



COMPTE-RENDU

Réunion publique communale de Vénissieux

Mardi 14 septembre 2021



Préambule

Animation :

Claude COSTECHAREYRE - Agence Sennse

Intervenants :

Gautier ROUHET – Directeur adjoint du développement

Séverine LARDELLIER – Responsable concertation

Muriel ROCHE – Cheffe de projet T10

Florian CHALUMEAU – Chef de projet T10 – référent secteur Lyon

Isabelle NARDOU-THIMONET – Chargée de relations riverains T10

Élus :

Jean-Charles KOHLHAAS – Vice-Président délégué du SYTRAL

Michèle PICARD - Maire de Vénissieux

Garant :

Valérie DEJOUR

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

Lieu : Salle Joliot Curie à Vénissieux

La réunion était traduite en langue des signes.

Contexte de la rencontre :

Contexte de la rencontre :

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

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

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

Les objectifs de cette rencontre sont les suivants :

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

Ouverture de la réunion

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

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

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

La présentation est disponible en annexe de ce document.

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



148 participants
à la soirée
d'ouverture



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



443 questionnaires
complétés

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

L'animateur passe ensuite la parole aux élus présents.

Prise de parole des élus

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

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

Le mot des garants

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

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

Leur rôle est de :

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

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

Le projet T10

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

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

Temps d'échange

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Muriel Roche répond en distinguant 2 tronçons :

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

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

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

Avis issus du temps d'échange par table

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

Tracé et variantes locales	<ul style="list-style-type: none"> - Prolonger le tracé de la gare de Vénissieux au secteur Part-Dieu (T4) - Prolonger le tracé de Tony Garnier jusqu'à l'avenue Berthelot (T1/T2) - Une demande d'analyse d'un scénario alternatif permettant une voie descendante sur le boulevard Laurent Gérin et d'une voie montante sur l'avenue Jaurès - Une demande d'analyse d'un scénario alternatif avec une voie sur l'axe Gérin/Maréchal et l'autre sur l'axe Zola-Jaurès, avec un parcours piétonnier à travers Veninov - Le tracé doit limiter les emprises sur le foncier privatif / limiter les expropriations - Des avis écrits plutôt favorables à la variante de tracé par Laurent Gerin / E. Maréchal
Nombre et positionnement des stations	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir une station plus proche du quartier Arsenal à Saint-Fons, où de nombreux logements sont en cours de construction - Afin de renforcer la proximité avec le théâtre, une station supplémentaire doit être prévue ou, alternativement, le rapprochement de l'un des deux arrêts prévus sur ce tronçon <i>NB : le participant n'a pas indiqué précisément de quel théâtre il s'agit.</i> - Le nom des stations doit être celui de femmes connues ayant agi en faveur de la commune ou du département - Un arrêt « Maréchal » doit être positionné, compte tenu des activités actuelles et futures sur cette rue
Services et accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> - Un tarif progressif doit être proposé en fonction de la longueur du trajet - Proposition de gratuité des transports - La fréquence garantie doit être de moins de 10 minutes
Mobilités douces	<ul style="list-style-type: none"> - Sur l'avenue Emile Zola, une station doit être positionnée au plus près de l'école, permettant un accès sécurisé pour les enfants - L'aménagement des rames doit permettre d'y embarquer vélos et poussettes (à l'image de ce qui est fait dans d'autres villes comme à Berlin) - Proposition de rendre le centre-ville de Vénissieux piétonnier
Circulation et stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - Agrandissement du parking relais de Vénissieux - Si l'avenue de la République est mise à sens unique, proposition de dévier le trafic inverse sur la zone Arsenal plutôt que sur la rue Parmentier - L'objectif de supprimer la voiture en ville ne peut être atteint trop rapidement, et doit prendre en compte les usages incontournables qui en sont faits aujourd'hui - Le tracé doit préserver les possibilités de stationnement sur le boulevard Laurent Gérin (notamment aux abords des écoles, du théâtre, de la Maison du Peuple...), qui est déjà fortement limité

	<ul style="list-style-type: none"> - Des inquiétudes sur les stationnements riverains et la circulation les jours de marché
Economie et emploi	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet T10 pose une question de cohérence économique, les terrains de Veninov ayant été cédés pour une somme très faible alors que des investissements très importants sont aujourd'hui réalisés pour le T10 <i>NB : Ce commentaire est non fondé. En effet, à date, le terrain de Veninov n'a pas encore été vendus.</i> - Sur Veninov, le futur projet doit privilégier la construction de logements plutôt que de bureaux - Le projet doit permettre de favoriser l'accessibilité aux zones d'attractivité économique
Cadre de vie et végétalisation	<ul style="list-style-type: none"> - Le tramway T10 doit offrir l'occasion de repenser globalement Vénissieux en tant que ville, et pas seulement en tant que banlieue de Lyon, et densifier le réseau de transport en commun et de vélos sur la ville - Le projet représente une opportunité de requalification globale du quartier, notamment par le développement de nouveaux équipements - La végétalisation doit permettre de préserver les arbres existants et de planter de préférence des arbres persistants, pour éviter les chutes de feuilles sur les rames - Une critique sur la desserte de Vénissieux centre, peu adaptée au tramway compte tenu de l'étroitesse des rues et du risque posé pour les vélos
Concertation	<ul style="list-style-type: none"> - Les habitants de la zone, et particulièrement de la rue Emile Zola, demandent à être informés régulièrement plutôt que d'avoir à chercher l'information sur les avancées du projet

Question du temps d'échange par table

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

Cadre général

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

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

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

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

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

- **Qui finance ce projet ?**

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

Les capacités financières du SYTRAL s'appuient :

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

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

Réponse : Le calendrier général du projet est le suivant :

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

Le tracé et variantes locales

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

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

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

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

Nombre et positionnement des stations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Une station plus proche du quartier Arsenal est-elle envisageable, compte-tenu de la densification de ce quartier ?**
- **Réponse :** Le tracé retenu a été conçu précisément pour accompagner la transformation du territoire, et notamment les Quartiers Politique de la Ville Arsenal et Carnot-Parmenier. Un équilibre est à trouver sur le nombre et la position des stations entre une desserte fine du territoire et une amélioration des performances de la ligne. Les stations sur le secteur centre de Saint-Fons sont distantes d’environ 500 à 550 m environ, permettant de couvrir une partie du quartier de l’Arsenal avec un temps de marche à pied de l’ordre de 5 min maximum (le reste du quartier à 10 min maximum). L’ajout d’une station supplémentaire ne permettrait pas d’améliorer sensiblement la desserte de ce quartier et n’est donc pas envisagé.
- **Qu’est-il prévu concernant le stationnement des tramways et des emplacements de la gare de triage ?**

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

Services et accessibilité

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

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

Mobilités douces

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

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

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

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

Circulation et stationnement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autres modes de transports

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

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

Economie et emploi

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

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

Cadre de vie et végétalisation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La concertation

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

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

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

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

Les suites de la concertation

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

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

Conclusion

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



Réunion publique de Vénissieux

14 septembre 2021

Construisons ensemble le tramway T10 !

SYTRAL

Les règles du jeu



Dialogue et
écoute



Recueil des
contributions



Respect des
intervenants

Tout au long de la soirée,
le son des micros sera enregistré.

