures routières et ferroviaires importantes, Saint-Fons ne peut aujourd'hui bénéficier de sa proximité avec Lyon. Une fois opérationnel, le T10 participera au désenclavement de la commune via une desserte rapide vers :

- la gare de Vénissieux, avec une connexion au métro D et au tramway T4
- le secteur de Gerland, avec une connexion au métro B et au tramway T1

Les quartiers NPNRU Arsenal et Carnot-Parmentier, au centre de Saint-Fons, profiteront de cette desserte en cohérence avec la mutation urbaine engagée sur ce territoire.



NPNRU : 450 quartiers concernés

Lancé en 2014, le Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine prévoit la transformation profonde de plus de 450 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) en France. L'amélioration de l'habitat et des équipements publics est le levier essentiel du programme pour favoriser la mixité dans ces territoires.

Une alternative crédible à la voiture individuelle

En renforçant le maillage du réseau de transports en commun et en assurant plusieurs correspondances avec les lignes structurantes (métros B et D, tramways T1 et T4, transport par câble le cas échéant), le T10 sera une alternative efficace à la voiture individuelle. Le projet proposera également des itinéraires cyclables et piétonniers sécurisés et continus qui multiplieront les alternatives aux déplacements en voiture.

Le T10 facilitera les déplacements intra-communaux et inter-communaux, mais aussi les trajets vers le centre de la Métropole lyonnaise, via des correspondances avec le réseau de transports en commun, métro ou tramway notamment.

À travers la construction d'un système de mobilité durable et continue, le tramway peut ainsi contribuer de façon significative à la réduction des inégalités territoriales.

Faciliter la recherche d'emploi

Le manque d'offre de transports en commun fait partie des principaux freins à la recherche d'emploi. Cela est encore plus vrai dans les quartiers où le taux de chômage est supérieur à la moyenne métropolitaine. Ici également, le T10 vise à offrir des marges de manœuvre importantes, avec la reconnexion des zones d'habitation aux bassins d'emploi situés à proximité (Vallée de la Chimie, Biodistrict) ou encore à des secteurs comptant de nombreux établissements d'enseignement et de formation (Gerland).

Un outil d'attractivité territoriale

La réalisation d'un tramway s'intègre désormais dans un plus vaste programme de requalification des espaces publics (rééquilibrage du partage de la voirie en faveur des piétons et cyclistes, végétalisation, apaisement des espaces, mobiliers urbains...). Autant d'aménagements de qualité qui participent à l'attractivité des territoires traversés, améliorent le cadre de vie et changent le regard porté sur la ville.



DES BESOINS CLAIREMENT IDENTIFIÉS

L'opportunité de créer la ligne T10 répond à des besoins décrits dès 1997 dans les documents de planification en vigueur sur le territoire. Ces derniers fixent les grandes orientations en matière d'aménagement, d'urbanisme ou encore de mobilité. Le besoin d'une ligne forte sur le corridor T10 a également été souligné dans le cadre de la concertation NPNRU Arsenal Carnot-Parmentier qui s'est déroulée en 2016.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

Le SCoT de la Métropole de Lyon couvre un périmètre de 74 communes et a été voté en 2010. Il fournit un cadre de référence à l'horizon 2030 pour le déploiement des politiques d'organisation de l'espace, d'urbanisme, d'habitat, de mobilités, d'environnement, d'aménagement commercial...

Le document prévoit la réalisation de corridors urbains structurés autour du réseau de transports collectifs. Le secteur Gerland, le port Édouard Herriot, la Vallée de la Chimie et le territoire centre-est faisant partie des grands secteurs de projet, le SCoT souligne le besoin d'un renforcement de la desserte de Saint-Fons et Vénissieux (cf. *carte de cohérence territoriale* sur <https://www.scot-agglolyon.fr/les-documents-du-scot/>).

Le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H)

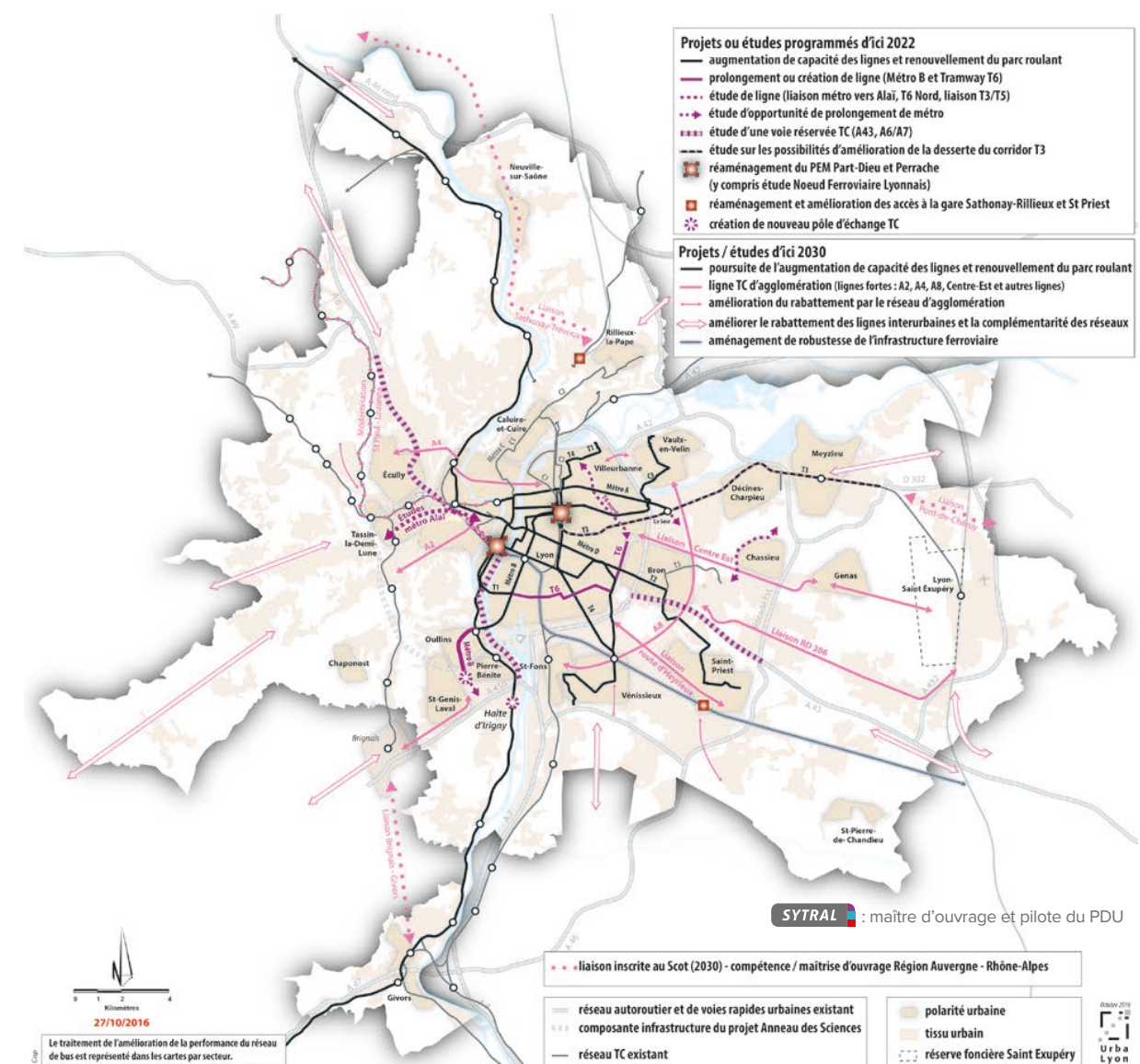
Le PLU-H a été approuvé par le Conseil de la Métropole de Lyon en mai 2019. Ce document encadre et accompagne le développement urbain des 59 communes de la Métropole. Le PLU-H confirme la valeur stratégique d'un arc reliant Gerland, Saint-Fons (via la ZI Sampaix et la Vallée de la Chimie) et Vénissieux.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le PDU de la Métropole de Lyon porte sur la période 2017-2030 et vise à doter le territoire d'un système de mobilité plus durable au service d'une métropole multipolaire, attractive et solidaire. Après l'avoir déjà identifiée dans sa version de 1997, le PDU élaboré en 2017 signale de nouveau la nécessité de créer un axe, dont la fonction est de « relier entre elles des communes de première couronne (Saint-Fons, Vénissieux, Bron, Vaulx-en-Verin) et de proposer plusieurs connexions avec des axes radiaux forts. »

Sur les tronçons nord et sud de cet axe de rocade, les projets urbains du NPNRU (Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine) ont souligné l'urgence de renforcer la desserte en transports en commun des quartiers concernés. À la clé, des enjeux de désenclavement, d'insertion sociale, de lien avec le centre de la Métropole, etc.

Après les concertations NPNRU liées à ces projets de renouvellement urbain, cet axe a été affiné et traduit en projets concrets :

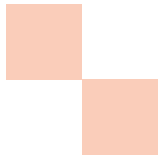


Plan de Déplacements Urbains - Métropole lyonnaise - 2017-2030

- T9, entre Villeurbanne et Vaulx-en-Verin La Soie,
- T10, reliant le PEM de Vénissieux et Gerland en passant par Saint-Fons,
- une liaison à l'étude entre le PEM de Vénissieux et La Soie en passant par Bron, assurant la jonction entre T9 et T10 et complétant ainsi l'axe de rocade.

Les réflexions sont en cours sur l'évolution du projet urbain de la Grande Porte des Alpes à Bron et nécessitent d'attendre avant d'engager un projet de ligne de transport en commun entre le PEM de Vénissieux et La Soie en passant par Bron, dans un souci de cohérence entre le projet urbain et le projet de ligne de transport en commun. Le territoire de la Grande Porte des Alpes est par ailleurs déjà relié au cœur de la Métropole par 2 lignes de tramway (T2 et T5).







Pour cette raison, mais aussi parce que les projets T9 et T10 sont aujourd'hui matures et répondent à des besoins plus prégnants que ceux du secteur de la Grande Porte des Alpes, le SYTRAL organise des concertations préalables pour T9 et T10.



Les enseignements des études et concertations urbaines

L'étude NPNRU Arsenal Carnot-Parmentier du SYTRAL (2017) a souligné l'insuffisance de l'offre de transports en commun vers Gerland, Vénissieux et le Grand Est. Dans ce secteur en devenir, les demandeurs d'emploi sont en attente d'une solution de mobilité pérenne. Elle indique également que la mise en réseau des grands sites métropolitains (le Puisoz - Grand Parilly et les parcs d'agglomération) via les transports en commun et les itinéraires cyclables, le développement de synergies entre la Vallée de la Chimie et le parc d'activités Techsud (Gerland), et la mise en valeur des espaces publics font partie d'un même projet d'ensemble.

En parallèle, l'étude prospective Grand Est du SYTRAL a confirmé la pertinence d'un mode Transport en Commun en Site Propre (TCSP) pour la prise en charge des déplacements journaliers entre Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7e, sur un arc de population et d'emplois majeur.

-  Projet TC
-  Périmètre QPV
-  Périmètre Grande Porte des Alpes
-  Zones urbaines
-  Zones économiques
-  Zones naturelles et agricoles

Projets de lignes de transport en commun T9 et T10 et du territoire de la grande Porte des Alpes © Métropole de Lyon

RÉPONDRE AUX BESOINS D'UN TERRITOIRE EN TRANSFORMATION

Relier emplois et lieux de vie

Le corridor d'étude du projet s'organise autour de 3 secteurs, séparés par d'importantes infrastructures routières et ferroviaires :

- Le centre de Vénissieux,
- Saint-Fons (centre-ville et Vallée de la Chimie intégrant la ZI Sampaix),
- Le 7^e arrondissement de Lyon (port Édouard Herriot, Biodistrict intégrant Techsud, Stade de Gerland, Halle Tony Garnier).

Vénissieux et Saint-Fons attirent des compétences à dominante industrielle (ZAC de l'Arsenal, Vallée de la Chimie), tandis que le 7^e arrondissement de Lyon concentre des activités d'enseignement (École Normale Supérieure de Lyon), économiques (Biodistrict), et de grands équipements (Stade de Gerland, Palais des Sports, Halle Tony Garnier). Cette répartition des emplois et spécialités économiques reflète des situations inégales en matière d'accessibilité :

- D'une manière générale, les secteurs industriels sont éloignés des principales lignes de transport ;
- Les centres-villes de Saint-Fons et Vénissieux et le sud de Gerland (Biodistrict) constituent des zones denses, séparées par des zones d'activités économiques et industrielles moins denses, des infrastructures routières (boulevard périphérique Bonneville, échangeurs) et des lignes ferroviaires.

ÉCLAIRER L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La ligne de tramway T10 fait partie intégrante du développement urbain durable dans un territoire animé par de nombreux projets de transformation.

Le T10 est l'occasion de rompre l'enclavement de Saint-Fons, marquée depuis plusieurs décennies par d'importantes infrastructures routières et ferroviaires. Sa non-réalisation entraverait la dynamique économique et résidentielle en cours :

- Entre 2011 et 2016, le nombre d'habitants a augmenté chaque année de 1,9 % à Lyon 7^e et 1,5% à Saint-Fons et Vénissieux, soit un peu plus que la moyenne de la Métropole (1,1%). Comme le soulignent les acteurs économiques de ces secteurs, l'attractivité de la Vallée de la Chimie ou du Biodistrict dépend en partie du projet de transport en commun.
- À eux seuls, les quartiers Arsenal et Carnot-Parmentier rassemblent un tiers de la population de Saint-Fons. Dans un secteur où le chômage concerne 26% des actifs de 15 à 64 ans, une ligne de transport en commun structurante, reliant le PEM de Vénissieux, Gerland au sud de Lyon et le réseau ferré SNCF (gares de Vénissieux et Saint-Fons), est porteuse d'avenir.

Le T10 vise ainsi à faire correspondre les attentes du territoire et les études prospectives. Il s'articule donc avec les différents projets de transport en commun inscrits au plan de mandat. Pour autant, le projet n'est pas figé et tous les avis peuvent s'exprimer. La concertation offre la possibilité de revenir sur l'opportunité du projet et de la discuter.

Accompagner les projets urbains

La reconfiguration du quartier de la gare à Vénissieux annonce l'émergence d'un quartier mixte. Aux programmes immobiliers résidentiels s'ajouteront des activités commerciales et tertiaires, des services, commerces et petites activités industrielles. Les besoins de déplacement s'affirment à l'échelle locale (desserte des centres-villes de Vénissieux et Saint-Fons), comme à l'échelle métropolitaine (déplacements vers le centre de la Métropole).

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville Arsenal et Carnot-Parmentier à Saint-Fons se transforment pour accueillir une offre de logements diversifiée et une pépinière d'entreprises (la Coursive). Les démolitions laisseront place à un écoquartier comprenant un groupe scolaire et des équipements sportifs. Dans ce secteur résidentiel et commerçant, les déplacements de proximité pourront se faire à pied, à vélo et en tramway.

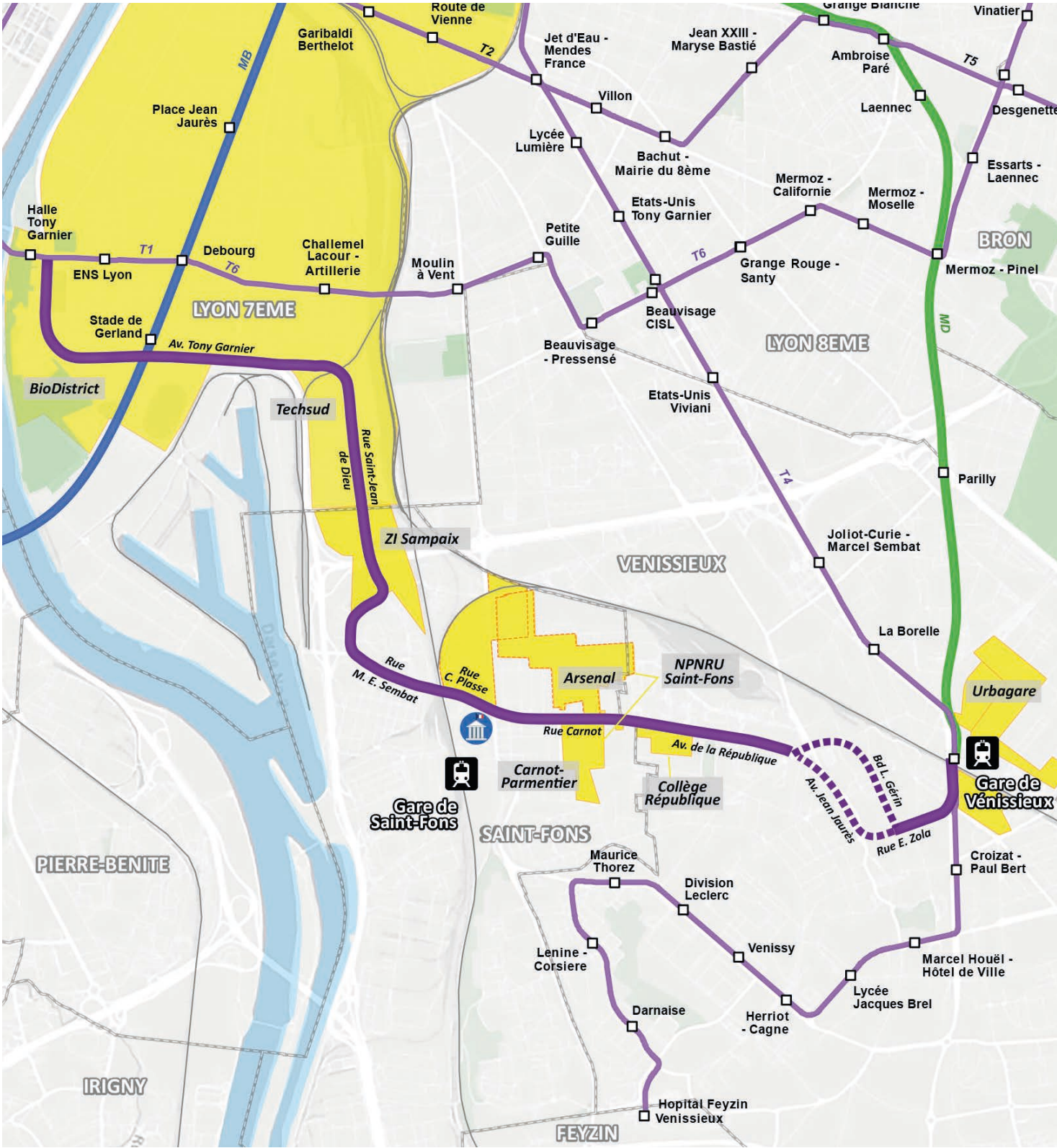
Au sud-ouest de la gare ferroviaire de Saint-Fons, le pôle R&D de la Vallée de la Chimie rassemble une dizaine de projets industriels innovants à l'entrée sud de la Métropole. Il accompagne la mutation des filières industrielles par le développement croissant des énergies renouvelables et de récupération. Pour attirer les compétences, le secteur devra pouvoir bénéficier d'une desserte adaptée.

Le Biodistrict est un pôle de référence autour de la santé humaine et animale. Étendu du Rhône aux voies ferrées le long de l'avenue Tony Garnier, il est constitué d'entreprises leaders (Sanofi, Boehringer Ingelheim...), de PME et start-ups, de laboratoires de recherche et de pôles d'enseignement supérieur.

À l'extrémité sud-est du Biodistrict, la ZAC Techsud, peu desservie, nécessite une solution de rabattement efficace vers le métro B.

Qu'est-ce qu'un projet urbain ?

Bien au-delà du seul cadre des projets immobiliers, un projet urbain désigne la transformation durable d'un centre-ville ou d'une périphérie urbaine. Traduction de la vision des élus du territoire, il est mené en concertation avec les habitants et les acteurs économiques et associatifs. Un projet urbain comprend généralement des programmes de réhabilitation et/ou de construction de logements, des équipements publics (écoles, sites sportifs) et des transports en commun. Le secteur NPNRU Arsenal Carnot-Parmentier à Saint-Fons en est un exemple significatif.



Les projets urbains tout au long du tracé



La mobilité active, alliée du projet de transport

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) imposent le développement des itinéraires cyclables et des cheminements piétons dans le cadre des projets de tramway.

Plusieurs mesures comme le fonds vélo ou le forfait mobilité encouragent concrètement la mobilité active (marche, vélo, roller...).

Les transports collectifs et les nouvelles formes de mobilité (covoiturage urbain, transport à la demande, modes actifs...) sont une condition essentielle de l'accès à l'emploi et à la formation. À l'échelle du quartier comme du bassin de vie, l'offre de mobilité doit également correspondre aux besoins des salariés travaillant en horaires décalés.

Le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) décrit les politiques de la Métropole de Lyon en faveur des modes actifs. Ce référentiel décline les mesures du PDU et du PLU-H à travers un réseau cyclable continu et des cheminements piétons capables d'estomper les coupures entre quartiers. Cela s'appliquera plus particulièrement pour le projet T10 au traitement des franchissements des voies ferrées au nord de la gare de Saint-Fons et du boulevard Laurent Bonneval, qui intégreront piétons et cycles.

LES OBJECTIFS DU PAMA

- une part modale «modes actifs» (vélo, marche à pied) fixée à 8 % en 2030,
- l'augmentation des déplacements piétons à 1 km, soit 15 minutes de marche quotidienne.

LE RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV)

Le projet du Réseau Express Vélo (REV) de la Métropole de Lyon vise à promouvoir, à travers une logique de lignes dénommées, un réseau de transport alternatif à l'échelle de la Métropole. L'ambition du REV est de développer la pratique quotidienne du vélo et la portée des déplacements réalisés par la création d'aménagements cyclables continus les plus directs possibles, sécurisés et présentant un confort d'usage. Le REV sera également un lieu de mise en œuvre des politiques publiques de la Métropole de Lyon en matière de végétalisation pour l'ombrage, biodiversité, réduction des îlots de chaleur, ville perméable.

D'un total de 320 km sur la Métropole à l'horizon 2030, l'objectif du mandat est de livrer à horizon 2026 environ 250 km de réseau, dont environ 100 km existants à labelliser REV, sur l'ensemble de la Métropole de Lyon.

La ligne L1 du REV reliera le Mas du Taureau, à Vaulx-en-Velin, à la gare de Saint-Fons et longera ainsi une partie du tracé de la ligne T10.



Et si le projet ne se faisait pas ?

Au regard des enjeux soulevés, l'opportunité de réaliser la ligne T10 a émergé. Avant de détailler le projet proposé par le SYTRAL, voici un aperçu de la situation en cas de non-réalisation du projet T10 ou de réalisation d'une ligne BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) comme alternative.

Le projet T10 non réalisé

- 1 •** Le développement socio-économique du territoire lié aux projets de développement et de renouvellement urbain sur le corridor T10 (+ de 25 000 habitants et + de 21 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030) génère une hausse des déplacements :
 - Le flux de voitures augmente et l'offre de transport par d'autres modes ne suffit pas à absorber la croissance des besoins de déplacements. Certains axes étant déjà saturés ou proche de la saturation actuellement, l'augmentation du flux conduit à une augmentation de la congestion à l'horizon 2030.
 - La fréquentation des lignes de bus existantes augmente, avec des saturations aux heures de pointe ; la fiabilité de leur performance et leur attractivité n'est pas assurée et pourrait encore diminuer du fait de la congestion routière et de l'absence de site propre. Dans ces conditions, un simple renfort de l'offre de bus sur les lignes existantes ne permettra pas d'offrir des solutions performantes.
 - Sans les aménagements cyclables accompagnant T10, les mobilités douces se développent moins que dans un scénario avec T10.
- 2 •** Les secteurs de la ZI Sampaix et de Surville / Techsud restent enclavés de part et d'autre du boulevard périphérique, avec des interruptions des itinéraires modes doux (piétons et cycles).
- 3 •** Les habitants des quartiers en renouvellement urbain de Saint-Fons (Arsenal et Carnot-Parmentier) ne disposent pas de solutions de déplacement plus performantes permettant de renforcer leur accessibilité générale et leur connexion au centre de la Métropole, ni de solution(s) alternative(s) aux voitures anciennes pour l'accès à la ZFE (Zone à Faible Emission).
- 4 •** Les territoires actuellement fortement urbanisés et artificialisés ne bénéficient pas de la végétalisation et de la désimperméabilisation des sols possibles avec l'arrivée du tramway.

Une ligne de BHNS comme alternative au projet

- 1 •** Un mode BHNS moins attractif que le tramway (environ 30% de fréquentation en moins à horizon 2030 avec un tracé identique) et moins favorable au report modal.
- 2 •** Un « effet levier » moindre pour les quartiers traversés, notamment le centre-ville de Saint-Fons et les quartiers NPNRU Arsenal et Carnot-Parmentier, et moins favorable au développement de la mixité sociale.
- 3 •** Un aménagement d'espace public qui conserve une connotation routière et sans possibilité de plateforme engazonnée.
- 4 •** Un confort moindre de ce mode de transport pour les usagers.



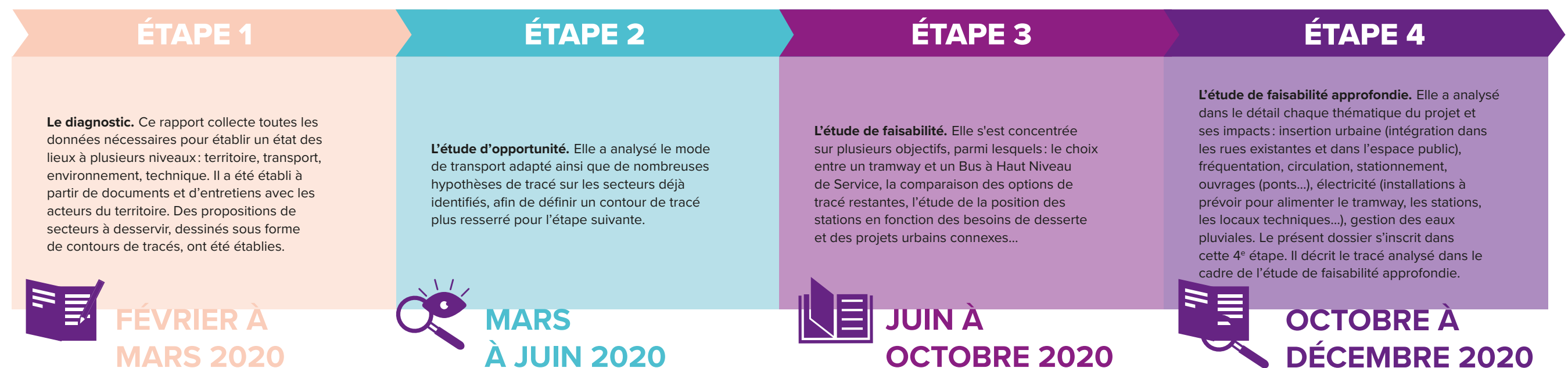
COMMENT S'EST CONSTRUIT LE TRACÉ DE LA LIGNE T10 ?

Après des mois d'études et de préparation avec les équipes des communes concernées et de la Métropole, le projet entre actuellement dans sa phase de concertation préalable (voir le calendrier global du projet page 78), qui constitue une première étape réglementaire.

L'objectif de la concertation préalable est de questionner l'opportunité de création de la ligne et sa desserte, de présenter le tracé proposé ainsi que ses variations d'itinéraires, de travailler l'emplacement des stations et d'échanger sur l'insertion optimale du T10 au sein de l'espace public, en tenant compte de l'ensemble des contraintes techniques mais aussi des avis et attentes du public.

Le projet présenté aujourd'hui à la concertation est le fruit d'une étude de faisabilité.

L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ : 4 ÉTAPES



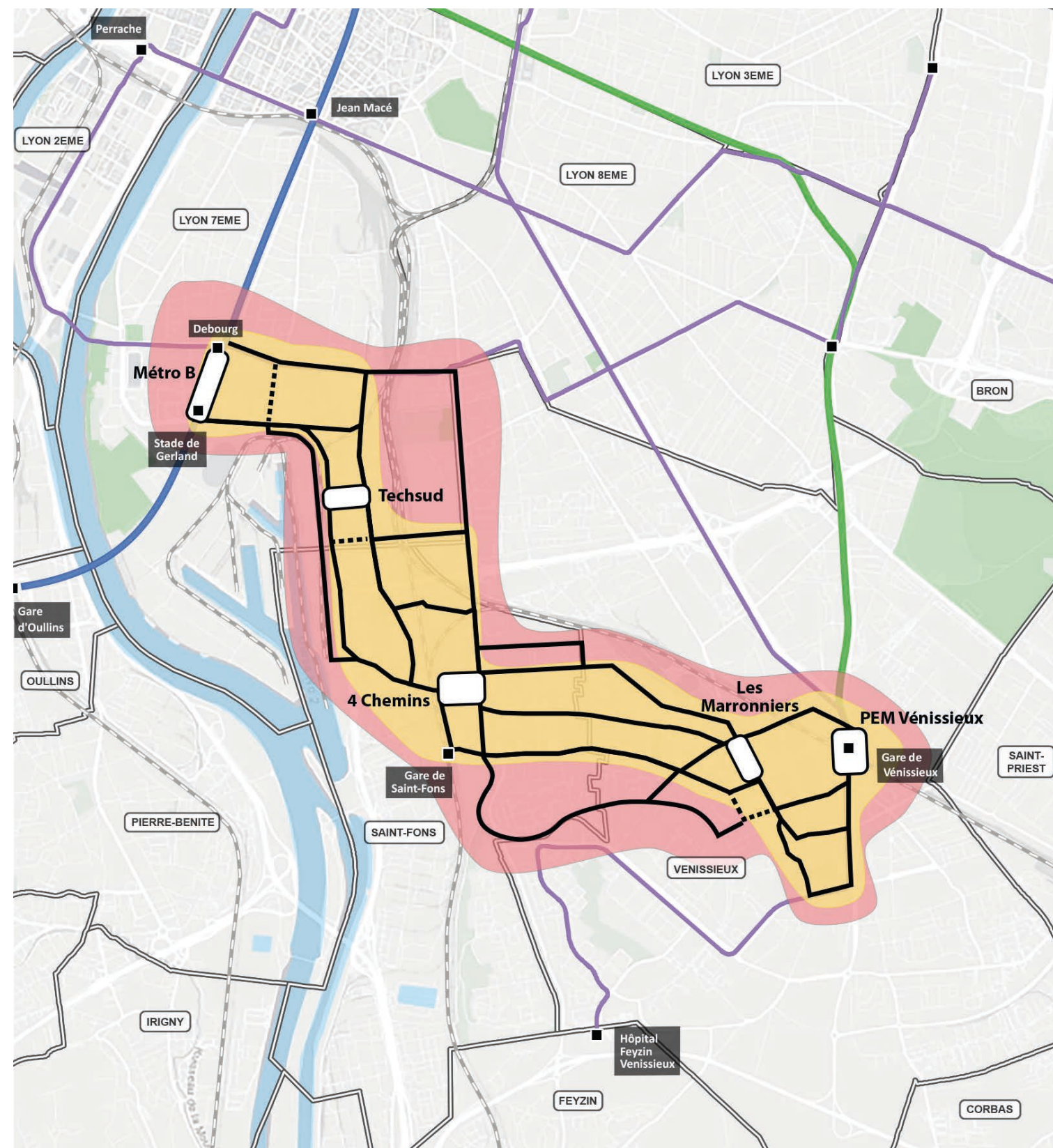
Une méthodologie partagée

Un projet co-construit avec les collectivités

Les élus et les services techniques de la Métropole, des communes de Vénissieux et Saint-Fons, du quartier Lyon 7^e, ainsi que la Mission Gerland et la Mission Vallée de la Chimie ont été associés à chaque étape du cycle d'études. Les services de l'État ont été associés lors de la phase de faisabilité approfondie. Les échanges se poursuivront tout au long des études de conception, des travaux et de la concertation continue (suite au vote en comité syndical) jusqu'à la mise en service du T10.

