

REGISTRE NUMERIQUE

by PubliLégal

REGISTRE NUMERIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Projet de Tramway T10

Contributions du 13/03/2023 au 14/04/2023

(transmises par email, par courrier, en provenance du registre électronique et des registres papier)

E1 - RT

Lieu de dépôt : Par email

Objet :RENAULT TRUCKS - Tram T10 Enquête publique

Contribution :

Bonjour, Renault Trucks sur son site de Vénissieux est potentiellement impacté par le tracé du projet de Tram 10, et nous avons reçu le questionnaire parcellaire à documenter et retourner d'ici le 14 avril 2023. Je me suis connecté au site web du projet ouvert le 13 mars 2023 pour y consulter la documentation disponible. Je n'ai pas pu trouver les plans qui permettraient de visualiser précisément le tracé envisagé et de mesurer l'impact potentiel sur les terrains possédés par Renault Trucks face au pôle multimodal de Vénissieux. Pouvez-vous nous adresser ce plan ? Dans cette attente, Cordialement/Best regards/Med Vänlig Hälsning Jean-Christophe d'Ersu

Renault-Trucks – Direction Immobilière T. +33 664 05 14 28 Volvo Group Real Estate Division
France Industrial & Office Vénissieux - France

This email message (including its attachments) is confidential and may contain privileged information and is intended solely for the use of the individual and/or entity to whom it is addressed. If you are not the intended recipient of this e-mail you may not disseminate, distribute or copy this e-mail (including its attachments), or any part thereof. If this e-mail is received in error, please notify the sender immediately by return e-mail and make sure that this e-mail (including its attachments), and all copies thereof, are immediately deleted from your system. Please further note that when you communicate with us via email or visit our website we process your personal data. See our privacy policy for more information about how we process it: <https://www.volvogroup.com/en-en/privacy.html>

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@2 - D Stephane - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :PROPORTIONALITE MOYENS / OBJECTIFS

Contribution :

Il est inscrit dans la présentation du projet qu'il y aura une rame toute les 10 minutes.

Sachant que plusieurs lignes d'autobus aménagées (C3, futur C9) ont une fréquence supérieures, sans bénéficier de la conversion en tramway ou en métro, le cout bilan carbone et financier du projet n'est il pas démesuré pour un passage toutes les dix minutes ?

Le temps d'attente étant un des principaux points faibles des transports publics, d'autant plus quand il y a une ou plusieurs correspondances, des passages plus fréquents de bus avec aménagements des points difficile de la voirie ne serait il pas plus pertinent ?

Enfin, ce tramway va réduire la place de l'automobile (et des véhicules utilitaires) sur des axes très proches du périphérique.

Or, contrairement aux trajets vers le centre ville, la majorité des trajets effectués en véhicules particulier depuis les quartiers périphériques vers le réseau de voies rapide sont même avec la meilleure volonté du monde, difficile voir impossible à reporter vers des "modes doux".

Ce qui risque d'entraîner une saturation de ces axes, donc du "stop and go" et de la pollution inutile émise par des usagers qui ne pourront pas changer de mode de transport.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@3 - Clémence - Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution tronçon rue Charles Plasse à St Fons

Contribution :

Points de vigilance à approfondir sur le tronçon rue Charles Plasse:

=> Pour la sécurité des piétons et des vélos, séparer physiquement au niveau de la station 4 chemins à St Fons la piste cyclable du trottoir y compris devant l'eurorama et le crédit agricole, même si un petit bout de trottoir s'en trouve plus étroit au moins tout le monde sera en sécurité

=> Pour préserver au maximum le bâti ancien du nord de la rue Charles Plasse et la quiétude des résidents qui n'ont pas la chance d'avoir l'insonorisation des bâtiments récents, et qui habitent au rez de chaussée à 3m des rails de la station, mettre en place le maximum de dispositif d'insonorisation des rails du tram sur le tronçon de la rue Charles Plasse

=> Sur la station 4 chemins, vu que la plateforme sera centrale, pour diminuer la chaleur en été sur ce tronçon étouffant, désimperméabiliser les voies du tram même sur la station (puisque'il n'y aura ni voiture, ni piétons qui pourront réellement traverser du fait de la plateforme centrale).

=> Prévoir 2-3 places de livraison accessibles uniquement aux commerces et résidents (avec une borne par exemple) afin de décharger les voitures pour les courses à l'intersection de la rue charles plasse/rue alice pénisson, y compris pour les gens qui y habitent, pas que pour les commerces. Il est important de restreindre physiquement cet accès au maximum du fait des mauvaises habitudes de stationnement en faux sur le secteur, sinon les vrais résidents ne pourront jamais se rapprocher au maximum de leur domicile pour décharger des courses.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@4 - CLEMENCE - Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Station Quatre Chemins

Contribution :

Lors de la concertation préalable, deux options étaient proposées pour l'emplacement de la station Quatre Chemins :

ø L'une au droit du carrefour des quatre chemins, au plus proche des commerces des rues Carnot et Jean-Jaurès, et des jonctions avec les lignes de bus rue Jean Jaurès.

ø L'autre à proximité de la Mairie de St Fons, à proximité des écoles et de la zone d'activités

Ces options ont fait l'objet d'une thématique dédiée lors de l'atelier St Fons Centre du 28/09/21 (Cf CR).

Dans le bilan de la concertation préalable (P48+p65 notamment), on lit à nouveau la description des deux alternatives et l'inquiétude des habitants vis-à-vis de l'étroitesse et de l'accessibilité à leurs logements. Il est aussi fait mention des nuisances sonores pour les habitations vers la place des quatre chemins. Ces nuisances sonores concernent aussi bien les ralentissements puis départs de tram, les sonneries de porte de tram qui s'ouvrent et ferment, et les regroupements de personnes qui attendent.

Hors, dans la dernière version du projet présentée le 18/10 dernier, la station se retrouve non pas au niveau de l'intersection avec la rue Jean Jaurès et du square Matringe comme proposé initialement pour l'une des deux options, mais entre les deux, entre le square et la mairie, pile au niveau des habitations des numéros 43, 41, 39 et 37 rue Charles Plasse. Ces 4 numéros sont les seules habitations du tronçon concerné en bâti ancien ayant des chambres en rdc sur rue ou 1er étage « bas » sur rue, et qui sont déjà les plus exposées aux nuisances du tram. Et le choix d'implantation fait arbitrairement par le Sytral pour la station des quatre chemins dans la dernière version du projet la positionne pile devant ces 4 petits immeubles d'habitation! Pour vous illustrer la situation, le tram, avec ses arrêts et ses départs tout au long du petit matin, de la journée, de la soirée et tard dans la nuit, se trouvera à même pas 4m de mon lit, 6m de celui de mon fils à l'étage, 5m de celui de mon bébé. Pareil pour tous nos voisins de part et d'autre, dont certains ont également de jeunes enfants. Et les regroupements de personnes attendant le tram ou profitant des sièges se fera également sous nos fenêtres à tout juste 4-5mètres.

Ainsi, il nous est incompréhensible de voir une option retenue qui n'est aucune des deux proposées en concertation, et qui impose à nos habitations qui sont déjà les plus exposées toutes les contraintes correspondantes aux inquiétudes mentionnées dans la concertation (nuisances sonores du tram qui ralentit/repart, les portes du tram, les regroupements de personnes, l'étroitesse et la desserte locale pour accéder à nos logements avec une station pile devant, ...). Par ailleurs, il n'est pas possible de faire valoir l'emplacement actuel comme celui proposé en concertation comme celui du carrefour des quatre chemins, puisqu'il n'est pas à cette intersection ni même sur le square Matringe.

La raison avancée par les équipes du Sytral lors de la réunion publique pour cette 3e implantation est que côté mairie c'était un peu plus compliqué, donc plus simple aux 4 chemins, et que compte-tenu de l'étroitesse du tronçon pour la station 4 chemins, un quai central a été retenu, nécessitant d'écarter les rails du tram avant la station. Hors, avant la station, le tronçon rue Carnot a également une contrainte de largeur et doit présenter une voie roulante pour véhicules, on ne peut donc commencer à écarter les rails que sur la rue Charles Plasse d'après eux :

đ Pourquoi dans ce cas, puisque ce ne sera que de la desserte locale rue Carnot, ne pas écarter les rails dès la fin de la rue Carnot en laissant un passage en bande roulante sur les rails et non pas à côté (puisque uniquement dédié à la desserte locale), afin de positionner la station comme proposé initialement vraiment au niveau de l'intersection avec la rue Jean Jaurès, sur le square Matringe des 4 chemins ? (au "droit du carrefour" comme dans les propositions soumises à concertation). Si les rails s'écartent plus en amont, sur la rue Carnot, cela peut lever le problème.

đ Pourquoi donner ainsi le choix entre deux alternatives lors de la concertation si aucune n'est respectée, qui plus est sans tenir compte des diverses inquiétudes globales formulées dans la concertation préalable en plus des deux choix proposés?

L'arbitrage a été ainsi fait par le Sytral sur une 3e option intermédiaire non proposée au débat, et sans tenir compte des participations et inquiétudes remontées par les habitants du secteur impacté. Comme les animateurs l'ont évoqué lors de la dernière réunion citoyenne, nous ne sommes pas des experts techniques mais en revanche nous sommes des experts habitants et citoyens de notre ville. Ainsi, nous pensons qu'une contrainte technique comme celle évoquée pour ce nouveau choix de positionnement de station peut être ré-étudiée et levée pour tenir compte des diverses remontées des contraintes habitantes et citoyennes, afin que notre ville devienne réellement agréable à vivre, avec une station positionnée comme attendu pour les habitants et avec des nuisances diminuées pour les riverains habitants et non pas augmentées.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@5 - CLEMENCE - Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Franchissement périmétrique => bd Sampaix - St Fons

Contribution :

Lors de la création du tracé et du passage sous le périmétrique, pour rejoindre la zone bd Lucien Sampaix, de nombreux arbres vont devoir être abattus.

Il serait judicieux de les comptabiliser avant abattage pour pouvoir les replanter ensuite, qu'ils ne soient pas comptabilisés comme des arbres en plus.

idem s'il y en a qui sont abattus sur le tronçon Marcel Sembat dans le cadre de l'élargissement de voirie.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@6 - CLEMENCE - Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Entrée St Fons entre la ZA et la ville par le Pont des fainéants et par le nord de la rue Jean Jaures

Page 5 / 165.

Projet de Tramway T10

Contribution :

Il serait souhaitable d'étudier, afin de dissuader au maximum les traversées de St Fons, de mettre avant le pont des fainéants et rue Jean Jaures des chicanes ou autres dispositifs "physiques" qui contraignent la circulation en ligne droite et obligent à ralentir.

Voir sur la rue JeanJaures, pour rendre aussi de l'espace aux piétons, de mettre en place une circulation une voie alternée en élargissant les trottoirs et en mettant les places de stationnement à la place de la 2e voie pour n'avoir qu'une voie de circulation. Avec des chicanes à l'entrée de la rue Jean Jaures pour contraindre au maximum.

Et rendre la ville à ses habitants et à ses piétons.

Et sur le pont des fainéants, ces chicanes seraient dissuasives, permettrait de contraindre l'accès uniquement aux commerçants/résidents du secteur, plutôt que d'avoir ceux qui souhaitent contourner le périmètre et / ou traverser plus rapidement jusqu'à Vénissieux ou autres, et surtout montreraient physiquement qu'on entre dans une zone de centre ville à vitesse réduite.

On a pu constater ces dernières années que des feux ou des panneaux à 30km/h n'ont absolument aucun effet sur le ralentissement de circulation, il faut rendre les voies plus étroites et plus "sinueuses" pour dissuader.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@7 - BRICE - Vénissieux

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : IMPACT SUR LES COMMERCANTS

Contribution :

Suite aux travaux qui vont durer environ 2/3 ans, les commerçants vont être impactés car l'accessibilité à leurs commerces va être difficile

Les commerces ont une importance pour la commune de Vénissieux et St FONS, qui ont déjà subi plusieurs crises (COVID, CRISE ENERGETIQUE, etc...) et en plus les travaux du Tramway T10 vont durer plusieurs années.

leurs chiffres d'affaires risquent de chuter, est-il prévu une indemnisation pour la perte d'exploitation ?

Nous tenons à nos commerces de proximité

Merci de prendre en considération ma demande

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@8 - BRICE - Vénissieux

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TRANSPORT GRATUIT POUR TOUS

Contribution :

Vous incitez les populations à prendre les transports en communs BUS TRAM METRO, mais on constate d'année en année que ça devient de plus en plus cher

Augmentation cout de la vie, TAXE FONCIERE, ENERGIE Etc.....