Les intervenants ce soir

Michèle Picard,
Maire de Vénissieux

Jean-Charles Kohlhaas,
Vice-Président délégué du SYTRAL

Valérie Dejour,
Garante de la concertation

Jean-Luc Campagne,
Garant de la concertation

Gautier Rouhet
Directeur adjoint du développement

Muriel Roche,
Cheffe de projet T10

Florian Chalumeau,
Chef de projet T10 – secteur Lyon

Séverine Lardellier
Responsable concertation

Isabelle Nardou-Thimonet
Chargée de relations riverainschec

Déroulé de la soirée

- 1 **Le projet T10 : pourquoi et comment ?**
Réponse à vos questions
- 2 **Echanges en tables rondes**
Recueil de vos avis
- 3 **Présentation de l'agenda de la concertation**

Ce qui s'est passé depuis le début de la concertation le lundi 23 août



148 participants
à la soirée
d'ouverture



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



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

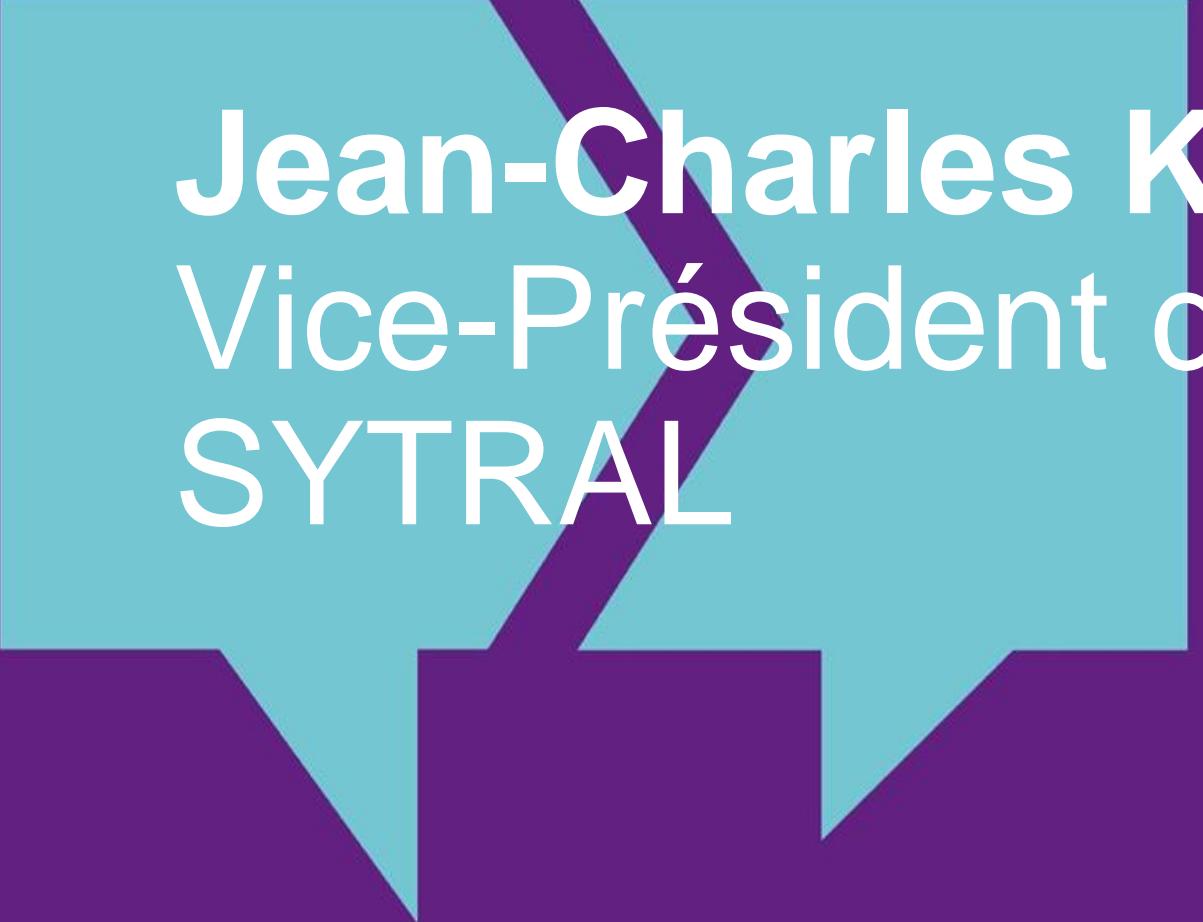


Michèle Picard,
Maire de Vénissieux

Les enjeux du T10 pour Vénissieux

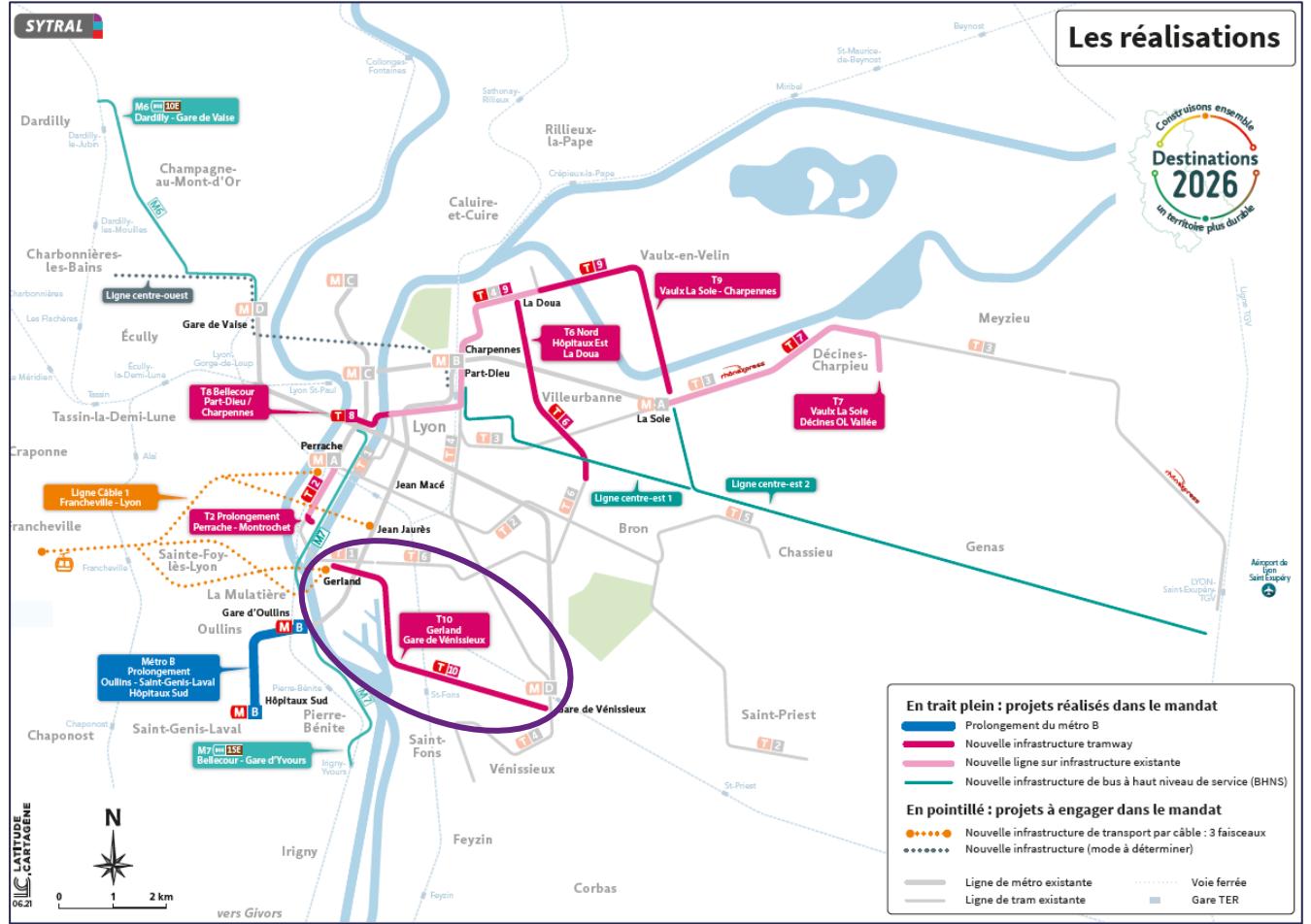
- 1 Desservir la commune de Vénissieux en complémentarité de la ligne T4 et relier Vénissieux à Saint-Fons avec un mode de transport performant**
- 2 Connecter des lieux de vie à des bassins d'emplois et de formation, et à des équipements**
- 3 Favoriser le report modal et les modes doux**
- 4 Rendre la ville plus attractive et désirable pour s'y installer, travailler ou étudier**





Jean-Charles Kohlhaas,
Vice-Président délégué du
SYTRAL

Destinations 2026 : 3 objectifs affirmés





Le mot des garants
Valérie Dejour
et Jean-Luc Campagne

La concertation préalable



UNE CONCERTATION PRÉALABLE SOUS L'EGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC (ENCADRÉE PAR L'ARTICLE L121.8 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT)

Neutres et indépendants, les garants ont pour missions de :

- Défendre votre droit à l'information et à la participation à l'élaboration des décisions publiques
- Rôle de prescripteurs dans la phase préparatoire de la concertation
- Garantir la sincérité, la transparence et l'intelligibilité des informations transmises
- Veiller à ce que chacun.e puisse s'exprimer et fasse entendre ses arguments
- Garantir au bon déroulement du processus de concertation
- Dresser un bilan, un mois après la concertation, accompagné de recommandations pour le maître d'ouvrage, auxquelles il devra répondre