Étape 1 : le temps du diagnostic

Entre février et mars 2020, un diagnostic approfondi a pointé les enjeux de mobilité en cohérence avec les projets de renouvellement urbain et de développement économique situés sur le corridor d'étude. Les itinéraires potentiels de la ligne T10 ont été identifiés de manière exhaustive à l'issue de cette étape.



Itinéraires recensés à l'issue de la phase diagnostic

Fuseau restreint

Fuseau élargi

Zones spécifiques de raccordement entre séquences

Itinéraires recensés

RÉSEAUX DE TRANSPORTS

Ligne B

Ligne D

Tramway

Voies ferrées



0 0,5 1 km

Sources : Open Data Grand Lyon / IGN BD CARTO
Cartographie : Systra / Mai 2021

Étape 2 : l'étude d'opportunité

L'opportunité de la ligne et le mode de transport ont été évalués entre mars et juin 2020. Cette seconde étape a donné une orientation décisive au projet T10 avec la comparaison des différents itinéraires et la mise en évidence d'un premier tracé de référence, de variantes de tracé entre la gare de Vénissieux et le stade de Gerland, mais aussi la recommandation d'un prolongement jusqu'à la Halle Tony Garnier.

Les itinéraires non retenus

Un premier bouquet d'itinéraires a été évalué selon des critères de desserte, d'insertion, de maillage du réseau et d'intermodalité. Cette analyse initiale a conduit à l'abandon de 4 hypothèses :

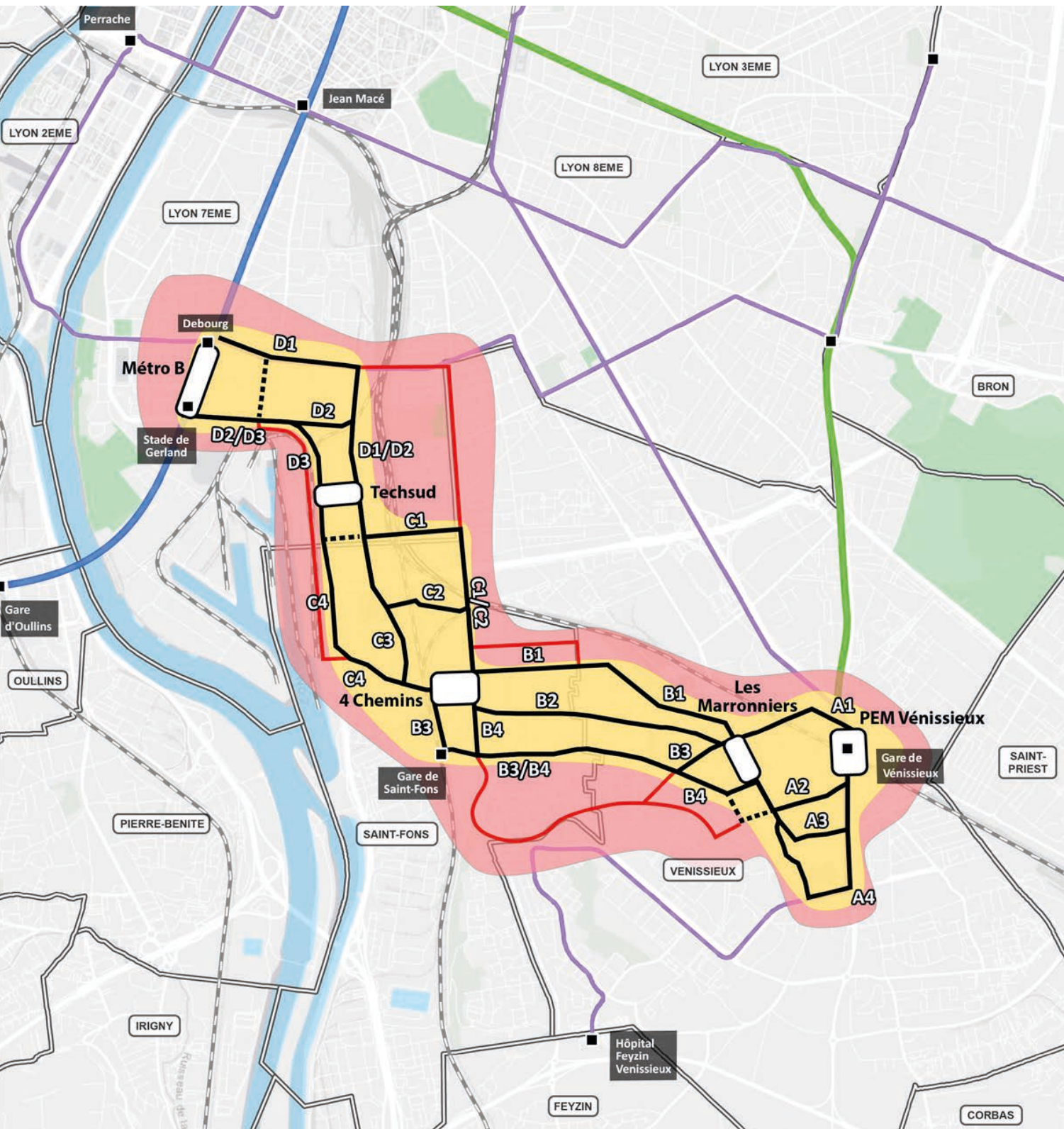
- **Tracé sud Vénissieux / Saint-Fons**, qui emprunte la rue Zola, la rue Langevin, la rue Blanqui, la rue de la Commune de Paris, le chemin du Grand Chassagnon et la rue Thorez, avant de rejoindre le boulevard Y. Farge : cet itinéraire ne permettait pas de desservir les quartiers NPNRU Arsenal et Carnot-Parmentier.
- **Tracé Sentuc / Dussurgey**, qui emprunte la rue André Sentuc, puis la rue de l'Arsenal et la rue Dussurgey : cet itinéraire ne desservait que le nord du quartier NPNRU (Arsenal).
- **Tracé route de Vienne / rue Challemel Lacour**, qui emprunte la rue Jean Jaurès, puis la route de Vienne et rejoint la rue Challemel Lacour : cet itinéraire était moins complémentaire avec la desserte de la ligne C12 et constituait un doublon de desserte avec la ligne T6, avec des impacts forts sur l'exploitation de cette ligne. Il conduisait également à l'aménagement du terminus de la ligne T10 à l'est du terminus T6 à Debourg, donc éloigné de la station de métro, impliquant une connexion au métro B dégradée. Il ne constituait par ailleurs pas l'opportunité de création d'une agrafe urbaine entre les territoires de Saint-Fons Sampaix et Lyon - Techsud.
- **Tracé port Édouard Herriot**, qui emprunte la rue Charles Plasse, la rue Marcel Étienne Sembat et la rue de Fos-sur-Mer (dans le port Édouard Herriot) : cet itinéraire présentait une faible desserte de population et d'emplois et présentait une complexité d'insertion du fait de la largeur réduite d'emprise et de la circulation de nombreux poids lourds sur cette zone industrielle.

Un tracé en 4 séquences

Le corridor d'études a été découpé en 4 séquences, dont chacune porte des enjeux spécifiques en fonction de la configuration urbaine et des usages de la ville (logement, activités économiques et/ou industrielles...).

- **Séquence A (Vénissieux Centre)**
Du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Vénissieux au quartier des Marronniers.
- **Séquence B (Saint-Fons Centre)**
Du quartier des Marronniers au secteur des Quatre Chemins (Saint-Fons).
- **Séquence C (Saint-Fons - Sampaix)**
Du secteur des Quatre Chemins (Saint-Fons) à Techsud (Lyon 7^e).
- **Séquence D (Gerland)**
De Techsud au Stade de Gerland (Lyon 7^e).





Itinéraires étudiés lors de l'étude d'opportunité

- Fuseau restreint
- Fuseau élargi
- Zones spécifiques de raccordement entre séquences
- Itinéraires étudiés
- Itinéraires écartés au début de l'étude d'opportunité

RÉSEAUX DE TRANSPORTS

- Ligne B
- Ligne D
- Tramway
- Voies ferrées



0 0,5 1 km

Sources : Open Data Grand Lyon / IGN BD CARTO
Cartographie : Sysstra / Mai 2021

Les variantes d'itinéraires étudiées

Séquence A

Tracé A1 - Verrerie : emprunte la rue Marx Dormoy, la rue de la Verrerie, puis la rue Eugène Maréchal. Dans cette variante, un nouvel ouvrage est à créer pour franchir les voies ferrées existantes.

Tracé A2 - Émile Zola : emprunte le boulevard Ambroise Croizat, puis la rue Emile Zola, avant de rejoindre l'av. Jean Jaurès.

Tracé A3 - Paul Bert : emprunte le boulevard Ambroise Croizat puis la rue Paul Bert, traverse la place Léon Sublet, avant de rejoindre l'av. Jean Jaurès.

Tracé A4 - Marcel Houël : emprunte l'itinéraire du tramway T4 du boulevard Ambroise Croizat jusqu'à l'avenue Marcel Houël, avant de remonter vers Saint-Fons via la rue Gambetta, puis l'avenue Jean Jaurès.

Séquence B

Tracé B1 - André Sentuc / Émile Zola : emprunte la rue André Sentuc, puis rejoint la rue Emile Zola.

Tracé B2 - République / Carnot : emprunte l'avenue de la République, puis la rue Carnot.

Tracé B3 - Germaine Tillion / Parmentier / Gare : emprunte la rue Germaine Tillion, la rue Parmentier, puis dessert la gare de Saint-Fons avant de rejoindre la rue Charles Plasse.

Tracé B4 - Gabriel Péri / Parmentier / Quatre Chemins : proche du tracé B3, part de la rue Gabriel Péri et se termine au carrefour des Quatre Chemins (ne dessert pas directement la gare de Saint-Fons).

Séquence C

Tracé C1 - De Surville : emprunte l'avenue Jean Jaurès, la route de Vienne, passe sous le boulevard Laurent Bonnevey, bifurque rue de Surville, avant de rejoindre la rue Saint-Jean-de-Dieu.

Tracé C2 - Jaurès / Sampaix : emprunte l'avenue Jean Jaurès, le boulevard Lucien Sampaix, franchit le boulevard Laurent Bonnevey à l'aide d'un nouvel ouvrage à créer, puis rejoint la rue Saint-Jean-de-Dieu.

Tracé C3 - Charles Antoine Martin : emprunte la rue Marcel Étienne Sembat, la rue Charles Antoine Martin, franchit le boulevard Laurent Bonnevey à l'aide d'un nouvel ouvrage à créer, puis rejoint la rue Saint-Jean-de-Dieu.

Tracé C4 - Chambaud de la Bruyère : emprunte la rue Marcel Étienne Sembat et rejoint la RN383 jusqu'au boulevard Chambaud de la Bruyère.

Séquence D

Tracé D1 - Saint-Jean-de-Dieu / Debourg : emprunte la rue Saint-Jean-de-Dieu, bifurque sur la rue Challemel Lacour jusqu'au métro B à Debourg.

Tracé D2 - Saint-Jean-de-Dieu / Tony Garnier : emprunte la rue Saint-Jean-de-Dieu, le boulevard Jules Carteret, puis l'av. Tony Garnier jusqu'au métro B Stade de Gerland.

Tracé D3 - Chambaud de la Bruyère / Tony Garnier : emprunte le boulevard Chambaud de la Bruyère, puis l'avenue Tony Garnier jusqu'au métro B Stade de Gerland.

Le tracé préférentiel et les variantes d'itinéraires à l'issue de l'étude d'opportunité

Sur chaque séquence, les itinéraires ont été évalués et comparés sur la base de 10 critères de performance. Agrégés les uns aux autres, ils ont abouti à un tracé de référence (A2 - B2 - C3 - D3) et des variantes de tracés (A1 - B3 - D2).

L'étude d'opportunité a également permis de confirmer la pertinence d'un prolongement de la ligne T10 à la Halle Tony Garnier via l'avenue Tony Garnier, compatible avec les tracés D2 et D3 (séquence E). Ce prolongement permet ainsi de compléter la desserte du secteur de Gerland et d'offrir une connexion supplémentaire à une ligne structurante du réseau de transports en commun (T1).

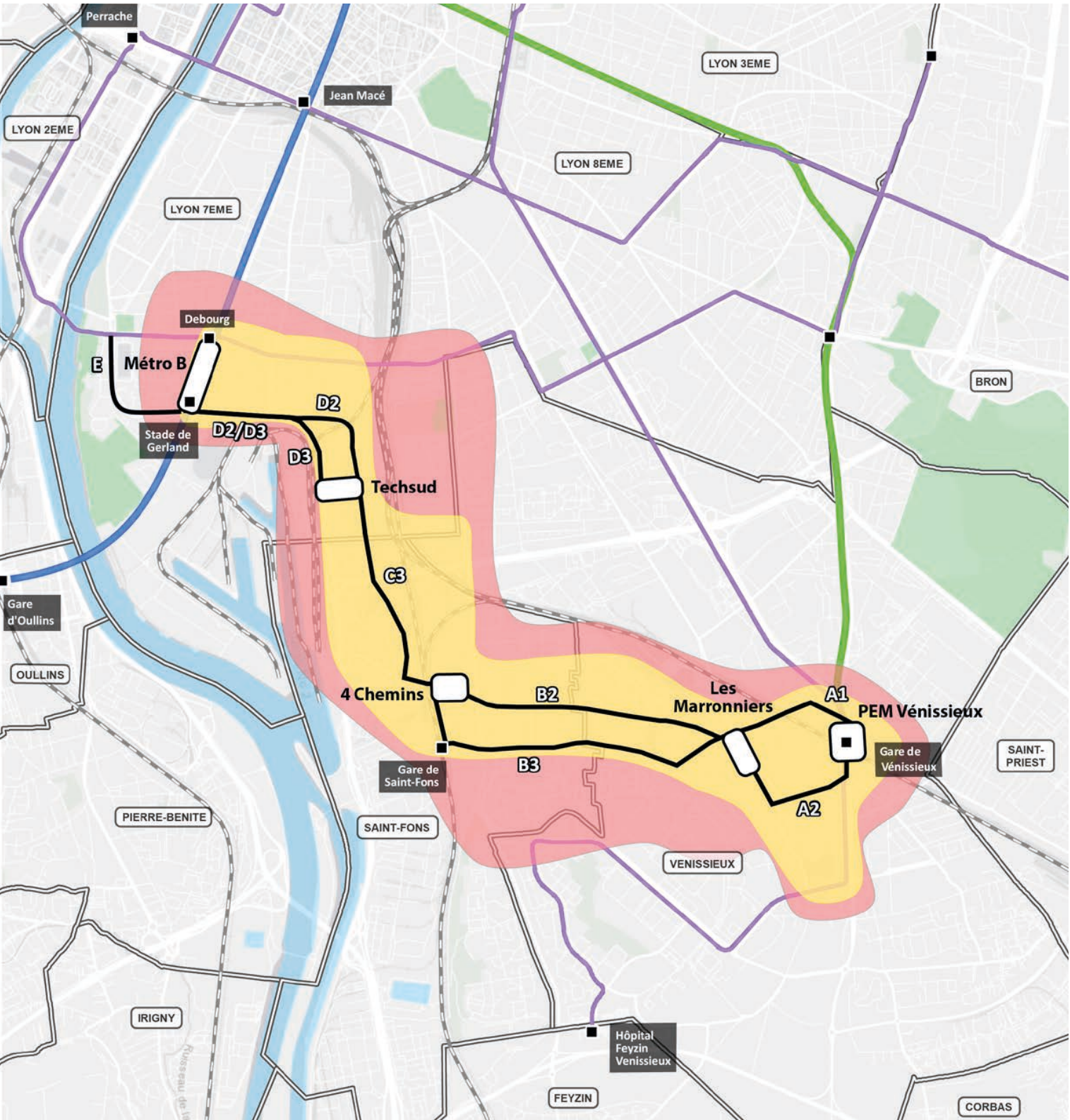
Les variantes d'itinéraires ont été évaluées et comparées sur la base de 10 critères d'analyse.

	LE COÛT (investissement et exploitation)		LE NIVEAU DE SERVICE (vitesse commerciale, temps de parcours)
L'INSERTION DANS L'ESPACE URBAIN (stations, partage de la voirie, dureté foncière, activités riveraines, contraintes techniques)		LA DESSERTE DES QUARTIERS (population, emplois, pôles de déplacements, projets urbains)	
	L'ENVIRONNEMENT (paysage et patrimoine, archéologie, îlots de chaleur...)		L'EXPLOITATION ET L'EXPLOITABILITÉ (réseau existant, contraintes d'exploitation)
LE TRANSPORT (connexion avec le réseau structurant, intermodalité, accessibilité)			LES RÉSEAUX SOUTERRAINS EN PRÉSENCE (eau, électricité, gaz, chauffage urbain, etc.)
	LES MODES DOUX (maillage cyclable et aménagement pour les cycles, cheminements piétons)	LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT	

Itinéraires étudiés et écartés

L'évaluation à partir des 10 critères d'analyse a conduit à l'élimination des itinéraires suivants :

- l'itinéraire A3 empruntant un tronç commun du T4 sur le boulevard Ambroise Croizat avant de bifurquer sur la rue Paul Bert présentait de très fortes contraintes d'insertion avant l'arrivée sur la place Léon Sublet ;
- l'itinéraire A4 empruntant un tronç commun du T4 sur le boulevard Ambroise Croizat avant de tourner sur l'avenue Marcel Houël imposait un long détour pour l'accès au PEM de Vénissieux et ne permettait pas de compléter la desserte déjà assurée sur le secteur par la ligne T4 ;
- l'itinéraire B1 par les rues André Sentuc et Émile Zola ne desservait que le nord du secteur NPNRU (quartier de l'Arsenal) et impliquait également un détour pour rejoindre le centre de Saint-Fons avec une giration très serrée au carrefour Quatre Chemins, générant un impact sur le bâti entre la rue Jean-Jaurès et la rue Charles Plasse ;
- l'itinéraire B4 par les rues Gabriel Péri / Parmentier et Jean Jaurès présentait de très fortes contraintes d'insertion et ne permettait pas une desserte centrale de la ville de Saint-Fons et de son quartier NPNRU ;
- l'itinéraire C1 par la rue de Surville présentait de fortes contraintes d'insertion notamment sur la rue Jean Jaurès et au niveau du passage sous les voies ferrées rue de Surville, et s'éloignait de la gare de Saint-Fons ;
- l'itinéraire C2 par l'avenue Jaurès et le boulevard Sampaix présentait de fortes contraintes d'insertion sur la rue Jaurès, nécessitait la reprise de 3 ouvrages de franchissement de voies SNCF et s'éloignait de la gare de Saint-Fons ;
- l'itinéraire C4 par le boulevard Chambaud de la Bruyère était peu performant en termes de desserte de population et d'emplois et n'était pas compatible avec le Plan de Prévention des Risques Technologiques à hauteur de la voirie métropolitaine 383 ;
- l'itinéraire D1 par la rue Saint-Jean-de-Dieu avec raccordement à la ligne de tramway T6 à Debourg était moins complémentaire de la desserte de cette ligne T6 sur le secteur de Gerland et venait contraindre son exploitation. Par ailleurs, le terminus de la ligne T10 aurait nécessairement été localisé à l'est du terminus T6 à Debourg, et donc éloigné de la station de métro, impliquant une connexion au métro B dégradée.



Tracés conservés à l'issue de l'étude d'opportunité

- Fuseau restreint
- Fuseau élargi
- Zones spécifiques de raccordement entre séquences
- Itinéraires conservés à l'issue de l'étude d'opportunité

- RÉSEAUX DE TRANSPORTS
- Ligne B
 - Ligne D
 - Tramway
 - Voies ferrées



0 0,5 1 km

Sources : Open Data Grand Lyon / IGN BD CARTO
Cartographie : Systra / Mai 2021

Étapes 3 et 4 : les études de faisabilité

Entre juin et décembre 2020, deux études consécutives ont été consacrées à la faisabilité proprement dite du projet, sur la base des itinéraires conservés en fin d'étude d'opportunité.

Il s'agissait d'approfondir les contraintes d'insertion et les impacts potentiels, mais aussi les opportunités offertes par le T10 en matière de desserte, d'interconnexion (lignes de métro B et D, lignes de tramway T1 et T4), de végétalisation, de création ou d'amélioration des cheminements piétons et cycles, ou encore d'accompagnement de la dynamique commerciale. Plusieurs thématiques ont été plus particulièrement approfondies :

- les infrastructures du T10,
- l'exploitation et la fréquentation prévisionnelle de la ligne,
- la dimension environnementale et paysagère du projet,
- les effets sur la circulation et le stationnement,
- les effets potentiels sur le foncier bâti et non bâti.

Le tracé préférentiel et les variantes d'itinéraires à l'issue des études de faisabilité

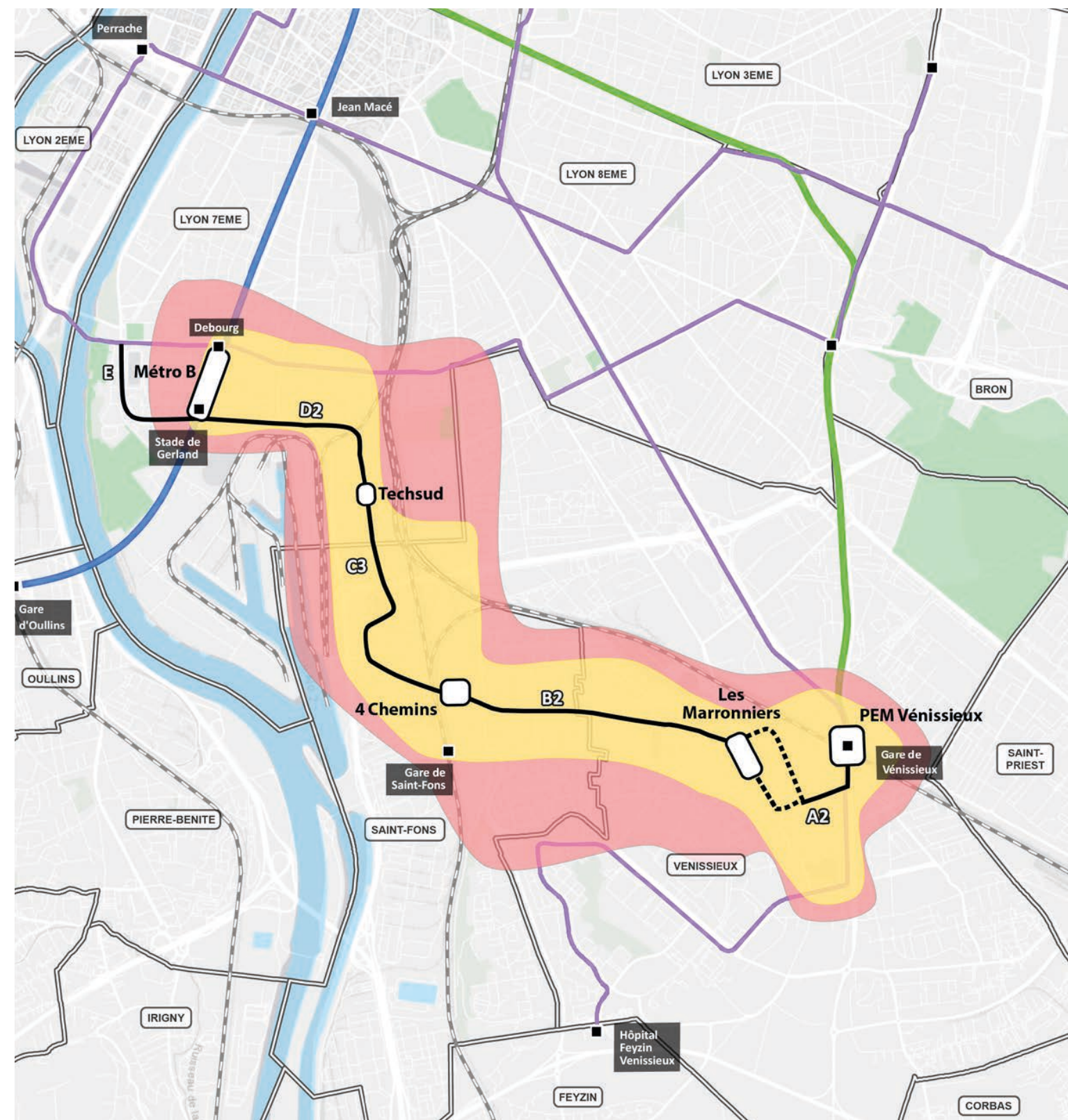
Les analyses menées au cours des études de faisabilité ont permis de confirmer le tracé de référence regroupant les itinéraires A2, B2, C3 et D2, avec prolongement à la Halle Tony Garnier (séquence E).

Une variante locale du tracé A2 par le boulevard Gérin et la rue Maréchal a également été étudiée sur Vénissieux compte tenu des contraintes fortes d'insertion sur l'extrémité ouest de la rue Zola.

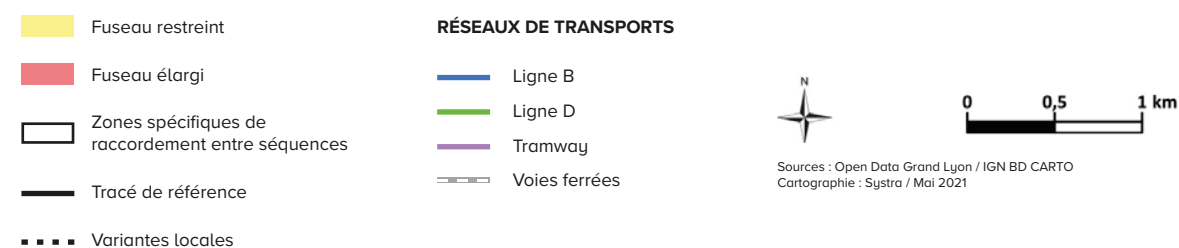
Par ailleurs, une variante locale de l'itinéraire C3 par la rue Sembat et le boulevard Sampaix a finalement été retenue. Elle répond à des difficultés d'insertion sur la rue Charles Antoine Martin dues à la largeur inégale de cette rue où circulent d'importants flux de poids lourds en entrée et sortie des différents sites industriels, ainsi qu'à l'incompatibilité du tracé avec le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Vallée de la Chimie (aléas liés aux activités du site Solvay, au nord du boulevard Marcel Sembat).

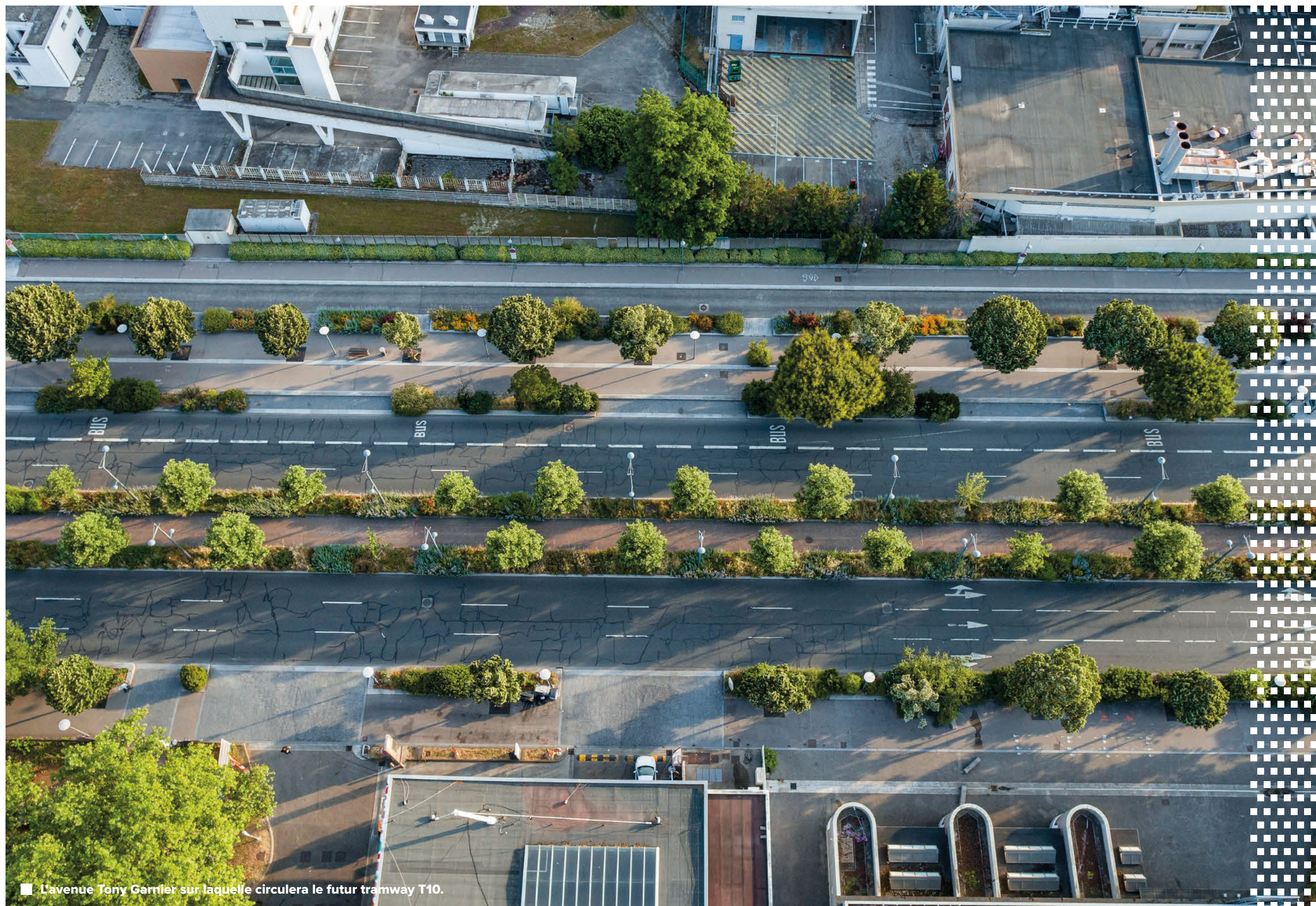
Les itinéraires étudiés et non retenus à l'issue des études de faisabilité

- L'itinéraire A1 par les rues Marx Dormoy, Verrerie et Eugène Maréchal présentait un potentiel de desserte relativement faible et cette option nécessitait la réalisation d'un ouvrage coûteux dont l'insertion au-dessus des voies ferrées était complexe.
- L'itinéraire A3 par les rues Tillion, Parmentier et Jules Guesde assurait une desserte directe de la gare de Saint-Fons, mais ne permettait pas une desserte centrale de la commune et de son quartier NPNRU. Par ailleurs, le tracé, plus long et sinueux, réduisait la performance de la ligne et son attractivité.
- L'itinéraire D3 par la rue Saint-Jean-de-Dieu, la rue du professeur Jean Bernard et le boulevard Chambaud de la Bruyère apparaissait peu lisible et plus sinueux et assurait une moins bonne desserte du parc d'activités Artillerie.