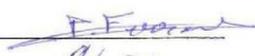
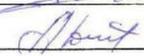
Je milite pour la GRATUITE des transports en commun comme dans d'autre pays d'europe

On nous bassine d'acheter des véhicules électriques (PRIME à l'achat) et de l'autre coté les métropoles ne veulent plus de voiture en ville ! des fois je ne comprends plus rien

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R9 - Vénissieux

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Agissant au nom des 3 propriétaires de l'immeuble
Pour l'imposée des réserves, nous souhaitons
aucune plantation d'arbres car nous souhaitons
garder la luminosité au maximum.
M^r et M^{me} FERRAND 
M^e Ferrand Asmis 
13 mars 2023
et nous souhaitons la réfection des égouts.
HA

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R10 - Vénissieux

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

2

Monsieur et Madame Paul Guichon, habitants de Vénissieux depuis de très nombreuses années, sommes en accord avec le tracé A2 empiétant Zola et trouvons la variante A2 plus adaptée : desserte de la maison du Peuple (Théâtre de Vénissieux), du Baulochisme, de l'HEPAD des Tulipiers, également la restructuration du règlement MARECHAL zone d'activités ou zone d'habitations. Quotidia de l'onéisme gare complètement dépourvue de transports en commun (sol hautement plus large que l'avenue Jean Taurin). Ce choix permet de garder la rue E. Zola ouverte à la circulation et au passage du bus 93 pour la desserte du plateau Gabriel Péri et le maintien du stationnement au pied des nouveaux immeubles notamment pour les services infirmiers ambulanciers à domicile. Cette solution a été réfléchi et proposée par le conseil du quartier du centre.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R11 - Vénissieux

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Pour l'imposée des voisins nous souhaitons garder nos places de stationnement personnelles (nous avons des cartes stationnement PMR) avec pare d'arceaux. Nous sommes 3 propriétaires dans une petite impasse et les 3 propriétaires possèdent des cartes PMR (personne invalidité réduite) M^r et M^{me} FERRAND ~~PF~~
M^e Ferrand Asmir ~~Asmir~~
et cela avec accord de nos voisins. H.A. 13/03/2023

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E12 – Mairie Saint-Fons

Lieu de dépôt : Par email

Objet : ENQUETE PUBLIC T10 SAINT FONTS

Contribution :

Bonjour Ce jour, aucunes observations sur les deux registres mis à dispositions des usagers
Cordialement Pilar Jimenez Direction du Patrimoine Bâti, Végétal et Urbain Responsable Proximité et
Espaces Publics 04.72.09.25.69 pilar.jimenez@saint-fons.fr www.saint-fons.fr <https://saint-fons.toodego.com>

Pièce(s) jointes(s) :



@13 – R Mabrouka - Vénissieux

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Réclamation

Contribution :

Bonjour,

Nous apprenons que le tramway va être à 1,50 m de notre maison situé au 27 Avenue Jean Jaurès ce qui va générer une nuisance sonore à chaque passage du tramway, l'arrêt va être en face de notre maison, nous allons perdre la jouissance de la rue piétonne car en ouvrant la porte de notre maison nous serons nez à nez avec le tramway.

Quels dispositifs avez-vous mis en place pour ce préjudice de nuisance sonore et la dépréciation immobilière que nous allons subir.

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E14 - Faissal R

Lieu de dépôt : Par email

Objet :[T10] Riverain avenue Jean Jaurès Vénissieux

Contribution :

Madame, Monsieur,

Je me permets de vous écrire pour exprimer mes préoccupations et mes inquiétudes concernant la construction et l'exploitation de la ligne de tramway T10 devant mon domicile, situé au 27 avenue Jean Jaurès à Vénissieux.

Après avoir pris connaissances des différents éléments du dossier d'enquête, je suis particulièrement préoccupé par les points suivants :

- L'efficacité du dispositif anti-crissement dans le temps, en fonction des conditions météorologiques, ainsi que la maintenance de celui-ci
- Les nuisances sonores provoquées par l'exploitation du tramway en plus des nuisances sonores existantes liées à la circulation automobile, qui elle est inchangée
- La forte proximité des voies de tramway aux maisons de l'avenue Jean Jaurès côté est, les fenêtres des pièces de vie donnant directement sur la rue donc à quelques mètres des vitres des futurs tramways
- L'emplacement de la station Jean Jaurès qui est un quai trottoir "en raison de l'étroitesse de l'avenue"
- Les nuisances provoquées par les arrêts fréquents du tramway au niveau de mon domicile ainsi que les nuisances provoquées par les usagers
- La distance entre la voie de tramway et les façades des maisons av. Jean Jaurès côté est
- Les nuisances vibratoires

Quant aux différentes modélisations acoustiques, je déplore le manque de transparence des modèles choisis et j'émet des réserves sur la fiabilité des résultats.

Je trouve regrettable d'avoir sacrifié une grande partie du trottoir av. Jean Jaurès, réduisant ainsi le nombre de piétons au profit de la voie automobile.

Dans ce contexte, je vous demande d'étudier des mesures supplémentaires afin d'atténuer les différentes nuisances qui résulteront de la construction et l'exploitation de la ligne T10. Je vous suggère notamment de prendre des mesures pour limiter voire proscrire, la circulation automobile, réduire la vitesse des véhicules (automobiles et tram) sur l'avenue Jean Jaurès, mise en place de barrières acoustiques le long de la voie de tramway et de périmétrer la station Jean Jaurès afin d'éviter l'attente d'usagers au pieds des maisons des riverains.

Je vous demande également de considérer la mise en place de mesures pour atténuer le vis-à-vis et les nuisances liées à la proximité de la voie de tramway par rapport à nos maisons. Idéalement, il serait possible de déplacer la piste cyclable initialement prévu côté ouest vers le côté est de l'avenue Jean Jaurès (Trottoir Ouest - Voie Automobile - Voie Tramway - Piste Cyclable - Trottoir Est) ce qui permettrait d'éloigner le tramway et de le maintenir à distance égale pour les deux côtés de l'avenue et, par conséquent réduire considérablement les nuisances pour le côté est.

Je vous remercie par avance pour votre attention, dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@15 - Maxence - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à enquête publique (SCI COOKWARE / Monsieur BATTAGLIA)

Contribution :

Ci-joint le courrier de contribution à enquête publique accompagné de ces deux pièces jointes pour le compte de la SCI COOKWARE, représentée par Monsieur BATTAGLIA.

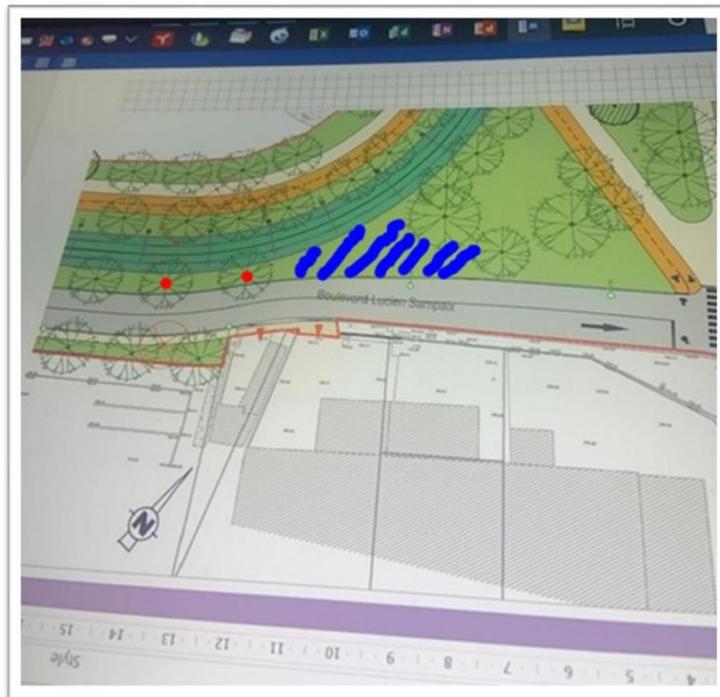
Pièce(s) jointes(s) :

Document : PJ 2 Courrier 19 octobre 2022.pdf, page 1 sur 3

Concernant la largeur de la voirie, lors de cet entretien, il a été indiqué qu'une largeur d'environ 10 mètres sera conservée sur le boulevard Sampaix et que la largeur actuelle de la voirie (pistes cyclables incluses) serait maintenue.

Sur ce point, la SCI COOKWARE souhaite attirer votre attention sur le fait qu'un éventuel rétrécissement de ladite voirie aurait pour conséquence de ne plus permettre aux camions de livraison (semi-remorques) d'accéder à l'entrepôt, et ainsi mettre en péril l'activité.

Par ailleurs, comme il a été évoqué lors du rendez-vous, il apparaît nécessaire de ne pas végétaliser sur l'espace en face de la propriété SCI COOKWARE, afin de ne pas gêner la circulation des poids lourds, et de procéder à la suppression des arbres projetés en face du 22 boulevard Sampaix :



Légende : Point rouge = arbres à supprimer / Zone bleu : zone à ne pas végétaliser



Concernant les travaux réalisés au droit de la propriété de la SCI COOKWARE, il a été indiqué qu'il serait procédé à la reprise du trottoir situé devant le 24 boulevard Sampaix, ainsi que la reprise de l'entrée de l'entrepôt.

Cette opération nécessitera de procéder à la dépose du portail électrique actuellement installé.

Dans ce contexte, compte tenu de l'absence de protection de la propriété, il sera nécessaire de mandater une entreprise de gardiennage pour assurer la sécurité du site, au sein duquel une activité de stockage est assurée.

Par ailleurs, il pourra être envisagé le remplacement du portail et l'agrandissement de l'entrée de l'entrepôt, à la charge du maître d'ouvrage, en particulier si la largeur du boulevard Sampaix venait à rétrécir.

J'attire également votre attention sur le fait que la SCI COOKWARE souhaite conserver les loquettes ENEDIS à l'issue des travaux.

Enfin, comme sollicité, et en espérant que la SCI COOKWARE soit le moins possible affectée par les futurs travaux, je vous prie de trouver ci-dessous les informations sollicitées :

- **Amplitude horaire** : journée complète, 7j / 7j ;
- **Nombre de véhicules** : 1 utilitaire : 4 trajets quotidiens, 7j/7j + 1 semi -remorque par jour, 4j / 7j ;
- **Fréquence approvisionnement** : hebdomadaire (plusieurs fois par semaine) ;
- **Contraintes particulières** : mise en place d'un système de vidéosurveillance, et problématique de la dépose du portail.

Je reste bien entendu à votre disposition pour toute information.

Je vous prie de croire, Chère Madame, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Sébastien BRACQ
Avocat associé





SYTRAL

21 boulevard Vivier Merle BP 3044
69399 LYON CEDEX 03

Lyon, le 10 août 2022

- ✦ **V/Réf. :**
- ✦ **Nos/Réf. :** SCI COOKWARE / SAINT FONTS - 22/0619 - SB/MT/MT
- ✦ **Objet :** Demande de communication de documents

Monsieur le Directeur,

Je prends attache avec vous en qualité de conseil de la SCI COOKWARE, propriétaire d'un entrepôt de stockage, sis 24 boulevard Lucien Sampaix sur le territoire de la Commune de SAINT-FONS (69190).

La SCI COOKWARE semble directement impactée par le futur tracé de la ligne de tramway n°10 :



Extrait pièce jointe n°1

La concertation relative au projet est en cours et le représentant de la SCI COOKWARE sera présent à la réunion publique du mardi 18 octobre prochain à la Hall des Fêtes de SAINT-FONS (69190).

Néanmoins, dans un souci d'anticipation et afin de connaître au mieux l'impact du projet, notamment sur les activités de la SCI COOKWARE, serait-il possible de nous transmettre les plans précis du tracé dans ce secteur, et plus particulièrement au niveau du 24 boulevard Lucien Sampaix ?



asterio-avocats.com

117 rue Pierre Corneille 69003 LYON • Tél : 09 85 60 60 76 • contact@asterio-avocats.com • Case palais : 45
SELARL au capital de 1 000 € • RCS Lyon 849 620 257 • SIRET 849 620 257 00022 • TVA intracommunautaire FR28849620257

Document : PJ 1 Courrier 10 aout 2022.pdf, page 2 sur 2

Par ailleurs, si vous en avez connaissance, serait-il également possible de nous transmettre les dates approximatives prévues pour l'enquête publique ?

Vous en remerciant par avance et restant bien entendu à votre disposition pour toute information.

Conformément aux règles qui régissent ma profession, vous pouvez me répondre directement ou par l'intermédiaire de votre conseil habituel.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Sébastien BRACQ
Avocat associé



Pièces jointes :

1. Tracé T10





Commune DE SAINT FONTS

Hôtel de Ville
BP 100
69195 SAINT FONTS CEDEX

A l'attention de Monsieur le Commissaire-enquêteur

Lyon, le 14 mars 2023

- ✦ — **V/Réf. :**
- ✦ — **Nos/Réf. :** SCI COOKWARE / SAINT FONTS - 22/0619 - SB/MT/MT
- ✦ — **Objet :** Courrier de contribution à enquête publique

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Je prends attache avec vous en qualité de conseil de la SCI COOKWARE, propriétaire d'un entrepôt de stockage, sis 24 boulevard Lucien SAMPAIX sur le territoire de la Commune de SAINT-FONS (69190).

La SCI COOKWARE sera directement impactée par le futur tracé de la ligne de tramway n°10 :



Dans ce contexte, la SCI COOKWARE a rapidement pris attache avec le SYTRAL afin de connaître précisément les impacts du futur tracé pour l'entreprise (**pièce jointe n°1**).

Un rendez-vous en Mairie de SAINT-FONS a donc été convenu le 18 octobre 2022, notamment en présence de Madame Isabelle NARDOU-THIMONET.



asterio-avocats.com

117 rue Pierre Corneille 69003 LYON • Tél : 09 85 60 60 76 • contact@asterio-avocats.com • Case palais : 45
SELARL au capital de 1 000 € • RCS Lyon 849 620 257 • SIRET 849 620 257 00022 • TVA intracommunautaire FR28849620257

Document : 2023-03-14 Courrier contribution EP.pdf, page 2 sur 4

Lors de cet entretien, trois sujets ont émergé :

- La largeur de la voirie sur le boulevard SAMPAIX devra être d'au moins 10 mètres afin de permettre aux camions de livraison de pouvoir accéder à l'entrepôt de la SCI COOKWARE ;
- Les travaux sur la propriété de la SCI COOKWARE devront être encadrés et permettre le maintien de l'activité de l'entreprise et sa sécurité ;
- Les travaux de reprise du portail de la SCI COOKWARE.