Valérie
Dejour

Jean-Luc
Campagne

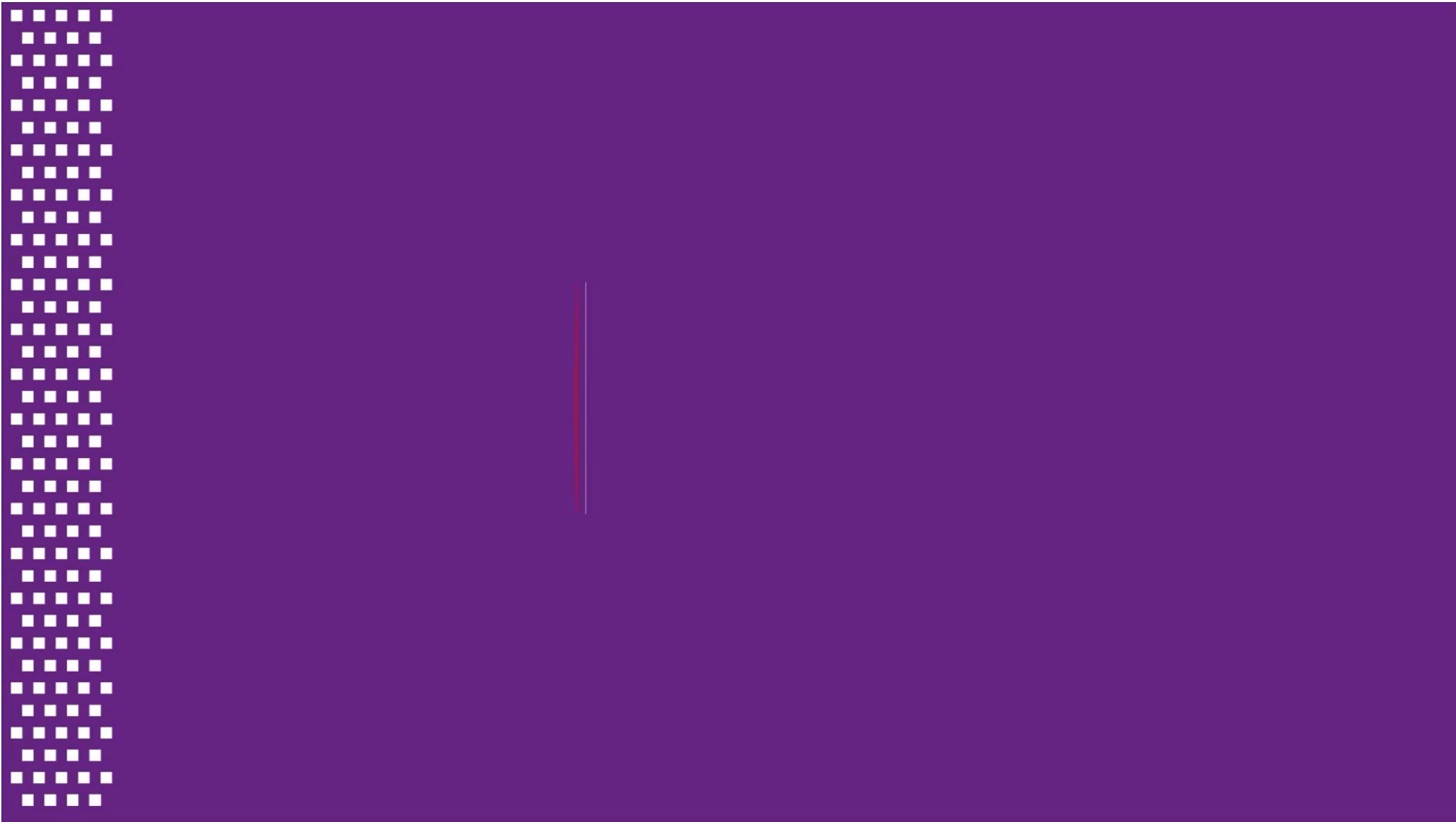
POUR CONTACTER LES GARANTS

- **Courrier postal** à leur nom :
21 boulevard Vivier Merle, 69003 Lyon.
- **Mail** :
valerie.dejour@garant-cndp.fr
ou
jean-luc.campagne@garant-cndp.fr

Le projet T10

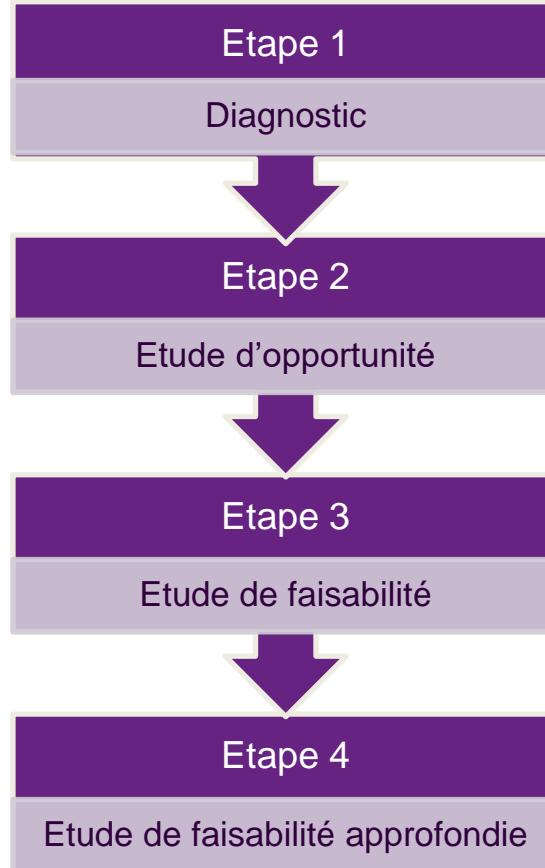
Muriel Roche, cheffe de projet T10

Le projet T10 en images



Une démarche progressive pour faire émerger le tracé de référence

4 étapes



10 critères d'analyse comparative



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.)