Tracés de référence et variantes locales à Vénissieux à l'issue des études de faisabilité





■ L'avenue Tony Garnier sur laquelle circulera le futur tramway T10.





2.

LES CARACTÉRISTIQUES ESSENTIELLES DU T10

Choisir le tramway, c'est opter pour un mode fiable, performant et facile d'accès, également capable de façonner le paysage urbain.

Que ce soit par l'intégration de son infrastructure, la redistribution des fonctionnalités de voirie (trottoirs, aménagements cyclables, voies de circulation, stationnement...), la végétalisation des espaces publics ou encore son articulation avec les autres modes de transport, la nouvelle ligne T10 va profondément transformer les villes et les quartiers traversés.

Le travail conjoint avec les collectivités a permis de faire émerger un tracé de référence, avec, sur la commune de Vénissieux, deux variantes locales. Sur ce point également, l'avis du public est attendu.

POURQUOI LE MODE TRAMWAY ?

Tramway ou BHNS ?

Les voies réservées d'un tramway, comme celles d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), sont conçues en cohérence avec les aménagements des secteurs de projets urbains, contribuant ainsi à la requalification des espaces publics.

Depuis le lancement des lignes T1 et T2 en 2001, le mode tramway connaît un succès croissant. Le BHNS est une option également intéressante car les coûts d'investissement initiaux sont moindres que ceux d'un tramway.

Dans le centre-ville de Saint-Fons et les quartiers NPNRU Arsenal et Carnot-Parmentier comme dans la ZAC Techsud ou l'avenue Tony Garnier à Gerland, ces deux modes peuvent être envisagés. La fiabilité du service, leur facilité d'accès et leur régularité sont des atouts reconnus.

Avantage au tramway

Le choix d'un mode repose en premier lieu sur sa capacité d'accueil. L'estimation prévisionnelle de fréquentation de la ligne à l'horizon 2030, soit plus de 22 000 voyages par jour, correspond aux capacités du BHNS comme à celles du tramway.

Dans le contexte particulier du projet, le tramway est un élément à part entière de développement urbain. Il constitue un puissant levier d'attractivité pour les quartiers en renouvellement (Arsenal et Carnot-Parmentier à Saint-Fons, projet du quartier de la gare à Vénissieux...). Il offre aussi l'opportunité de renouveler l'image des secteurs marqués par l'activité industrielle ou tertiaire (Vallée de la Chimie et Biodistrict). Sur l'ensemble du tracé, il permet une recomposition urbaine, paysagère et environnementale importante. 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.

Le SYTRAL a ainsi choisi le mode tramway pour la ligne T10, qui offre également une occasion de compléter le maillage du réseau tramway (raccordements sur le T4 à Gare de Vénissieux et le T1 à Halle Tony Garnier).

INSERTION : DE QUOI PARLE-T-ON ?

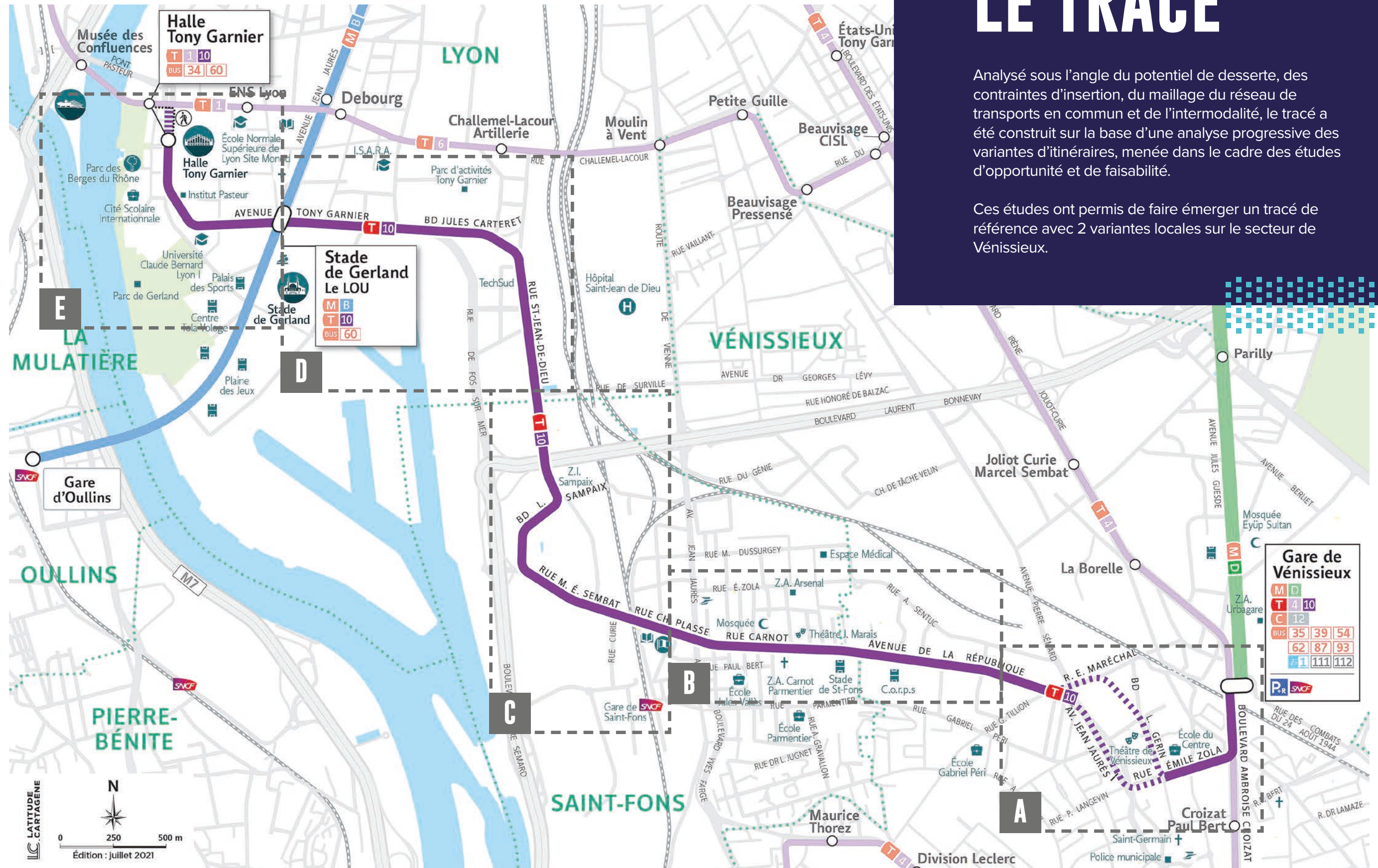
La réalisation d'un tramway dépasse largement le seul périmètre de l'infrastructure de transport. Elle suppose une mise en valeur importante des secteurs urbains, avec :

- d'une façade à l'autre d'une même rue, une requalification complète des espaces publics, avec l'objectif de rééquilibrer le partage de la voirie en diminuant la place de la voiture ;
- une intégration soignée de la plateforme de circulation du tramway et des autres modes de déplacement, avec la création de nouveaux itinéraires dédiés aux mobilités douces (piétons et cycles), la préservation de l'accessibilité automobile des riverains et de la logistique (livraison des commerces) ;
- la végétalisation le long de l'itinéraire (engazonnement de tout ou partie de la plateforme, alignements d'arbres, massifs...) ;
- une nouvelle approche de la gestion des eaux pluviales, la recherche systématique de la désimperméabilisation des sols et la réduction des îlots de chaleur...

LE TRACÉ

Analysé sous l'angle du potentiel de desserte, des contraintes d'insertion, du maillage du réseau de transports en commun et de l'intermodalité, 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.

Ces études ont permis de faire émerger un tracé de référence avec 2 variantes locales sur le secteur de Vénissieux.



Le tracé du tramway T10, reliant le pôle d'échanges multimodal de Vénissieux au secteur Gerland

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

Le tracé proposé

Le T10 quitte le PEM de Vénissieux par le boulevard Ambroise Croizat, à proximité de la ligne T4.

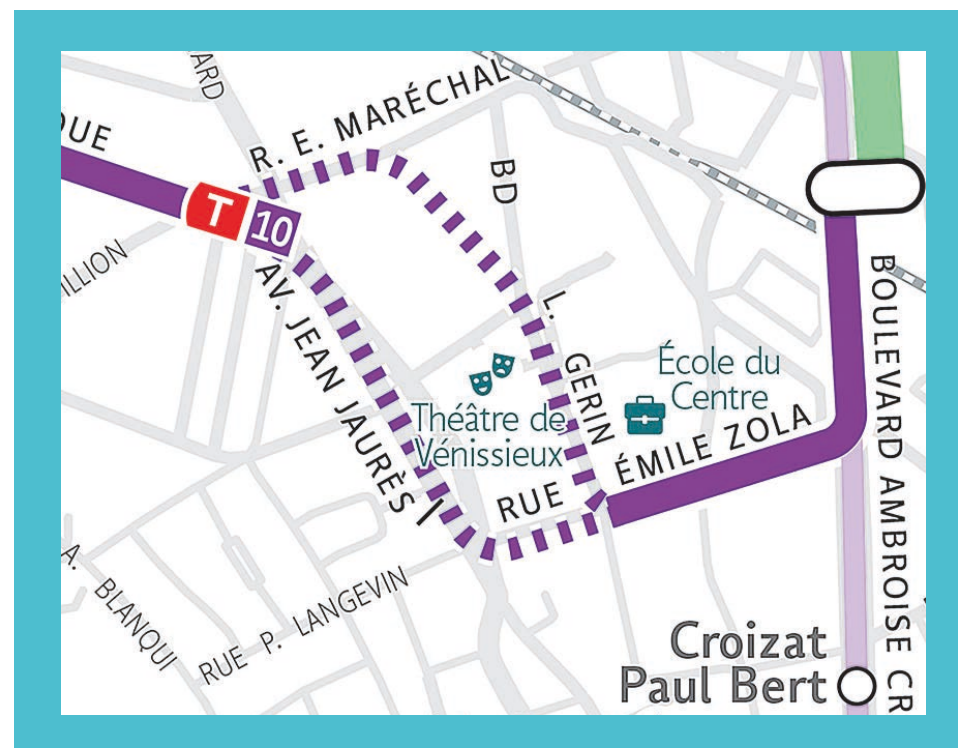
À l'extrémité ouest de la rue Émile Zola, particulièrement étroite, deux solutions sont ouvertes :

- le passage du tramway sur la rue Émile Zola, impliquant une fermeture à la circulation automobile - sauf riverains - de la portion ouest de la rue entre les axes Laurent Gérin et Jean-Jaurès ;
- le passage du tramway par le boulevard Laurent Gérin puis, en direction des Marronniers, par la rue Eugène Maréchal, impliquant ponctuellement une fermeture à la circulation automobile - sauf riverains - au droit du théâtre.

Les points clefs

Le T10 améliorera le lien entre le PEM de Vénissieux (notamment métro D et tramway T4) et les centres-villes de Vénissieux et Saint-Fons.

Cette première partie du tracé présente l'avantage d'un itinéraire assez direct. Elle offre un bon niveau de performance et de maillage du réseau de transports en commun.



PARLONS-EN

Comment départager les deux variantes locales à Vénissieux (rue Émile Zola et boulevard Laurent Gérin) ?

- L'itinéraire passant par la rue Émile 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. Il 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. Il nécessite par ailleurs 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.

L'analyse multicritères détaillée ci-dessous permet de comparer les deux variantes locales.

	Variante de tracé Zola	Variante de tracé Gérin
Le niveau de service (vitesse commerciale, temps de parcours)	Tracé direct	Tracé légèrement plus long (+ 100 m) et sinueux
La desserte des quartiers	Potentiel de desserte équivalent	Potentiel de desserte équivalent
Le transport	Connexion avec le réseau structurant et intermodalité équivalentes	Connexion avec le réseau structurant et intermodalité équivalentes
L'insertion dans l'espace urbain	Tracé traversant un tissu urbain dense (logements, commerces) 1 station (Jean Jaurès) Largeur d'emprise publique faible sur 160 m environ (12 m de large entre façades)	Tracé longeant le parvis du groupe scolaire du Centre, le théâtre de Vénissieux et le gymnase, puis traversant un secteur industriel Interface avec le projet de reconversion du site des usines Maréchal 1 à 2 stations (Théâtre de Vénissieux si 1 et Gérin et Maréchal si 2) Giration entre la rue Zola et le boulevard Gérin très contrainte Largeur d'emprise publique faible sur 60 m environ entre le théâtre et le gymnase
La circulation et le stationnement	Fermeture à la circulation automobile - sauf riverains - entre le boulevard Gérin et l'avenue Jean Jaurès (sur 160 m environ) Suppression de places de stationnement sur la rue Zola et sur l'avenue Jaurès	Mise à sens unique du boulevard Gérin entre la rue Zola et la rue Peloux Fermeture ponctuelle à la circulation - sauf riverains - entre le théâtre de Vénissieux et le gymnase (sur 60 m environ) Suppression de places de stationnement sur le boulevard Gérin et la rue Maréchal
Les modes doux	Insertion d'aménagements cyclables contrainte sur la rue Zola	Largeur de cheminement piétons contrainte à l'angle Zola / Gérin
L'environnement	Alignements d'arbres existants sur l'avenue Jean Jaurès Limite nord de la Zone de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) du Vieux-Bourg de Vénissieux	Alignements d'arbres existants sur le boulevard Gérin
L'exploitation et l'exploitabilité	Plateforme tramway accessible aux véhicules riverains sur 160 m environ	Plateforme tramway accessible aux véhicules riverains sur 60 m environ
Les réseaux souterrains en présence	Des réseaux existants à dévier sur la rue Zola 2 réseaux d'eau potable structurants existants à dévier en dehors de la rue Zola, notamment par le boulevard Gérin et la rue Maréchal	Des réseaux existants à dévier sur le boulevard Gérin et la rue Maréchal
Le coût	Coût d'investissement équivalent pour les 2 variantes de tracé	Coût d'investissement équivalent pour les 2 variantes de tracé

Du quartier des Marronniers aux Quatre Chemins à Saint-Fons (séquence B)

Le tracé proposé

Le T10 emprunte l'avenue de la République à Vénissieux, puis la rue Carnot à Saint-Fons, longeant la ZAC Carnot-Parmentier et ses futurs programmes résidentiels. Il progresse jusqu'au centre de Saint-Fons pour atteindre le carrefour des Quatre Chemins.

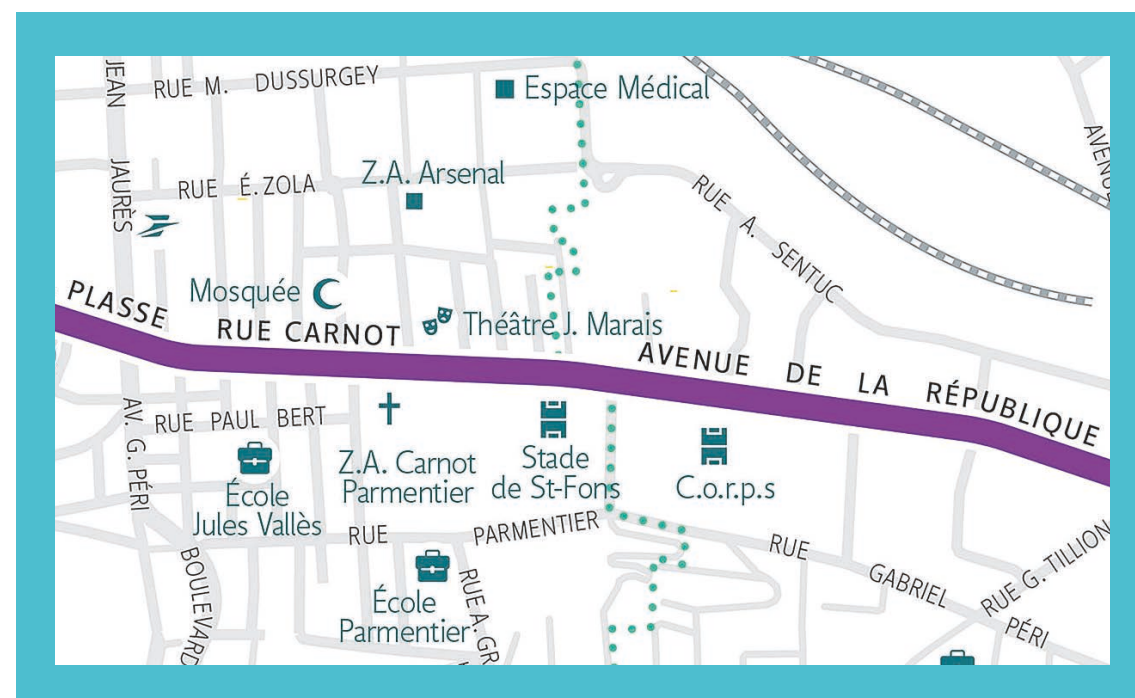
Les points clefs

Sur ce tronçon à dominante industrielle à l'est, et plus résidentiel et commerçant à l'ouest, le tramway pourra contribuer au renouvellement et à l'unification du cadre de vie.

Le tramway desservira de nombreux commerces et équipements publics tels que le futur collège République, le Stade Carnot, le théâtre Jean Marais, les écoles Carnot-Parmentier et Jules Vallès.

Il est un facteur d'attractivité pour le nouveau collège République et les projets de requalification de logements sociaux des années 1930 et 1950 (rue Aulagne) des quartiers NPNRU Arsenal et Carnot-Parmentier, dont le quartier de l'Arsenal, au nord, déjà réhabilité.

Malgré une insertion délicate au débouché du carrefour des Quatre Chemins, le tracé est performant en termes de potentiel de desserte et de temps de parcours.



Des Quatre Chemins au secteur Techsud (séquence C)

Le tracé proposé

Dans la continuité de la rue Carnot, le T10 suit la rue Charles Plasse, passe devant la mairie de Saint-Fons, et à proximité de la gare SNCF, et franchit les voies ferroviaires.

Le tracé emprunte ensuite la rue Marcel-Etienne Sembat et le boulevard Sampaix, couverts par le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Vallée de la Chimie.

À la hauteur de l'entreprise Starterre, un nouvel ouvrage est proposé pour traverser sous le boulevard Laurent Bonnevey en direction de la rue Saint-Jean-de-Dieu.

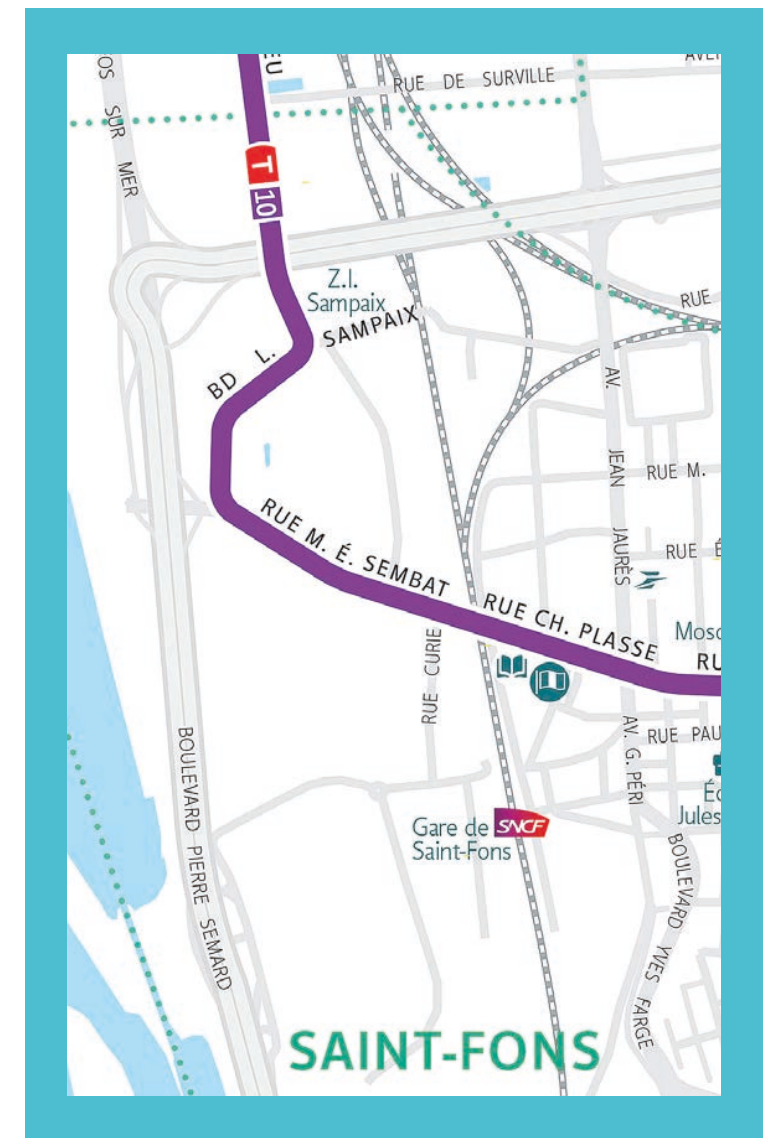
Les points clefs

Le T10 est un véritable trait d'union entre les secteurs résidentiels et commerçants de Saint-Fons, d'une part, la zone industrielle de la Vallée de la Chimie et de la zone d'activités de Techsud, d'autre part.

Le tracé passe à proximité de la gare de Saint-Fons (accessible en 5 min à pied depuis la ligne T10), à l'entrée de la Vallée de la Chimie.

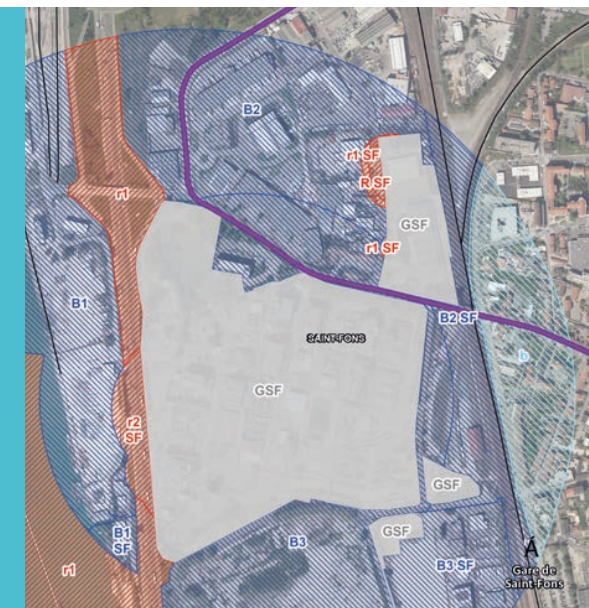
À la hauteur du boulevard périphérique Laurent Bonnevey, le T10 permet la connexion des quartiers Sampaix et Techsud répondant ainsi concrètement à l'enjeu de désenclavement de Saint-Fons.

Le tracé dépasse ensuite les jardins partagés et l'aire d'accueil temporaire des gens du voyage, qui sera relocalisée, pour rejoindre la rue Saint-Jean-de-Dieu et longe le site RTE et la chaufferie.



PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRT) : POURQUOI, COMMENT ?

Un PPRT organise la cohabitation des activités industrielles et de la vie urbaine et résidentielle. Destiné aux sites SEVESO seuil haut, il est établi par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) à partir des études de danger réalisées par les exploitants des sites industriels. Les mesures préventives d'un PPRT sont élaborées dans le cadre d'une concertation. Elles visent à protéger les riverains et usagers des transports en cas d'accident (explosion, déversement...). Dans le secteur Sampaix, le PPRT comporte plusieurs périmètres (rouge, bleu foncé, bleu...). La circulation d'un tramway est possible en dehors de la zone rouge, qui correspond à la zone d'aléas forts. La traversée de la zone bleu foncé, qui correspond à la zone d'aléas moyens, est envisageable, mais sans possible création de station.



De Techsud au métro B / Stade de Gerland - Le Lou (séquence D)

Le tracé proposé

Le tracé progresse entre les implantations récentes de Techsud avant de bifurquer vers l'ouest et de s'engager dans le boulevard Jules Carteret à proximité du campus Sanofi.

Le T10 passe à proximité du Quai des Énergies avant de remonter l'avenue Tony Garnier jusqu'au stade de Gerland.

Les points clefs

L'itinéraire offre une progression directe vers le nord puis vers l'ouest.

Le tracé permet de desservir et mettre en valeur Techsud et, au-delà, les implantations récentes du secteur Carteret.

L'itinéraire permet l'intermodalité avec le métro B à la station Stade de Gerland — Le Lou.

Du métro B / Stade de Gerland - Le Lou à la Halle Tony Garnier (séquence E)

Le tracé proposé

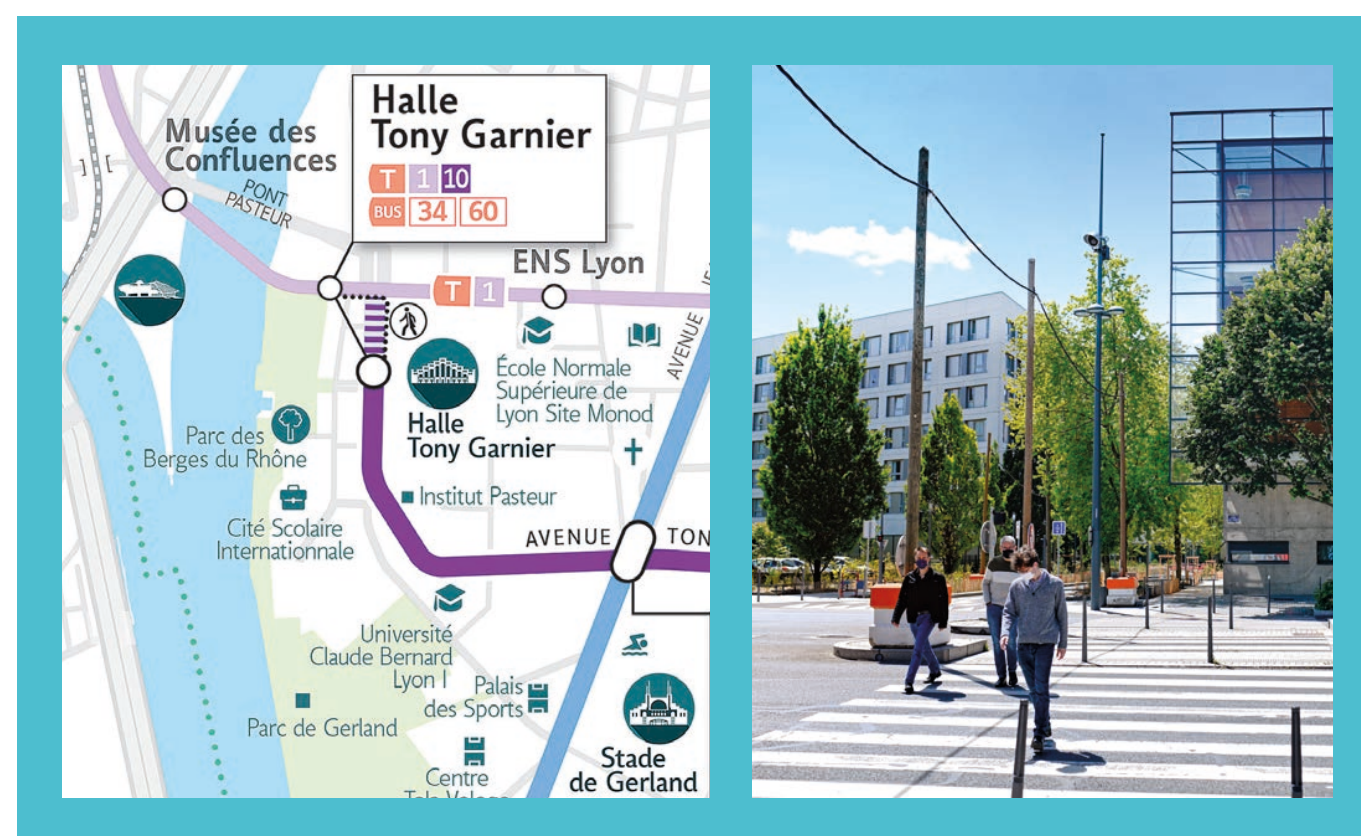
À partir du stade de Gerland, le T10 longe l'Université et les nouvelles installations du Centre International de Recherche contre le Cancer (CIRC), au cœur de Biodistrict. Il parcourt la section récemment réaménagée de l'avenue pour atteindre la Halle Tony Garnier.

Les points clefs

Le tracé complète le maillage de lignes structurantes de transport en commun sur le secteur de Gerland, qui comprend de nombreuses implantations tertiaires, mais aussi des équipements scolaires, culturels et sportifs.

L'intermodalité du T10, déjà satisfaisante (lignes de métro B et D, ligne de tramway T4), se renforce avec la connexion au T1.

Le raccordement de l'infrastructure du T10 à celle du T1, offre également des opportunités dans la gestion et l'évolutivité du réseau tramway.



UNE SOLUTION DE MOBILITÉ GLOBALE

Vers un service performant

Le tracé de référence a été étudié pour assurer une fréquence de passage toutes les 10 minutes en heure de pointe, pour un temps de parcours de l'ordre de 24 minutes entre le PEM de Vénissieux à l'est et la Halle Tony Garnier à l'ouest.