A l'issue de ce rendez-vous en Mairie de SAINT FONTS, un nouveau courrier a été envoyé au SYTRAL afin de résumer les débats tenus (**pièce jointe n°2**).

Plus récemment, un nouveau rendez-vous a eu lieu sur site le 24 janvier 2023 en présence de Madame Isabelle NARDOU-THIMONET, Monsieur Adrien BATTAGLIA, gérant de la SCI COOKWARE, et son Conseil.

L'objectif de ce rendez-vous était de pouvoir se rendre compte sur place des impacts du futur trajet de la ligne T10.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent courrier de contribution à enquête publique.

En premier lieu, concernant la largeur de la voirie BOULEVARD SAMPAIX, lors de l'entretien en date du 18 octobre 2022, il avait été convenu que la largeur actuelle de la voirie (pistes cyclables et trottoirs inclus) serait maintenue, soit environ 14 mètres de largeur.

Sur ce point, la SCI COOKWARE attirait l'attention du SYTRAL sur le fait qu'un éventuel rétrécissement de ladite voirie aurait pour conséquence de ne plus permettre aux camions de livraison (semi-remorques) d'accéder à l'entrepôt et ainsi mettre en péril l'activité (**cf. pièce jointe n°1**).

Or, lors de la réunion du 24 janvier 2023, le SYTRAL a annoncé que la largeur de la voirie serait finalement réduite, contrairement aux engagements pris lors de la réunion du 18 octobre 2022.

Une telle solution vient directement mettre en péril l'activité de la SCI COOKWARE. En effet, la SCI COOKWARE se fait livrer quotidiennement des marchandises par semi-remorques.

Ces marchandises sont livrées directement à l'entrepôt. Or, la réduction de la largeur de la voirie ne permettrait plus aux camions de manœuvrer pour atteindre l'entrepôt.

Si des projections numériques ont été réalisées par le SYTRAL pour tenter d'affirmer que la circulation des camions seraient encore possible, il a été reconnu oralement le 24 janvier 2023 que cette prétendue solution serait impossible à mettre en œuvre.

Dans ces conditions, la SCI COOKWARE souhaite attirer votre attention sur le risque majeur que représente le rétrécissement de la voirie du boulevard SAMPAIX sur l'activité de la SCI COOKWARE.

En conséquence, la SCI COOKWARE demande que soit maintenue la largeur actuelle du boulevard SAMPAIX (trottoirs inclus), soit environ 14 mètres, afin que les camions puissent continuer d'accéder à l'entrepôt.



En deuxième lieu, concernant les travaux réalisés au droit de la propriété de la SCI COOKWARE, il a été indiqué qu'il serait procédé à la reprise du trottoir situé devant le 24 boulevard Sampaix, ainsi que la reprise de l'entrée de l'entrepôt.

Cette opération nécessitera, selon le SYTRAL, de procéder à la dépose du portail électrique actuellement installé.

La SCI COOKWARE ne s'oppose pas à ces travaux. Néanmoins, compte tenu de la dépose du portail, il sera nécessaire de mandater une entreprise de gardiennage pour assurer la sécurité du site.

Par ailleurs, la SCI COOKWARE rappelle que les camions devront pouvoir circuler sur le boulevard SAMPAIX durant toute la durée des travaux, afin de pouvoir continuer de fournir l'entrepôt.

En troisième lieu, comme évoqué, il a été prévu par le SYTRAL la dépose du portail appartenant à la SCI COOKWARE afin de réaliser des travaux sur le trottoir.

Dans ce contexte, il a été convenu, afin de pallier l'éventuel rétrécissement du boulevard SAMPAIX, le remplacement du portail et l'agrandissement de l'entrée de l'entrepôt, à la charge du maître d'ouvrage.

Cette solution permettrait le passage des camions quand bien même la largeur du Boulevard SAMPAIX serait réduite.

Ainsi, si cette solution était mise en œuvre, elle permettrait au SYTRAL de développer son projet en rétrécissant la voirie du Boulevard SAMPAIX, sans pour autant impacter l'activité de la SCI COOKWARE.

En effet, l'élargissement du portail de la SCI COOKWARE permettrait aux camions de manœuvrer quand bien même la voirie serait rétrécie.

Cette solution, actée par le SYTRAL dans son cahier de restitution, devra être mise en œuvre.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, la SCI COOKWARE souhaite attirer votre attention sur les éléments suivants :

- **Concernant la voirie du BOULEVARD SAMPAIX :**
 - La voirie possède actuellement une largeur d'environ 14 mètres (trottoirs inclus) ;
 - Cette largeur permet aux semi-remorques de pouvoir accéder à l'entrepôt de la SCI COOKWARE ;
 - Les travaux envisagés par le SYTRAL viendront fortement réduire la largeur de la voirie du boulevard SAMPAIX contrairement à ce qui avait été initialement convenu ;
 - Le passage des semi-remorques serait dès lors plus complexe, voire impossible ;
 - Une telle situation conduirait à la fin certaine de l'activité de la SCI COOKWARE ;
 - Le SYTRAL doit maintenir la largeur actuelle pour assurer la pérennité de l'activité.



- **Concernant la protection du site durant la réalisation des travaux :**
 - Les travaux entrepris par le SYTRAL vont impliquer la dépose du portail de la SCI COOKWARE ;
 - L'entrepôt assure le stockage d'un grand nombre de marchandises ;
 - Compte tenu de la vulnérabilité du site dans cette situation, il sera nécessaire de mettre en œuvre un dispositif de sécurité du site (gardiennage, vidéo-surveillance, etc.).

- **Concernant la dépose du portail :**
 - Les travaux entrepris par le SYTRAL vont impliquer la dépose du portail de la SCI COOKWARE ;
 - Le SYTRAL s'est engagé à remplacer le portail et à agrandir l'entrée de l'entrepôt ;
 - Cette solution, économiquement peu coûteuse, permettrait au SYTRAL de développer son projet de rétrécissement du boulevard SAMPAIX, tout en maintenant l'activité de la SCI COOKWARE ;
 - Cette solution aurait le mérite de garantir la préservation des intérêts de chacun.

Je vous demande de prendre en compte les présentes remarques, d'y apporter une réponse dans le cadre de votre rapport et de conclure en conséquence à l'issue de la procédure.

Je reste bien entendu à votre disposition pour toute information,

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-enquêteur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Sébastien BRACQ
Avocat associé



Pièces jointes :

1. Courrier 10 aout 2022
2. Courrier 19 octobre 2022



E16 - Maxence

Lieu de dépôt : Par email

Objet : 22/0619 - SCI COOKWARE / SAINT FONDS

Contribution :

Page 20 / 165.

Projet de Tramway T10

Chère Madame, Cher Monsieur, Je prends attache avec vous en qualité de conseil de la SCI COOKWARE, représentée par Monsieur Adrien BATTAGLIA, en copie de ce mail. Je vous prie de trouver en pièce jointe le courrier de contribution à enquête publique et les deux pièces liées, que j'ai déposé en ce jour sur le registre numérique. Nous nous rendrons également demain en Mairie de SAINT FONTS afin de participer de manière « physique » à l'enquête publique. Je reste bien entendu à votre disposition, Salutations distinguées,

[uc?export=download&id=1nm4qu9PAyxOM4gW28xFCKT6a7odm-gV4&revid=0B7QCHb-YYq54WGYyL0NVckhuUWJCTit6bU5IRTZseTFMcIjrPQ] Maxence TEMPSE Avocat [img.png] 09 85 60 60 76tel:062044202720872070 [img.png] 06 37 29 34 53 117 rue Pierre Corneille 69003 LYON asterio-avocats.com 9bc6b347-e90a-5a39-85e5-262b20078fd3.png 373161

Pièce(s) jointe(s) :



Document : PJ 2 Courrier 19 octobre 2022.pdf, page 1 sur 3



SYTRAL
21 boulevard Vivier Merle BP 3044
69399 LYON CEDEX 03

A l'attention de Madame Isabelle
NARDOU-THIMONET

Lyon, le 19 octobre 2022

✦— **V/Réf.** : T10-055-049-05-CO-INT-DNO
✦— **Nos/Réf.** : SCI COOKWARE / SAINT FONS - 22/0619 - SB/MT/MT
✦— **Objet** : Courrier suite rdv

Chère Madame,

Je fais suite à notre entretien du 18 octobre dernier en Mairie de SAINT FONS (69190).

Comme convenu je vous prie de trouver ci-dessous les éléments relatifs à la propriété et l'activité de la SCI COOKWARE, représentée par Monsieur Adrien BATTAGLIA.

Pour rappel, la SCI COOKWARE est propriétaire d'un entrepôt de stockage, sis 24 boulevard Lucien Sampaix sur le territoire de la Commune de SAINT-FONS (69190).

La SCI COOKWARE sera directement impactée par le futur tracé de la ligne de tramway n°10 :



Dans ce contexte, la SCI COOKWARE s'interrogeait notamment sur la largeur de la voirie conservée à terme sur le boulevard, ainsi que sur les travaux qui seront entrepris au droit de sa propriété, raison pour laquelle elle a sollicité un entretien.



asterio-avocats.com

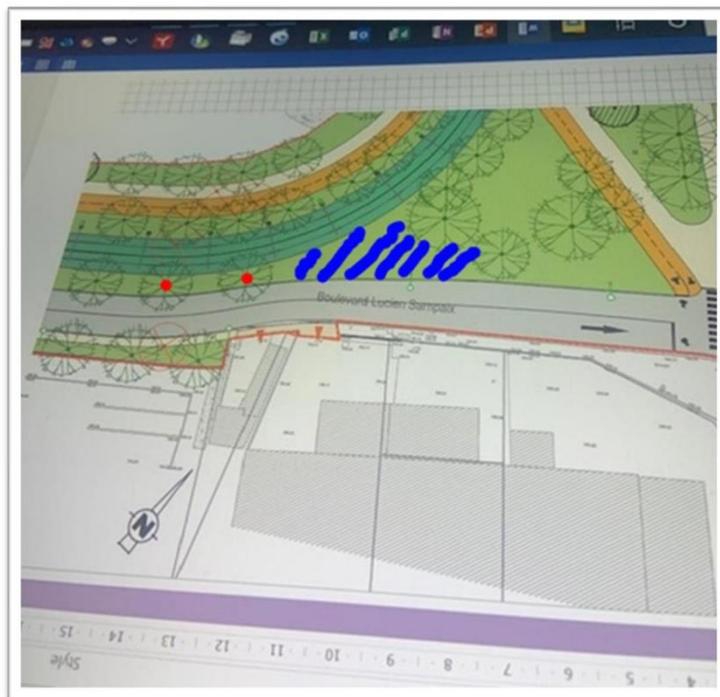
117 rue Pierre Corneille 69003 LYON • Tél : 09 85 60 60 76 • contact@asterio-avocats.com • Case palais : 45
SELARL au capital de 1 000 € • RCS Lyon 849 620 257 • SIRET 849 620 257 00022 • TVA intracommunautaire FR28849620257

Document : PJ 2 Courrier 19 octobre 2022.pdf, page 2 sur 3

Concernant la largeur de la voirie, lors de cet entretien, il a été indiqué qu'une largeur d'environ 10 mètres sera conservée sur le boulevard Sampaix et que la largeur actuelle de la voirie (pistes cyclables incluses) serait maintenue.

Sur ce point, la SCI COOKWARE souhaite attirer votre attention sur le fait qu'un éventuel rétrécissement de ladite voirie aurait pour conséquence de ne plus permettre aux camions de livraison (semi-remorques) d'accéder à l'entrepôt, et ainsi mettre en péril l'activité.

Par ailleurs, comme il a été évoqué lors du rendez-vous, il apparaît nécessaire de ne pas végétaliser sur l'espace en face de la propriété SCI COOKWARE, afin de ne pas gêner la circulation des poids lourds, et de procéder à la suppression des arbres projetés en face du 22 boulevard Sampaix :



Légende : Point rouge = arbres à supprimer / Zone bleue : zone à ne pas végétaliser



Concernant les travaux réalisés au droit de la propriété de la SCI COOKWARE, il a été indiqué qu'il serait procédé à la reprise du trottoir situé devant le 24 boulevard Sampaix, ainsi que la reprise de l'entrée de l'entrepôt.

Cette opération nécessitera de procéder à la dépose du portail électrique actuellement installé.

Dans ce contexte, compte tenu de l'absence de protection de la propriété, il sera nécessaire de mandater une entreprise de gardiennage pour assurer la sécurité du site, au sein duquel une activité de stockage est assurée.

Par ailleurs, il pourra être envisagé le remplacement du portail et l'agrandissement de l'entrée de l'entrepôt, à la charge du maître d'ouvrage, en particulier si la largeur du boulevard Sampaix venait à rétrécir.

J'attire également votre attention sur le fait que la SCI COOKWARE souhaite conserver les loquettes ENEDIS à l'issue des travaux.

Enfin, comme sollicité, et en espérant que la SCI COOKWARE soit le moins possible affectée par les futurs travaux, je vous prie de trouver ci-dessous les informations sollicitées :

- **Amplitude horaire** : journée complète, 7j / 7j ;
- **Nombre de véhicules** : 1 utilitaire : 4 trajets quotidiens, 7j/7j + 1 semi-remorque par jour, 4j / 7j ;
- **Fréquence approvisionnement** : hebdomadaire (plusieurs fois par semaine) ;
- **Contraintes particulières** : mise en place d'un système de vidéosurveillance, et problématique de la dépose du portail.

Je reste bien entendu à votre disposition pour toute information.