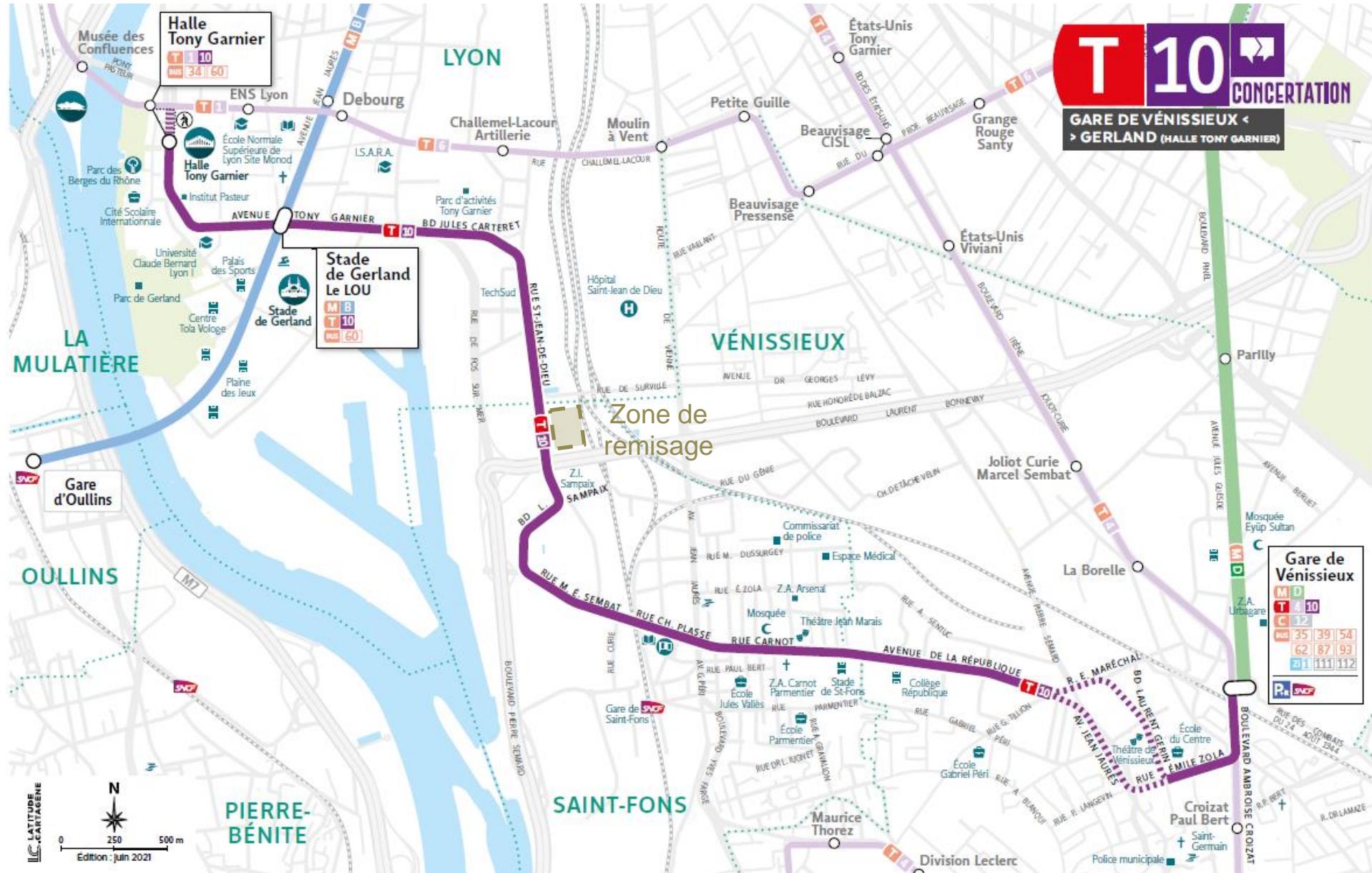
LES MODES DOUX

(maillage cyclable et aménagement pour les cycles, cheminement piétons)

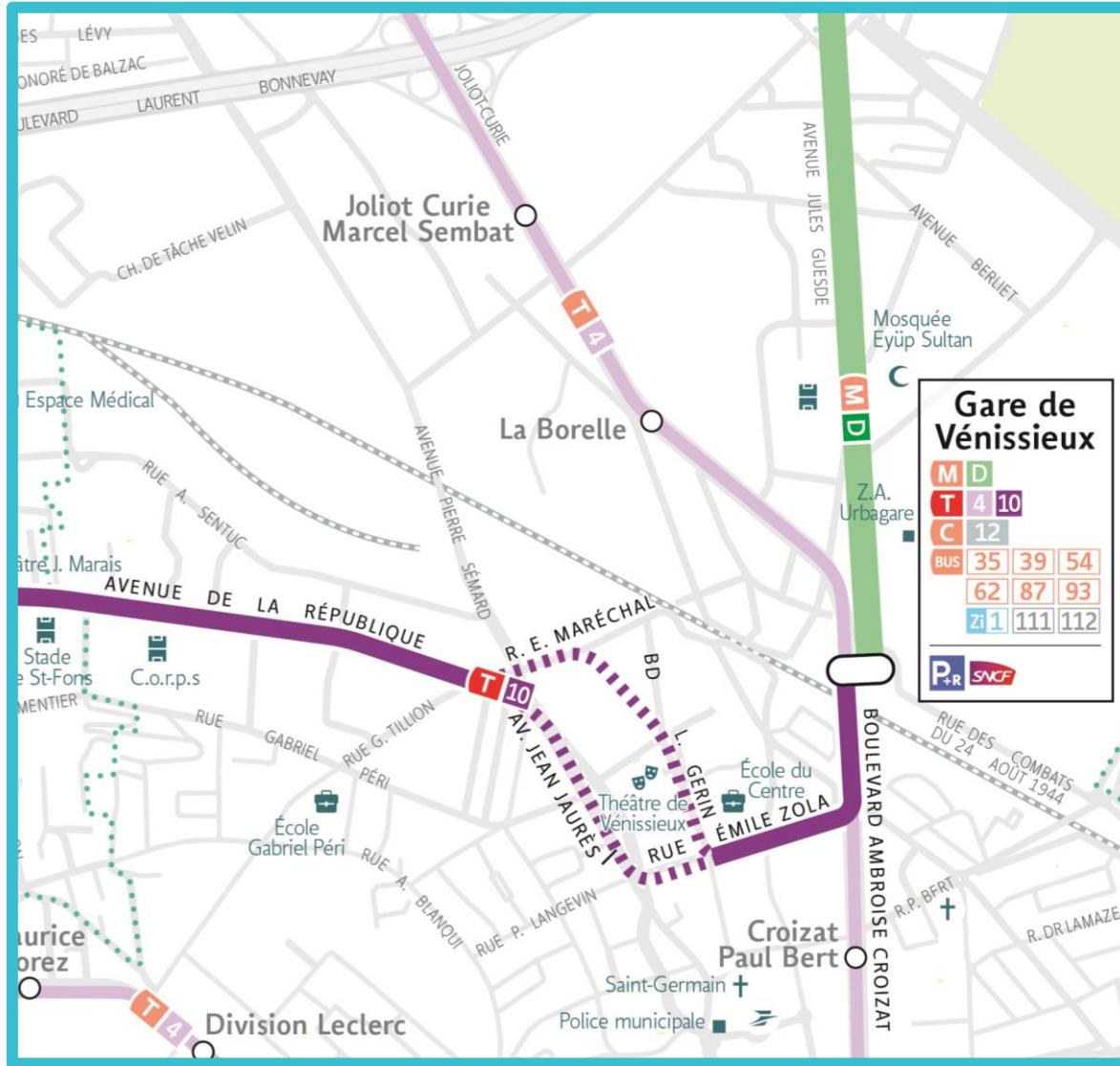


LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT

Le tracé de référence...