QUELLES CORRESPONDANCES ?

Les lignes T10 (Gare de Vénissieux - Gerland) et T6 (Debourg - Hôpitaux Est prolongée jusqu'à La Doua en 2026) sont des lignes de rocade, l'une extérieure et l'autre intérieure au périphérique Laurent Bonnevey ; elles n'ont pas vocation à être utilisées en correspondance.

La ligne T10 fonctionnera principalement en correspondance avec les lignes de métro B et D et les lignes de tramway T1 et T4.

Le projet T10 implique par ailleurs une réorganisation du réseau de surface, c'est-à-dire une adaptation des itinéraires et des offres (fréquences, notamment) des lignes de bus existantes sur le corridor : lignes de bus C12 (Bellecour A. Poncet - Hôpital Feyzin), 60 (Perrache - Feyzin Les Razes) et 93 (Hôpital Feyzin - Porte des Alpes). Cette réflexion s'inscrira dans la perspective d'une amélioration du corridor Portes du Sud - Centre.

À retenir

 **8 KM** ENVIRON


14 À 16 STATIONS
DONT 1 STATION RECONFIGURÉE

 **1 STATION
RECONFIGURÉE**
(T4 - GARE DE VÉNISSIEUX)



**UN TRAMWAY
TOUTES LES 10 MIN
EN HEURE DE POINTE**



24 MINUTES ENVIRON
ENTRE LA GARE DE VÉNISSIEUX
ET LA HALLE TONY GARNIER

Cap sur la multimodalité

Le tracé de la ligne et ses variantes locales proposent des correspondances optimales et lisibles entre le T10 et les autres lignes du réseau de transport en commun :

- Métro B - Stade de Gerland,
- Métro D - Gare de Vénissieux,
- Tramway T1 - Halle Tony Garnier,
- Tramway T4 - Gare de Vénissieux,
- Corridor bus centre-sud et lignes de bus tout au long de l'itinéraire,
- Ligne de transport par câble actuellement à l'étude entre Francheville et Lyon le cas échéant, selon le terminus de cette ligne.

Sous-titre à positionner sous Cap sur la multimodalité

L'intermodalité s'organisera à partir du PEM de Vénissieux (métro D, ligne de tramway T4, lignes de bus, P+R...) et avec les stations Stade de Gerland (métro B) et Halle Tony Garnier (T1).



Associer le TER

L'aire d'influence de la ligne T10 est par ailleurs augmentée par des connexions avec la gare SNCF de Vénissieux et celle de Saint-Fons sur le secteur Quatre Chemins.

- Le tramway T10 offrira une correspondance directe avec les TER de la gare de Vénissieux : les habitants de Feyzin, Serezin et Chasse-sur-Rhône sont notamment concernés.
- La connexion entre le TER et la ligne T10 sera possible à Saint-Fons en 5 min de marche à pied.
- Le T10 peut également être utilisé comme mode de rabattement vers les gares de Vénissieux et Saint-Fons.

Les aménagements cyclables

La ligne T10 sera doublée d'un itinéraire cyclable continu sur l'ensemble du linéaire.

- L'itinéraire cyclable entre la Halle Tony Garnier et la gare de Saint-Fons sera labellisé Réseau Express Vélo.
- Entre les secteurs Sampaix et Techsud, le boulevard Laurent Bonnevey pourra être franchi par les cycles. Cette amélioration illustre le principe d'« agrafe urbaine » préconisé par le PLU-H pour atténuer l'effet de coupure des infrastructures routières et ferroviaires.
- Sur certains secteurs où l'insertion du tramway est contrainte, la configuration des aménagements cyclables sera adaptée, tout en assurant leur continuité.
- Les aménagements cyclables créés le long du T10 se raccorderont sur les itinéraires existants du corridor et compléteront ainsi le maillage cyclable de la Métropole.

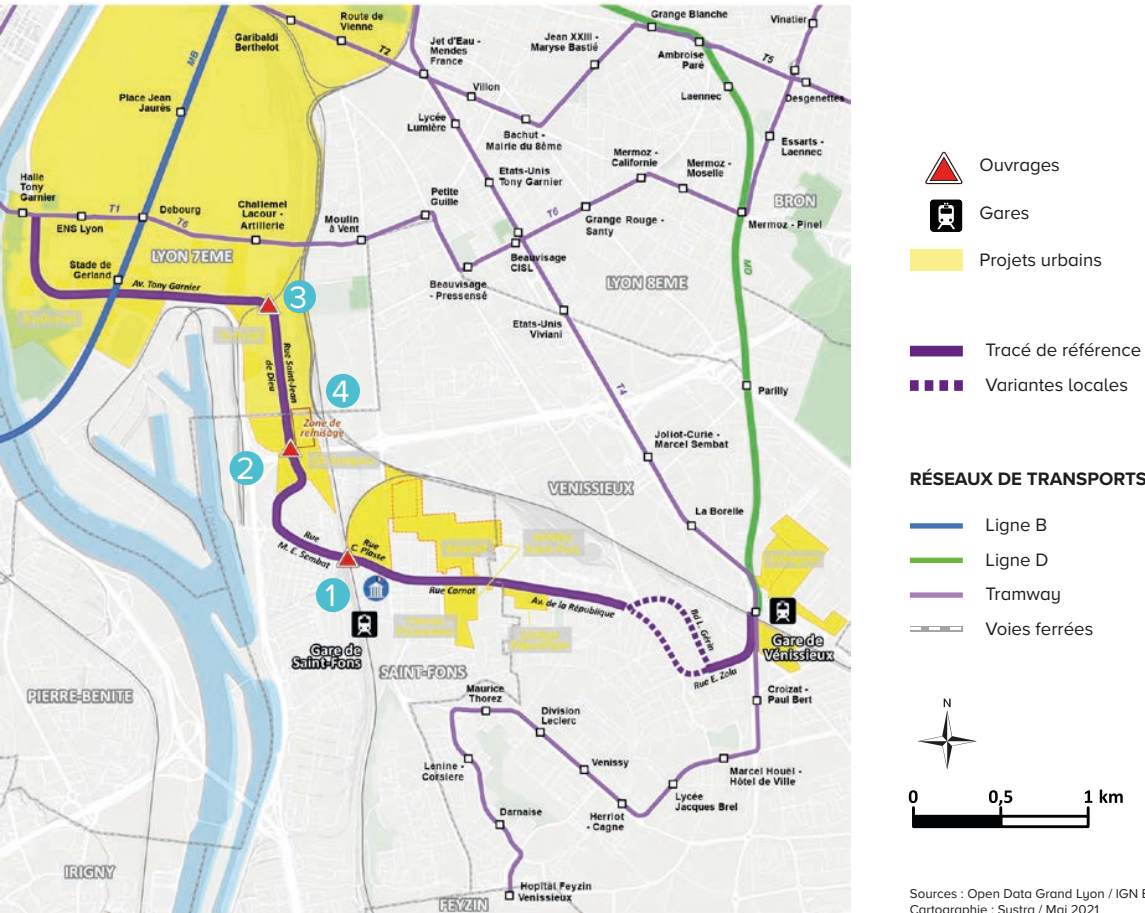
Les aménagements intégrés au projet T10

3 ouvrages d'art

À l'entrée de la Vallée de la Chimie et au nord de la gare de Saint-Fons, dans l'axe des rues Carnot et Charles Plasse, plusieurs hypothèses sont envisagées pour le franchissement des voies ferrées par le tramway, la circulation générale et les modes doux ① : insertion contrainte sur l'ouvrage existant, élargissement de l'ouvrage ou bien création d'un nouvel ouvrage pour les modes doux au droit de l'ouvrage existant.

Un nouvel ouvrage ② permettra le franchissement du boulevard Laurent Bonnevey par le tramway. Les piétons et les cyclistes franchiront le périphérique par cet ouvrage ou par l'ouvrage existant au droit du site Starterre.

Pour passer de la rue Saint-Jean-de-Dieu au boulevard Jules Carteret, un nouvel ouvrage ③ sera aménagé pour le tramway et les modes doux dans le talus supportant la ligne ferroviaire du port Edouard Herriot, à l'ouest du passage routier existant.



Localisation des ouvrages d'art et de la zone de remisage

Une zone de remisage à Sampaix

Une zone de remisage des rames de tramway ④ sera aménagée sur l'emprise située entre le boulevard Laurent Bonnevey et la rue de Surville, actuellement occupée par une aire d'accueil temporaire des gens du voyage et un parking utilisé lors d'événements de grande affluence au Stade de Gerland.

L'aire d'accueil des gens du voyage sera relocalisée. Les jardins familiaux à l'ouest de l'emprise ne seront pas impactés. Le site de remisage complètera les ateliers dépôt et remisage existants de Saint-Priest, de Meyzieu et de La Feyssine.

La zone de remisage sera dimensionnée pour accueillir une quarantaine de rames de tramway du réseau TCL. Visible depuis le boulevard Laurent Bonnevey, elle pourrait signaler la nouvelle entrée de ville nord de Saint-Fons, entre Gerland et Sampaix. Une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère et environnementale de cet équipement.

Les caractéristiques envisagées pour cet équipement sont les suivantes :

- une zone de garage,
- une zone de maintenance dédiée aux opérations courantes d'entretien,
- une zone de service (nettoyage),
- une zone d'arrivée et de départ.

QU'EST-CE QU'UNE ZONE DE REMISAGE ?

Le stationnement des rames et leur entretien courant sont effectués sur une zone de remisage. Connectée à une ligne de tramway, elle permet le stationnement simultané de plusieurs tramways en dehors des heures de service ou en heures creuses, sur des voies multiples organisées en « faisceaux ». La zone de remisage envisagée à Saint-Fons permettra d'assurer l'entretien courant - dont le nettoyage - des rames de tramway, notamment pour la ligne T10.







3.

LE T10 EN 4 QUESTIONS

Comment le tramway va-t-il s'insérer dans le territoire et le desservir ? Comment la ligne fonctionnera-t-elle ? Quelle est son articulation avec le reste du réseau et les autres modes de transport ? Comment sera-t-elle réalisée ?

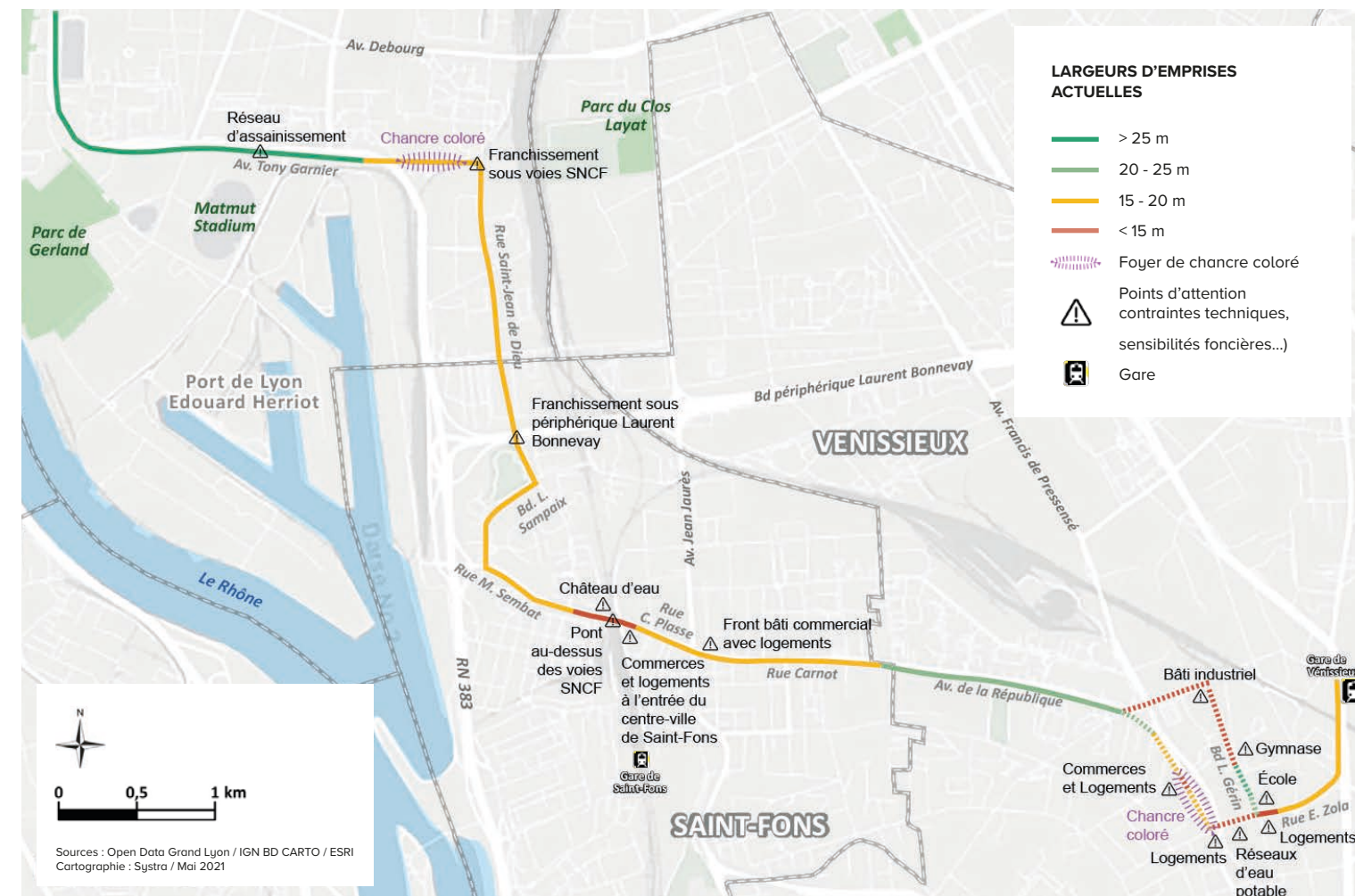
Autant de questions essentielles auxquelles des éléments de réponse sont apportés dans cette troisième partie. Ces éléments doivent venir guider et nourrir la réflexion politique comme celle des habitants.

COMMENT LE TRAMWAY VA-T-IL S'INSÉRER DANS LE TERRITOIRE ?

Une approche dictée par le terrain

L'insertion du T10 suppose de modifier une partie des aménagements urbains et paysagers existants. Cela constitue une opportunité pour rééquilibrer le partage de la voirie, dans l'objectif d'une amélioration globale du cadre de vie à l'échelle du quartier comme de la Métropole :

- 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...



Principaux points d'attention à prendre en compte dans l'élaboration du projet

Tirer tout le parti de l'«effet tramway»

Conformément aux ambitions définies par les élus du territoire en faveur d'une ville apaisée et moins polluée, plusieurs objectifs sont privilégiés pour encourager le report modal, améliorer le cadre de vie et la qualité de vie en ville :

- l'amélioration de la lisibilité des cheminements piétons et leur sécurisation pour faire de la marche à pied un mode à part entière et répondre ainsi à tous les besoins des habitants ;
- la création d'aménagements cyclables continus pour encourager la pratique du vélo ;
- la recherche d'intermodalité, par la réalisation de connexions efficaces entre les nouvelles lignes de transport en commun et les lignes de transport existantes, qu'elles soient urbaines (métro, tramway, bus...) ou interurbaines (gares SNCF, cars...), mais aussi par l'aménagement de stationnements vélos au droit des arrêts de transport en commun ;
- la diminution de la place de la voiture dans la ville en réduisant les espaces de circulation et stationnement tout en préservant l'accessibilité locale ;
- le maintien, autant que possible, de la végétation existante, la végétalisation de la plateforme tramway et des espaces publics, la plantation d'arbres pour améliorer le confort en ville et contribuer à la lutte contre les îlots de chaleur,
- la gestion des eaux pluviales par infiltration et désimperméabilisation des sols lorsque cela est possible.

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, qui intégreront les contraintes de conception d'une ligne

de tramway, les contraintes de réseaux, de nature des sols, de sécurité des aménagements... ;

- le point de vue des habitants, salariés 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 conception des espaces publics et alimentera les études de conception et le choix des élus sur les différentes composantes du projet.

Les éléments des études de conception et de choix des élus seront partagés au fur et à mesure de leur avancement avec les habitants, travailleurs et futurs usagers en concertation continue (suite au vote en comité syndical).

Les principes d'insertion

À ce stade, l'insertion de la ligne de tramway et des différentes fonctionnalités (trottoirs, aménagements cyclables, voies de circulation, aménagements paysagers...) est ouverte.

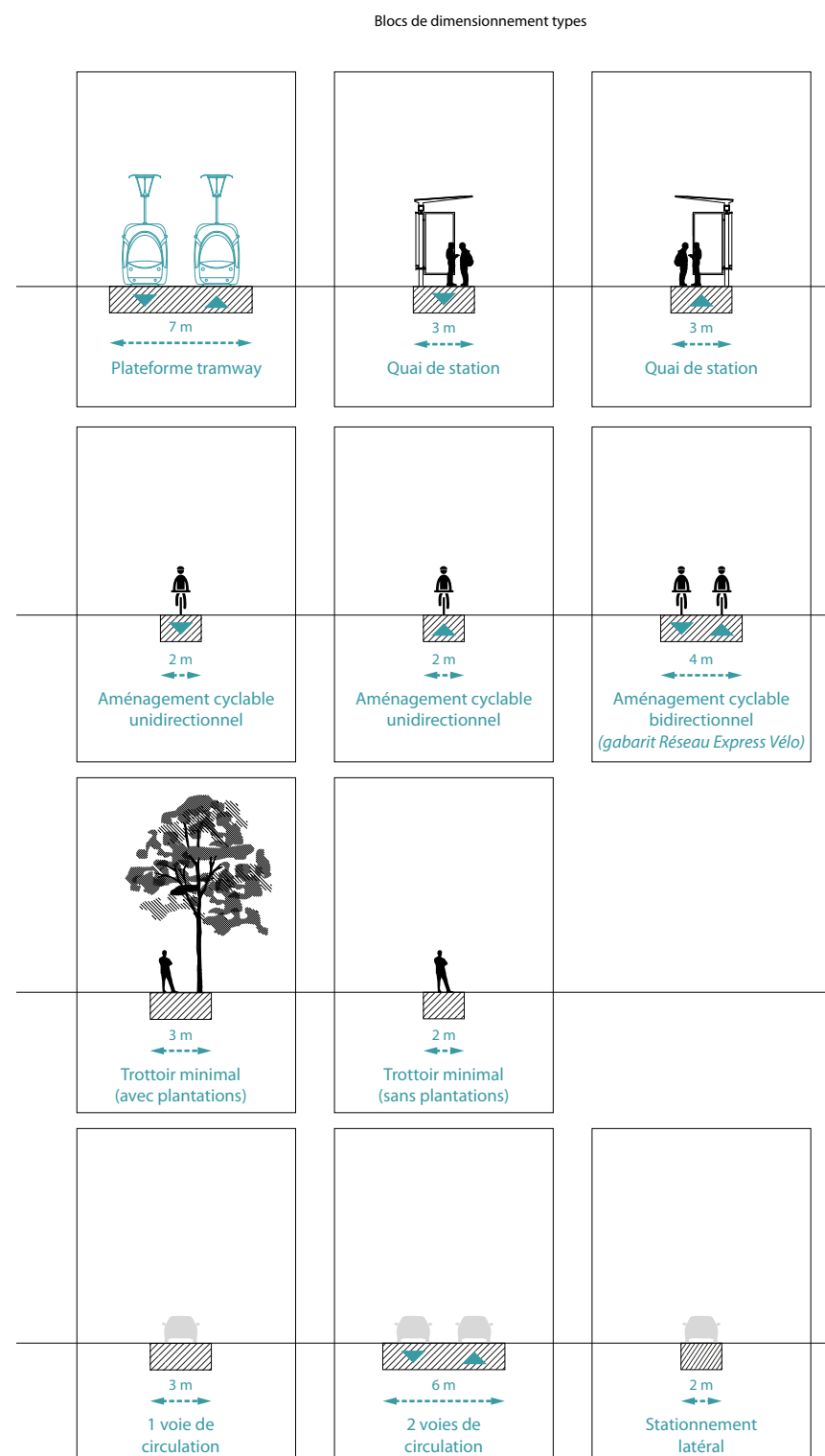
Elle sera travaillée dans le cadre des études de conception, en lien avec la concertation. L'objectif sera d'intégrer a minima :

- une plateforme tramway de 7 m de large ;
- des aménagements cyclables ;
- des trottoirs de 2 m minimum pour permettre l'intégration de mobilier urbain tout en respectant la largeur réglementaire de cheminement pour les personnes à mobilité réduite (PMR), et de 3 m minimum pour envisager la végétalisation des trottoirs ;
- le maintien des places de stationnement lorsque cela est possible et nécessaire.

PARLONS-EN

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 de la ligne. Il s'agit au contraire de composer avec l'existant partout où cela est possible. La concertation offre la possibilité de définir avec les riverains, travailleurs, commerçants, piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes les enjeux et contraintes d'insertion sur les différents secteurs. Qu'il s'agisse des espaces réservés aux piétons et aux cyclistes, de la végétalisation, des voies de circulation ou du stationnement, les réflexions seront menées collectivement. Les indications de largeur proposées ci-contre sont des ordres de grandeur et des préconisations usuelles. Dans certains cas, des minima réglementaires piétons, vélos (loi LAURE) ou de sécurité peuvent s'ajouter.



Des contraintes à arbitrer ensemble

Les villes de première couronne de la Métropole de Lyon et les secteurs en développement alternent des secteurs urbains denses et un tissu industriel relativement clairsemé.

En fonction des emprises disponibles sur les différents axes empruntés par la ligne de tramway, les fonctions à intégrer et leur dimensionnement sur la voirie (trottoirs, aménagements cyclables, végétalisation, voies de circulation, stationnement...) devront faire l'objet de choix. Ces choix pourront, selon les secteurs, intégrer des besoins d'acquisition d'emprises bâties ou non bâties, de mutualisation d'usages... Dans une logique d'amélioration environnementale, une attention particulière sera apportée à la désimperméabilisation des sols et à la gestion des eaux pluviales.

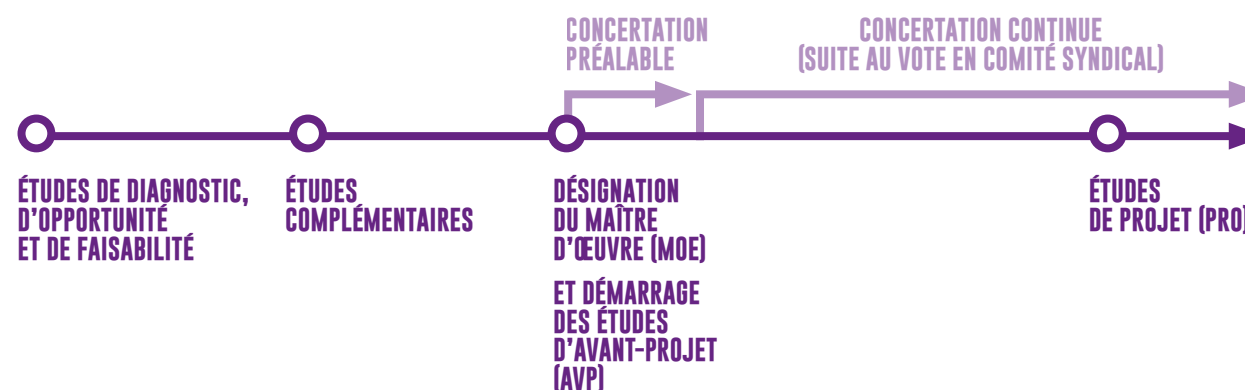
L'insertion intégrera la préservation des accès riverains individuels et collectifs, pour les habitations, sites industriels et tertiaires, commerces, équipements. Les fonctionnalités existantes comme les livraisons, la collecte des ordures ménagères, l'accessibilité secours et incendie seront conservées.

L'insertion de la ligne de tramway, des aménagements dédiés aux modes doux, et de la végétalisation dans des emprises de voirie relativement contraintes, mais aussi la volonté de réduire la place de la voiture en ville, entraîneront des modifications du plan de circulation générale sur les quartiers traversés.

Afin de répondre au mieux à ces enjeux et de faciliter la conception du projet, des investigations complémentaires ont été initiées au 1^{er} trimestre 2021. Elles incluent des relevés topographiques, l'identification de la nature des sols, des mesures de perméabilité et le repérage des réseaux existants.

À partir d'août 2021, l'équipe de maîtrise d'œuvre (MOE) désignée par le SYTRAL initiera la conception de l'avant-projet (AVP) sur la base des résultats de ces investigations, et des remarques et propositions émises en concertation.

Nourries des échanges continus avec les habitants, les élus et les acteurs économiques, mais aussi avec les services techniques des différentes collectivités, la phase de conception permettra de préciser les caractéristiques de la ligne, son insertion et ses aménagements.



L'insertion du T10 pas à pas...

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



PEM de Vénissieux et rue des Combats

La ligne T10 empruntera les voies existantes du T4 sur le boulevard Croizat. Le terminus de la ligne à Gare de Vénissieux sera aménagé au niveau de l'actuelle station de la ligne T4, qui sera doublée pour accueillir le terminus de la ligne T10.

La rue des Combats est suffisamment dimensionnée pour servir d'arrière-gare et faciliter le retournement des rames. Les aménagements du boulevard Ambroise Croizat ne seront pas modifiés.

Le carrefour Croizat/Zola sera reconfiguré.



Insertion au niveau du terminus Gare de Vénissieux

- Tramway T10
- Zone de retournement de T10
- Tramway T4
- Station existante doublée pour T4/T10
- Station existante

Rue Émile Zola

Sur sa partie est, la rue Émile Zola présente un profil étroit nécessitant une mise à sens unique de la circulation automobile. S’y ajoutent de possibles acquisitions foncières en fonction des fonctionnalités à intégrer.

La variante locale Émile Zola

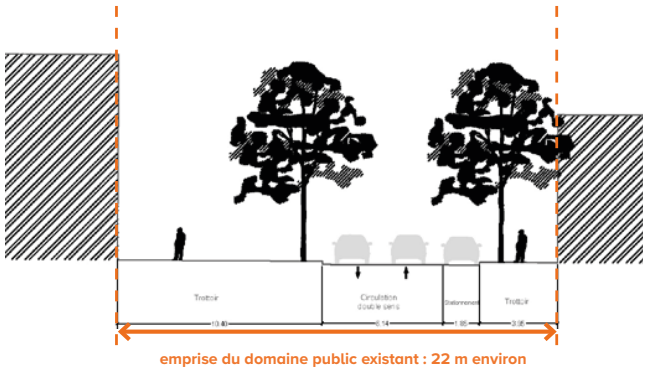
L’étroitesse de la rue s’accroît encore vers l’ouest, sur 160 mètres. Une largeur de 12 mètres ne permet pas d’accueillir simultanément une plateforme de tramway et l’ensemble des circulations (marche à pied, cycles, voitures). La rue Émile Zola serait donc fermée à la circulation automobile - hors riverains - entre le boulevard Laurent Gérin et l’avenue Jean Jaurès.

Les contraintes de la rue Émile Zola sont d’autant plus fortes que cet axe est traversé par d’importantes conduites d’eau potable qu’il serait nécessaire de dévier notamment par les axes Laurent Gérin et Eugène Maréchal pour permettre la création de la plateforme tramway.

La variante locale Laurent Gérin

Le boulevard Laurent Gérin serait mis à sens unique de circulation automobile avec un tronçon fermé à la circulation automobile - sauf riverains - au droit du théâtre. Une partie du tracé s’inscrirait dans la friche des usines Maréchal, qui doit faire l’objet d’une reconversion. L’itinéraire se poursuit sur la rue Eugène Maréchal en direction des Marronniers. Cet itinéraire permet de limiter les contraintes de déviation de réseaux.

Coupe type existant - boulevard Laurent Gérin

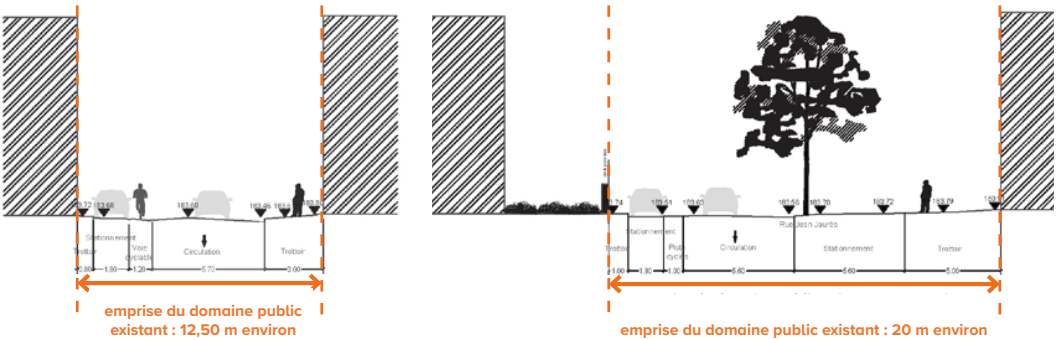


Jaurès-Carnot

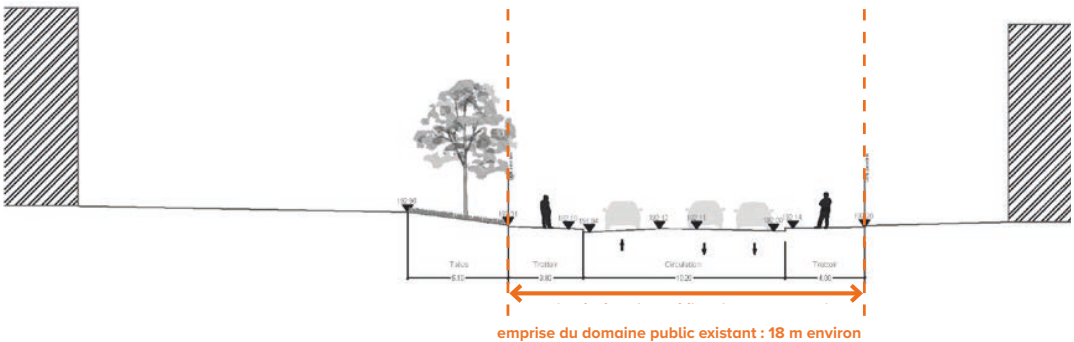
La plateforme tramway serait aménagée sur l’avenue Jean Jaurès. Un seul sens de circulation automobile pourrait être maintenu sur chacun des deux axes Jean Jaurès et Carnot.