Je vous prie de croire, Chère Madame, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Sébastien BRACQ
Avocat associé





SYTRAL

21 boulevard Vivier Merle BP 3044
69399 LYON CEDEX 03

Lyon, le 10 août 2022

- ✦ **V/Réf. :**
- ✦ **Nos/Réf. :** SCI COOKWARE / SAINT FONS - 22/0619 - SB/MT/MT
- ✦ **Objet :** Demande de communication de documents

Monsieur le Directeur,

Je prends attache avec vous en qualité de conseil de la SCI COOKWARE, propriétaire d'un entrepôt de stockage, sis 24 boulevard Lucien Sampaix sur le territoire de la Commune de SAINT-FONS (69190).

La SCI COOKWARE semble directement impactée par le futur tracé de la ligne de tramway n°10 :



Extrait pièce jointe n°1

La concertation relative au projet est en cours et le représentant de la SCI COOKWARE sera présent à la réunion publique du mardi 18 octobre prochain à la Hall des Fêtes de SAINT-FONS (69190).

Néanmoins, dans un souci d'anticipation et afin de connaître au mieux l'impact du projet, notamment sur les activités de la SCI COOKWARE, serait-il possible de nous transmettre les plans précis du tracé dans ce secteur, et plus particulièrement au niveau du 24 boulevard Lucien Sampaix ?



asterio-avocats.com

117 rue Pierre Corneille 69003 LYON • Tél : 09 85 60 60 76 • contact@asterio-avocats.com • Case palais : 45
SELARL au capital de 1 000 € • RCS Lyon 849 620 257 • SIRET 849 620 257 00022 • TVA intracommunautaire FR28849620257

Document : PJ 1 Courrier 10 aout 2022.pdf, page 2 sur 2

Par ailleurs, si vous en avez connaissance, serait-il également possible de nous transmettre les dates approximatives prévues pour l'enquête publique ?

Vous en remerciant par avance et restant bien entendu à votre disposition pour toute information.

Conformément aux règles qui régissent ma profession, vous pouvez me répondre directement ou par l'intermédiaire de votre conseil habituel.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Sébastien BRACQ
Avocat associé



Pièces jointes :

1. Tracé T10





Commune DE SAINT FONTS

Hôtel de Ville
BP 100
69195 SAINT FONTS CEDEX

A l'attention de Monsieur le Commissaire-enquêteur

Lyon, le 14 mars 2023

- ✦ — V/Réf. :
- ✦ — Nos/Réf. : SCI COOKWARE / SAINT FONTS - 22/0619 - SB/MT/MT
- ✦ — Objet : Courrier de contribution à enquête publique

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Je prends attache avec vous en qualité de conseil de la SCI COOKWARE, propriétaire d'un entrepôt de stockage, sis 24 boulevard Lucien SAMPAIX sur le territoire de la Commune de SAINT-FONS (69190).

La SCI COOKWARE sera directement impactée par le futur tracé de la ligne de tramway n°10 :



Dans ce contexte, la SCI COOKWARE a rapidement pris attache avec le SYTRAL afin de connaître précisément les impacts du futur tracé pour l'entreprise (**pièce jointe n°1**).

Un rendez-vous en Mairie de SAINT-FONS a donc été convenu le 18 octobre 2022, notamment en présence de Madame Isabelle NARDOU-THIMONET.



asterio-avocats.com

117 rue Pierre Corneille 69003 LYON • Tél : 09 85 60 60 76 • contact@asterio-avocats.com • Case palais : 45
SELARL au capital de 1 000 € • RCS Lyon 849 620 257 • SIRET 849 620 257 00022 • TVA intracommunautaire FR28849620257

Document : 2023-03-14 Courrier contribution EP.pdf, page 2 sur 4

Lors de cet entretien, trois sujets ont émergé :

- La largeur de la voirie sur le boulevard SAMPAIX devra être d'au moins 10 mètres afin de permettre aux camions de livraison de pouvoir accéder à l'entrepôt de la SCI COOKWARE ;
- Les travaux sur la propriété de la SCI COOKWARE devront être encadrés et permettre le maintien de l'activité de l'entreprise et sa sécurité ;
- Les travaux de reprise du portail de la SCI COOKWARE.

A l'issue de ce rendez-vous en Mairie de SAINT FONTS, un nouveau courrier a été envoyé au SYTRAL afin de résumer les débats tenus (**pièce jointe n°2**).

Plus récemment, un nouveau rendez-vous a eu lieu sur site le 24 janvier 2023 en présence de Madame Isabelle NARDOU-THIMONET, Monsieur Adrien BATTAGLIA, gérant de la SCI COOKWARE, et son Conseil.

L'objectif de ce rendez-vous était de pouvoir se rendre compte sur place des impacts du futur trajet de la ligne T10.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent courrier de contribution à enquête publique.

En premier lieu, concernant la largeur de la voirie BOULEVARD SAMPAIX, lors de l'entretien en date du 18 octobre 2022, il avait été convenu que la largeur actuelle de la voirie (pistes cyclables et trottoirs inclus) serait maintenue, soit environ 14 mètres de largeur.

Sur ce point, la SCI COOKWARE attirait l'attention du SYTRAL sur le fait qu'un éventuel rétrécissement de ladite voirie aurait pour conséquence de ne plus permettre aux camions de livraison (semi-remorques) d'accéder à l'entrepôt et ainsi mettre en péril l'activité (**cf. pièce jointe n°1**).

Or, lors de la réunion du 24 janvier 2023, le SYTRAL a annoncé que la largeur de la voirie serait finalement réduite, contrairement aux engagements pris lors de la réunion du 18 octobre 2022.

Une telle solution vient directement mettre en péril l'activité de la SCI COOKWARE. En effet, la SCI COOKWARE se fait livrer quotidiennement des marchandises par semi-remorques.

Ces marchandises sont livrées directement à l'entrepôt. Or, la réduction de la largeur de la voirie ne permettrait plus aux camions de manœuvrer pour atteindre l'entrepôt.

Si des projections numériques ont été réalisées par le SYTRAL pour tenter d'affirmer que la circulation des camions seraient encore possible, il a été reconnu oralement le 24 janvier 2023 que cette prétendue solution serait impossible à mettre en œuvre.

Dans ces conditions, la SCI COOKWARE souhaite attirer votre attention sur le risque majeur que représente le rétrécissement de la voirie du boulevard SAMPAIX sur l'activité de la SCI COOKWARE.

En conséquence, la SCI COOKWARE demande que soit maintenue la largeur actuelle du boulevard SAMPAIX (trottoirs inclus), soit environ 14 mètres, afin que les camions puissent continuer d'accéder à l'entrepôt.



En deuxième lieu, concernant les travaux réalisés au droit de la propriété de la SCI COOKWARE, il a été indiqué qu'il serait procédé à la reprise du trottoir situé devant le 24 boulevard Sampaix, ainsi que la reprise de l'entrée de l'entrepôt.

Cette opération nécessitera, selon le SYTRAL, de procéder à la dépose du portail électrique actuellement installé.

La SCI COOKWARE ne s'oppose pas à ces travaux. Néanmoins, compte tenu de la dépose du portail, il sera nécessaire de mandater une entreprise de gardiennage pour assurer la sécurité du site.

Par ailleurs, la SCI COOKWARE rappelle que les camions devront pouvoir circuler sur le boulevard SAMPAIX durant toute la durée des travaux, afin de pouvoir continuer de fournir l'entrepôt.

En troisième lieu, comme évoqué, il a été prévu par le SYTRAL la dépose du portail appartenant à la SCI COOKWARE afin de réaliser des travaux sur le trottoir.

Dans ce contexte, il a été convenu, afin de pallier l'éventuel rétrécissement du boulevard SAMPAIX, le remplacement du portail et l'agrandissement de l'entrée de l'entrepôt, à la charge du maître d'ouvrage.

Cette solution permettrait le passage des camions quand bien même la largeur du Boulevard SAMPAIX serait réduite.

Ainsi, si cette solution était mise en œuvre, elle permettrait au SYTRAL de développer son projet en rétrécissant la voirie du Boulevard SAMPAIX, sans pour autant impacter l'activité de la SCI COOKWARE.

En effet, l'élargissement du portail de la SCI COOKWARE permettrait aux camions de manœuvrer quand bien même la voirie serait rétrécie.

Cette solution, actée par le SYTRAL dans son cahier de restitution, devra être mise en œuvre.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, la SCI COOKWARE souhaite attirer votre attention sur les éléments suivants :

- **Concernant la voirie du BOULEVARD SAMPAIX :**
 - La voirie possède actuellement une largeur d'environ 14 mètres (trottoirs inclus) ;
 - Cette largeur permet aux semi-remorques de pouvoir accéder à l'entrepôt de la SCI COOKWARE ;
 - Les travaux envisagés par le SYTRAL viendront fortement réduire la largeur de la voirie du boulevard SAMPAIX contrairement à ce qui avait été initialement convenu ;
 - Le passage des semi-remorques serait dès lors plus complexe, voire impossible ;
 - Une telle situation conduirait à la fin certaine de l'activité de la SCI COOKWARE ;
 - Le SYTRAL doit maintenir la largeur actuelle pour assurer la pérennité de l'activité.



- **Concernant la protection du site durant la réalisation des travaux :**
 - Les travaux entrepris par le SYTRAL vont impliquer la dépose du portail de la SCI COOKWARE ;
 - L'entrepôt assure le stockage d'un grand nombre de marchandises ;
 - Compte tenu de la vulnérabilité du site dans cette situation, il sera nécessaire de mettre en œuvre un dispositif de sécurité du site (gardiennage, vidéo-surveillance, etc.).

- **Concernant la dépose du portail :**
 - Les travaux entrepris par le SYTRAL vont impliquer la dépose du portail de la SCI COOKWARE ;
 - Le SYTRAL s'est engagé à remplacer le portail et à agrandir l'entrée de l'entrepôt ;
 - Cette solution, économiquement peu coûteuse, permettrait au SYTRAL de développer son projet de rétrécissement du boulevard SAMPAIX, tout en maintenant l'activité de la SCI COOKWARE ;
 - Cette solution aurait le mérite de garantir la préservation des intérêts de chacun.

Je vous demande de prendre en compte les présentes remarques, d'y apporter une réponse dans le cadre de votre rapport et de conclure en conséquence à l'issue de la procédure.

Je reste bien entendu à votre disposition pour toute information,

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-enquêteur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Sébastien BRACQ
Avocat associé



Pièces jointes :

1. Courrier 10 août 2022
2. Courrier 19 octobre 2022



E17 - D LaPoste

Lieu de dépôt : Par email

Objet : 20230321 0959FR à Commissaire Demande liens Doc Enquête publique Tram T10 Lyon

Contribution :

Monsieur le Commissaire Enquêteur, Enquête publique Tram T10 Lyon Je viens de consulter le site internet de l'enquête publique Le seul document mis à la disposition du public est un document de seulement 16 pages en pièce jointe Il y est écrit : Zoom sur...Le dossier d'enquête publique unique, composé du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et du dossier de demande d'autorisation environnementale (AE). Dans les phases de conception du projet, Sytral Mobilités a cherché à éviter les impacts du projet sur les dimensions humaines, environnementales, etc. Quand l'évitement de ces impacts n'est pas possible, le maître d'ouvrage a cherché à réduire ou compenser ces impacts. On appelle cela la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser). Cette démarche est présentée dans la synthèse de l'étude d'impact, appelée résumé non technique (Chapitre C.0 « Résumé non technique » de la pièce C évaluation environnementale). Le détail de l'ensemble des impacts et mesures est présenté dans l'étude d'impact (dans le Chapitre C.4 « Incidences et mesures » de la pièce C évaluation environnementale). Consultez ces documents sur : <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10> Zoom sur... L'Autorité environnementale. L'étude d'impact et le dossier d'enquête publique ont été soumis à l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement (Préfet de Région, avec l'appui de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale - MRAE- Auvergne Rhône-Alpes). Cet avis, joint au dossier d'enquête publique, permet une meilleure prise en compte de l'environnement à l'échelle du projet Pour en savoir plus sur le choix et le positionnement des stations, consultez le paragraphe 2.4 « Description du projet » dans le Chapitre C2 de la pièce C « évaluation environnementale » . Pour en savoir plus sur ces différents sujets, consultez le Chapitre C.0 « Résumé non technique » de la pièce C « évaluation environnementale » et plus particulièrement :- Chapitre 0.4 « Incidences et mesures » pour la synthèse des impacts et mesures du projet T10 en phase travaux et exploitation- Chapitre 4.8 « Incidences et mesures sur le cadre de vie » du Chapitre C.4 « Incidences et mesures » de la pièce C évaluation environnementale, pour en savoir plus sur les nuisances sonores et vibratoires. Au sujet des mesures de réduction des nuisances sonores pendant la phase de chantier, consultez le Chapitre 4.8.1 « Incidences en phase travaux » et plus particulièrement :- MR 62 : Réduction du niveau sonore lié à la réalisation des travaux -MR 63 : Réalisation d'un dossier Bruit de chantier - MR 64 : Sensibilisation du personnel aux risques liés aux bruits de chantier - MR 65 : Mise en place de protections acoustiques sur le chantier. Au sujet des vibrations, consultez les mesures de réduction MR 68 : Dispositifs antivibratoires et MR 69 : Optimisation des mesures de réduction anti-vibratile, dans le Chapitre 4.8.2.2 « Incidences sur le contexte vibratoire ». Au sujet des nuisances chantier, consultez la mesure d'accompagnement MA 01 : Management environnemental de chantier dans le Chapitre 4.1 « Organisation de la phase travaux ». Retrouvez le dossier DUP sur : <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10> Etc.. Or les liens pour télécharger les dossiers mentionnés ne figurent pas, sauf erreur de ma part, sur le site internet Il me serait donc agréable de recevoir ces liens pour téléchargement. Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées
Attention, en cas de non distribution renvoyez avec une autre adresse Pierre DEBANO 19 rue des Champs de Linette FR 51200 EPERNAY Gare SNCF Epernay + 1500 mMob + 33 (0)6 60 93 72 66pdebanolaposte.netpdebanosfr.frpierredobano@gmail.com<https://fr.linkedin.com/in/pierredobano-a2b62a123> Partisan du « Parler français »
<http://franceterme.culture.fr/FranceTerme/recherche.html><http://www.granddictionnaire.com>