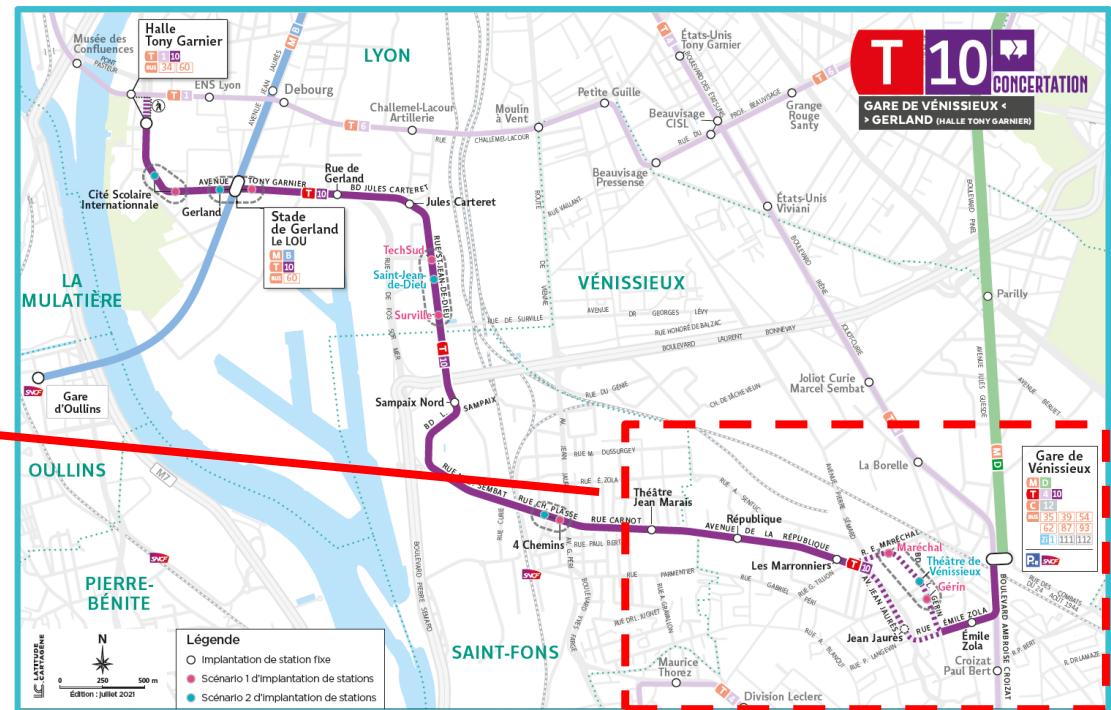
Le T10 à Vénissieux



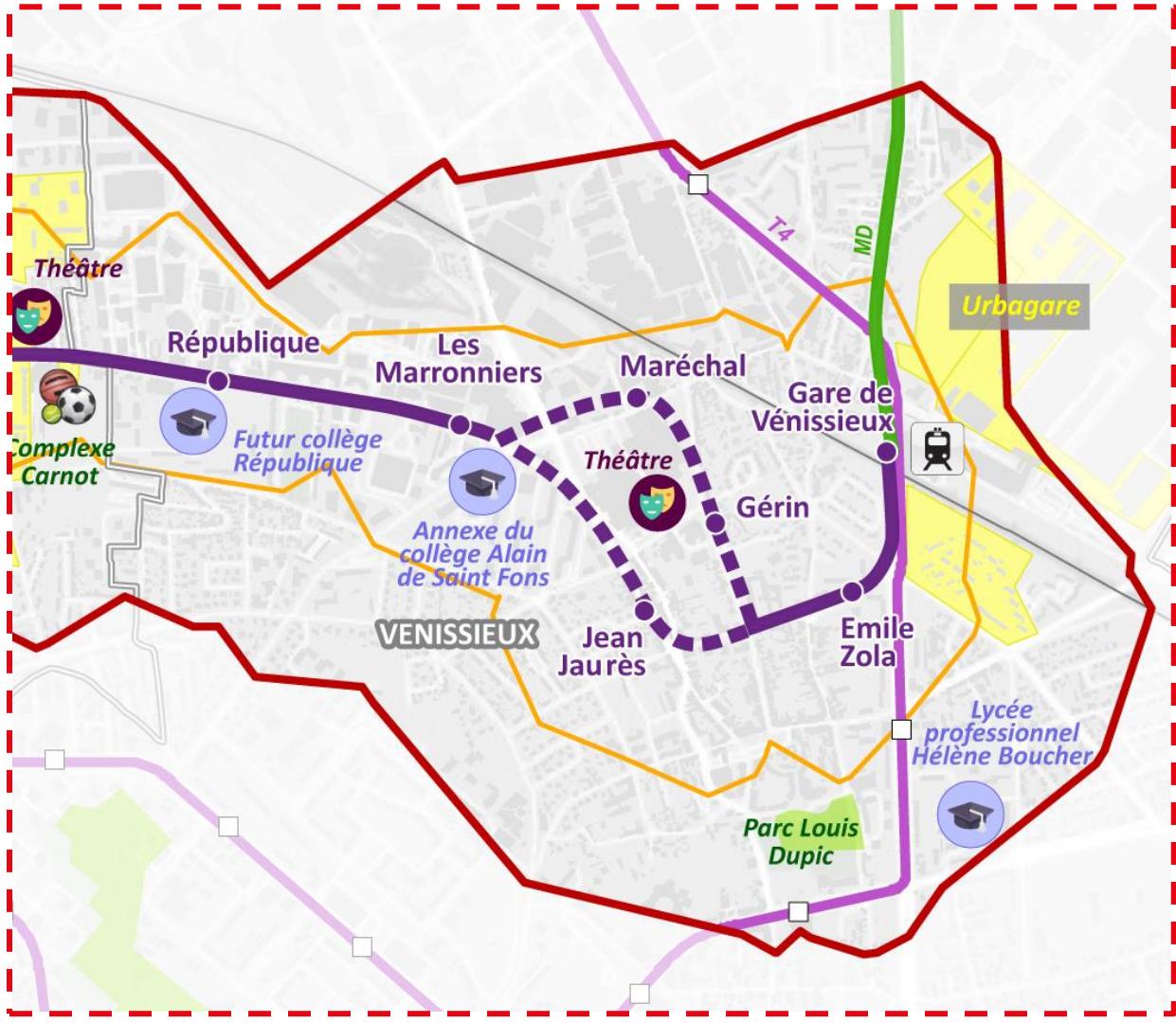
2 variantes locales à Vénissieux



Stations : localisation

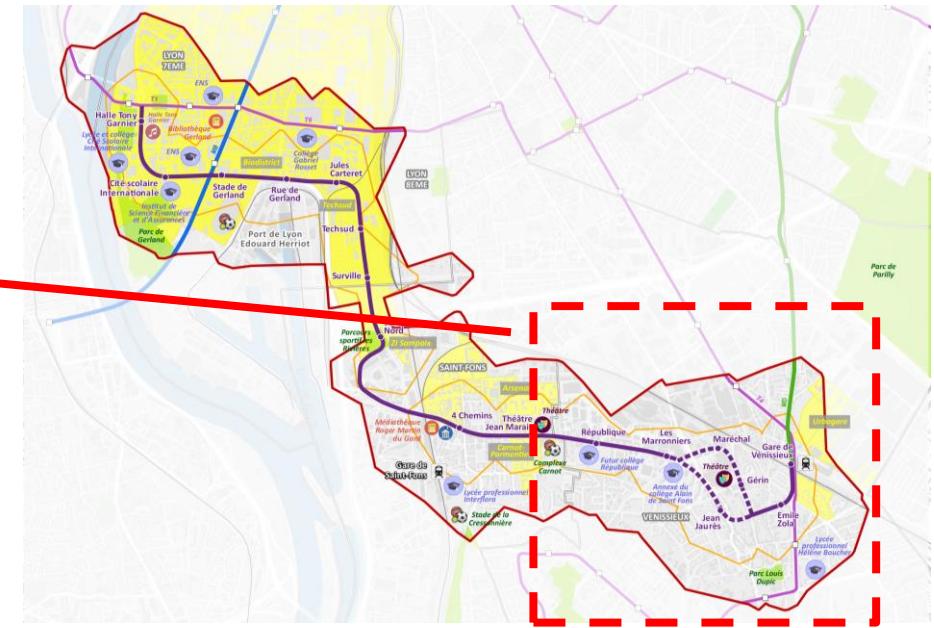


Stations : accessibilité à pied



Accessibilité des stations en 5 min
de marche à pied

Accessibilité des stations en 10 min
de marche à pied

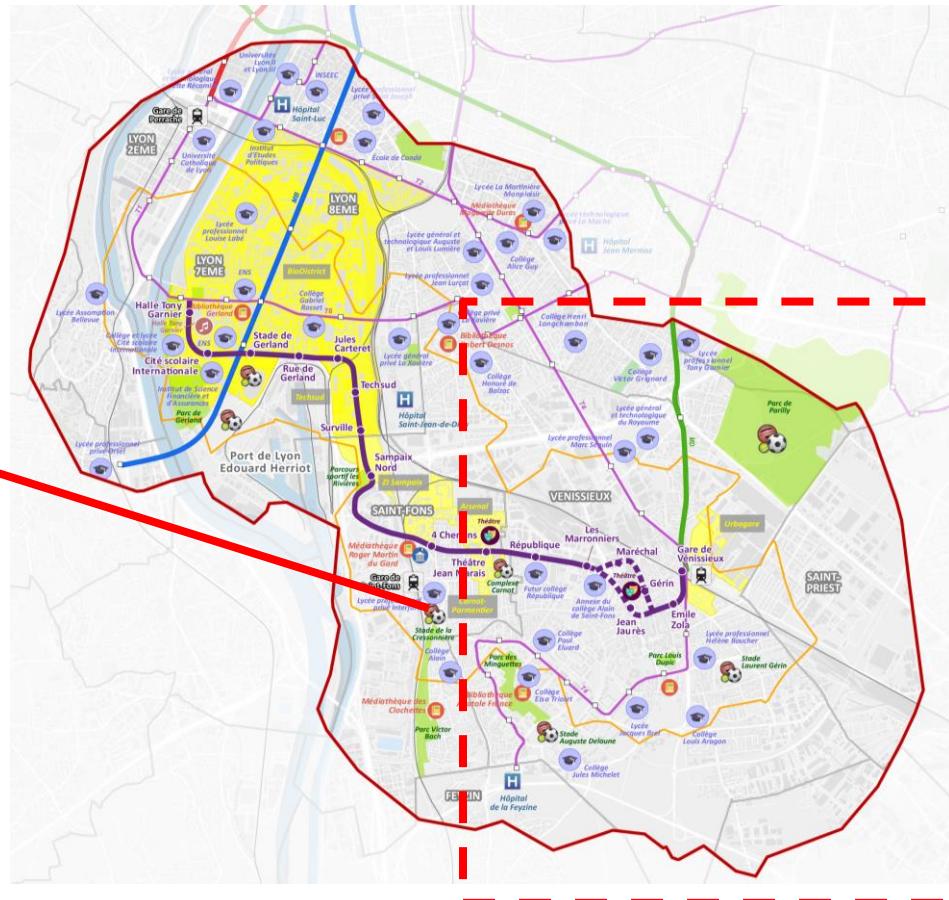