La démolition des bâtiments de 1 et 2 étages de l’avenue Jean Jaurès sortant de l’alignement est envisagée, mais leur conservation resterait possible moyennant un « pincement » du profil d’aménagement et le partage de la plateforme du tramway avec les autres modes.

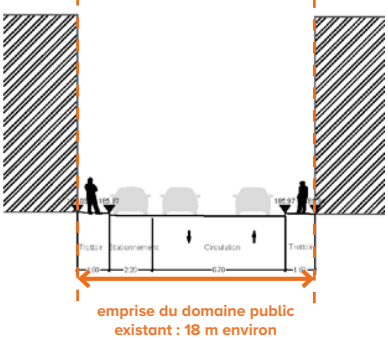
Coupe type existant - avenue Jean Jaurès au droit des bâtiments de 1 et 2 étages



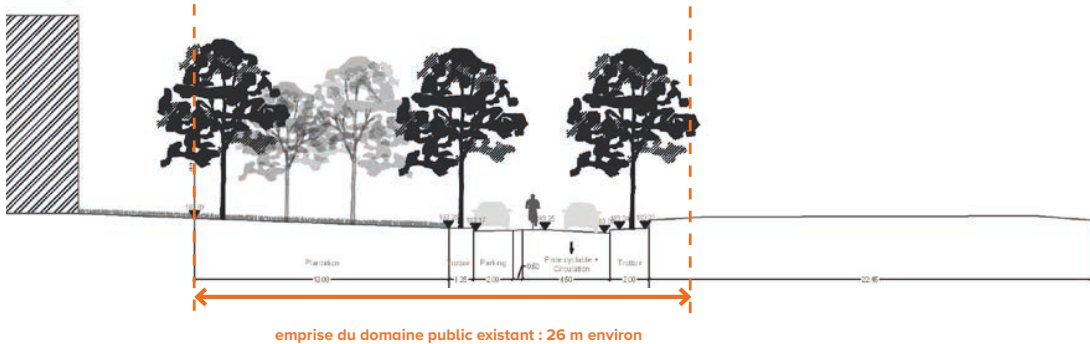
Coupe type existant - rue Émile Zola est



Coupe type existant - rue Émile Zola ouest



Coupe type existant - avenue Jean Jaurès et square Laurent Gérin



Du quartier des Marronniers aux Quatre Chemins à Saint-Fons (séquence B)



Avenue de la République et rue Carnot (Saint-Fons)

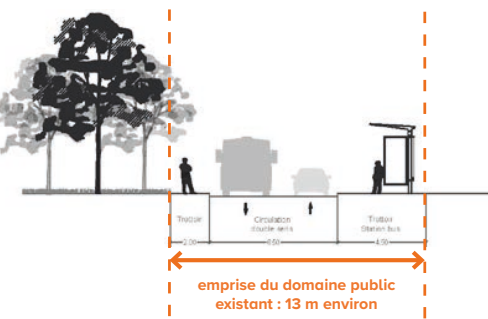
L'insertion du T10 sur l'avenue de la République et la rue Carnot nécessitera la mise en sens unique de circulation automobile de ces axes.

Elle se fera en cohérence avec le projet du collège République, dont les accès donneront directement sur la rue Carnot, avec un recul de 8 m répondant aux préconisations du PLU-H.

Le tramway accompagnera le projet de la ZAC Carnot-Parmentier (NPNRU), au sud du quartier Arsenal et de la rue Carnot, où les anciennes barres « Les grandes terres » ont déjà été démolies. Les aménagements du tramway seront conçus en cohérence et en coordination avec le projet de la ZAC.

Dans la section la plus étroite de la rue Carnot, au niveau de la rue Aristide Briand jusqu'à l'avenue Jean Jaurès, le rétrécissement de l'axe impliquera une fermeture à la circulation automobile - sauf riverains - sur 300 mètres.

Coupe type existant - avenue de la République est



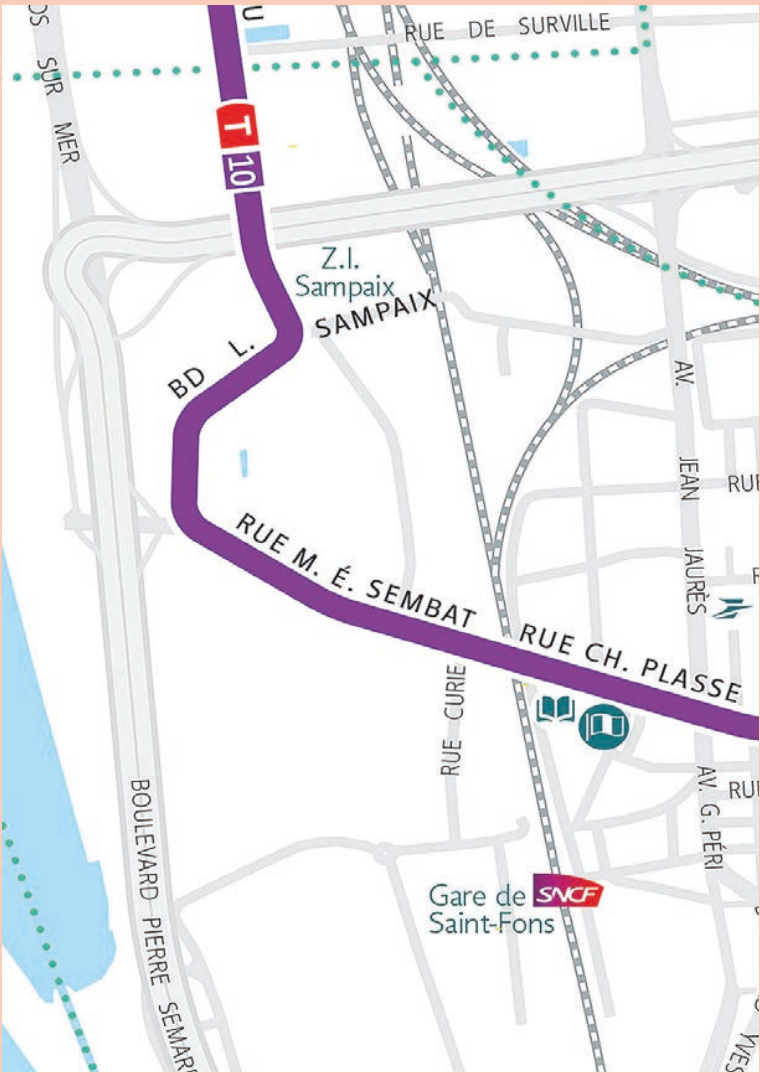
Coupe type existant - avenue de la République ouest



COMMENT CIRCULER ET STATIONNER DANS MON QUARTIER EN 2026 ?

En savoir plus page 52 du dossier.

Des Quatre Chemins à Techsud (séquence C)



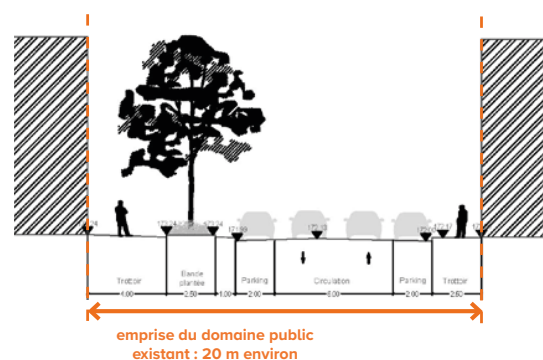
Charles Plasse

Dans le prolongement de la rue Carnot, les aménagements du T10 tiendront compte de l'activité commerciale du centre-ville de Saint-Fons et des besoins de livraison des commerces.

Compte tenu de l'étroitesse de l'axe, la circulation automobile pourrait être supprimée ponctuellement pour permettre l'implantation d'une station, avec maintien des accès riverains et commerçants.

La démolition de garages et de deux bâtiments de 2 à 3 étages sortant de l'alignement de la rue Charles Plasse est envisagée, mais, comme pour l'axe Jaurès-Carnot à Vénissieux, la conservation des bâtiments resterait possible moyennant un « pincement » du profil et le partage de la plateforme du tramway avec les autres modes.

Coupe type existant - rue Charles Plasse



Marcel Sembat

À partir du pont Marcel Sembat, le paysage industriel de Sampaix et de la Vallée de la Chimie contraste avec le centre-ville de Saint-Fons, résidentiel et commercial.

Les deux sens de circulation automobile devraient être conservés sur cet axe en parallèle de la plateforme tramway pour tenir compte des activités industrielles de ce secteur et de la proximité avec l'échangeur de la voirie métropolitaine 383.

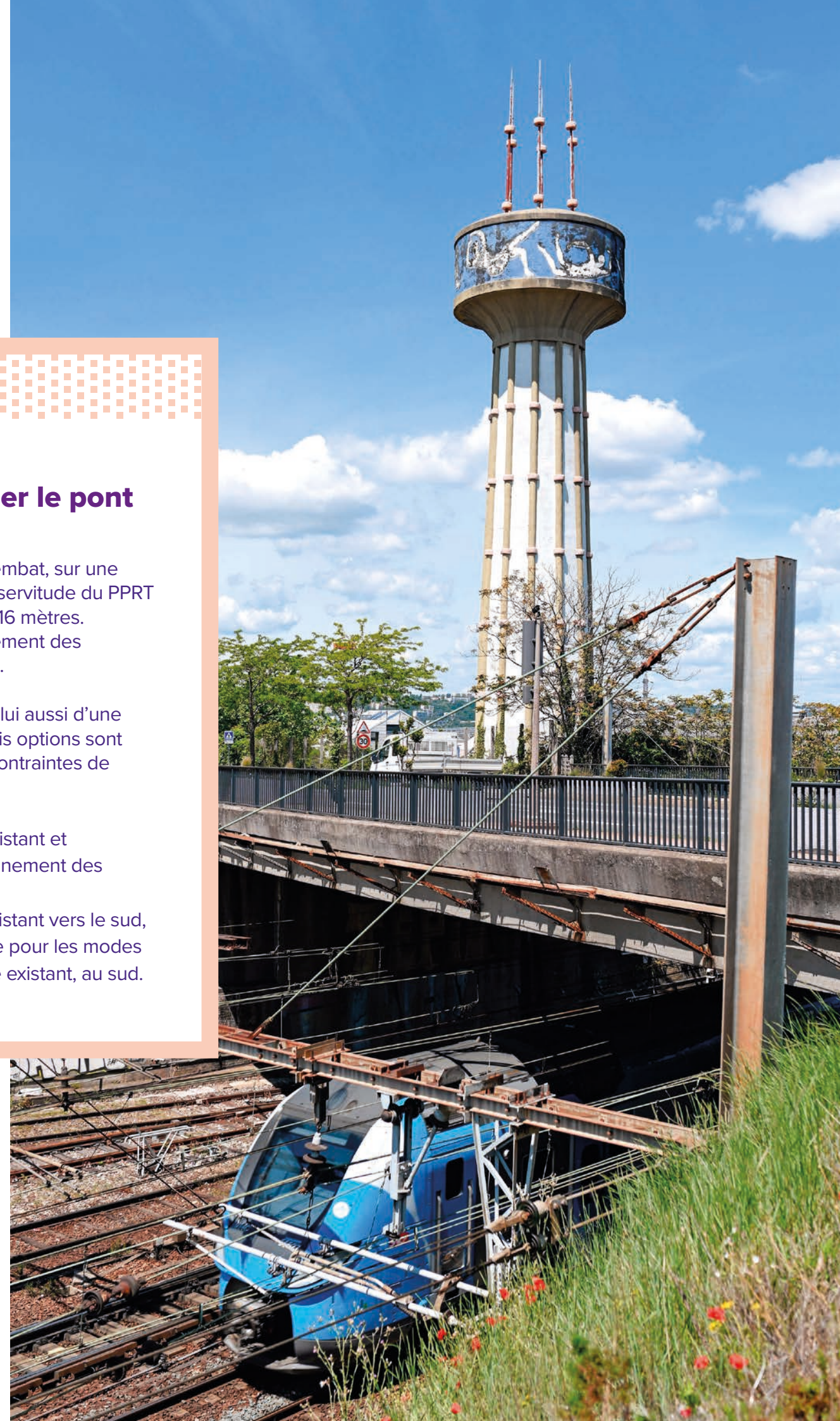
PARLONS-EN

Comment faire évoluer le pont Marcel Sembat ?

À l'est de la rue Marcel Étienne Sembat, sur une centaine de mètres, les zones de servitude du PPRT contraignent la largeur du profil à 16 mètres. Des arbitrages sur le dimensionnement des fonctionnalités seront nécessaires.

Le pont Marcel Sembat disposant lui aussi d'une largeur existante de 16 mètres, trois options sont envisageables compte tenu des contraintes de servitude du PPRT :

- la conservation de l'ouvrage existant et des arbitrages sur le dimensionnement des fonctionnalités à insérer,
- l'élargissement de l'ouvrage existant vers le sud,
- la construction d'une passerelle pour les modes doux, parallèlement à l'ouvrage existant, au sud.



Boulevard Lucien Sampaix - périphérique Laurent Bonnevey

Le double sens de circulation devrait être maintenu sur le boulevard Sampaix. À la sortie du boulevard, le tramway bifurquera vers le nord, en direction du boulevard périphérique.

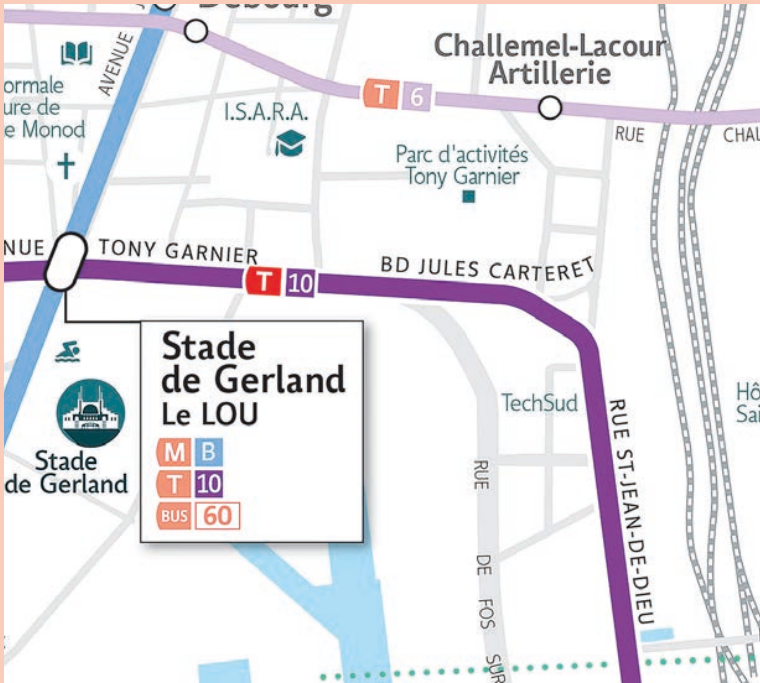
Une fois le périphérique franchi, le T10 traversera ou longera la zone de remisage jusqu’à la rue de Surville, dans le prolongement de la rue Saint-Jean-de-Dieu.

Les jardins partagés, à l’ouest, seront préservés. Côté est, l’aire d’accueil temporaire des gens du voyage doit être relocalisée, sur un ou plusieurs sites.

Saint-Jean-de-Dieu

Le début de la rue Saint-Jean-de-Dieu est encadré par un site RTE à l’ouest, et une chaufferie, récemment aménagée à l’est. Jusqu’à la rue du professeur Jean Bernard, les larges emprises de Techsud sont occupées par des sites industriels et tertiaires.

De Techsud au Stade de Gerland (séquence D)



Au-delà de la rue du professeur Jean Bernard, la rue Saint-Jean-de-Dieu a récemment fait l’objet d’un aménagement paysager jalonné, qui borde des immeubles de bureaux positionnés sur de grands espaces verts. Les différentes entrées des entreprises seront intégrées dans la conception des aménagements.

L’ouvrage vers le boulevard Jules Carteret

Le passage qui permet aujourd’hui aux véhicules de traverser sous la ligne ferroviaire du port Édouard Herriot ne peut pas accueillir la plateforme du tramway en plus des autres modes. Un nouvel ouvrage sera donc créé sous la ligne ferroviaire du port pour permettre la giration du tramway entre la rue Saint-Jean-de-Dieu et le boulevard Carteret, ainsi que le passage des modes doux.

Jules Carteret

Bordé de bâtiments résidentiels et tertiaires, d’un grand parking et de locaux associatifs, le boulevard Jules Carteret a bénéficié d’une revitalisation urbaine mettant en valeur le campus Sanofi et le site Siemens à Gerland.

Selon l’aménagement réalisé, des acquisitions foncières avec ou sans démolitions pourraient être nécessaires.

Avenue Tony Garnier, jusqu’au stade de Gerland

L’avenue Tony Garnier présente des configurations différentes :

- à l’est, l’axe est dépourvu de végétation ;
- vers l’ouest, il comporte un double alignement d’arbres.

Le passage du T10 est donc l’occasion de compléter la trame arborée de l’est de l’avenue Tony Garnier. L’aménagement devra permettre :

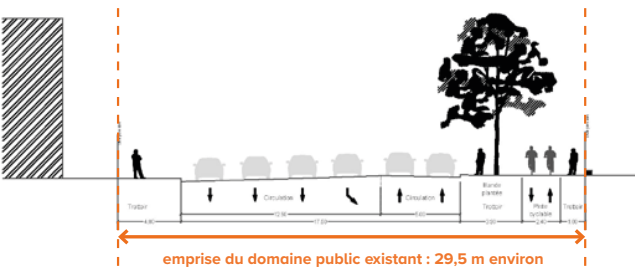
- la poursuite de la requalification de l’entrée sud de la ville,
- le renouvellement qualitatif de l’espace public en entrée de ville,
- le maintien du trafic à double sens (avec un calibrage de voie à déterminer),
- le renforcement de la trame arborée,
- l’aménagement de liaisons pour les modes doux (piétons et cycles),
- de favoriser la couture urbaine entre les deux rives de l’avenue Tony Garnier et s’inscrire dans la mutation du secteur de Gerland.

PARLONS-EN

Quels usages pour l’ouvrage de franchissement du périphérique ?

Le franchissement du périphérique Laurent Bonnevey est envisagé à l’ouest de l’ouvrage existant, au droit du site Starterre. Il suppose la création d’une infrastructure permettant d’accueillir le tramway et les modes doux. À plus ou moins long terme, se pose la question d’accueillir également ou pas la circulation automobile. La concertation permettra au public de s’exprimer sur ce sujet.

Coupe type existant - avenue Tony Garnier



TONY GARNIER : AU-DELÀ DU T10...

La 3^e tranche de requalification de l'avenue Tony Garnier sera réalisée dans le cadre de l'opération T10.

Entre 2005 et 2007, 2 tranches de travaux ont été livrées :

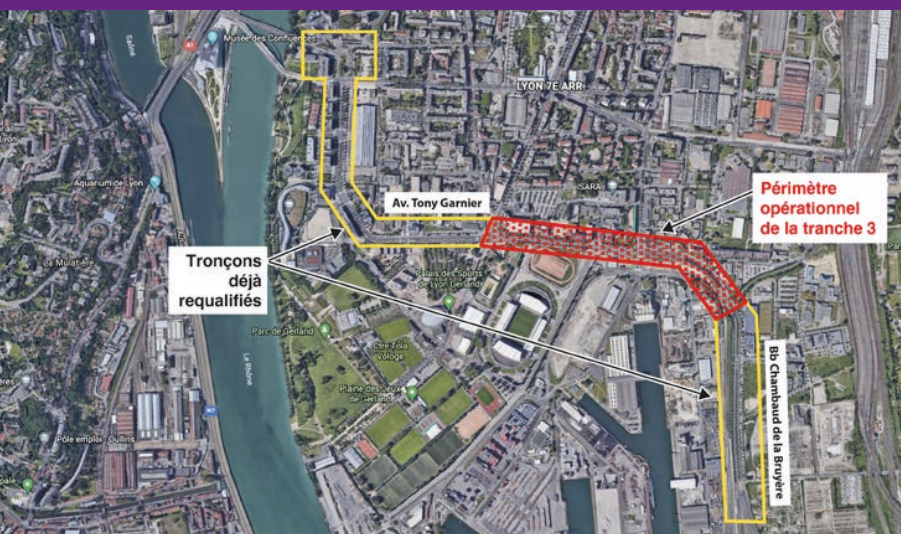
- avenue Tony Garnier, entre le carrefour Antonin Perrin et l'avenue Marcel Mérieux ;
- boulevard Chambaud de la Bruyère, du pont ferroviaire du port Édouard Herriot à la rue de Surville.

La 3^e tranche concerne :

- l'avenue Tony Garnier entre la rue Marcel Mérieux et le boulevard Jules Carteret ;
- la section située entre le boulevard Jules Carteret et les aménagements récents du boulevard Chambaud de la Bruyère.

Cette opération, visant à une requalification de façade à façade, devra s'harmoniser avec l'implantation du T10. Sur des voiries au caractère très routier, où les cheminements modes doux sont parfois inconfortables et où des projets immobiliers ont été réalisés ou sont prévus en limite de voies, il s'agira notamment de :

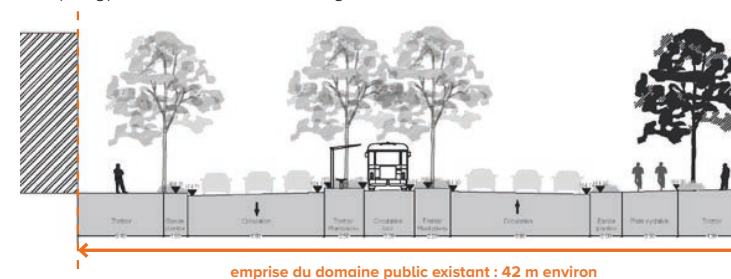
- poursuivre la requalification de l'entrée sud de la ville, dans un quartier en transformation (Biodistrict),
- compléter la trame végétale,
- améliorer la qualité des itinéraires piétons et cycles.



Du Stade de Gerland à la Halle Tony Garnier (séquence E)



Coupe type existant - avenue Tony Garnier



À partir de l'avenue Jean Jaurès, un quadruple alignement s'étire jusqu'à la Halle Tony Garnier. Cette dernière section, qui a fait l'objet d'une requalification récente, comprend de larges trottoirs et une piste cyclable bidirectionnelle côté nord.

Le tramway passera devant le stade de Gerland et à proximité de la Cité Scolaire Internationale, au cœur du Biodistrict, pour rejoindre la Halle Tony Garnier et se raccorder au réseau tramway existant via la plateforme du T1. Une attention particulière sera accordée à la desserte et aux accès des principaux équipements publics et sites d'enseignement de ce secteur.



Insertion au niveau du terminus Halle Tony Garnier

- Tramway T10
- Zone de retournement de T10
- Tramway T1
- Terminus T10
- Station existante



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

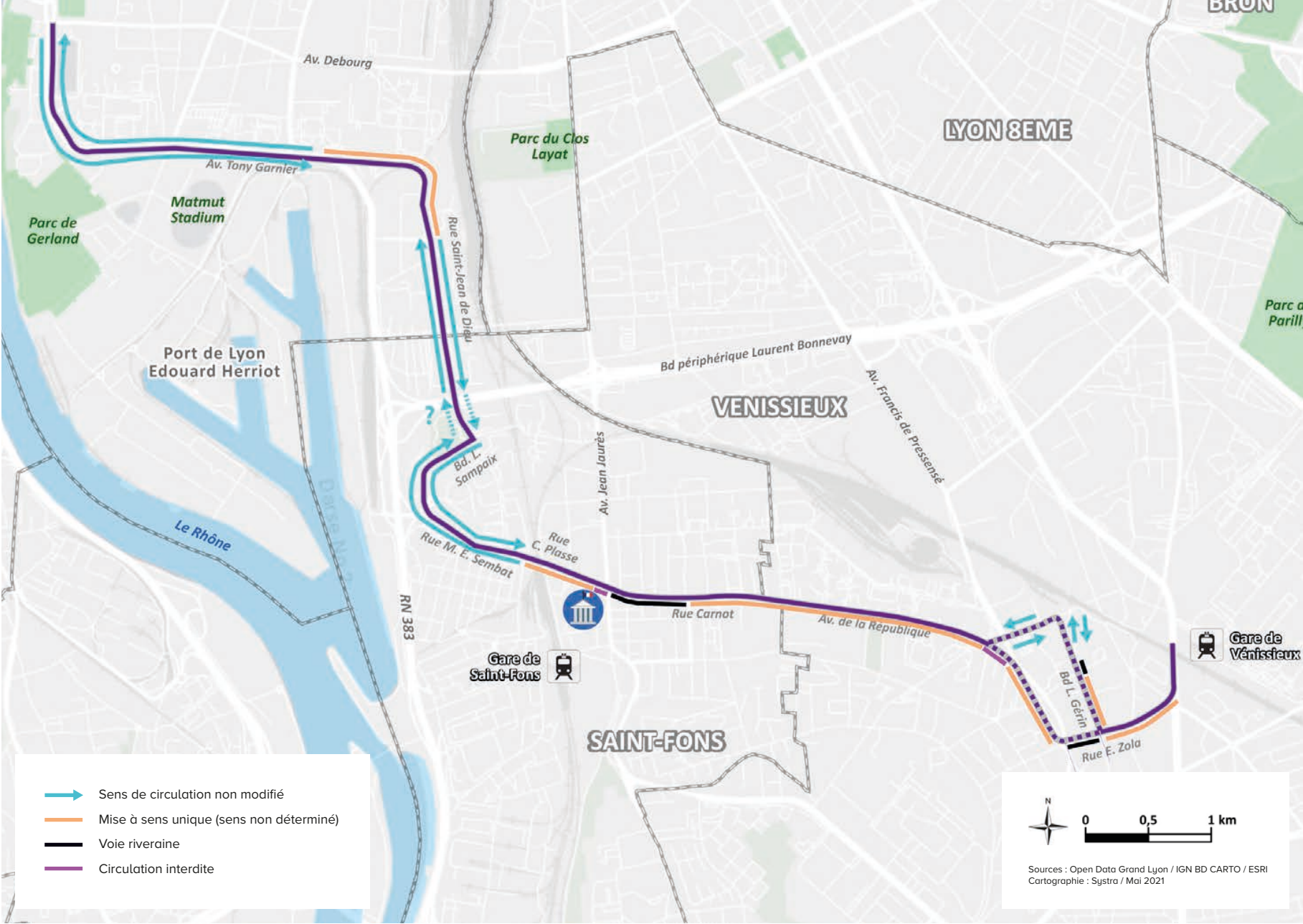
Circulation : de la contrainte à l'opportunité

Si la réorganisation du plan de circulation le long de l'itinéraire du T10 vise à maintenir l'accessibilité automobile, le partage de la voirie par les différents modes (piétons, cycles, transports en commun, voiture...) mérite d'être redéfini.

Parce que le T10 change la donne, c'est à une véritable rupture culturelle que les habitants d'un territoire jusqu'ici très dépendant de la voiture individuelle sont appelés. Le secteur de Saint-Fons centre, en particulier, nécessitera d'adopter des habitudes qui sont celles de la ville de demain.

Au seuil de la concertation préalable, les hypothèses de modification de la circulation concernent, à Vénissieux, Saint-Fons et Lyon :

- Variante locale Émile Zola : sens unique sur la rue Émile Zola et circulation interdite - sauf riverains - rue Émile Zola, à l'ouest du boulevard Laurent Gérin.
- Variante locale Laurent Gérin : sens unique sur le boulevard Laurent Gérin et fermeture à la circulation automobile - sauf riverains - au droit du théâtre.
- Fermeture à la circulation de la rue de la République aux Marronniers entre les rues Isaac et Aymard.
- Mise à sens unique de l'axe République / Carnot.
- Fermeture à la circulation automobile - sauf riverains - de la rue Carnot entre la rue Aristide Briand et l'avenue Jean Jaurès.
- Fermeture à la circulation automobile de la rue Charles Plasse au droit de la station 4 Chemins.
- Mise à sens unique de la rue Saint-Jean-de-Dieu, entre la rue Bernard et le boulevard Jules Carteret ;
- Mise à sens unique du boulevard Carteret.



Hypothèses de modification des conditions de circulation sur le tracé de T10

UNE ÉTUDE DE DÉPLACEMENTS EN COURS

Les modifications de circulation induites par l'insertion du T10 sur les axes empruntés s'accompagneront d'une recomposition du plan de circulation de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e. À ce stade, le plan de circulation définitif n'est pas défini.

Sa mise au point sera nourrie par une étude conduite par la Métropole, en collaboration avec le SYTRAL et les communes, qui vise plus particulièrement à :

- analyser de façon détaillée les volumes et les caractéristiques des déplacements sur le secteur Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e,
- intégrer les enjeux des secteurs en devenir et / ou en renouvellement (ZAC Carnot-Parmentier).

Les résultats de cette étude, devraient être disponibles à l'automne et seront versés à la concertation continue (suite au vote en comité syndical) et aux études de conception. De même que les avis issus de la concertation, ils permettront de nourrir les réflexions et les choix sur le plan de circulation définitif des secteurs autour du tracé de la ligne.

Stationnement : définir des solutions pour tous

Les études de conception préciseront le nombre de places de stationnement impactées par le projet T10.

Deux secteurs sensibles sont d'ores et déjà identifiés :

- l'axe Carnot-Jaurès à Vénissieux, secteur résidentiel ;
- le centre de Saint-Fons, avec le secteur commerçant des Quatre Chemins.



Illustration des impacts potentiels sur les places de stationnement sur le tracé de T10

UNE ÉTUDE DE STATIONNEMENT EN COURS

Au même titre que la circulation, le stationnement fait l'objet d'une étude conduite par la Métropole, en association avec le SYTRAL et les communes pour :

- analyser l'utilisation actuelle des places de stationnement,
- mesurer les besoins en espaces de livraison,
- définir des mesures d'accompagnement à la suppression des places de stationnement sur l'itinéraire du T10.

Tout comme l'étude de déplacements, les résultats de l'étude de stationnement seront versés à la concertation continue (suite au vote en comité syndical) et aux études de conception.

PARLONS-EN

Comment renforcer l'attractivité des commerces ?

Quel équilibre trouver pour que le T10 joue pleinement son rôle en faveur de la vie urbaine et commerciale ? C'est dans cette optique que la Ville de Saint-Fons a récemment interrogé les commerçants.

L'amélioration du cadre de vie, la mise en valeur globale des commerces par le nouvel aménagement urbain, mais aussi la venue d'une nouvelle clientèle grâce au tramway font partie des jugements positifs.

Les sujets d'inquiétude portent sur l'accessibilité des clients venant des secteurs nord et sud (Clochettes, Arsenal...) et la possible perte d'activité en phase de travaux.