Pièce(s) jointes(s) :

Export généré le 18/04/2023 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email entre le 13/03/2023 et le 14/04/2023

The screenshot shows a web browser window with the URL <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10>. The page title is 'Registre Numérique' and the subtitle is 'ENQUÊTE PUBLIQUE DÉMATÉRIALISÉE'. The main heading is 'Le dossier Consulter les contributions Déposer votre contribution'. Below this, there is a paragraph explaining the public inquiry process. The page is organized into several sections:

- Autorité organisatrice:** Préfecture du Rhône, 106, Rue Pierre Corneille, 69003 Lyon, www.rhone.gouv.fr
- Arrêté Préfectoral du 17/02/2023:** [voir la pièce jointe](#)
- Avis d'enquête:** [voir la pièce jointe](#)
- Consulter le Dossier Synthèse:** [Voir le Dossier Synthèse](#)
- Siège de l'enquête:** Mairie - Saint-Fons, 1, Place Roger Salengro, 69190 Saint-Fons, www.saint-fons.fr
- Lieux d'enquête:**
 - Mairie de Lyon 7ème, 16, Place Jean Macé, 69007 Lyon, mairie7.lyon.fr
 - Mairie - Vénissieux, 5, Avenue Marcel Houel, 69631 Vénissieux Cedex, www.ville-venissieux.fr
 - Mairie - Saint-Fons

Document : 19326_SYTRAL_T10_Dossier_Synthese_web.pdf, page 1 sur 16



Tout comprendre sur le projet et l'enquête publique

ENQUÊTE PUBLIQUE DU 13 MARS AU 14 AVRIL 2023
INFORMEZ-VOUS ET PARTICIPEZ !



Construisons ensemble le tramway **T 10** !

Suivez l'actu !



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

SYTRAL
MOBILITÉS

Document : 19326_SYTRAL_T10_Dossier_Synthese_web.pdf, page 2 sur 16

Vous avez en main les informations essentielles sur la ligne de tramway T10 qui reliera le pôle d'échanges multimodal de Vénissieux et le secteur de Gerland, situé à Lyon 7^{ème}. Retrouvez les détails techniques dans les dossiers d'enquête publique en flashant ce QR Code. Les modalités de consultation sont indiquées ci-dessous.



L'ENQUÊTE PUBLIQUE UN NOUVEAU RENDEZ-VOUS

Tout aménagement faisant l'objet d'une évaluation environnementale est soumis à autorisation environnementale et à enquête publique. Dernière étape réglementaire avant la déclaration d'utilité publique (DUP) et le début des travaux, l'enquête publique offre une nouvelle occasion de partager le projet et de le préciser.

Qui organise l'enquête publique ? Et dans quel cadre réglementaire ?

L'enquête publique « unique » est régie par l'article L181-10 du Code de l'environnement. Elle porte à la fois sur :

- l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique,
- l'enquête parcellaire,
- l'enquête d'autorisation environnementale.

Elle est organisée par la Préfecture de la Région Auvergne Rhône-Alpes, sous l'égide d'un commissaire enquêteur.

Les principaux objectifs

- 1** Présenter les caractéristiques du projet et les conditions de son insertion dans son environnement, relever les impacts associés et les mesures pour y remédier. Pour en savoir plus, consultez le dossier d'enquête publique unique, composé du dossier DUP et du dossier d'Autorisation Environnementale (AE) : <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10>
- 2** Indiquer les parcelles concernées par les acquisitions foncières. Pour en savoir plus, consultez le dossier d'enquête parcellaire : <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10>

LE RÔLE DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le commissaire enquêteur veille à ce que le public dispose d'une information complète sur le projet et qu'il participe effectivement au processus de décision en formulant observations et propositions. Pendant l'enquête, il peut visiter les sites concernés, organiser des réunions avec le public et SYTRAL Mobilités, entendre les différents acteurs du projet.

- 3** Recueillir l'expression du public sur un projet ayant fait l'objet d'études de conception détaillée et apporter des informations utiles à la poursuite du projet.

Comment se déroule l'enquête publique ?

Tout au long de la période d'enquête publique, il vous est possible d'émettre un avis sur le projet. Après la fin de l'enquête publique, le commissaire enquêteur rédige un rapport et rend son avis. La Préfecture se prononce ensuite sur l'utilité publique du projet et sur l'autorisation environnementale, au plus tard 1 an après la clôture de l'enquête.

Zoom sur...

Le dossier d'enquête publique unique, composé du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) et du dossier de demande d'autorisation environnementale (AE).

Dans les phases de conception du projet, Sytral Mobilités a cherché à éviter les impacts du projet sur les dimensions humaines, environnementales, etc. Quand l'évitement de ces impacts n'est pas possible, le maître d'ouvrage a cherché à réduire ou compenser ces impacts. On appelle cela la séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser). Cette démarche est présentée dans la synthèse de l'étude d'impact, appelée résumé non technique (Chapitre C.0 « Résumé non technique » de la pièce C évaluation environnementale). Le détail de l'ensemble des impacts et mesures est présenté dans l'étude d'impact (dans le Chapitre C.4 « Incidences et mesures » de la pièce C évaluation environnementale).

Consultez ces documents sur : <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10>

L'ENQUÊTE PUBLIQUE, MODE D'EMPLOI

L'enquête publique sur le prolongement de la ligne de tramway T10, se déroulera du 13 mars au 14 avril 2023. Durant cette période, plusieurs modalités sont proposées pour s'informer et participer.

Rencontrer le commissaire enquêteur lors des permanences

Hôtel de Ville de Vénissieux

5 avenue Marcel-Houël
69190 Vénissieux

- Le 13/03 de 10h à 12h
- Le 27/03 de 14h à 16h

Hôtel de Ville de Saint-Fons

1 Place Roger Salengro
69190 Saint-Fons

- Le 21/03 de 14h à 16h
- Le 4/04 de 10h à 12h

En mairie de Lyon 7

16 Place Jean Macé
69007 Lyon

- Le 24/03 de 10h à 12h
- Le 7/04 de 14h à 16h.

Consulter le dossier d'enquête publique

- Dans les mairies
- Dans les permanences
- Au siège de SYTRAL Mobilités, 21 boulevard Vivier Merle, 69003 Lyon
De 9h à 12h et de 14h à 16h30
- Sur le site internet de l'enquête publique : <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10>

Déposer un avis

- Sur les registres papiers à votre disposition en mairie de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon 7^e.
- Par courrier, à adresser à Monsieur le commissaire enquêteur, Enquête publique « Projet T10 », Hôtel de Ville de Saint-Fons 1 Place Roger Salengro 69190 Saint-Fons
- Par courriel à l'adresse : projet-tramway-t10@mail.registre-numerique.fr
- Sur le registre électronique disponible sur <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10>



Zoom sur...

L'Autorité environnementale.

L'étude d'impact et le dossier d'enquête publique ont été soumis à l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement (Préfet de Région, avec l'appui de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale - MRAE- Auvergne Rhône-Alpes). Cet avis, joint au dossier d'enquête publique, permet une meilleure prise en compte de l'environnement à l'échelle du projet.

LE PROJET EN UN CLIN D'OEIL



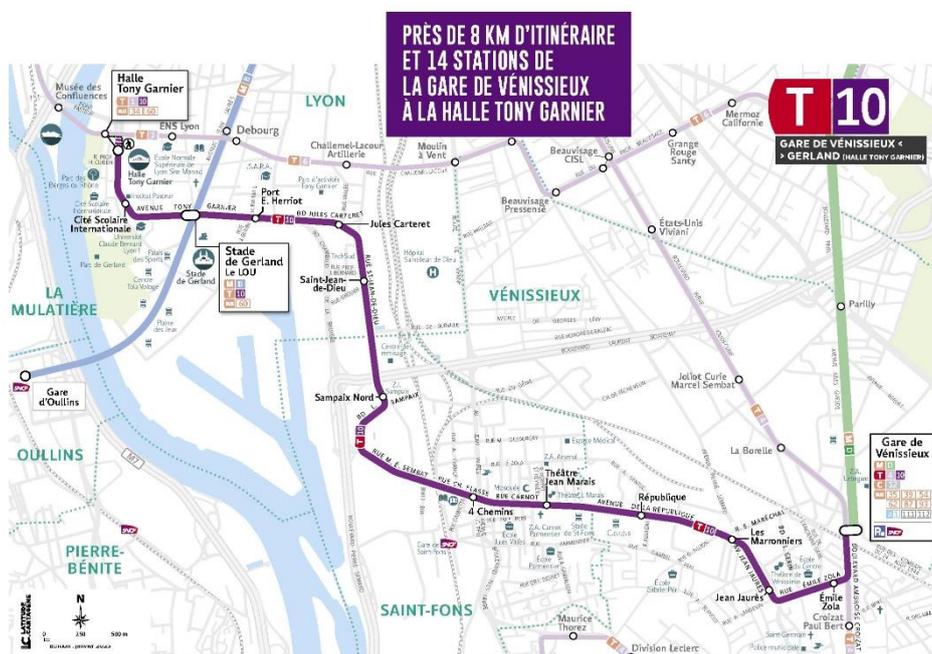
En 2026, la nouvelle ligne de tramway T10 reliera le pôle d'échanges multimodal de Vénissieux et le secteur de Gerland situé à Lyon 7^e, tout en desservant le centre-ville de Saint-Fons. Sa mise en service sera une étape importante du plan de mandat 2021-2026 de SYTRAL Mobilités pour le développement du réseau de transports en commun de la Métropole de Lyon.

Objectif : renouveler l'ambition métropolitaine en matière de transports et construire un territoire plus durable.

Le tramway T10, moteur de la transformation urbaine

Cette ligne vise plusieurs objectifs :

- 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, l'intermodalité et les modes actifs ;
- Desservir les zones d'activités, d'emplois et de formation ;
- Donner toute leur dimension à la qualité urbaine et paysagère, à l'offre de mobilité et aux fonctionnalités qui l'accompagnent (circulation piétonne et cycles, éclairage, mobilier urbain...).



Document : 19326_SYTRAL_T10_Dossier_Synthese_web.pdf, page 5 sur 16

Un territoire mieux connecté

 **8 KM ENVIRON**
GARE DE VÉNISSIEUX <> HALLE TONY GARNIER
EN 25 MINUTES ENVIRON

 **UN TRAMWAY**
TOUTES LES 10 MINUTES
À LA MISE EN SERVICE, DE 5H00 À 00H30 ENVIRON

PLUS DE
22 000
VOYAGEURS QUOTIDIENS
EN 2030



LE COÛT GLOBAL DU PROJET EST DE
295 MILLIONS €



HT (valeur décembre 2020) au terme des études d'avant-projet et approuvé par la délibération n° 22-062 du 30 juin 2022, y compris la création d'un centre de remisage du parc de matériel roulant tramway à Saint-Fons.

Les acteurs du projet

Le maître d'ouvrage

SYTRAL Mobilités, établissement public local, est l'autorité organisatrice des mobilités des territoires Lyonnais. Elle est maître d'ouvrage du prolongement de la ligne T10.

SYTRAL
MOBILITÉS

Les partenaires

L'État, la Métropole de Lyon, ainsi que les villes de Vénissieux, Saint-Fons et Lyon sont partenaires du maître d'ouvrage.

ville de **VENISSIEUX**  **Saint-Fons**

 **VILLE DE LYON**  **MÉTROPOLÉ GRAND LYON**  **AFIT France**

 **MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES**

 **RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

 **agence de l'eau**



Les grandes étapes du T10

2020

- Études préliminaires

23 AOÛT – 23 OCTOBRE 2021

- Concertation préalable

DÉCEMBRE 2021

- Approbation du bilan de la concertation
- Délibération de SYTRAL Mobilités et choix du tracé

2022

- Poursuite des études sur le tracé retenu
- Lancement de la concertation continue
- Dès fin 2022 : démarrage des acquisitions foncières nécessaires au projet

OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI ?

Une année s'est écoulée depuis la concertation préalable. Le projet aborde aujourd'hui la phase réglementaire d'enquête publique, dernière étape avant la Déclaration d'Utilité Publique et les premiers travaux d'infrastructure dès 2024.

2023

- Enquête publique
- Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et Autorisation Environnementale
- Poursuite des acquisitions foncières nécessaires au projet
- Travaux de déviation des réseaux
- Travaux préparatoires

2024-2025

- Travaux d'infrastructure et d'aménagements urbains
- Travaux de construction du centre de remisage
- Essais (4^e trimestre 2025)

2026

- Mise en service prévisionnelle

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

De Vénissieux à Lyon 7, en passant par Saint-Fons, la ligne de tramway T10 est l'opportunité de requalifier les territoires traversés via la réalisation de nouveaux aménagements qualitatifs.

Objectif : proposer un projet aux caractéristiques techniques performantes, s'insérant au mieux dans son environnement.