Stations : accessibilité en vélo

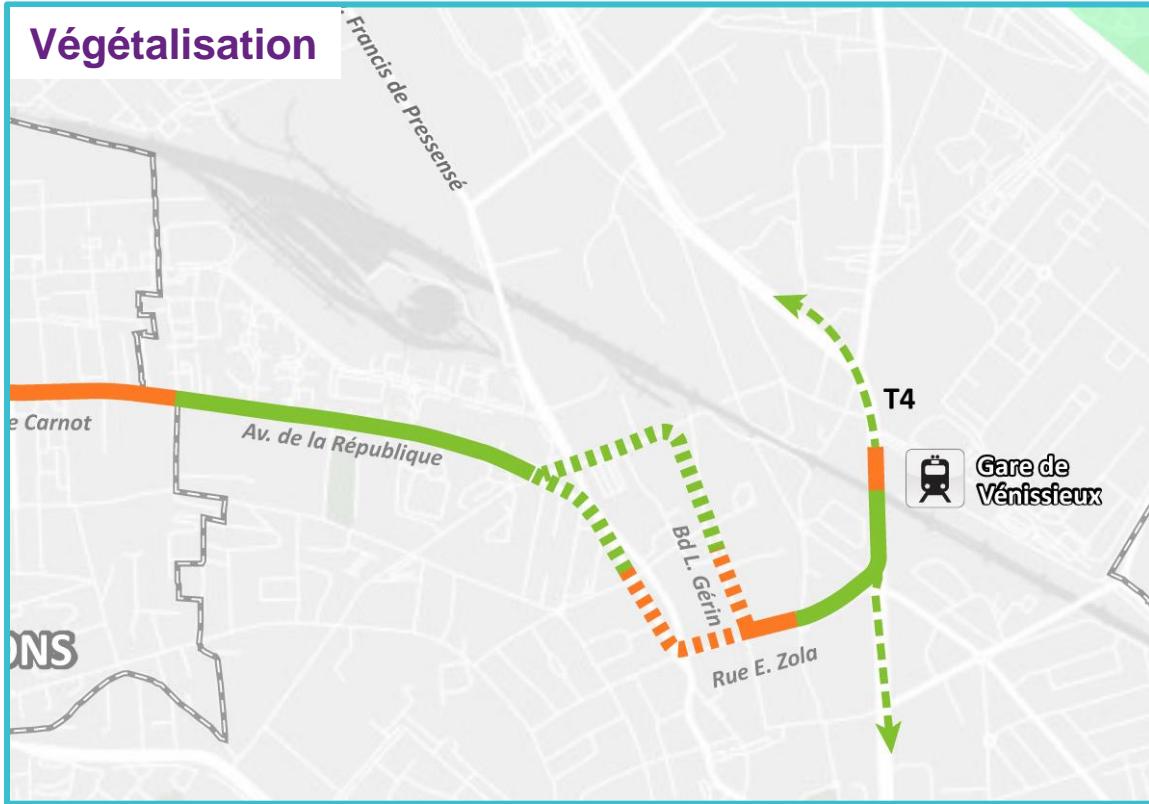


Accessibilité des stations en 5 min de vélo

Accessibilité des stations en 10 min de vélo

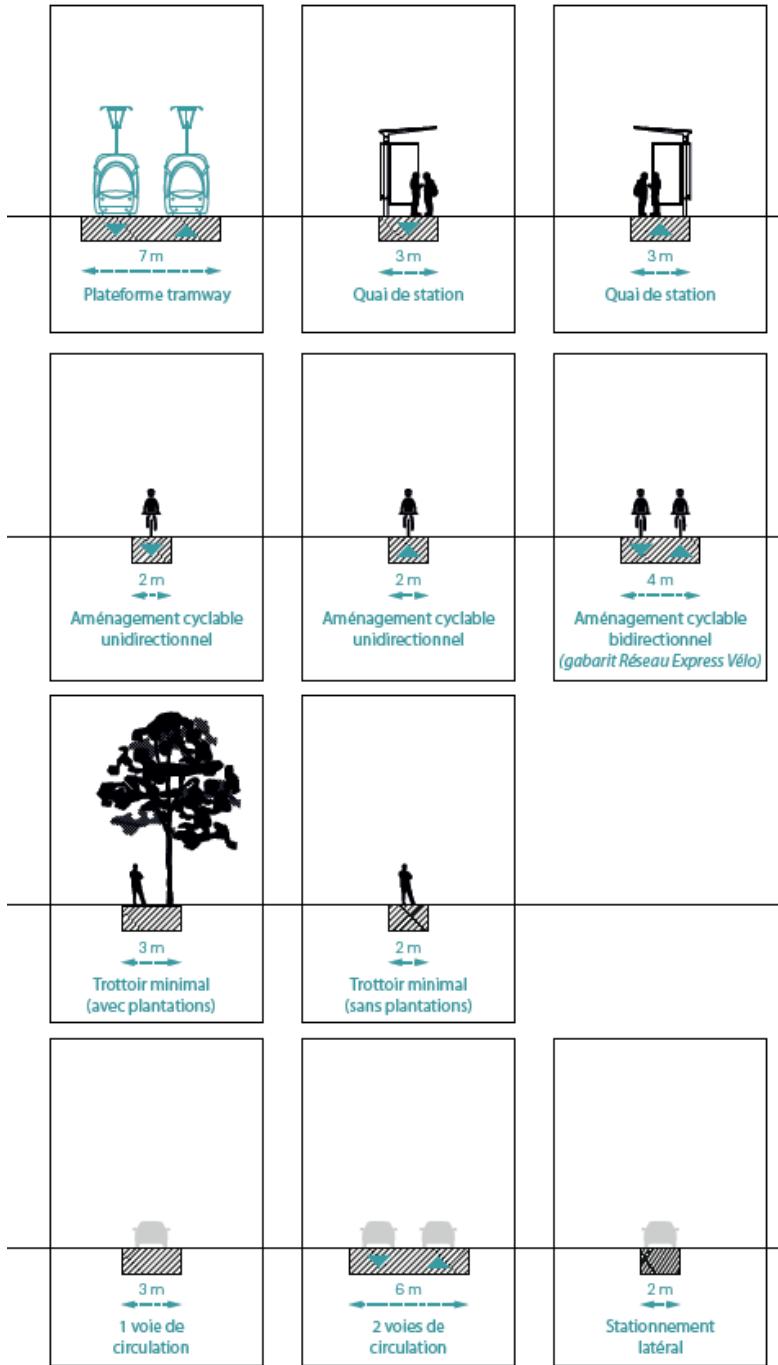


Cadre de vie



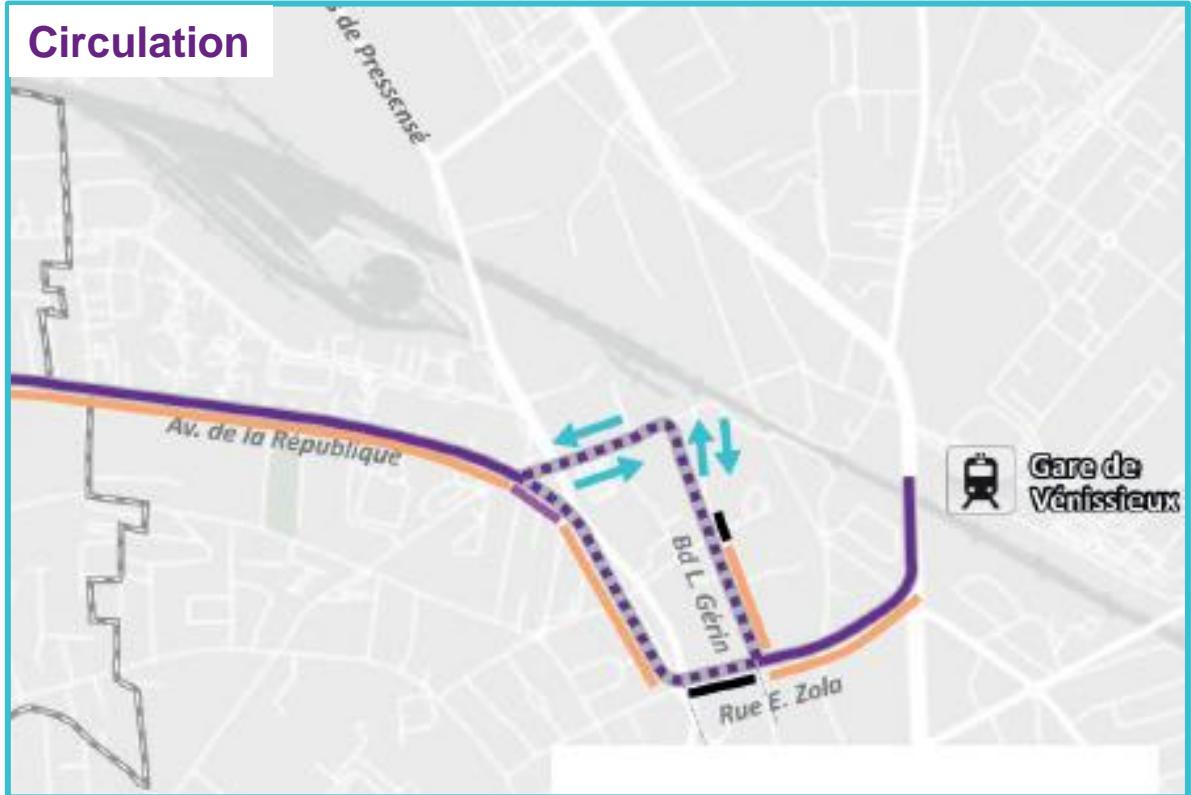
- ➡ Plateforme potentiellement plantée
- ➡ Plateforme nécessairement minérale
- ➡ Tramways existants