L'étude de stationnement en cours apportera une vision précise de l'usage des places de stationnement. Il s'agit notamment de connaître la part du stationnement résidentiel, des arrêts liés aux achats et aux livraisons, ou encore des stationnements prolongés liés aux trajets domicile-travail.

Enjeux fonciers : une adaptation maximale

Les points durs d'insertion pouvant générer des impacts potentiels sur les parcelles bâties demeurent réduits. Ils sont localisés dans 4 secteurs principaux :

- rue Émile Zola à Vénissieux,
- avenue Jean Jaurès à Vénissieux,
- rue Charles Plasse à Saint-Fons,
- boulevard Jules Carteret à Lyon.

Un choix collectif

Le tramway vient s'insérer dans le tissu urbain existant. Dans les secteurs contraints de Saint-Fons et Vénissieux, la priorité est donnée au tramway proprement dit, aux modes doux (cycles et piétons), à la végétalisation et aux voies de circulation automobile pour la desserte locale. Lorsque l'espace disponible est insuffisant pour restituer ces fonctionnalités, un élargissement sur les emprises réservées au PLU-H est privilégié.

Pour une intégration des usages de la ville, des compromis seront recherchés et approfondis collectivement en concertation réglementaire et continue. Ils peuvent passer par :

- la réduction, voire la suppression du stationnement et le développement de mesures d'accompagnement,
- l'adaptation du plan de circulation (mises à sens unique, piétonisation...),
- la circulation des véhicules des riverains sur la plateforme tramway,
- l'élargissement des emprises existantes au travers d'acquisitions foncières.

ZOOM SUR ... LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

Le fort développement de l'est de la Métropole de Lyon dans les années d'après-guerre s'est accompagné d'une extension continue des voies publiques. Des « emplacements réservés », sujets à d'éventuelles préemptions futures, ont été identifiés. Il s'agissait de préserver la possibilité d'aménagements ultérieurs tels que des élargissements de rues, l'insertion de nouvelles lignes de transport en commun, le développement du réseau d'assainissement... Les acquéreurs successifs des parcelles ou bâtiments concernés ont été informés de ce classement. Les emplacements réservés sont inscrits au PLU-H.



QUAND ET COMMENT DÉMOLIR ?

La démolition est une solution envisagée en dernier ressort, dans le cas où les mesures citées précédemment s'avèreraient insuffisantes. Cependant, ce type d'opération peut s'inscrire dans le cadre d'opérations immobilières déjà programmées ou à venir.

Ensemble, transformons notre cadre de vie

Les échanges avec le public lors de la concertation réglementaire puis lors de la concertation continue (suite au vote en comité syndical), doivent permettre d'affirmer l'identité des secteurs traversés et d'éviter ainsi l'écueil d'une standardisation de l'itinéraire.

La qualité des espaces publics devra ainsi signer la nouvelle relation que les habitants vont entretenir avec leur ville dès la mise en service du T10.

- L'insertion de la ligne inclura une requalification complète de façade à façade, avec renouvellement des revêtements, de l'éclairage et du mobilier urbain.
- Dans le centre de Vénissieux et de Saint-Fons, l'insertion du tramway et la mise à sens unique de plusieurs rues aideront à réduire la présence de la voiture. Mieux respirer dans une ville apaisée, se sentir en sécurité, préserver l'activité commerciale et la vie de quartier font partie des effets attendus de l'insertion d'une ligne de tramway.
- Dans les secteurs plus lâches, comme l'avenue de la République à Vénissieux ou la ZI Sampaix à Saint-Fons, dans lesquels l'espace public est aménagé principalement pour la voiture, des trottoirs et des aménagements cyclables continus ainsi que de la végétalisation, seront intégrés au profil de voirie.

À L'ÉCOUTE DES SALARIÉS ET DES HABITANTS

Si le T10 s'annonce comme une ligne performante et attractive, il n'impose pas une façon unique de vivre la ville. Sur l'ensemble du tracé, le SYTRAL s'attachera à comprendre les usages et les besoins des habitants et riverains. Ont-ils des choses à transporter ? En soirée, souhaitent-ils traverser plus rapidement les secteurs industriels pour rejoindre les lieux de vie ?

Le SYTRAL est attentif aux attentes des habitants et des salariés des secteurs industriels et économiques, y compris ceux travaillant la nuit. Leurs remarques et propositions sont plus particulièrement attendues sur les sujets de l'éclairage urbain, du stationnement et de la sécurité.



Cycles : des itinéraires sans coupure

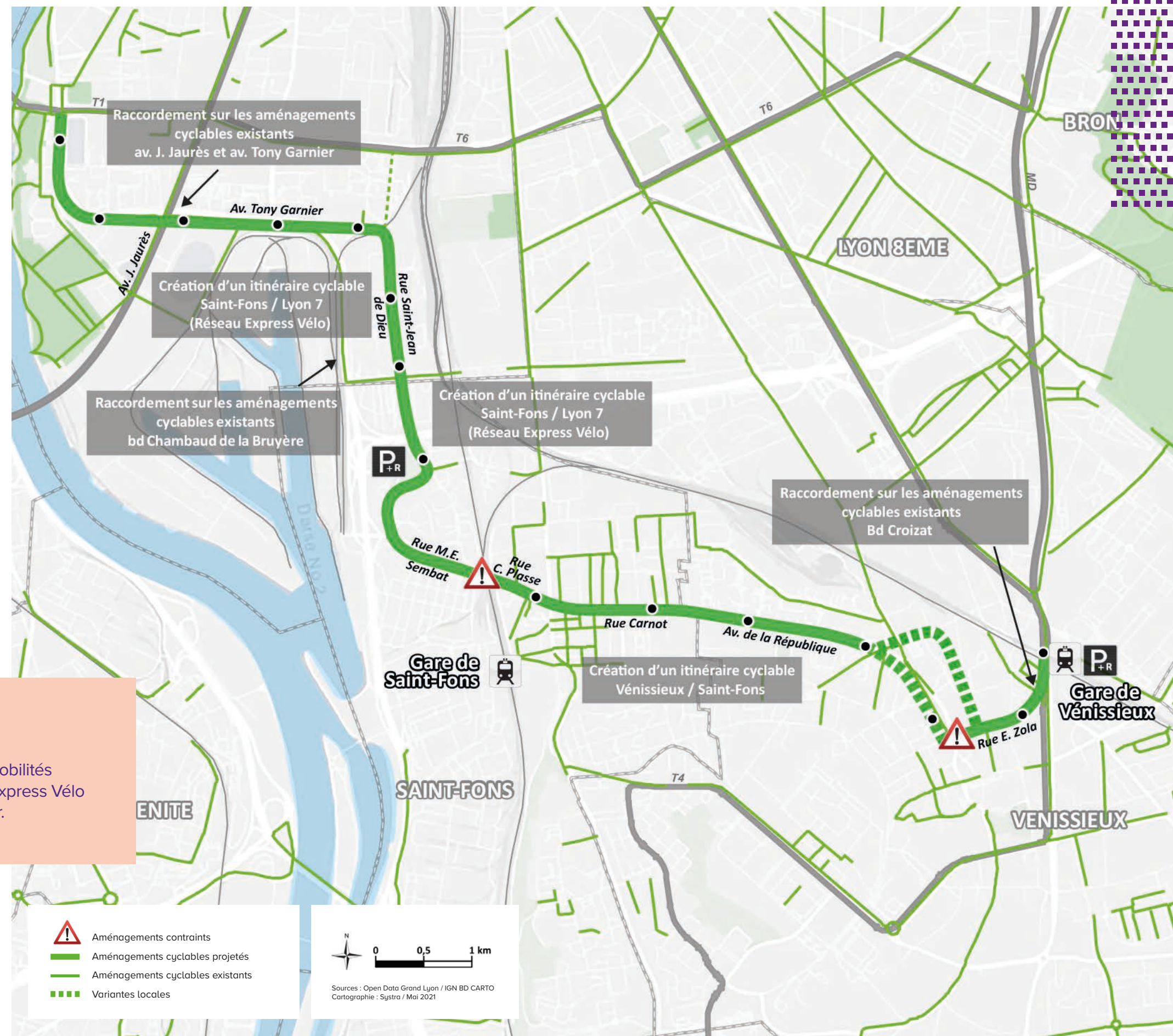
L'apport du T10 sera conséquent dans les zones qui ne bénéficient pas encore d'itinéraires cyclables continus. Outre le franchissement du boulevard périphérique entre Sampaix et Techsud, une relation directe sera établie entre Vénissieux et Saint-Fons.

Les aménagement cyclables créés dans le cadre du projet T10 se raccorderont aux aménagements cyclables existants, notamment sur le boulevard Croizat à Vénissieux, sur le boulevard Chambaud de la Bruyère, sur l'avenue Jean Jaurès et sur l'avenue Tony Garnier à Lyon 7^e.

L'implantation précise des itinéraires cyclables sera définie au cours des études de conception, en lien avec la concertation continue (suite au vote en comité syndical).

EN SAVOIR PLUS

sur le Plan d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA) et le Réseau Express Vélo (REV). Voir page 20 du dossier.



Itinéraires cyclables

Un projet environnemental

Quand un paysage s'affirme

Dans la perspective d'un renforcement de la végétation, les alignements d'arbres existants seront conservés dans la mesure du possible. Lorsque les contraintes d'insertion l'imposeront, ils seront remplacés ou complétés, le long du tracé du tramway, voire sur des voiries adjacentes.

Une attention particulière sera apportée aux foyers de chancre coloré qui altèrent les platanes de l'avenue Jean Jaurès à Vénissieux et du boulevard Jules Carteret à Lyon. Ils nécessiteront des abattages pour éviter la propagation de ces foyers. En compensation, les espaces publics aux abords de la plateforme du tramway seront conçus avec l'objectif d'une végétalisation maximum (engazonnement de la plateforme, arbres d'alignement, végétation arbustive).

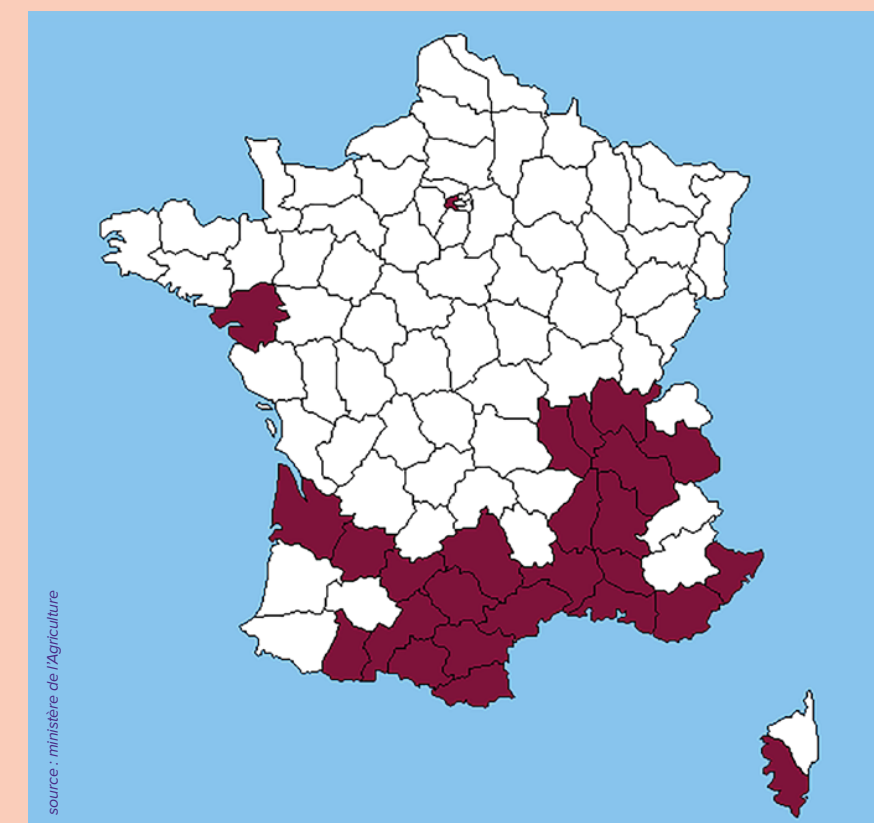
PARLONS-EN

La végétalisation du tracé

La végétalisation du tracé est une caractéristique essentielle du T10. Les nouveaux trottoirs et espaces publics, ainsi que la plateforme du tramway, formeront le cœur du volet paysager. 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.

QU'EST-CE QUE LE CHANCRE COLORÉ ?

Signalé au milieu des années 1970 en Provence, le chancre coloré - ou *Ceratocystis platani* - est un champignon qui pénètre dans l'arbre par les interstices du tronc ou par ses racines. Causant la disparition de 200 platanes par an, il a progressé dans différentes régions du Sud de la France. Il touche actuellement les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes, Corse, Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire et Île-de-France.



source : ministère de l'Agriculture

LE PATRIMOINE ARBORÉ SERA PRÉSERVÉ AU MAXIMUM. DE NOUVEAUX ARBRES SERONT PLANTÉS.

Des caractéristiques écologiques affirmées

Le projet T10 sera l'occasion de renforcer la couverture ombragée le long du tracé de la ligne.

Le choix des essences - ou palette végétale - répondra aux contraintes du réchauffement climatique, qu'il s'agisse de la résistance aux maladies, aux parasites et à la pollution ou des besoins en eau (les foyers de chancre sont un indicateur important de l'état sanitaire de certaines plantations).

Les espaces plantés visent également à réduire les îlots de chaleur et à désimperméabiliser les sols, éléments essentiels d'une meilleure gestion des eaux pluviales et du ruissellement. Le projet tiendra compte des contraintes d'arrosage, de drainage, de maintenance et d'entretien, mais aussi de la variété des espèces végétales (herbe, couvre-sol, plantes vivaces).

Le tracé proposé et ses variantes locales ne se situent pas dans des zones d'inventaire et de protection. Les alignements d'arbres peuvent toutefois abriter des chiroptères (chauves-souris). Les mesures de préservation de la biodiversité s'appuieront sur un inventaire commencé en février 2021 et qui se déroulera sur l'année 2021.

Écologique grâce à son mode d'énergie, la ligne T10 sera écoconçue. Cela signifie que les mesures écologiques ne seront pas appliquées a posteriori et que l'environnement fait partie de l'ADN du projet. Toutes ses caractéristiques sont ainsi étudiées très en amont, à partir de critères techniques, socio-économiques, mais aussi environnementaux.

- L'ensemble de la ligne fera l'objet d'une composition paysagère poussée.
- Les arbres et végétaux existants seront au maximum conservés, ou remplacés - si leur préservation n'est pas possible - et complétés.
- Des matériaux écologiques et des filières d'approvisionnement responsables seront recherchés.
- La gestion des eaux et la désimperméabilisation des sols sont intégrés à la conception du projet.
- L'intégration paysagère et l'aménagement de la zone de remisage s'accompagneront de choix constructifs sobres.



Potentiel de végétalisation de la plateforme tramway du T10



Une réalisation écologique

L'éco-conception du projet passe également par une organisation rigoureuse en phase travaux. Les réflexions porteront notamment sur la limitation des impacts du chantier (consommation d'eau et d'énergie, émissions polluantes et sonores...).

Une sélection responsable des matériaux visera à limiter l'extraction des matières premières et la production de déchets. Des fournitures haute performance, à faible impact environnemental ou à fort taux de recyclage, seront privilégiées. Des alternatives au béton (matériaux naturels) pourront être mises en œuvre en fonction de leurs propriétés de résistance mécanique.

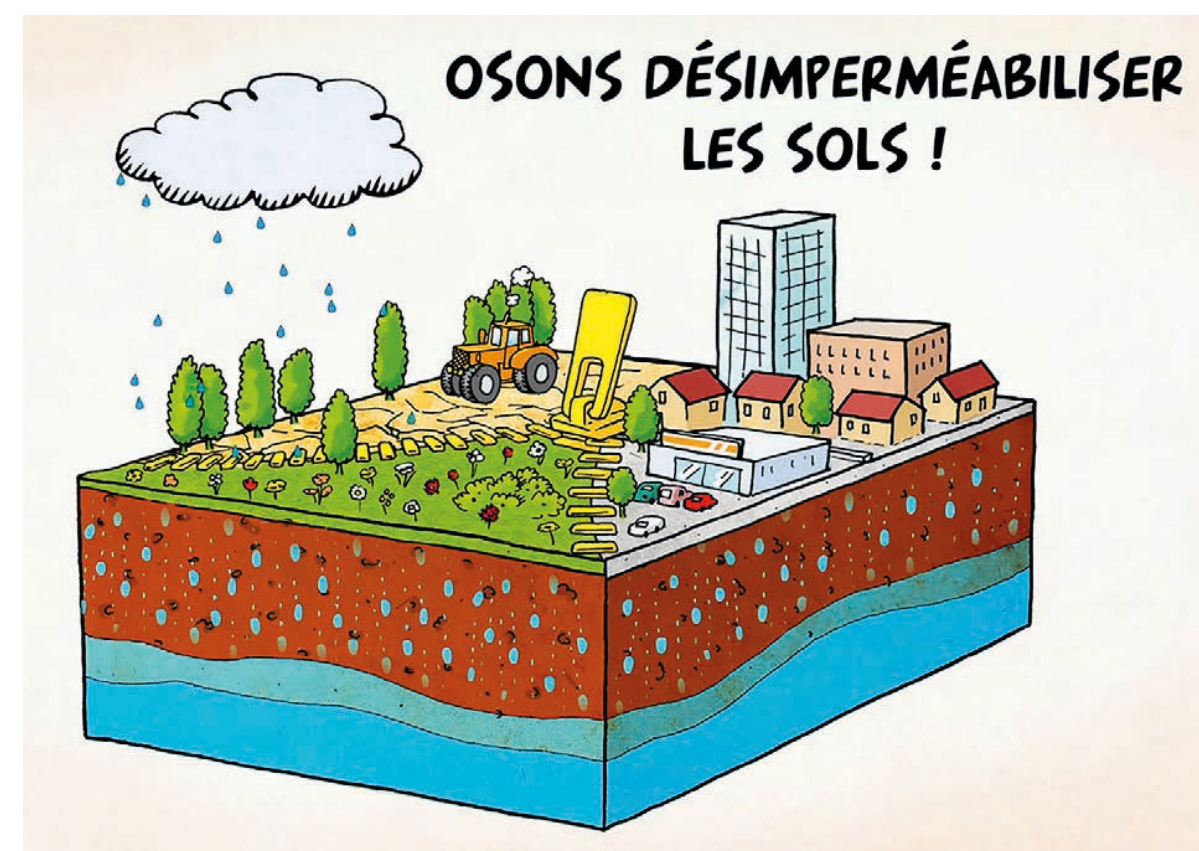
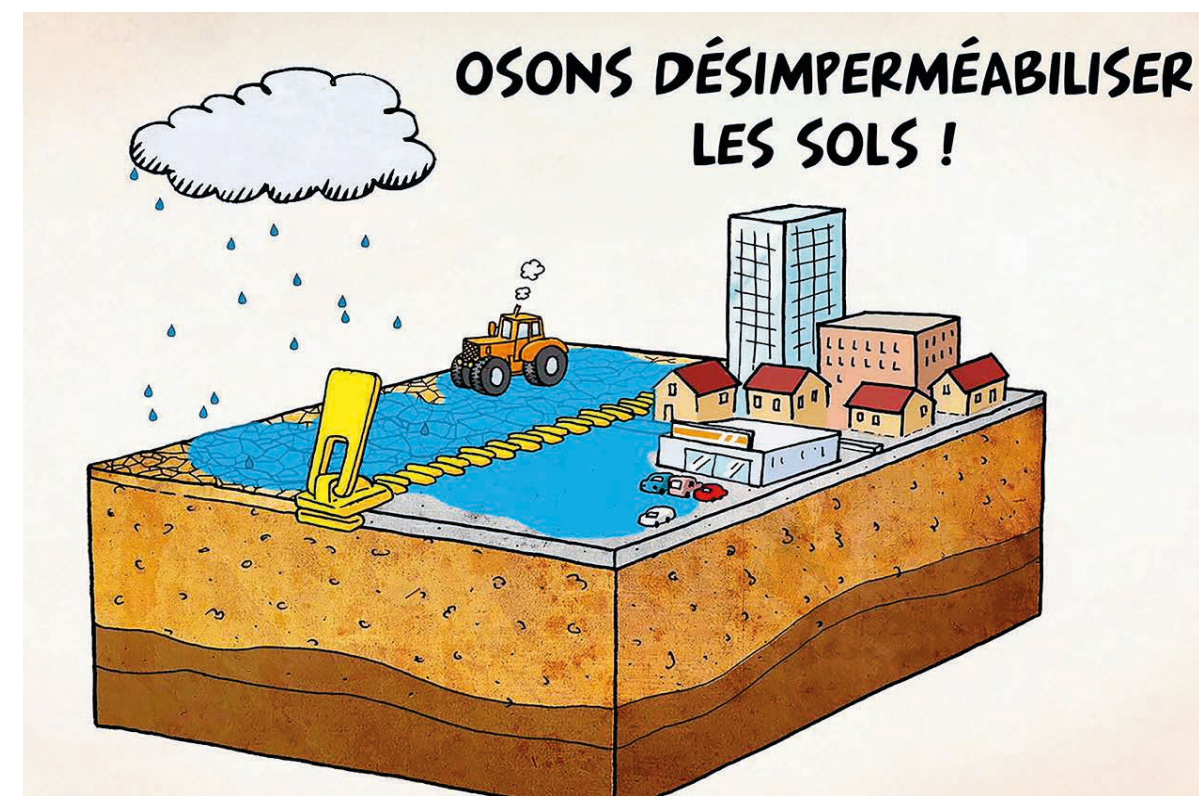
Le recyclage des matériaux pourra concerner :

- les matériaux extraits sur le site,
- les matériaux recyclés entrant dans la liste des fournitures du chantier.

Des solutions de retraitement sur place des matériaux de chaussée et d'agrégats recyclés dans le béton sont également une piste à suivre.

POURQUOI DÉSIMPERMÉABILISER LES SOLS ?

La lutte contre les surfaces minéralisées, généralement couvertes de bitume, ne favorise pas seulement le retour des massifs et des arbres de pleine terre. Elle évite les débordements de chaussée en cas d'épisode pluvieux et permet l'infiltration naturelle des eaux vers la nappe phréatique.



Les stations

Quelles stations pour quelles dessertes ?

Les études ont guidé la localisation des différents arrêts à partir de pôles incontournables :

- le PEM de Vénissieux,
- le nouveau collège République à Vénissieux,
- les quartiers prioritaires de la politique de la ville (Arsenal et Carnot-Parmentier),
- Le centre-ville de Saint-Fons, ses commerces et la médiathèque,
- La ZA Techsud,
- les pôles économiques et les instituts de recherche et de formation bordant l’avenue Tony Garnier.

Le SYTRAL propose la création de 14 à 16 stations, dont la station Gare de Vénissieux reconfigurée.

Parce que le projet vise à répondre à des trajets de proximité, et au rabattement vers les lignes de transport en commun structurantes de la Métropole, l’intervalle entre les stations proposées est de l’ordre de 550 mètres, ce qui correspond à l’interdistance moyenne entre stations du réseau tramway lyonnais sur les secteurs urbains. Sur certains secteurs comme la ZI Sampaix, l’intervalle entre stations est augmenté pour tenir compte de la moindre densité notamment.

Un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire avec un plus grand nombre de stations et une amélioration des performances de la ligne avec la suppression ou la mutualisation de certaines stations.

Quelle configuration ?

Les principes de dimensionnement des stations sont les suivants :

- Des quais de 41 m de longueur
- Des rampes d’accès aux quais de 7 m, avec une pente inférieure à 5%
- Une largeur de quai de 3 m au minimum

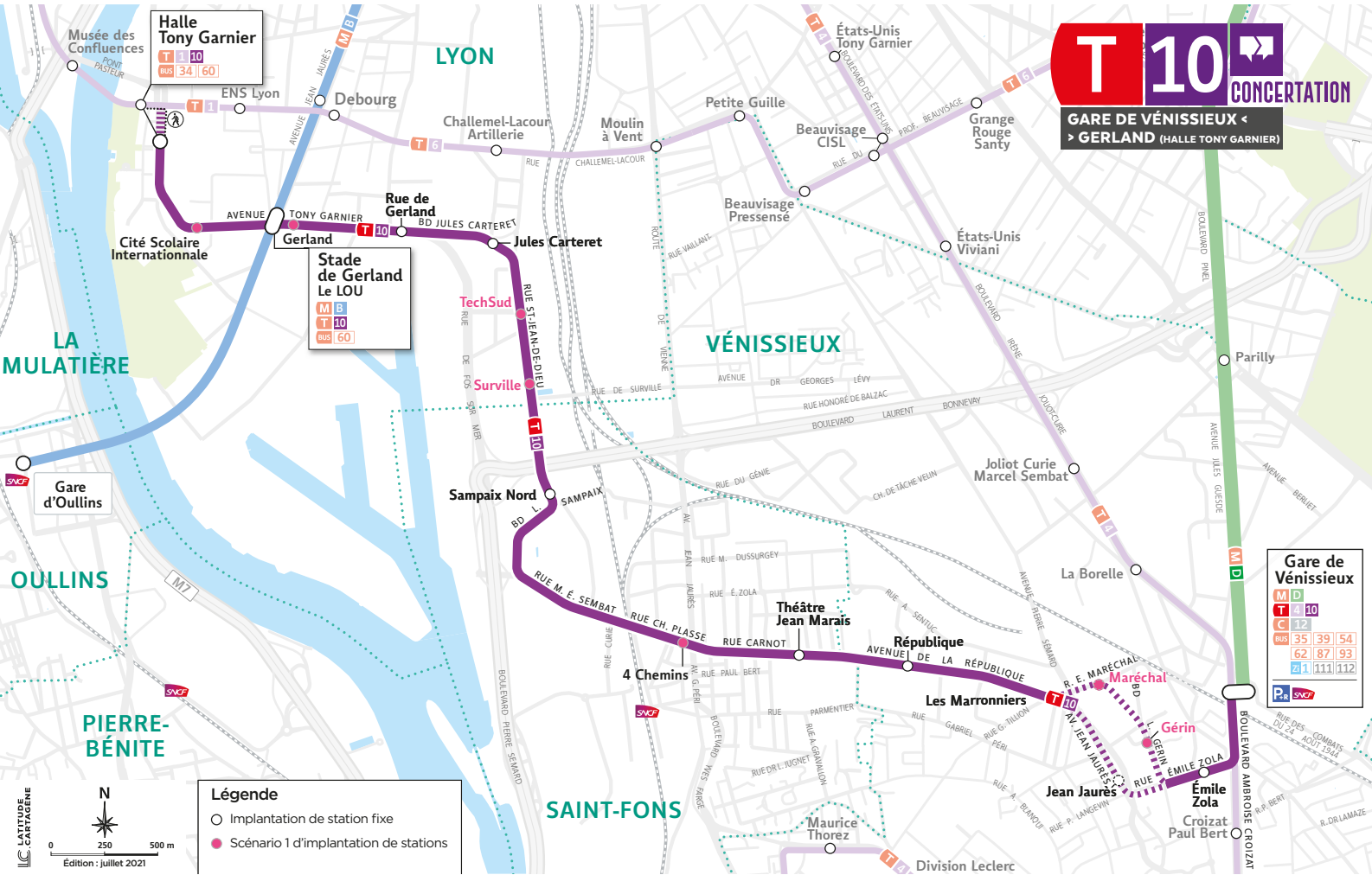
Afin d’offrir le meilleur confort aux usagers et sécuriser les cheminements piétons, l’insertion de stations à quais latéraux sera privilégiée.



Localisation des stations

Le nombre comme le positionnement précis des stations font partie des sujets ouverts à la concertation. Les études ont permis de définir des localisations permettant de répondre aux besoins de desserte, mais des scénarios différents (mutualisation de stations, variantes d’implantation de stations..) sont proposés en lien avec certains secteurs ou contraintes spécifiques.

Scénario 1 d’implantation de stations



Gare de Vénissieux

Le doublement des quais permettra d’accueillir en même temps les tramways et les voyageurs des deux lignes T10 et T4, tout en assurant une correspondance optimale avec le métro D.

Émile Zola

Au nord de la rue Émile Zola, l’insertion de la station pourrait nécessiter des acquisitions foncières.

Variante locale Jean Jaurès

L’emplacement de la station Jean Jaurès est proposé au sud de l’avenue, à proximité des rues Paul Langevin et Émile Zola, non loin du centre-ville de Vénissieux, dans les emprises de voirie existantes.

Variante locale Gérin

L’implantation d’une station (Gérin) est proposée au sud du théâtre et une seconde (Maréchal) au niveau des usines Maréchal.

Marronniers

La station Marronniers prendrait place au Sud de l’avenue de la République.

République

La station République est positionnée non loin du futur collège de Vénissieux et des résidences Aulagne. Cette station est décalée vers l’est par rapport aux accès du collège, pour des conditions de sécurité (Vigipirate) et d’exploitation (flux piétons d’accès au collège dissociés des flux piétons liés à la station).

Théâtre Jean Marais

Au nord de la ZAC Carnot-Parmentier, la station Théâtre Jean Marais sera localisée à proximité de l'équipement du même nom.

4 Chemins

La station sera positionnée entre le carrefour Quatre Chemins et la mairie de Saint-Fons. La station se situera à environ 5 minutes de marche à pied de la gare SNCF de Saint Fons.

Sampaix Nord

La station Sampaix Nord est envisagée à proximité de l'entreprise Starterre. Elle vise à couvrir la ZI Sampaix, en complémentarité avec la station 4 Chemins.

Surville

Entre le périphérique et le sud de Techsud, la station Surville sera la nouvelle porte d'entrée d'un secteur en mutation.

Techsud

La station Techsud sera implantée en face de la rue du professeur Jean Bernard.

Jules Carteret

La station Jules Carteret est envisagée entre les intersections avec la rue Saint-Jean-de-Dieu et l'avenue Tony Garnier. Elle permettra de desservir, notamment, le parc d'activités de l'Artillerie, au nord du boulevard Jules Carteret.

Rue de Gerland

La station sera positionnée au droit de l'intersection avec la rue de Gerland en tenant compte du zonage d'aléas liés aux risques technologiques du port Édouard Herriot.

Stade de Gerland

À l'est de l'intersection avec l'avenue Jean Jaurès, la station Stade de Gerland assurera la connexion au métro B.