La transformation de l'espace public dans les secteurs traversés

Plus qu'un système de transport en commun, un tramway est un projet urbain. Il permet la requalification de l'espace public d'une façade à l'autre de la rue avec l'aménagement de trottoirs, de voies de circulation dédiées (voitures, vélos, piétons...) et d'espaces végétalisés.

La création ou la préservation des alignements d'arbres, l'aménagement d'espaces urbains en différents points du tracé et la pose d'un nouveau mobilier urbain font partie de ce renouvellement global.



Projection - Rue Charles Plasse, Saint-Fons



Document : 19326_SYTRAL_T10_Dossier_Synthese_web.pdf, page 7 sur 16



Une insertion adaptée à chaque rue

Compte tenu de la largeur et de la configuration des voiries, la position de la plateforme de circulation du tramway sera principalement latérale sur l'ensemble du linéaire.

Dans les secteurs offrant le plus d'espace, la circulation automobile se fera à double sens ou à sens unique, selon les cas. Dans les secteurs les plus contraints, le tramway s'insèrera sur une plateforme banalisée partagée avec la circulation générale qui sera limitée au maximum avec un plan de circulation retravaillé sur ces secteurs.

L'aménagement des stations

14 stations seront aménagées pour la ligne T10 :

- Dans 11 stations, les quais seront aménagés l'un en face de l'autre, de façon classique ;
- Dans 2 stations, où la rue est plus étroite, un quai central sera aménagé ;
- La station existante à Gare de Vénissieux dont la longueur des quais sera doublée pour accueillir T10 en complément de la ligne T4 existante.

Pour en savoir plus sur le choix et le positionnement des stations, consultez le paragraphe 2.4 « Description du projet » dans le Chapitre C2 de la pièce C « évaluation environnementale » .

CADRE DE VIE : CE QUI VA CHANGER

La réalisation du T10 permet la création de cheminements adaptés aux piétons et aux cycles, et l'accompagnement de projets urbains. SYTRAL Mobilités souhaite également développer largement la végétalisation avec ce nouveau tramway.

Des cheminements renforcés pour les modes actifs

Le projet répond aux orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise. Il offre des voies cyclables et des cheminements piétons confortables tout le long du tracé.

Le tracé propose des correspondances efficaces et lisibles avec 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...). Des aménagements pour le stationnement des vélos seront réalisés tout le long du tracé : arceaux vélos sur l'ensemble du linéaire et parking relais vélos au droit de certaines stations (nouveaux P+R vélos à Jean Jaurès à Vénissieux, 4 Chemins et Sampaix à Saint-Fons, en plus des P+R vélos existants à Gare de Vénissieux et Gerland).

La végétalisation et la nature au cœur du projet



**PLUS DE 75 000 M²
DE LA SURFACE AMÉNAGÉE
SERA PLANTÉE**

**LA PLATEFORME DU TRAMWAY
SERA VÉGÉTALISÉE SUR ENVIRON
70% DU LINEAIRE**

Les arbres existants sont préservés au maximum dans le cadre du projet, et plus de 1 700 arbres seront également plantés. Tout au long des études et des étapes à venir de réalisation du projet, SYTRAL Mobilités évite et réduit ses impacts sur le milieu naturel.



UNE EXPÉRIMENTATION AVEC LES TERRES FERTILES

La réalisation du projet de tramway T10 propose une place importante du végétal.

Dans un souci évident de durabilité des aménagements mais aussi parce que la terre végétale devient aujourd'hui un matériau précieux et rare, l'objectif du projet d'aménagement est de reconstituer de la terre fertile en utilisant une partie des matériaux extraits du chantier et en leur apportant les composantes organiques nécessaires pour relancer la dynamique d'un sol naturel.

Dans le cadre des études, une cartographie de l'état des sous-sols a été réalisée. Elle a permis notamment de relever la présence de limons potentiellement intéressants pour un processus de fertilisation. Des sondages et des tests complémentaires seront poursuivis en phase chantier afin de confirmer les hypothèses de réemploi de ces matériaux.

Zoom sur...

Les Voies Lyonnaises

D'ici 2026, la Métropole de Lyon va développer 12 voies cyclables larges et sécurisées. Les 250 km prévus permettront de relier les communes de la périphérie et également de la première couronne entre elles en

passant par le cœur de l'agglomération.

Une partie des aménagements cyclables ainsi réalisés dans le cadre du projet T10 pourrait être labellisée Voies Lyonnaises.

Projection - Rue Zola, Vénissieux



Un accélérateur de projets urbains

En interface du T10, plusieurs opérations sont en cours de réalisation aux abords ou dans le périmètre du projet. Portées par des partenaires de SYTRAL Mobilités, leur conception et leurs travaux sont étudiés en lien direct avec le projet.

- Au cœur du quartier Carnot-Parmentier à Saint-Fons, la ZAC accueillera de nouveaux logements et des commerces. Les quartiers prioritaires de la politique de la ville se transforment pour accueillir un écoquartier comprenant un groupe scolaire et des équipements sportifs.
- 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.
- Sur Lyon 7^e, le Biodistrict, pôle de référence autour de la santé humaine et animale, est constitué d'entreprises leaders (Sanofi, Boehringer Ingelheim...), de PME et start-ups, de laboratoires de recherche et de pôles d'enseignement supérieur. Des arrivées récentes d'entreprises telles que FRAMATOME et le CIRC, ou prochaines telles que l'Académie de l'OMS, renforcent le pôle économique du secteur.

Les modifications du plan de circulation automobile portent à la fois sur :

- les axes empruntés par le tramway ;
- les rues adjacentes.

Sur l'essentiel du tracé, la circulation automobile sera mise à sens unique. Seuls la rue Sembat et le boulevard Sampaix à Saint-Fons, ainsi que l'avenue Tony Garnier et une partie de la rue Saint-Jean-de-Dieu à Lyon 7^e, seront maintenus en double sens.

Un centre de remisage des rames de tramway sera aménagé sur Saint-Fons sur l'emprise située entre le boulevard Laurent Bonnevey et la rue de Surville, afin d'accueillir une trentaine à quarantaine (selon leur longueur) de rames de tramway du réseau TCL et permettre leur maintenance courante. Visible depuis le boulevard Laurent Bonnevey, une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère et environnementale de cet équipement signant ainsi la nouvelle entrée de ville nord de Saint-Fons, entre les secteurs de Gerland et Sampaix. Les caractéristiques de cet équipement sont les suivantes :

- une zone de stockage des rames ;
- une zone de maintenance dédiée aux opérations courantes d'entretien ;
- une zone de service (nettoyage) ;
- une zone d'arrivée et de départ.

Document : 19326_SYTRAL_T10_Dossier_Synthese_web.pdf, page 10 sur 16

CADRE DE VIE : DES SECTEURS APAISÉS

L'arrivée du T10 aura des effets sur l'environnement existant. Qu'ils soient temporaires ou permanents, SYTRAL Mobilités mettra en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et le cas échéant de compensation.

Pendant le chantier, préserver le cadre de vie

Pendant et après les travaux, des mesures seront mises en œuvre pour préserver le cadre de vie des riverains et des commerçants. SYTRAL Mobilités assurera un accès aux logements et aux commerces tout au long de la réalisation du projet ainsi qu'une continuité des services de la vie quotidienne (collecte des déchets, livraisons).

Tout au long du projet, le dispositif « relations riverains » permet de garantir la bonne information sur l'avancée du projet et des chantiers et propose une écoute spécifique des problématiques des riverains et des commerçants qui le souhaitent.



Projection - Halle Tony Garnier, Lyon 7^e



Document : 19326_SYTRAL_T10_Dossier_Synthese_web.pdf, page 11 sur 16

Des mesures pour réduire le bruit et les vibrations

Deux types de voie sont envisagés pour limiter les impacts sonores et vibratiles du tramway : la pose de voie classique sur dalle de béton avec renforts de mousses et joints spécifiques et la pose de voie sur dalles flottantes.

En complément, l'utilisation de graisseurs de voies dans les courbes serrées et la vérification régulière des supports de voie garantiront la limitation des nuisances sonores du tramway dans le temps.



UN ESPACE PUBLIC PARTAGÉ

La majeure partie des places de stationnement le long du tracé devra être supprimée. Le projet permettra de développer les alternatives à la voiture individuelle en proposant une offre multimodale (transports en commun, piétons, cycles) pour faire évoluer les pratiques de déplacement et améliorer le cadre de vie.

Pour en savoir plus sur ces différents sujets, consultez le Chapitre C.0 « Résumé non technique » de la pièce C « évaluation environnementale » et plus particulièrement :

- Chapitre 0.4 « Incidences et mesures » pour la synthèse des impacts et mesures du projet T10 en phase travaux et exploitation
- Chapitre 4.8 « Incidences et mesures sur le cadre de vie » du Chapitre C.4 « Incidences et mesures » de la pièce C évaluation environnementale, pour en savoir plus sur les nuisances sonores et vibratoires.

Au sujet des mesures de réduction des nuisances sonores pendant la phase de chantier, consultez le Chapitre 4.8.1 « Incidences en phase travaux » et plus particulièrement :

- MR 62 : Réduction du niveau sonore lié à la réalisation des travaux
- MR 63 : Réalisation d'un dossier Bruit de chantier
- MR 64 : Sensibilisation du personnel aux risques liés aux bruits de chantier
- MR 65 : Mise en place de protections acoustiques sur le chantier.

Au sujet des vibrations, consultez les mesures de réduction MR 68 : Dispositifs antivibratoires et MR 69 : Optimisation des mesures de réduction anti-vibratile, dans le Chapitre 4.8.2.2 « Incidences sur le contexte vibratoire ».

Au sujet des nuisances chantier, consultez la mesure d'accompagnement MA 01: Management environnemental de chantier dans le Chapitre 4.1 « Organisation de la phase travaux ».

Retrouvez le dossier DUP sur :
<https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10>

À BORD DU T10 : L'INSERTION DU TRAMWAY DANS CHACUN DES SECTEURS

Vénissieux : secteur Gare de Vénissieux / Zola / Jaurès

La station Gare de Vénissieux sera modifiée pour accueillir à la fois les rames du T4 et celles du T10. Une plateforme tramway végétalisée (hors traversées piétonnes, intersections et entrées charretières) sera intégrée en partie nord et est de la rue des Combats du 24 août 1944 pour permettre l'aménagement de la zone de retournement de la ligne T10 au terminus Gare de Vénissieux. La ligne T10 aura un tronç commun avec la ligne T4 sur le boulevard Ambroise Croizat avant de tourner sur la rue Emile Zola.

- Rue Emile Zola :

Après le boulevard Croizat, le tramway s'insèrera sur le côté nord de la rue Emile Zola, avec la voie de circulation générale au centre, la piste cyclable en double sens au sud, et les trottoirs de part et d'autre.

Des plantations et un alignement d'arbres seront aménagés entre la plateforme tramway et la voie de circulation générale entre le boulevard Ambroise Croizat et la rue Victor Hugo et la plateforme tramway sera végétalisée jusqu'au boulevard Gérin (hors traversées piétonnes, intersections et entrées charretières).

Entre le boulevard Gérin et l'intersection avec la rue Carnot, le tramway s'insèrera sur une plateforme banalisée partagée avec la circulation générale, qui sera limitée au maximum avec un plan de circulation retravaillé sur ce secteur, et deux trottoirs de part et d'autre. L'emprise ne permettant pas d'intégrer des aménagements cyclables sur cette partie de la rue, une piste cyclable à double sens sera aménagée sur le boulevard Gérin et la rue Peloux, afin de permettre la continuité cyclable et la desserte cyclable des équipements du boulevard Gérin (école du Centre, Théâtre de Vénissieux / Maison du Peuple, gymnase).

- Avenue Jean Jaurès :

Sur l'avenue Jean Jaurès au sud de l'intersection avec la rue Gabriel Péri, le tramway s'inscrira côté est, avec la voie de circulation générale au centre et la piste cyclable en sens nord / sud à l'ouest (complétant le sens cyclable sud / nord existant sur la rue Carnot), avec des trottoirs de part et d'autre. Des plantations et un alignement d'arbres seront aménagés entre la plateforme tramway et la voie de circulation générale, et un second alignement d'arbres sera planté sur le trottoir est.

Au nord de l'intersection avec la rue Gabriel Péri, un trottoir, un alignement d'arbres en partie conservé et complété, une piste cyclable à double sens et la plateforme tramway s'implanteront à l'ouest du square Gérin, tandis que les deux sens de circulation générale seront rétablis à l'est du square sur la rue Carnot. Le square Gérin sera réaménagé dans le cadre du projet.

La plateforme tramway sera végétalisée sur l'ensemble de l'avenue (hors traversées piétonnes, intersections et entrées charretières).



Projection - Avenue Jaurès, Vénissieux

Retrouvez ces éléments dans le paragraphe 2.4 « Description du projet » dans le Chapitre C2 de la pièce C « évaluation environnementale »

Vénissieux : secteur République

L'avenue de la République sera fermée à la circulation entre les rues Auguste Isaac et Germaine Tillion pour permettre l'insertion de la plateforme tramway, d'une piste cyclable à double sens et de deux trottoirs. Deux alignements d'arbres seront plantés de part et d'autre de la plateforme tramway. La plateforme sera végétalisée sur l'ensemble de l'avenue (hors traversées piétonnes, intersections et entrées charretières).

Après l'intersection avec la rue Germaine Tillion, la piste cyclable à double sens et le tramway s'inscriront sur le côté sud, la voie de circulation générale au nord, et les trottoirs de part et d'autre. Des plantations et un alignement d'arbres seront aménagés entre la plateforme tramway et la piste cyclable à double sens, et un second alignement d'arbres sera planté entre la voie de circulation générale et le trottoir nord, avec quelques places de stationnement entre ces arbres.