T 10

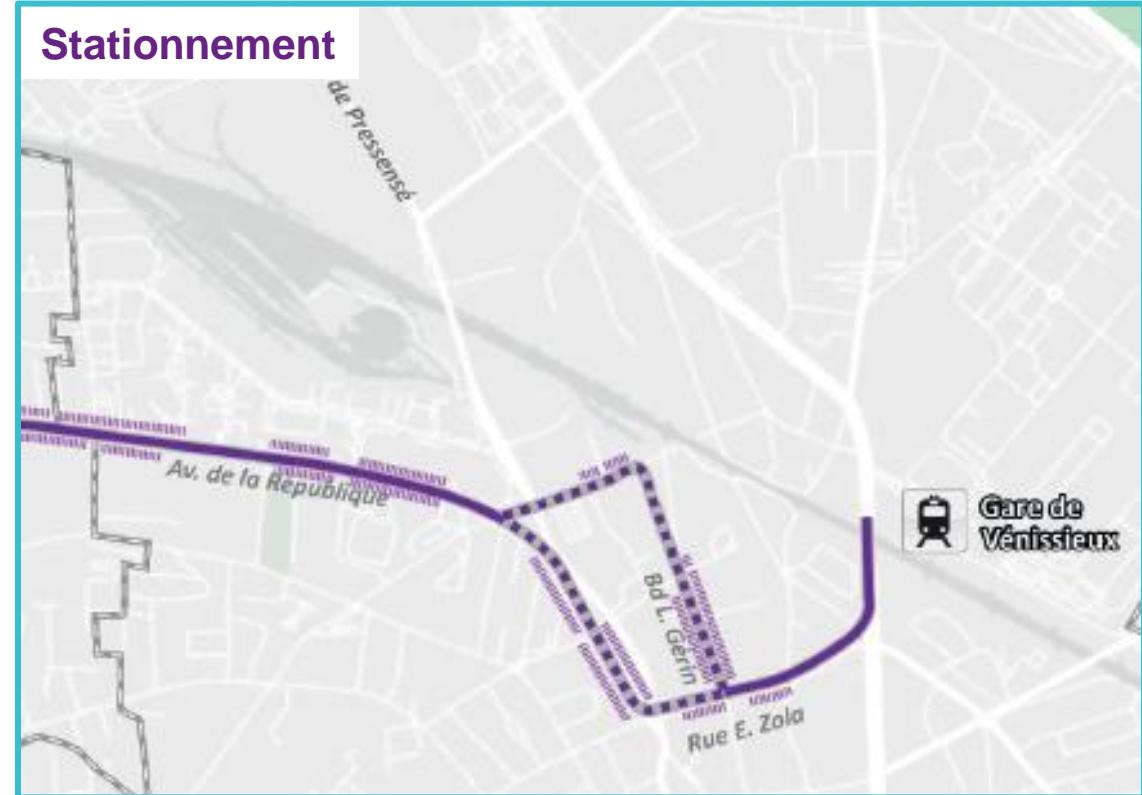


Insertion du projet dans le tissu urbain

Circulation



Stationnement



De multiples thématiques à aborder

Le tracé et ses deux variantes locales

Le nombre et le positionnement des stations

L'insertion du tramway dans les quartiers traversés

Le partage de la voirie avec les modes doux

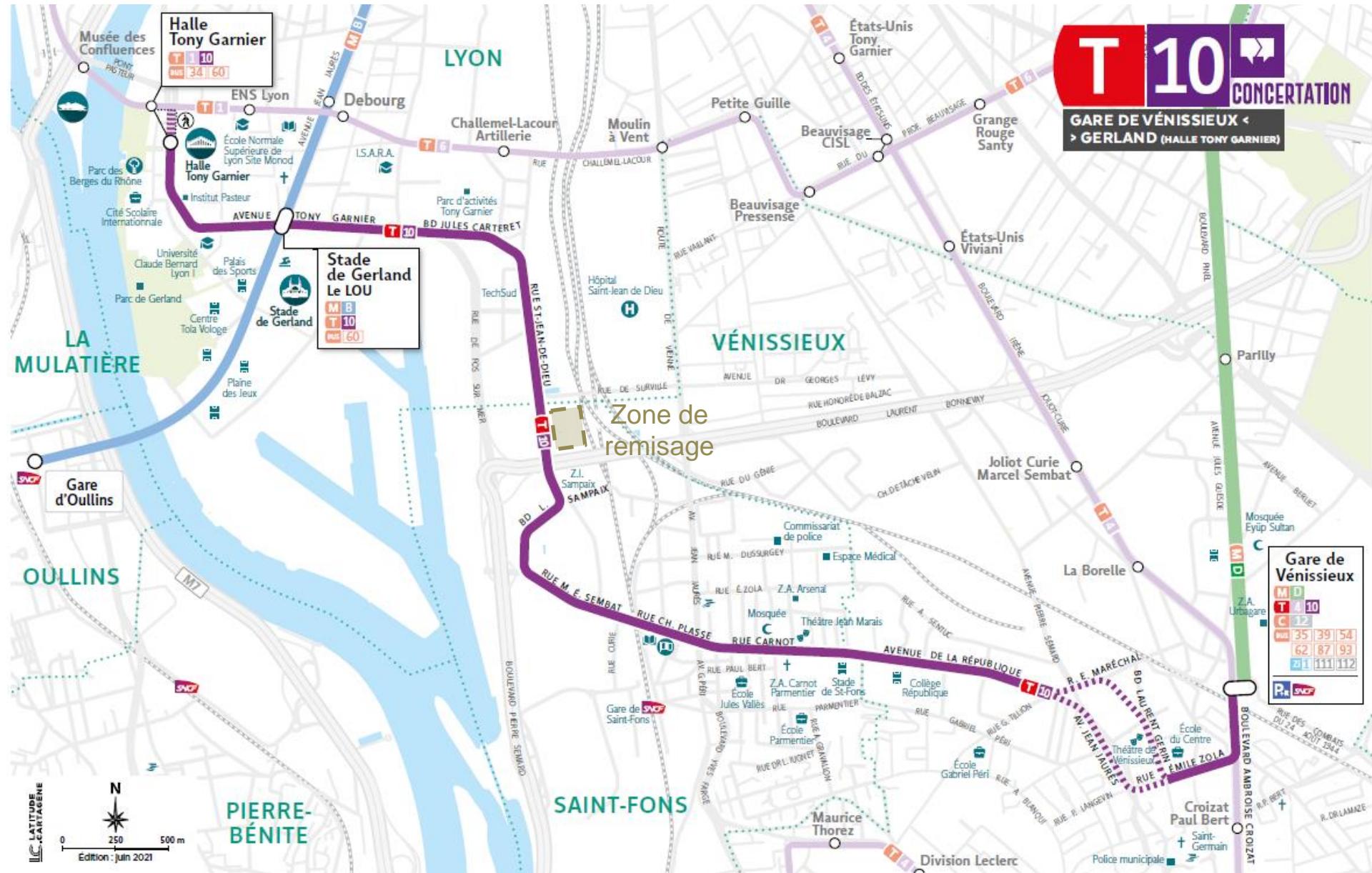
Le cadre de vie, la végétalisation

Les connexions avec les autres modes de transport

....