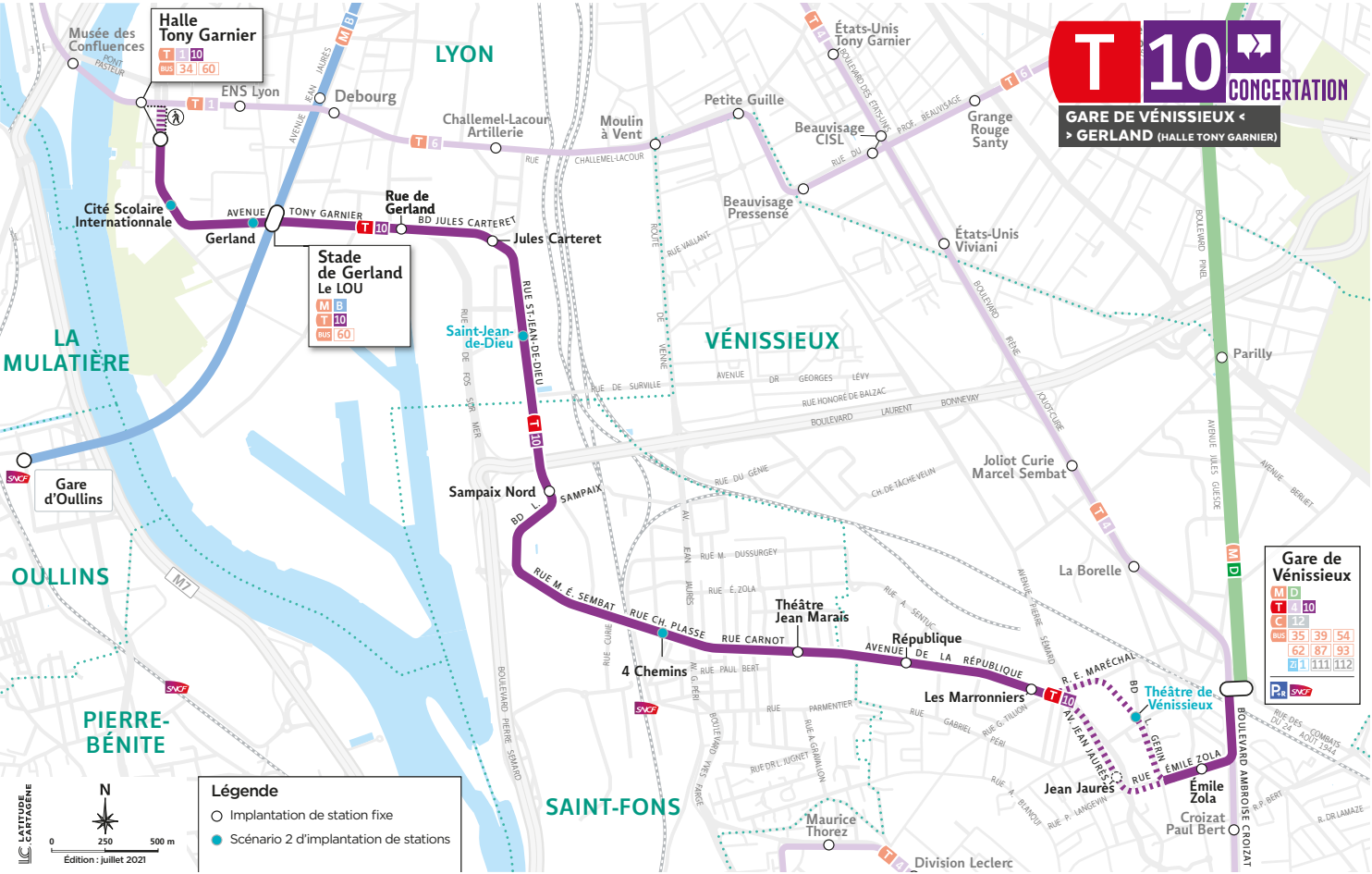
Cité Scolaire Internationale

La station est proposée en continuité de la traversée piétonne de Biodistrict, entre le CIRC et l'allée de Coubertin. Elle se positionnera à l'est de la traversée, au droit du virage de l'avenue Tony Garnier.

Halle Tony Garnier (terminus)

Le terminus de la ligne T10 est volontairement positionné au sud de l'avenue Debourg pour faciliter le retournement des rames de tramway à l'arrière de la station, sans impacter l'exploitation de la ligne T1. Il s'agit également d'éviter un conflit avec les flux de visiteurs de la Halle Tony Garnier.

Scénario 2 d'implantation de stations



Théâtre de Vénissieux

Un scénario consiste à mutualiser la station Maréchal, très proche de la station Marronniers, avec la station Gérin en une seule station (Théâtre de Vénissieux) localisée au nord du théâtre et au sud du site des usines Maréchal.

4 Chemins

Une localisation plus proche de la mairie de Saint-Fons est proposée.

Saint-Jean-de-Dieu

Les stations Surville et Techsud pourraient être mutualisées en une seule station (Saint-Jean-de-Dieu).

Stade de Gerland et Cité Scolaire Internationale

Une localisation plus à l'ouest est proposée pour la station Stade de Gerland (à l'ouest de l'intersection avec l'avenue Jean Jaurès) et pour la station Cité Scolaire Internationale (dans le virage de l'avenue Tony Garnier).

PARLONS-EN

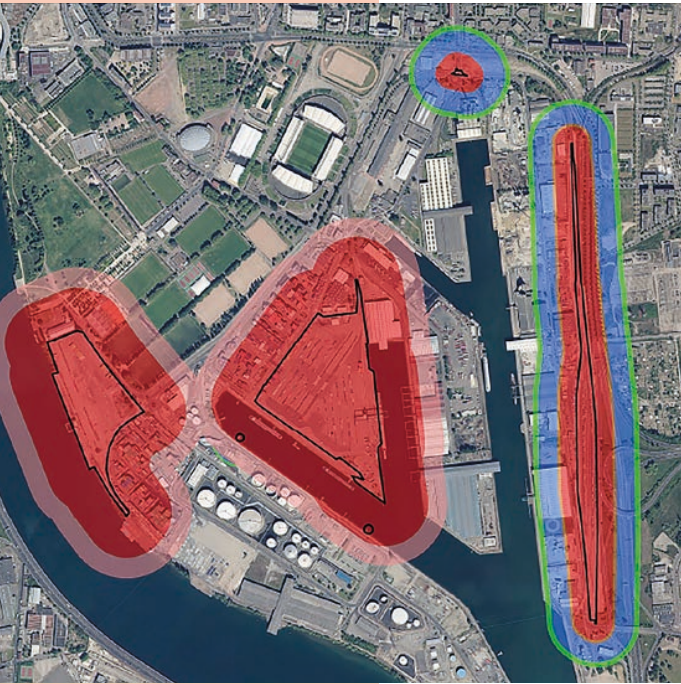
Position des stations :
quelles marges de manœuvre ?

Le positionnement des stations 4 Chemins, Stade de Gerland et Cité Scolaire Internationale reste ouvert, ainsi que la mutualisation de deux stations en une seule sur les secteurs de la variante de tracé Gérin à Vénissieux et de Techsud à Gerland. Ces éléments seront à préciser lors de la concertation préalable et en concertation continue (suite au vote en comité syndical) avec les habitants, usagers, salariés et acteurs économiques, dans les limites imposées par :

- les emprises de voirie disponibles,
- la recherche d'une interdistance entre stations relativement régulière et adaptée à la densité urbaine, en lien avec la recherche de performance de la ligne,
- les contraintes d'implantation vis-à-vis des zones d'aléas liées aux risques technologiques.

LE PORTER À CONNAISSANCE
DU PORT ÉDOUARD HERRIOT

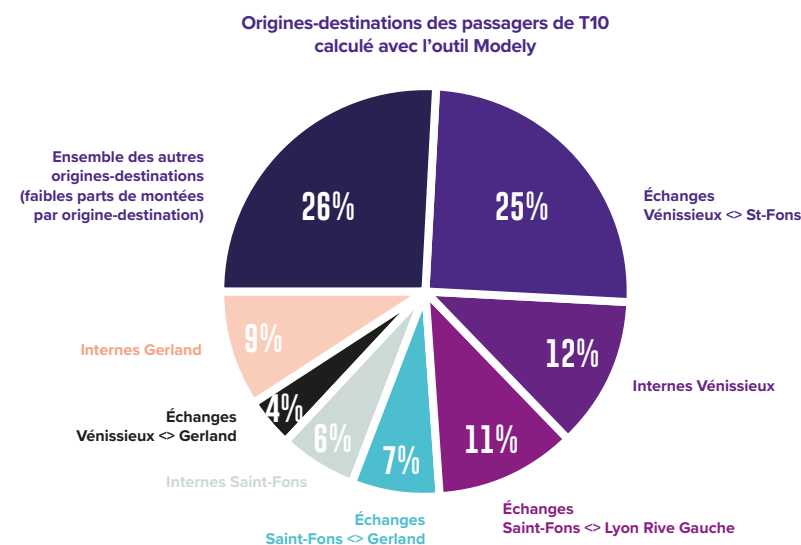
Conformément à l'article 3 de l'arrêté du 15 Juin 2012, le port Édouard Herriot est soumis à l'obligation d'une étude de danger. Réalisée par le gestionnaire du port (Compagnie Nationale du Rhône - CNR), cette étude a permis l'élaboration du Porter À Connaissance (PAC), soumis aux communes de Lyon et de Saint-Fons ainsi qu'à la Métropole de Lyon le 1^{er} août 2018 et modifié le 25 septembre 2019, définissant ainsi les périmètres de risques technologiques au titre du transport de matières dangereuses. **La localisation des stations devra s'articuler en cohérence avec le Porter À Connaissance.**



COMMENT LE TRAMWAY VA-T-IL DESSERVIR LES TERRITOIRES ?

COMMENT MESURER LA FRÉQUENTATION FUTURE ?

L'outil Modely, utilisé par la Métropole, permet d'estimer la fréquentation de la ligne, les prévisions de montées / descentes attendues en station, ainsi que les données origine-destination des passagers en correspondance avec les autres lignes du réseau. Développé sous le logiciel Visum, Modely simule les trafics en voiture particulière, transports collectifs (dont rabattements et intermodalité P+R), vélo et marche à pied. L'horizon pour lequel des hypothèses de développement socio-économiques (population, emplois, scolaires) et de réseaux de transport en commun ont été définies est 2030.



Niveau de service et performance élevés

La ligne T10 affichera un intervalle de 10 minutes aux heures de pointe à la mise en service, avec des rames de 32 mètres permettant d'accueillir 1 200 personnes par heure et par sens de circulation. La fréquentation attendue à l'horizon 2030 est estimée à plus de 22 000 voyageurs par jour. La vitesse commerciale moyenne entre les deux terminus est estimée à ce stade à 18 - 20 km/h.

Hypothèses de vitesse maximale du tramway selon le milieu urbain

Tissu urbain	Vitesse
Milieu urbain – routes relativement larges	50 km/h
Milieu urbain dense	30 km/h
Sites banalisés	30 km/h
Traversée d'une intersection	30 km/h
Zone d'aiguillage	15 km/h

Desserte urbaine et socio-économique : la recherche du meilleur équilibre

Les modélisations montrent que la ligne sera principalement utilisée pour :

- le rabattement vers les lignes structurantes du réseau de transport en commun (métros B et D, tramway T4 et dans une moindre mesure tramway T1),
- les échanges entre Vénissieux et Saint-Fons et entre Saint-Fons et Lyon, et les flux internes à Vénissieux, Saint-Fons et Lyon.

Du fait de la connexion assurée avec les lignes de métro B et D et la ligne de tramway T4, le terminus Gare de Vénissieux et la station Gerland seront très fréquentés. La charge de la ligne montre également une fréquentation importante des trois principales stations de l'axe Carnot-République à Saint-Fons.

À PIED OU À VÉLO, REJOINDRE RAPIDEMENT LA LIGNE T10

L'aire définie par le SYTRAL pour mesurer l'influence de la ligne T10 pour les piétons de part et d'autre d'une station de tramway s'étend sur un rayon de 400 mètres, ce qui correspond à environ 5 minutes à pied.

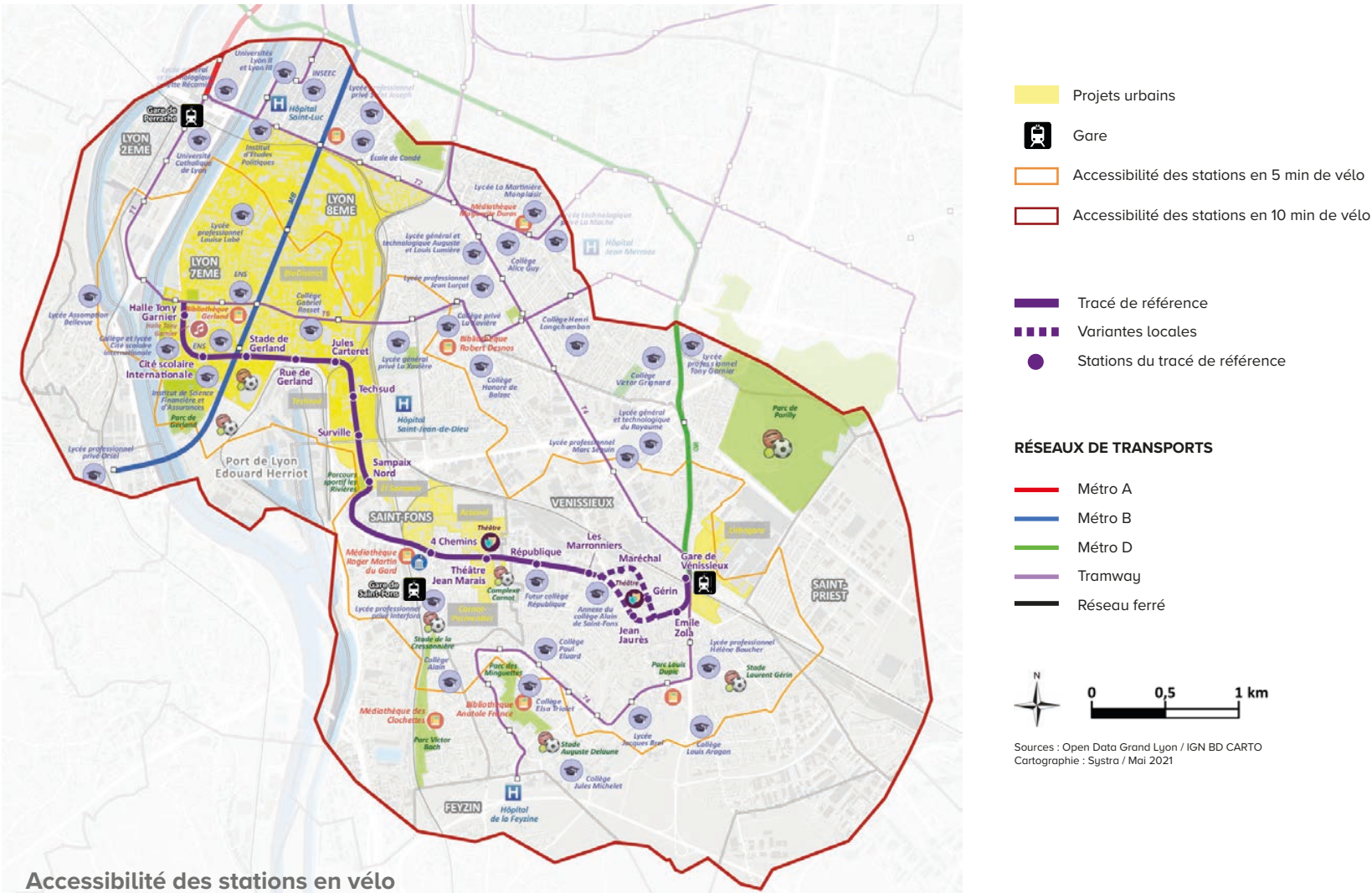
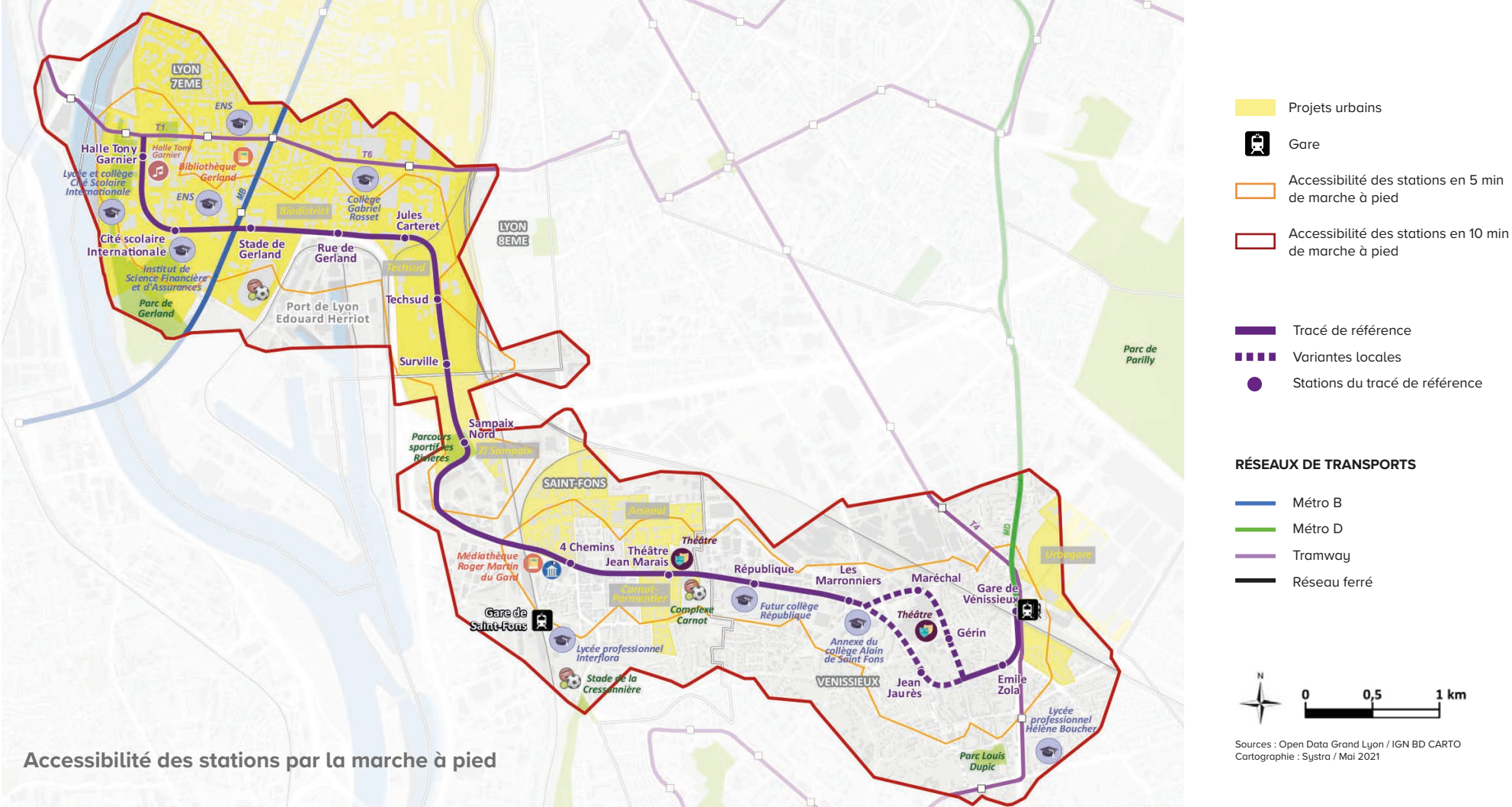
Des périmètres plus larges ont également été étudiés :

- à 10 minutes de marche à pied,
- à 5 à 10 minutes de vélo.

Dans ce contexte, la ligne T10 concernera potentiellement, en 2030 :

- environ 50 200 personnes, emplois et scolaires dans un périmètre de 5 minutes à pied,
- environ 100 900 personnes, emplois et scolaires dans un périmètre de 10 minutes à pied.

Les cartes isochrones montrent les différents secteurs accessibles à pied et à vélo.





Le rôle du T10 au sein du réseau de transports en commun

Des correspondances tournées vers le métro

La ligne T10 générera plus de 22 000 déplacements journaliers sur le réseau métropolitain. Près de la moitié des voyageurs seront en correspondance à horizon 2030.

Les échanges avec Lyon sont concentrés sur la rive gauche lyonnaise :

- Gerland au sud et secteur Part-Dieu au nord via le métro B,
- 8^e arrondissement et est du 3^e arrondissement via le métro D,
- 8^e arrondissement via le tramway T4.

Sur le même axe est-ouest, les échanges vers Oullins et Saint-Genis-Laval seront facilités par la connexion entre le métro B et le T10.

Les lignes les plus sollicitées seront les lignes de métro B (15% des correspondances) et D (12%), et la ligne de tramway T4 (12%).

La faible utilisation de la ligne T1 (2%) s’explique par des besoins de déplacements majoritairement localisés à l’intérieur du secteur Gerland.

Proportions de passagers de T10 en correspondance sur un jour ouvrable de base

	Tracé de référence
% correspondances	46%
dont avec métro B	15%
dont avec métro D	12%
dont avec T1	2%
dont avec T4	12%
dont avec autres lignes	4%

PARLONS-EN

Quelles attentes en matière de rabattement et d'interconnexions ?

L'expression des habitants et usagers de l'Arsenal, des Clochettes ou de la Vallée de la Chimie permettra de nourrir la réflexion du SYTRAL sur les adaptations à opérer sur le réseau de surface (bus).

Vers une adaptation du réseau de surface

Plusieurs lignes de bus (C12, 60, 93, etc.) sont présentes sur le secteur desservi par le T10. C'est pourquoi la mise en service de la ligne T10 s'accompagnera d'une réorganisation du réseau de surface consistant en une adaptation des itinéraires et de l'offre de bus (fréquences, horaires).

Un diagnostic de fréquentation sera lancé en 2022. L'évolution de l'offre de bus se fondera sur ce diagnostic et sur les échanges avec les élus, qui feront connaître les besoins de leurs territoires en matière de desserte. Les enseignements de la concertation préalable et des rendez-vous réguliers avec les riverains et usagers dans le cadre de la concertation continue sur la ligne T10 (suite au vote en comité syndical) permettront de partager les réflexions sur ce sujet.

ET LE REPORT MODAL ?

L'efficacité de la ligne T10 repose en priorité sur le désenclavement de zones d'activité et de secteurs résidentiels. Elle peut encourager au report modal de la voiture vers les transports en commun, mais aussi vers le vélo et la marche à pied grâce aux aménagements réalisés tout le long du tracé.



COMMENT LA LIGNE T10 FONCTIONNERA-T-ELLE DEMAIN ?

Le T10, un « système de transport »

Comme toute ligne de tramway, le T10 comprendra des infrastructures nécessaires à la circulation des rames et à l'accueil des voyageurs (plateforme tramway, ouvrages de franchissement, stations, zone de remisage...).

Adapter l'infrastructure et la vitesse aux secteurs traversés

Le tracé du T10, y compris sur les variantes locales, sera majoritairement organisé en site propre. Les sections où la circulation des véhicules riverains sur la plateforme sera autorisée sont limitées à :

- la variante locale Zola : la rue Émile Zola à Vénissieux, entre le boulevard Laurent Gérin et la rue Carnot, sur 160 m ;
- la variante locale Gérin : le boulevard Gérin à Vénissieux au droit du théâtre, sur 60 m ;
- la rue Carnot à Saint-Fons, entre l'avenue Jean Jaurès et l'avenue Aristide Briand, sur 360 m.

Un système de priorité aux feux est envisagé sur la majorité des intersections du tracé. Le tramway devra toutefois ralentir à l'approche des principaux carrefours, sa vitesse s'établissant à 30 km/h environ. Sur les axes rectilignes les plus larges, la vitesse maximale pourra atteindre 50 km/h.

DE NOMBREUSES TRAVERSÉES

Les traversées de la plateforme par les véhicules seront autorisées au niveau des carrefours et des entrées charretières. Elles seront complétées de passages piétons.

Remisage et maintenance

Plusieurs sites pourraient contribuer à la bonne exploitation et à l'entretien du T10 :

- les ateliers-dépôts existants de Saint-Priest et Meyzieu,
- le site de remisage envisagé à Saint-Fons (pouvant à terme évoluer en atelier-dépôt permettant également d'assurer la maintenance des rames),
- un futur site d'atelier-dépôt ou de remisage complémentaire au site de Saint-Fons, actuellement à l'étude.

COMBIEN DE RAMES ?

8 rames de tramway seront nécessaires pour répondre aux critères d'exploitation et de performance de la ligne T10.

DES ZONES DE RETOURNEMENT

En plus des infrastructures prévues dans les terminus de Vénissieux et de la Halle Tony Garnier, des zones de retournement sont envisagées le long du tracé pour gérer le retournement des rames et les services partiels en cas d'incident d'exploitation. Ces zones de retournement seront définies dans le cadre des études de conception.

COMMENT LA LIGNE T10 SERA-T-ELLE RÉALISÉE ?

DÉVIATIONS DE RÉSEAUX : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Tous les réseaux longitudinaux non visitables devront se situer en dehors de la plateforme du tramway. Les émergences, ouvrages de visite ou organes de coupure sont également concernés. Les réseaux conservés sous la plateforme doivent se situer à 1,5 m de profondeur minimum.

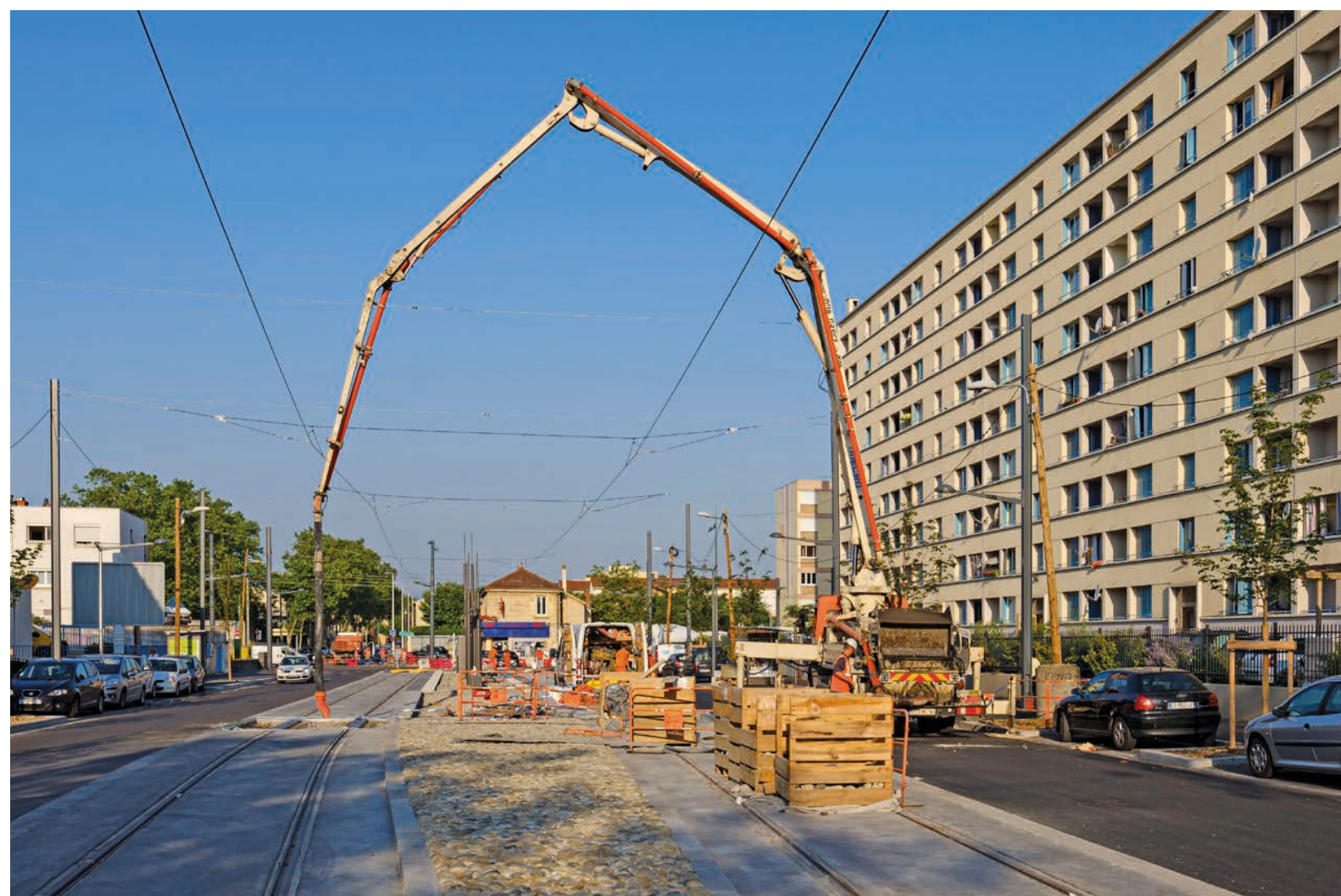
Contraintes techniques et risques

Les réseaux

Le tracé est concerné par de nombreux réseaux enterrés (eau, électricité, télécom, gaz...), majoritairement situés sous les voies de circulation actuelles. Ils peuvent les traverser ou se situer dans l'axe d'une rue. Les points durs se situent sur les axes le plus étroits (Émile Zola, Jean Jaurès, République, Carnot). Selon les secteurs, l'implantation de la plateforme du tramway peut nécessiter leur déplacement préalable.

Ces opérations seront conçues pour faciliter les interventions ultérieures d'entretien et de réparation ou le branchement de nouveaux réseaux, sans risque pour le bon fonctionnement du tramway.

Les dévoiements ne pouvant être systématiquement opérés sur l'ensemble du linéaire, la cohabitation de la plateforme du tramway et des réseaux en différents points du tracé justifie un examen attentif. C'est dans cette perspective qu'une campagne de détection des réseaux a débuté en avril 2021.



Coupes de principe de l'emprise tramway en phase travaux

Prendre en compte les risques

Les risques naturels

Inscrit dans le Plan de Prévention des Risques Naturels pour les inondations (PPRNI) du Rhône et de la Saône sur le territoire de la Métropole de Lyon et repris dans le PLU-H, le risque inondation est présent sur l'intégralité du parcours. Toutefois, seuls des événements météorologiques exceptionnels pourraient avoir une incidence sur la ligne. Les risques concernent plus particulièrement une zone comprise entre le nord du boulevard Lucien Sampaix et le boulevard Jules Carteret, ainsi que la section comprise entre le boulevard Jules Carteret et la Halle Tony Garnier. Les préconisations PPRNI seront appliquées pour réduire la vulnérabilité du projet.