Le parvis du futur Collège République sera aménagé dans le cadre de l'opération.



Projection - Avenue de la République, Vénissieux

Saint-Fons : secteur Carnot / 4 Chemins

Rue Carnot :

L'aménagement de l'avenue de la République se poursuit sur la rue Carnot entre l'allée Picard et la rue Aristide Briand, sans plantations entre la plateforme tramway et la piste cyclable à double sens, compte tenu de la largeur d'emprise disponible.

Entre la rue Briand et l'avenue Jaurès, le tramway s'insèrera sur une plateforme banalisée partagée avec la circulation générale, qui sera limitée au maximum avec un plan de circulation retravaillé sur ce secteur, la piste cyclable à double sens au sud de la plateforme et les trottoirs de part et d'autre.

Les arbres d'alignement côté nord seront dans la mesure du possible conservés et complétés.

Les parvis du stade municipal et du Théâtre Jean Marais seront réaménagés dans le cadre de T10.

Rue Plasse :

Après le carrefour des 4 Chemins, le tramway s'inscrira au nord de la rue, la piste cyclable à double sens au sud et les trottoirs de part et d'autre. Entre l'avenue Jaurès et la rue Gambetta, la circulation générale sera interrompue pour permettre l'implantation de la station. Les piétons et cycles évolueront au sud des arbres d'alignement conservés.

À l'ouest de la rue Gambetta, la voie nord de la plateforme sera banalisée et partagée avec la circulation générale, qui sera limitée au maximum avec un plan de circulation retravaillé sur ce secteur, la voie sud de la plateforme tramway sera végétalisée et l'alignement d'arbres existant sera conservé et complété.

Projection - Rue Carnot Ouest, Saint-Fons





Saint-Fons : secteur Sampaix

- Rue Marcel-Etienne Sembat :

Sur le pont au-dessus des voies ferrées et sur la rue Sembat entre les rues Curie et Martin, le tramway s'insèrera sur une plateforme banalisée partagée avec la circulation générale, dont le fonctionnement est assimilable à un carrefour à feux étendu (le tramway et les véhicules circuleront alternativement sur cet espace), la piste cyclable à double sens sera située au sud de la plateforme et les trottoirs de part et d'autre.

Après l'intersection avec la rue Charles-Antoine Martin, le tramway sera positionné au nord de la rue, les deux voies de circulation générale au centre, une piste cyclable à double sens au sud et deux trottoirs de part et d'autre. La plateforme tramway sera végétalisée sur l'ensemble de cette partie de la rue (hors traversées piétonnes, intersections et entrées charretières). Des plantations et un alignement d'arbres seront aménagés entre les voies de circulation générale et la plateforme tramway.

- Boulevard Sampaix :

Sur le boulevard Sampaix, la piste cyclable toujours à double sens et le tramway s'insèreron à l'ouest, les deux voies de circulation générale à l'est, et les deux trottoirs de part et d'autre. La plateforme tramway sera végétalisée sur l'ensemble du boulevard (hors traversées piétonnes, intersections et entrées charretières). Des plantations et un alignement d'arbres seront aménagés entre la plateforme tramway et la piste cyclable.

- Franchissement du boulevard Laurent Bonnevey :

Avant l'intersection avec la rue Charles-Antoine Martin au nord, le cheminement piétons, la piste cyclable à double sens et le tramway quitteront le boulevard Sampaix pour rejoindre un nouvel ouvrage à créer sous le boulevard Laurent Bonnevey. La plateforme tramway sera végétalisée et le dénivelé des abords de l'ouvrage côté sud seront traités par un aménagement paysager intégrant la plantation de plusieurs dizaines d'arbres.

Après avoir franchi le boulevard Laurent Bonnevey, le cheminement piétons, la piste cyclable à double sens et le tramway longeront le centre de remisage avant de rejoindre la rue Saint-Jean-de-Dieu. La plateforme tramway sera végétalisée et deux alignements d'arbres seront plantés de part et d'autre des aménagements piétons et cycles.

Projection - Boulevard Sampaix, Saint-Fons



Document : 19326_SYTRAL_T10_Dossier_Synthese_web.pdf, page 15 sur 16

Lyon 7 : secteur Saint Jean de Dieu / Carteret

- Rue Saint-Jean-de-Dieu :

La piste cyclable à double sens et le tramway s'inscriront à l'ouest sur la rue Saint-Jean-de-Dieu, la ou les voies de circulation générale à l'est, et les trottoirs de part et d'autre. La plateforme tramway sera végétalisée sur l'ensemble de la rue (hors traversées piétonnes, intersections et entrées charretières).

Des plantations et un alignement d'arbres seront partiellement conservés et aménagés entre la plateforme tramway et la piste cyclable. Un second alignement d'arbres sur le trottoir est pourra ponctuellement compléter le paysage en fonction des largeurs disponibles.

- Franchissement de la voie ferrée de la Compagnie Nationale du Rhône :

Le cheminement piétons, la piste cyclable à double sens et le tramway quitteront la rue Saint-Jean-de-Dieu pour rejoindre le boulevard Jules Carteret en empruntant un nouvel ouvrage à créer sous la voie ferrée de la Compagnie Nationale du Rhône qui dessert le Port Edouard Herriot.

- Boulevard Jules Carteret :

Sur le boulevard Jules Carteret, la piste cyclable à double sens et le tramway s'inséreront côté sud, une voie de circulation générale sera restituée au nord, ainsi que des trottoirs de part et d'autre. La bande plantée existante entre la voie de circulation et le trottoir nord sera préservée et la plateforme tramway sera végétalisée sur l'ensemble du boulevard (hors traversées piétonnes, intersections et entrées charretières).



Projection - Boulevard Carteret, Lyon 7^e

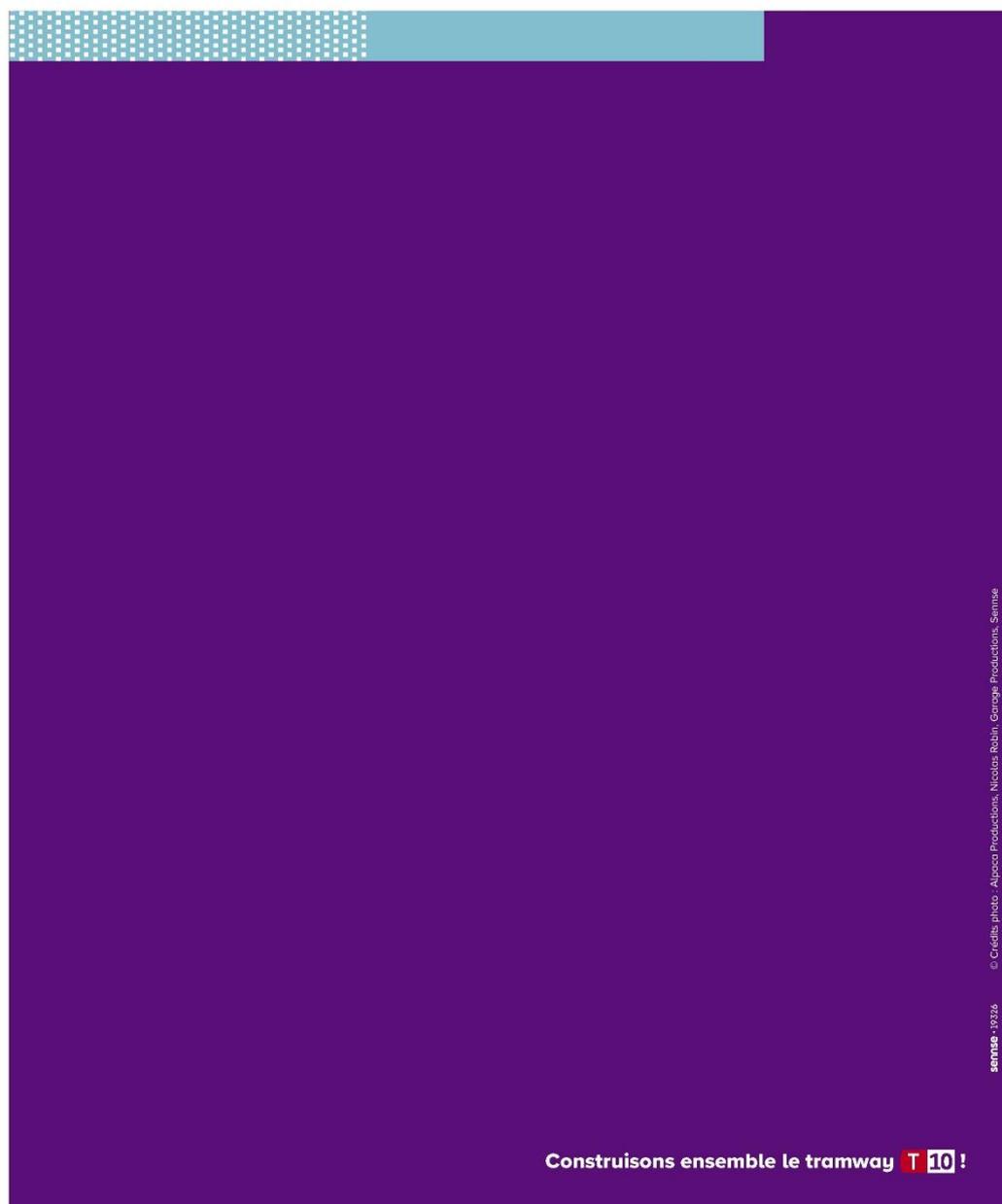
Lyon 7 : secteur Tony Garnier

Le tramway s'insèrera côté nord de l'avenue Tony Garnier, la piste cyclable à double sens se situera au centre et les voies de circulation générale (2 x 2 voies en section courante jusqu'à l'avenue Jean Jaurès et 2 x 1 voie ensuite) seront au sud, avec des trottoirs de part et d'autre de l'avenue.

La plateforme tramway sera végétalisée sur l'ensemble de l'avenue (hors traversées piétonnes, intersections, entrées charretières et station terminus). Les arbres

existants seront dans la mesure du possible conservés et complétés par de nouveaux arbres de part et d'autre de la plateforme tramway et de l'aménagement cyclable, ainsi que sur chacun des trottoirs, jusqu'à la station terminus située au niveau de la Halle Tony Garnier.

Le projet intègre également la requalification de voirie du raccordement de l'avenue Tony Garnier sur le boulevard Chambaud de la Bruyère.



© Crédits photo : Alpega Productions, Nicolas Rubin, Garage Productions, Semise

semise - 19226

Construisons ensemble le tramway **T10** !

Suivez l'actu !



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

SYTRAL
MOBILITÉS

E18 - Maxence

Lieu de dépôt : Par email

Objet : RE: 22/0619 - SCI COOKWARE / SAINT FONS

Contribution :

Page 48 / 165.

Projet de Tramway T10

Monsieur le Commissaire enquêteur, Je fais suite à l'entretien de ce jour en Mairie de SAINT FONTS dans le cadre de l'enquête publique en cours. Au préalable, Monsieur BATTAGLIA et moi-même tenions à vous remercier pour votre accueil et écoute. En complément de mes précédentes productions, je vous prie de trouver ci-joint la vidéo de Monsieur BATTAGLIA (qui ne fonctionnait pas lors de l'entretien). S'il ne vous est possible d'ouvrir le fichier, merci de me prévenir afin que je puisse vous apporter une clé USB si nécessaire. La vidéo montre que ce sont bien des semi-remorques + remorques qui livrent l'entrepôt de Monsieur BATTAGLIA, soit à minima des véhicules de 38 tonnes. Dans ces conditions, les projections du SYTRAL réalisées pour des véhicules de 19 T ne peuvent être prises en compte. Nous réaffirmons aujourd'hui que la solution de l'agrandissement du portail résoudrait la problématique. Nous restons bien entendu à votre disposition pour toute information, Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-enquêteur, à l'assurance de mes salutations distinguées.

[uc?export=download&id=1nm4qu9PAyxOM4gW28xFCKT6a7odm-gV4&revid=0B7QCHb-YYq54WGYyL0NVckhuUWJCTit6bU5IRTZseTFMclJrPQ] Maxence TEMPSEavocat [img.png] 09 85 60 60 76tel:062044202720872070 [img.png] 06 37 29 34 53 117 rue Pierre Corneille 69003 LYON asterio-avocats.com 9bc6b347-e90a-5a39-85e5-262b20078fd3.png 373161 De : Maxence Temps - Asterio Avocats

Envoyé : lundi 20 mars 2023 15:13

À : projet-tramway-t10@mail.registre-numerique.fr

Cc : Batta Adrien <adrienbatta@yahoo.fr>

Objet : 22/0619 - SCI COOKWARE / SAINT FONTS Chère Madame, Cher Monsieur, Je prends attache avec vous en qualité de conseil de la SCI COOKWARE, représentée par Monsieur Adrien BATTAGLIA, en copie de ce mail. Je vous prie de trouver en pièce jointe le courrier de contribution à enquête publique et les deux pièces liées, que j'ai déposé en ce jour sur le registre numérique. Nous nous rendrons également demain en Mairie de SAINT FONTS afin de participer de manière « physique » à l'enquête publique. Je reste bien entendu à votre disposition, Salutations distinguées,

[uc?export=download&id=1nm4qu9PAyxOM4gW28xFCKT6a7odm-gV4&revid=0B7QCHb-YYq54WGYyL0NVckhuUWJCTit6bU5IRTZseTFMclJrPQ] Maxence TEMPSEavocat [img.png] 09 85 60 60 76tel:062044202720872070 [img.png] 06 37 29 34 53 117 rue Pierre Corneille 69003 LYON asterio-avocats.com 9bc6b347-e90a-5a39-85e5-262b20078fd3.png 373161

Pièce(s) jointes(s) :



Pièce jointe : IMG_8083.MOV

[Télécharger le fichier](#)

@19 - Mairie - Saint-Fons

Lieu de dépôt : sur un registre papier

Objet : Registre d'enquête publique Saint-Fons 24 03 23

Contribution :

Copie registre 24 03 23

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Registre parcellaire Saint-Fons le 24 03 23.pdf, page 1 sur 2

1

ENQUÊTE RELATIVE

A

Projet de création de la ligne de tramway T10, reliant
la plate d'échange multimodal de la gare de
Vénissieux jusqu'à la Halle Tony Garnier (communes de
Vénissieux, de Saint-Fons et de Lyon 7^{ème})

En exécution de l'arrêté du 19 février 2023 de Monsieur le Préfet
de Rhône, je, soussigné, M. Olivier CHESTAN, Directeur
d'ouverture, ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant 8 feuillets, pour recevoir pendant une durée de
du 03 mars 2023 au 14 avril 2023
les Lundis de 13 heures 30 à 18 heures 30
du mardi au vendredi de 8 heures 30 à 17 heures 30
de 13 heures 30 à 17 heures 30
de heures à heures
les observations du public.