Vos questions

Le tracé de référence...



Temps d'échange par tables

Donnez-nous votre avis sur le projet
et ses caractéristiques !

Partage de vos avis et contributions

Zoom sur la concertation

Isabelle Nardou-Thimonet, Chargée de mission relations riverains

Une concertation sur le temps long du projet

Temps 1

La concertation préalable

Jusqu'à l'été 2021 : Préparation avec les partenaires
Du 23 août au 23 octobre : Concertation réglementaire L121-8

Temps 2

La concertation continue (si le projet se réalise)

Novembre 2021 : Bilan et recommandations des garants

Décembre 2021 :

- Prise en compte des recommandations des garants et réalisation du dossier des enseignements du SYTRAL
- Délibération du SYTRAL

Dès janvier 2022 : Concertation continue, si le projet se réalise

Objectif

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

Objectif

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

De nombreuses rencontres dans votre commune

Des rencontres mobiles

- **Stand Gare de Vénissieux**
Jeudi 16 septembre matin
- **Porte à porte commerçants**
Vendredi 1^{er} octobre
- **Stand Quartier des Marronniers**
Mercredi 6 octobre après-midi

Un atelier en visioconférence

Mardi 12 octobre à 19h



Pour vous informer

Le dossier de concertation



disponible sur
www.t10-sytral.fr

et consultable :

- à la mairie de Vénissieux
- aux mairies de quartier Moulin à Vent et Venissy

Pour donner votre avis et contribuer



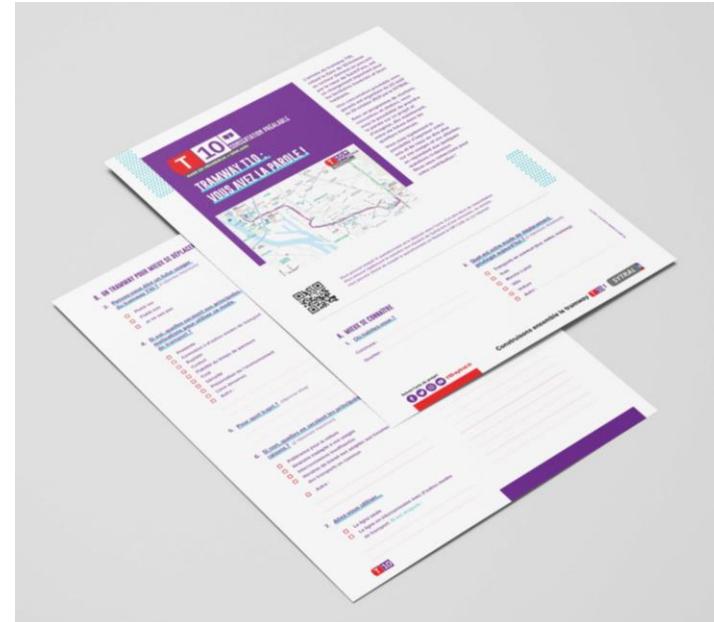
Le registre en mairies



L'espace de contributions de la plateforme en ligne

t10-sytral.fr

Le questionnaire de la concertation



Pour contribuer au débat



Le kit contributif

T 10
GARE DE VÉNISSEUX ↔ GERLAND
CONCERTATION PRÉALABLE

J'ORGANISE UN DÉBAT
sur le projet de tramway T10

Follow the project! [f](#) [t](#) [i](#) [y](#) [t10-sytral.fr](#)

Construisons ensemble le tramway **T 10 !** **SYTRAL**



ORGANISEZ VOUS-MÊME VOTRE DÉBAT SUR LE PROJET DE TRAMWAY T10

De la Gare de Vénissieux au secteur Gerland en passant par le cœur de Saint-Fons, l'arrivée du tramway T10 est un changement important pour les quartiers et communes traversés et pour leurs habitants. Une concertation préalable avec garants est organisée du 23 août au 23 octobre 2021 par le SYTRAL et ses partenaires, avec un programme de réunions, de rencontres et d'ateliers.

Dans ce contexte, le SYTRAL vous propose une nouvelle possibilité de contribution. Que vous soyez une entreprise, un médiateur de quartier, une association, un groupe de commerçants, un établissement d'enseignement, un conseil de quartier... ou encore un habitant, vous pouvez, vous aussi, organiser votre propre débat sur le projet de tramway T10.

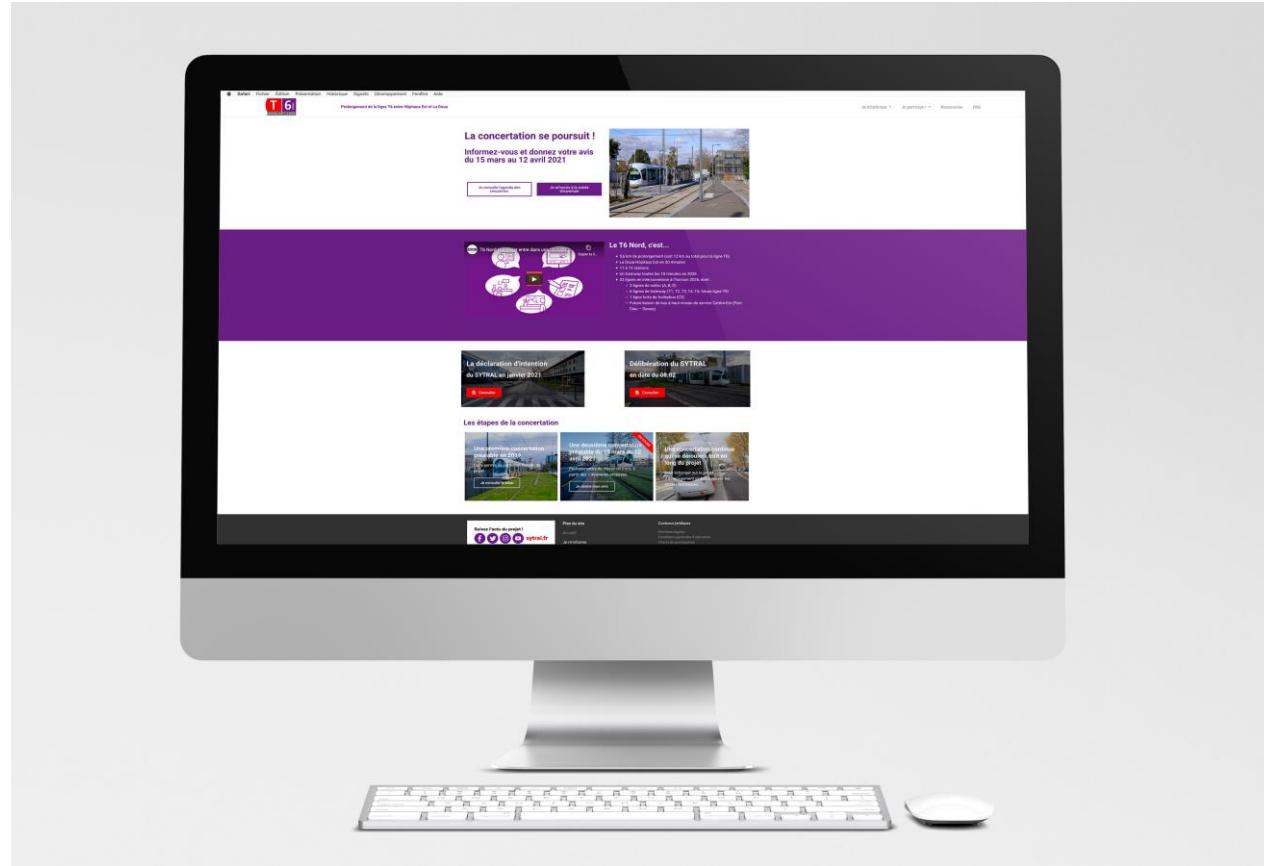


Ce document est un guide d'animation.
Il vous propose un certain nombre
de questions, mais libre à vous
de choisir celles qui vous intéressent
le plus ou d'en créer de nouvelles :

le débat est ouvert !

Les enseignements de la soirée

Restez connectés !



t10-sytral.fr

Merci de votre attention !