Les mesures du PLU-H concernent les zones non couvertes par le PPRNI, sur l'axe Jean Jaurès / République / Carnot. Les périmètres d'accumulation et d'écoulement seront pris en considération avec, par exemple, des hauteurs de chaussée spécifiques et l'aménagement de zones de stockage des eaux.

Argiles, cavités, mouvements de terrain

Les risques de mouvement des argiles, de cavités souterraines et de mouvements de terrain sont faibles et ne font pas l'objet de plans spécifiques.

Les risques technologiques

La catégorie concerne essentiellement le PPRT de la Vallée de la Chimie et le Porter À Connaissance (PAC) du port Édouard Herriot.

- Le tracé de la ligne traverse la zone bleue du PPRT sur la ZI Sampaix (rue Sembat et boulevard Sampaix) : les aménagements seront réalisés conformément aux prescriptions du PPRT (pour en savoir plus sur le PPRT, voir page 37 du dossier).
- Les zones de maîtrise de l'urbanisation inscrites au PAC du port Édouard Herriot concernent principalement les infrastructures de transport de matières dangereuses et peuvent contraindre les aménagements à réaliser dans le périmètre du PAC (position de la plateforme tramway, des aménagements cyclables, des stations...).

Pollution des sols et de la chaussée

Des investigations sont en cours sur le périmètre du projet.

Sensibilité archéologique

Le périmètre du tracé ne présente à priori pas de sensibilité particulière sur le plan archéologique. La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) a été sollicitée pour évaluer l'opportunité d'un diagnostic spécifique.

Monuments historiques

Le stade de Gerland et la Halle Tony Garnier sont protégés au titre des Monuments Historiques. Les préconisations architecturales et paysagères de l'architecte des bâtiments de France seront prises en compte.



ET LE MILIEU NATUREL ?

Une campagne d'inventaires est prévue sur l'année 2021. Elle permettra de vérifier l'absence d'enjeu spécifique sur l'écosystème et la biodiversité.

L'organisation du chantier

Les travaux se dérouleront selon 8 typologies principales avec l'ouverture simultanée de plusieurs fronts de travaux ;

○ TRAVAUX DE DÉVIATION DES RÉSEAUX

○ TRAVAUX PRÉPARATOIRES

Démolition des séparateurs de voirie, mise en configuration provisoire des équipements électriques (signalisation lumineuse tricolore, éclairage public), abattage éventuel d'arbres.

○ ÉLARGISSEMENT DES EMPRISES

○ GROS OEUVRE DE VOIRIE ET ASSAINISSEMENT

Terrassement de la plateforme, réalisation de la plateforme, génie civil des stations.

○ CRÉATION DES OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT

○ TRAVAUX DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Infrastructure du tramway et des équipements (voie ferrée, ligne aérienne de contact, sous-stations électriques, signalisation ferroviaire...), aménagement des stations et des équipements (billettique, système d'information voyageurs...), reconfiguration des équipements de tramways existants (connexions aux lignes T1 et T4).

○ AMÉNAGEMENT DE LA ZONE DE REMISAGE

○ TRAVAUX DE VOIRIE ET AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Pose des revêtements de plateforme (dont une grande partie végétalisée), aménagement des voiries, des carrefours et de leurs équipements (mobilier urbain, signalétique, éclairage public, etc.), aménagements urbains (trottoirs, pistes cyclables, stationnements, livraisons, plantations...), plantations d'arbres.

Première approche budgétaire

Ligne de tramway T10

La réalisation de la ligne de tramway proprement dite est estimée à 200 M€. Ce montant intègre l'ensemble des fonctionnalités et des aménagements, des études à la mise en service de la ligne T10.

Zone de remisage

La zone de remisage de Sampaix représente un investissement estimé à 30 M€.

Selon la délibération n°21.008 du SYTRAL, la réalisation du projet global s'élève donc à 230 M€ (valeur décembre 2020).





4.

LA CONCERTATION ET LE CALENDRIER

Au-delà de son aspect réglementaire, la concertation préalable avec garants illustre la dimension partenariale des projets de transport initiés par le SYTRAL. Plus qu'une étape d'information, elle permet au public de participer à la définition et à la réalisation du projet jusqu'à la mise en service de la ligne T10.

LA CONCERTATION PRÉALABLE AVEC GARANTS

Le mot des garants

Un·e garant·e de la concertation est une personne chargée d'assurer la bonne information du public et le bon déroulement d'une concertation.

Son rôle et sa mission est de défendre un droit individuel (droit à l'information et à la participation à l'élaboration des décisions publiques), prescrire, conseiller, servir de recours, rendre compte. Les garant·es sont nommé·es par la Commission Nationale du Débat Public et reçoivent une lettre de mission. La CNDP est une autorité administrative indépendante.

www.debatpublic.fr

Neutres et indépendants des parties prenantes, les garants ont pour mission d'établir un climat de confiance pour faciliter le déroulement du processus de concertation. Ils participent à sa préparation, en rencontrant notamment les acteurs concernés, et contribuent à définir les modalités de la concertation qui sont mises en œuvre par le porteur du projet. Les garants ne donnent aucun avis sur le fond du projet. Un mois après la concertation, les garants rédigent le bilan de la concertation, dans lequel ils font la synthèse des arguments et des propositions exprimés par le public. Enfin, pour assurer sa totale indépendance, la CNDP prend en charge les frais de mission du garant.

Lors de sa séance plénière du 3 mars 2021, la Commission Nationale du Débat Public nous a désignés, Valérie Dejour et Jean-Luc Campagne, garants des processus de deux concertations préalables :

- le projet de création de nouvelle ligne de tramway T9 entre Vaulx-en-Velin - La Soie et Charpenne, en passant par Villeurbanne et la Doua ;
- le projet de création de nouvelle ligne de tramway T10 entre Vénissieux et Gerland en passant par Saint-Fons.

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

Suite à la saisine de 12 parlementaires (droit d'initiative ouvert pendant 2 mois / articles L. 121-16 et L. 121-16-1), la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), lors de sa séance plénière du 28 avril 2021, a déclaré partiellement irrecevable la saisine de tiers reçue demandant à la CNDP d'organiser un débat public sur l'ensemble des projets et réalisations de transports en commun sur la métropole de Lyon. En revanche, la partie de la saisine concernant les concertations préalables sur les projets de tramway T9 et T10 portés par 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. Elle en confie l'organisation pratique au maître d'ouvrage (SYTRAL). La première conséquence de cette décision de la CNDP est que les prescriptions des garants et leur prise en compte par le maître d'ouvrage sont soumises à l'approbation de la CNDP. Les dates des concertations ainsi que leur dossier (un dossier pour chaque concertation) contenant l'information la plus complète sur chaque projet et son contexte, ainsi que le détail des modalités de participation sont également soumis à validation de la Commission nationale, et cette validation conditionne le début des concertations.

Les participants à la concertation peuvent s'adresser aux garants sur tous les sujets relatifs au déroulement de la concertation, concernant l'accès aux documents, la participation en ligne, le déroulement des réunions, etc.

Les garants peuvent également aider les personnes à exprimer leur point de vue et à se faire entendre si elles éprouvent des difficultés particulières.

LES PRINCIPES ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA LIGNE T10

Les fondamentaux

Les modalités de la concertation devront respecter 3 principes fondamentaux :

- la transparence, avec la diffusion d'une information exhaustive et intelligible,
- la possibilité pour chacun d'accéder à l'information et de pouvoir s'exprimer,
- la prise en compte des contributions par un examen objectif des avis ou propositions exprimées durant la concertation.

Les objectifs de la participation

- Article L120-1 CE
- La participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue :
 - 1° d'améliorer la qualité de la décision publique et de contribuer à sa légitimité démocratique ;
 - 2° d'assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures ;
 - 3° de sensibiliser et d'éduquer le public à la protection de l'environnement ;
 - 4° d'améliorer et de diversifier l'information environnementale.

SELON LA CHARTE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

La participation du public :

- impose un cadre clair et partagé (connaissance de la nature du projet, ses enjeux, la présence de tiers garants, le processus de décision...) ;
- nécessite un état d'esprit constructif (argumentation, implication des participants, acceptation des points de vue divergents...) ;
- recherche et facilite la mobilisation de tous (diversité des publics associés, équivalence de traitement des points de vue exprimés...) ;
- encourage le pouvoir d'initiative du citoyen (prise en considération et valorisation des contributions du public).

Pour consulter la charte dans son intégralité :

<https://www.ecologie.gouv.fr/charteparticipation-du-public>

LES GARANTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE SUR LA LIGNE T10

VALÉRIE DEJOUR



Valérie Dejour est consultante en stratégie territoriale, médiatrice et facilitatrice des transitions. Elle a été nommée garante sur les projets T9/T10 et l'A46 Sud (en cours)

JEAN-LUC CAMPAGNE



Spécialiste du dialogue territorial, Jean-Luc Campagne est garant des concertations sur le T9/T10 et le projet de transport par câble Francheville-Lyon.

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

LES CONTRIBUTIONS ATTENDUES

Les échanges porteront sur l'ensemble des éléments présentés dans le dossier de concertation. En plus des questionnements larges qui entrent dans le cadre de la concertation :

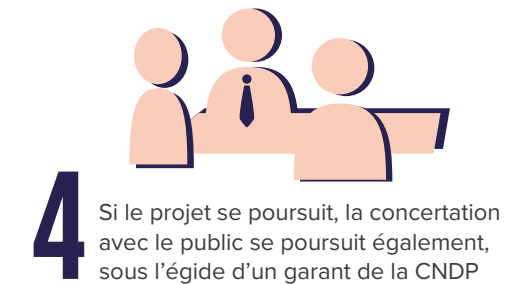
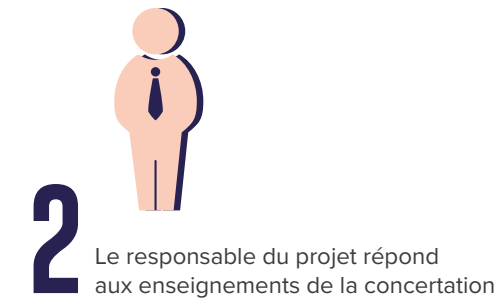
- l'opportunité du projet et les besoins de desserte,
- l'insertion du tramway dans les quartiers traversés (y compris circulation, stationnement, dynamique commerciale, aménagements urbains et environnementaux ...),
- la connexion du T10 au réseau structurant et la réorganisation du réseau de surface.

Les contributions du public pourront concerner des sujets non encore actés à l'issue des études menées en 2020. Certains, mis en évidence dans les encadrés « Parlons-en » du dossier de concertation, offrent de réelles marges de manœuvre :

- les variantes locales de tracé proposées (Zola et Gérin) et les grands principes d'insertion ;
- le nombre et le positionnement des stations par rapport à l'environnement économique et résidentiel (plusieurs scénarios proposés).

Le SYTRAL souhaite que la concertation préalable permette d'aboutir à un tracé et un positionnement des stations pertinents et partagés de la ligne T10.

Les éléments issus des échanges de la concertation permettront d'enrichir le projet.



LES SUITES DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le maître d'ouvrage aux recommandations contenues dans le bilan des garants, dans les deux mois suivants (art. R.121-24 code de l'environnement). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP et publiée sur le site internet du maître d'ouvrage. Il est ensuite demandé aux garants de transmettre à la CNDP leur analyse quant à la complétude et la qualité de ces réponses au regard de leurs demandes de précisions et recommandations : sont-elles assez précises ? Permettent-elles aux publics ayant participé d'évaluer l'utilité de leur participation et l'aboutissement de leurs arguments ? Permettent-elles à tous de se faire une idée sur les prochaines échéances ?

Enfin, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, la CNDP désignera un garant pour veiller à la bonne information et participation du public entre la réponse au bilan des garants et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur les recommandations des garants, les engagements du maître d'ouvrage (SYTRAL) et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

COMMENT LA CONCERTATION VA-T-ELLE S'ORGANISER ?

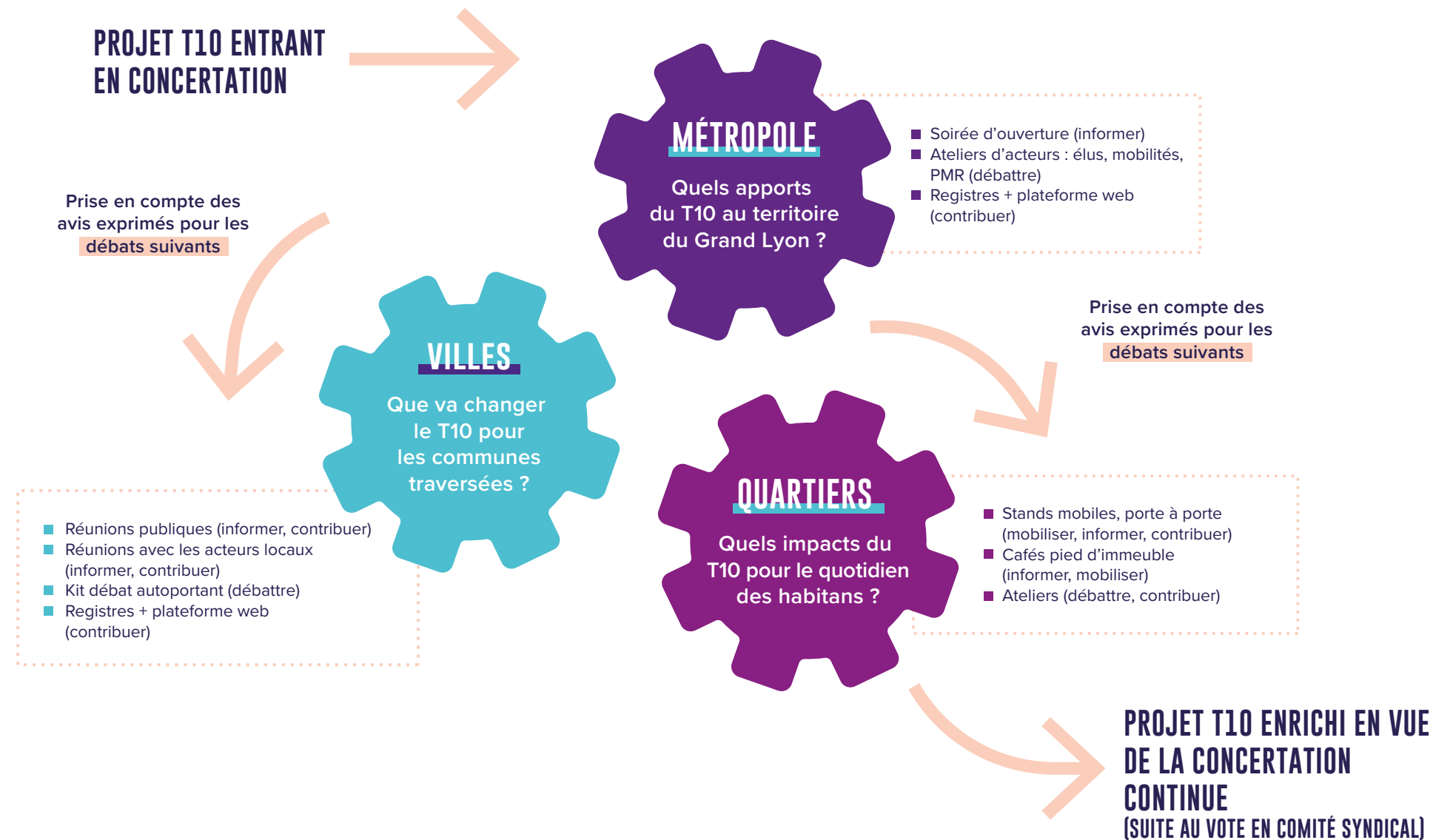
La concertation sur la ligne de tramway T10 entre le PEM de Vénissieux et le secteur de Gerland vise la grande proximité. C'est pourquoi elle se déroulera en deux grandes périodes, selon le dispositif sanitaire en vigueur :

Du 23 août au 6 septembre, la concertation préalable sera consacrée à la présentation du projet et à des rencontres de terrain.

Du 6 septembre au 23 octobre, un approfondissement par thématiques sera proposé. La CNDP a recommandé une concertation préalable au titre de l'article L.121-8-II du code de l'environnement.

- À l'échelle de la Métropole, les échanges traiteront des apports du T10 au territoire. La soirée d'ouverture, les ateliers d'acteurs et les registres permettront d'aborder l'ensemble des enjeux.
- À l'échelle de la ville, les réunions publiques et l'ensemble des supports d'information donneront une indication complète des changements à venir dans les communes traversées.
- À l'échelle des quartiers, les stands mobiles, les cafés en pied d'immeuble et les ateliers de secteur offriront une vision précise des effets du T10 dans la vie quotidienne des habitants et riverains.

Toutes ces rencontres seront l'occasion pour les publics de donner leur avis, d'apporter des contributions et de poser des questions auxquelles le maître d'ouvrage répondra.



POUR S'INFORMER



Le dossier de la concertation*

Il retrace l'intégralité du projet soumis à la concertation ;



La synthèse du projet

Une version condensée du dossier de la concertation pour s'approprier le sujet rapidement ;



Le dépliant*

Une introduction ultra-concise pour partager les informations essentielles avec le plus grand nombre ;



Le site internet du projet : t10-sytral.fr

Plateforme participative où retrouver l'ensemble des documents d'information, l'agenda des rencontres et le film pédagogique.

**Ces documents sont également disponibles dans les lieux de concertation*

POUR DONNER SON AVIS



Les registres

Disponibles sur les lieux de la concertation ;



Le questionnaire de la concertation

Distribué dans les boîtes aux lettres des riverains et disponible sur les lieux de la concertation, il permet de contribuer, partager un souhait, une idée, un questionnement ;



Le site internet du projet : t10-sytral.fr

Offre la possibilité de poser des questions, de donner son avis et de remplir une version digitale du questionnaire. Au fur et à mesure de la concertation, le SYTRAL répond aux questions posées ;



Le kit contributif

Composé d'un guide, d'une trame de compte-rendu et de cartes du projet, il permet à chacun d'organiser son propre débat avec ses proches, amis ou collègues de travail et d'émettre des avis et des contributions.

PARTICIPER AUX ÉCHANGES



Vous êtes acteur local

5 rencontres ciblées (sur invitation) avec :

- les acteurs métropolitains (T9 et T10), le 26 août 2021,
- les acteurs du handicap (T9 et T10), le 30 août 2021,
- les référents Mobilité des entreprises, le 1^{er} septembre 2021,
- les acteurs locaux (associations, conseils de quartier, commerçants...), le 3 septembre 2021,
- les directeurs des écoles et principaux collèges de Saint-Fons et Vénissieux proches du tracé, définis avec chaque commune, le 23 septembre 2021.

Vous êtes habitant de la Métropole, futur usager, riverain, commerçant, acteur économique...

Une soirée d'ouverture métropolitaine le mardi 31 août 2021 (en visioconférence, sur inscription à partir du site internet du projet et sans limitation du nombre de participants).

Vous êtes riverain du tracé, salarié, commerçant...

Des rendez-vous de proximité :

- une matinée au Forum des associations de Saint-Fons le 11 septembre 2021,
- des stands mobiles en pied d'immeuble, des rencontres auprès des commerçants.

Des ateliers sur chaque secteur de tracé en présentiel (sur inscription à partir du site internet du projet)* :

- Saint-Fons centre, le 28 septembre 2021,
- Gerland Tony Garnier, le 30 septembre 2021,
- Saint-Fons Sampaix, le 4 octobre 2021
- Gerland Techsud, le 7 octobre 2021,
- Vénissieux, le 12 octobre 2021.

**Les réunions et ateliers en présentiel sont sur inscription pour permettre une organisation en visioconférence si le contexte sanitaire l'impose. L'ensemble des informations actualisées seront disponibles sur le site internet t10-sytral.fr. Les dates et modalités de la concertation sont susceptibles d'évoluer selon le contexte sanitaire.*

Vous êtes habitant de Lyon 7^e, Saint-Fons ou Vénissieux

3 réunions publiques communales en présentiel (sur inscription à partir du site internet du projet)* :

- des rencontres communales,
- à Saint-Fons, le 9 septembre 2021,
- à Gerland, le 10 septembre 2021,
- à Vénissieux, le 14 septembre 2021.



Au fil de la concertation préalable, des résumés succincts et comptes rendus des rencontres seront mis en ligne pour donner une vision globale sur le déroulement de la concertation.



LES LIEUX DE LA CONCERTATION POUR S'INFORMER ET DONNER SON AVIS

Siège du SYTRAL

21 boulevard Vivier Merle - 69003 Lyon

Hôtel de la Métropole

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 Vénissieux

5 avenue Marcel Houël - 69200 Vénissieux

Mairie de Saint-Fons

1 place Roger Salengro - 69190 Saint-Fons

Mairie de quartier du Moulin À Vent

44 rue Ernest Renan - 69200 Vénissieux

Mairie de quartier Venissy

21 rue Albert Camus - 69200 Vénissieux

Août			Septembre				Octobre					
Concertation du 23 août au 23 octobre												
Semaine de la mobilité												
Plateforme web, questionnaires, registres, kit du débat												
	SEM.34 23/08	SEM.35 30/08	SEM.36 06/09		SEM.37 13/09	SEM.38 20/09		SEM.39 27/09	SEM.40 04/10	SEM.41 11/10	SEM.42 18/10	
POUR TOUS		31/08 Soirée d'ouverture	09/09 Réunion communale Saint-Fons		14/09 Réunion communale Vénissieux							
			10/09 Réunion communale Lyon 7e									
HABITANTS ET USAGERS DES TERRITOIRES			07/09 Stand place Sublet (Vénissieux)	11/09 Stand au Forum des associations Saint-Fons		21/09 Stand Marché Durel	22/09 Stand place des Palabres Saint-Fons	28/09 Atelier Saint-Fons Centre ville	29/09 Stand square Matringe Saint-Fons	06/10 Stand pied d'immeuble Quartier Marronniers	12/10 Atelier Vénissieux	
USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN												
						16/09 Stand Gare de Vénissieux						
ENTREPRISES		01/09 Rencontre avec les référents Mobilité			13/09 Stand Métro B Stade de Gerland	24/09 Stand Tony Garnier		30/09 Atelier Tony Garnier	04/10 Atelier Saint-Fons Sampaix Vallée de la Chimie	07/10 Atelier TechSud		
ÉTUDIANTS, DIRECTEURS D'ÉCOLES ET DE COLLÈGES						23/09 Rencontre directeurs écoles et collèges						
COMMERÇANTS					17/09 Porte à porte commerçants de Saint-Fons			01/10 Porte à porte Quartier Marronniers (Vénissieux)				

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

APRÈS LA CONCERTATION

La concertation préalable nourrira la décision des élus. Un tracé définitif sera choisi et les différentes contributions alimenteront les études ultérieures. Dans cette perspective, un dossier des enseignements sera publié par le SYTRAL. Il répondra aux bilans et recommandations des garants.

Le processus décisionnel

Août 2021

Désignation du maître d'œuvre.

Novembre 2021

À l'issue de la concertation préalable, sous un mois, les garants présenteront leur bilan et leurs recommandations. Ce document nourrira les enseignements du SYTRAL.

Décembre 2021

Prise en compte des recommandations des garants et réalisation du dossier des enseignements du SYTRAL. Approbation du dossier des enseignements en comité syndical.

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 (suite au vote en comité syndical). Cette période se fondera sur les recommandations des garants et sur les engagements du SYTRAL. Souhaitée par le SYTRAL et prescrit par la CNDP, elle est 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 (plans de circulation, itinéraires provisoires, fermetures/réouvertures d'accès...). L'objectif de la concertation continue (suite au vote en comité syndical) est de faire participer le public et affiner le projet tout au long de sa réalisation.

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 surface, notamment), cadre de vie et conception environnementale (choix des essences, modalités de replantation et de végétalisation, mobilier urbain, aménagements et équipements cyclables...).

Le SYTRAL recensera l'ensemble des contraintes relevées par les riverains. Des échanges auront lieu avec les opérateurs de transport (TCL, SNCF...) et les responsables de sites économiques ou industriels situés le long du tracé.

TEMPS 1 - LA CONCERTATION PRÉALABLE

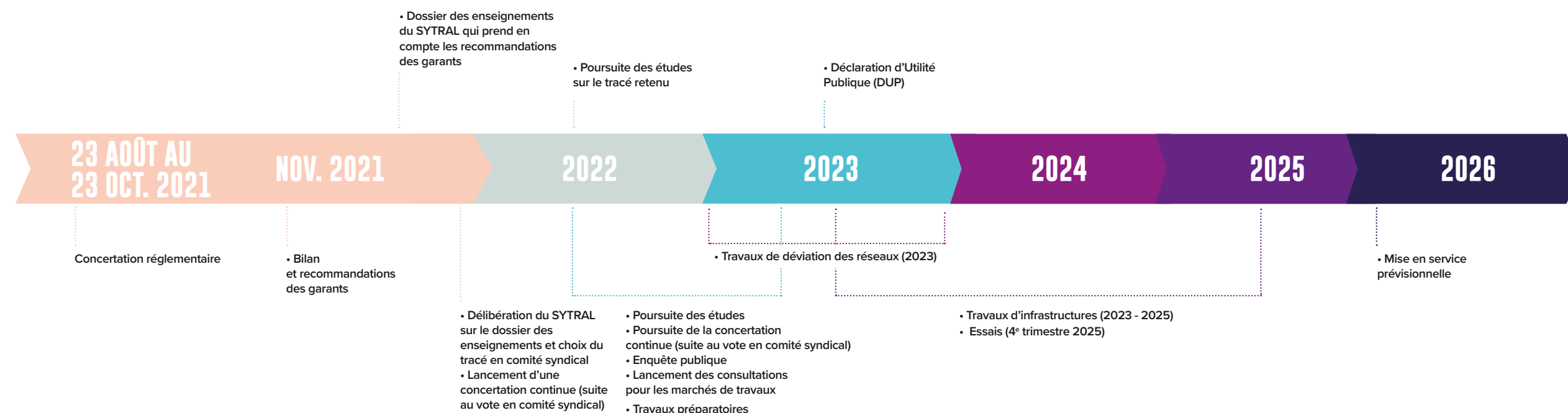
Objectif :

Recueillir des avis et des contributions sur les tracés étudiés et leurs conditions d'insertion pour éclairer la décision politique de choix du tracé et alimenter le maître d'œuvre au démarrage de ses études de conception AVP

TEMPS 2 - LA CONCERTATION CONTINUE (SI LE PROJET SE RÉALISE)

Objectif :

Alimenter les études, enrichir le projet d'aménagement global et favoriser l'adhésion au projet, en parallèle des études de conception





LE CALENDRIER DE LA LIGNE T10

Les grandes étapes

- **AOÛT 2021**
Désignation du maître d'œuvre général
- **23 AOÛT - 23 OCTOBRE 2021**
Concertation préalable
- **2021-2023**
Études, procédures administratives
- **À PARTIR DE 2022**
Concertation continue (suite au vote en comité syndical)
- **1^{ER} TRIMESTRE 2023**
Enquête publique DUP
- **2023**
Déclaration de projet / consultation des entreprises de travaux
- **2023-2025**
Travaux
- **1^{ER} TRIMESTRE 2026**
Mise en service





GLOSSAIRE

BHNS

Bus à haut niveau de service.

CANOPÉE

Volume formé par la cime des arbres d'un alignement.

CORRIDOR D'ÉTUDE

Axe de passage caractérisé par des infrastructures ou usages de déplacement importants ou potentiellement importants.

DÉVOIEMENT

Modification des réseaux incluant des déviations et raccordements. Un dévoiement précède les travaux de terrassement ou de fondations sur une emprise de projet.

FRÉQUENTATION

Nombre de personnes qui utilisent les moyens de transport - bus, rames de métro ou de tramway.

HEURES DE POINTE

Périodes de la journée au cours desquelles la fréquentation est la plus importante et concentrée dans le temps. La capacité d'une ligne est définie par rapport aux simulations de trafic de l'heure de pointe du matin et/ou du soir.

INTERCONNEXION

Jonctions de lignes ou de réseaux, parfois exploités par des opérateurs différents.

INTERMODALITÉ

Utilisation combinée de plusieurs modes de transports pour un même trajet.

LAURE (LOI)

Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996.

LIGNES FORTES (OU LIGNES MAJEURES)

Lignes offrant un haut niveau de service par leur fréquence soutenue et leur vitesse commerciale. Leur performance est assurée par une circulation en site propre (métro compris) ou un système automatique de priorité aux feux.

LOM (LOI)

Loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019.

MAILLAGE

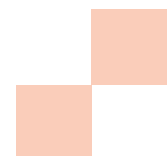
Le maillage désigne un ensemble de lignes de transport en commun offrant des correspondances entre elles et formant un réseau organisé et connecté à l'échelle du territoire.

MOBILITÉS DOUCES/MODES DOUX

Modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, etc).

NPNRU

Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (2014-2024) coordonné par l'Agence Nationale de Renouvellement Urbain (ANRU).



PAC

Porter À Connaissance. Contient les observations et prescriptions particulières d'un site dans le cadre de la révision ou de l'élaboration de documents d'urbanisme (PLU, PLU-H, PDU...).

PAMA

Plan d'Action pour les Mobilités Actives.

PDU

Plan de déplacements urbains.

PEM

Pôle d'échanges multimodal.

PLATEFORME

Espace de circulation du tramway.

PLU-H

Plan local d'urbanisme et de l'habitat.

PPRT

Plan de prévention des risques technologiques.

QPV

Quartier prioritaire de la politique de la ville, défini par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014.

RABATTEMENT

Déplacements vers un lieu favorisant l'intermodalité (rabattement des automobilistes vers un terminus de métro).

RADIAL

Déplacement ou infrastructure de transport reliant la périphérie au centre de la ville.

REPORT MODAL

Changement de mode de transport pour les voyageurs ou pour les marchandises, par exemple, de la voiture ou de l'avion vers le train.

SCOT

Schéma de cohérence territoriale.

SITE PROPRE

Voie ou emprise exclusivement réservée aux véhicules de transport collectif.

TCSP

Transport en commun en site propre.

VITESSE COMMERCIALE

Vitesse moyenne de circulation sur une ligne de transport en situation d'exploitation régulière avec passagers. Les conditions de trafic (embouteillages) sont prises en compte dans le calcul de la vitesse commerciale.

NOTES

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. In the bottom-left corner, there is a small orange square.



Conception et réalisation
Sennse - 17365 - Juillet 2021

Directeur de publication
Bruno Bernard

Illustrations du dossier
Sennse
SYSTRA
Ilex
Latitude Cartagène

Crédits photos
ALPACA Productions
Garage Productions
Nicolas Robin
Jean-Charles Garrivet
Sébastien Erome

Suivez l'actu du projet !



t10-sytral.fr

SYTRAL