à Saint-Fons, le 03 mars 2023

Première séance :
Le heures de heures heures

1. - Observations de M. 2013/AB43. Permis de construire en parcelles AB 385 et AB 388.
17/03/2023

2. - le 21/03/23 par Mme CAILLON, représentante
de la SCI des Hautes Alpes détentrice des
parcelles AB 385 et AB 388. Nous
souhaitons porter à votre connaissance
plusieurs éléments concernant les emprises
dites à acquies sur nos parcelles :
1- Il est à noter que les emprises

1/21

Document : Registre parcellaire Saint-Fons le 24 03 23.pdf, page 2 sur 2

2

évoquées sur nos parcelles habitent en
sous sol les différentes alimentations
de notre bâtiment: Elec, Fibre, cuisine
Télécom, eau, eau incendie + Station 60+Colze
2- Notre plateforme est destinée
à la mise à quai de véhicules lourds
pour lesquels une zone de stockage
de 32m est nécessaire sans quoi elle devient
impropre à destination. 
Ces deux points nous conduisent à
vous interroger sur les raisons pour laquelle
le choix d'emprise a été fait sur nos
parcelles alors que de l'autre côté du
Boulevard se trouve un parking hors
d'usage et une zone boisée que vous
allez déjà traverser?

STAFF DECOR, 9^{ème} Jvd Lucien Sampaix
21/03/2023. 14h45 [135+369]

- Accès semi remorque hebdomadaire à
des fins de livraisons marchandises sur
parcelles 135/369 y a-t-il un passage bateau?
- Attention à la réduction de notre
zone parking clients sur la parcelle 135
possible suppression parking impossible?

David Crespin
Copie Yves Biquais



10/11

Document : Registre projet création Saint-Fons 24 03 23.pdf, page 1 sur 1

ENQUÊTE RELATIVE

A

Projet de création de la ligne de tramway T10, reliant le pôle d'échange multimodal de la gare de Venissieux jusqu'à la Halle Tony Garnier (communes de Venissieux, de Saint-Fons et de Lyon 7^e)

En exécution de l'arrêté du 17 février 2023 de Monsieur le _____ -Préfet de Rhône, je, soussigné, Monsieur Chastan DUCHÈNE ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant 8 feuillets, pour recevoir pendant une durée de _____, du 13 mars 2023 au 14 avril 2023 les _____ du _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____ du _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

les observations du public.

à Saint-Fons, le 13 mars 2023

Première journée :



Le _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

1. - Observations de M. _____

2113/2023. Demande de commission en préliminaire de 7h à 16h. Dossier complet

112

@20 - Francis - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Variante et contre-proposition au projet d'accès à la résidence "Maisons bleues" de Saint Fons

Contribution :

Le dossier d'enquête comporte d'après le plan 20220372_EP_PL20 un projet d'expropriation d'une bande de terrain de 5,5 m d'emprise, estimée à 247 m², au sud de la parcelle appartenant au Diocèse de Lyon où se situent l'église et les locaux paroissiaux de Saint Fons.

La réunion du 6 octobre 2022 provoquée par le Sytral et la Métropole avait permis d'informer la paroisse de Saint Fons et le Diocèse du même projet, nécessaire pour recréer un accès à la résidence « Maisons bleues » (cf document 1 extrait d'un diaporama remis après la réunion).

Les représentants du Diocèse et de la paroisse ont tout de suite formulé (par mél dès le 14 octobre 2022) une variante bien moins coûteuse pour la collectivité : en effet, le schéma de l'espace vert existant ainsi que les photos n° 1 et 2 (document 2 ci-joint) montrent clairement qu'il existe déjà une voie d'accès de 5 m de large à la résidence (dont 3,5 m de roulement), y compris une entrée dans la résidence Maisons bleues, le long du bâtiment faisant face aux salles paroissiales à une trentaine de mètres vers le sud. La variante proposée consisterait à utiliser cette voie existante. Contrairement au projet du dossier, cette variante ne nécessiterait aucun abattage d'arbre et éviterait le déplacement de l'ouvrage souterrain situé sur le terrain du Diocèse et qui n'est pas du tout une simple « armoire à déplacer » (comme indiqué sur le plan du document 1, et visible sur la photo n°4 incluse dans le document n°3 ci-joint). En outre, cette variante serait beaucoup plus cohérente avec l'idée exprimée par la commune de créer un espace vert utilisable par les riverains ou un espace de jeu pour les familles, comme on le voit sur la photo n°3 incluse dans le document n°3 ci-joint), idée qui serait sensiblement mise à mal si l'espace devait être encadré par deux voiries pour véhicules situées à 25 m l'une de l'autre.

Si, malgré tous ces arguments, le projet d'une nouvelle voie longeant les murs de la paroisse à +/- 1 m de distance était maintenu, ceci obligerait la paroisse, pour des raisons de sécurité, à grillager les fenêtres des salles de réunion alors que ce sont leurs seules ouvertures. Pour éviter une telle nuisance, les représentants du Diocèse et de la paroisse ont transmis aussi par le mél du 14 octobre précité une contre-proposition, consistant simplement à déplacer cette voie de 1 m supplémentaire en moyenne vers le sud, de manière à disposer tout du long d'un espace de 2 m entre ce nouvel accès et les salles et leurs ouvertures. Comme indiqué dans le schéma du document 3 ci-joint, l'aménagement devrait s'accompagner de l'installation d'une clôture (analogue au petit tronçon qui existe déjà côté ouest), permettant de conserver la propriété d'un espace suffisant pour y implanter dans cet espace une végétation complémentaire à définir, dont des arbres. Comme on le voit sur la photo n°4, ceci permettrait aussi à la voie d'accès de ne pas abimer deux arbres à son extrémité est (leurs troncs sont actuellement espacés de 4,1 m seulement) et d'en abattre un seul. Côté ouest, le tronc du tilleul serait positionné en limite extérieure des 5,5 m de voie mais sans risque de dommage puisque distant de la chaussée de 1,5 m au moins. La vente porterait sur 200 m² environ au lieu de 247.

Lors du rendez-vous sur place du 14 novembre 2022 de responsables de la paroisse avec le Maire de Saint Fons, son chef de cabinet et son responsable environnement, ces derniers se sont déclarés en faveur de cette variante et cette contre-proposition. Le Sytral, relancé tout début janvier 2023, a déclaré que variante et contre-proposition proposées n'avaient pas été écartées et étaient toujours à l'étude.

Les représentants du Diocèse et de la paroisse se rendront en Mairie de Saint Fons le 4 avril à l'occasion de la présence du Commissaire – enquêteur pour lui faire part de leur contribution.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : document 3 Schéma de contre proposition d'accès et photos 3 & 4.pdf, page 1 sur 1

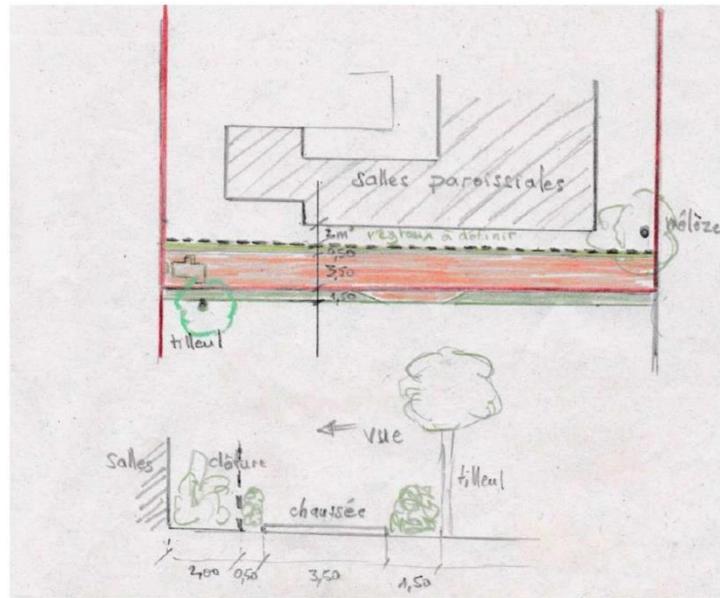


Photo n°3



Photo n°4

Document : document 2 schéma de l'espace vert existant sud paroisse et photos 1 & 2.pdf, page 1 sur 2



Photo n°1

Document : document 2 schéma de l'espace vert existant sud paroisse et photos 1 & 2.pdf, page 2 sur 2



Photo n°2

Document : document 1 projet SYTRAL initial soumis à consultation.pdf, page 1 sur 1

Schéma du projet de voie d'accès remis par le Sytral en octobre 2022

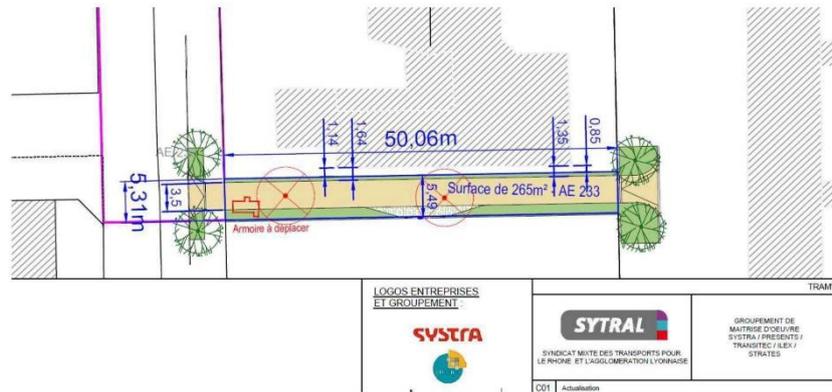


Photo-montage de la voie d'accès dans l'espace vert au sud des locaux de la paroisse



R21 – Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

1. - Observations de M.

241319043 : ~~propriétaire de la commune de~~
inquietem : ~~Monsieur~~
Nous habitons au 2 avenue de la république à Véaussieux,
nous sommes propriétaire d'un terrain de 110m²
sur lequel nous possédons en rez de chaussé un
local commercial et au dessus notre habitation
Nous ne souhaitons pas vendre notre bien et souhaitons
que soit étudiée une solution différente évitant
la porte de notre bien. Ne serait-il pas possible
de continuer la solution retenue que ce soit consistant
A1

2

à permettre la cohabitation TRAM 2 voitures sur les
mêmes voies
Nous vous remercions de prendre en compte notre demande

~~reçu~~

Finik

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@22 - dn - Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ST FONTS

Contribution :

Bonjour, habitante sur st Fons , je recherche désespérément le tracé précis de la circulation routière automobile.

Puisqu'il est prévu des condamnation de sens automobile à plusieurs endroit.

Il aurait été judicieux de nous montrer un plan en ce sens.

Merci pour un éventuel retour

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R23 - Vénissieux

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

27/03/2023 EG RETAIL (FRANCE) SAS.

7. HERBIGNEAUX Tel 06 20 92 26 17

olivier.herbigneaux@eg.group

Nous exploitons la station BP sise Rue de la République
angle rue Semard /Kugler. Nous sommes propriétaires
de la parcelle cadastrée BH65, et locataires de la parcelle
BH64 à bail avec la SCI FAVET. Notre station qui est
une ICPE (installation dans le feu de la protection de l'environnement)
est implantée sur ces deux parcelles qui sont impactées par
le projet Sytral T10.

La préemption d'une bande d'une largeur de +/- 5m
le long de la rue de la République risque de compromettre
la viabilité de la station-service.

En effet, trois problématiques risquent de se poser :

1) Nous avons des distances réglementaires à respecter
entre les installations pétrolières (cuves, pompes, gpl) et la
limite de propriété. La préemption de cette bande de
terrain risque donc de réduire les distances réglementaires
et de rendre les installations non conformes nécessitant
potentiellement des travaux lourds de remise en conformité
sur les installations pétrolières (déplacement) coût 1 M€
environ, sous réserve que cela soit possible.

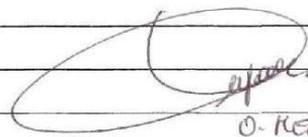
2) Notre station est linéée par des camionnets semi
(citéaux de 35 m³) La réduction de l'emprise
foncière de la station risque de complexifier

H2

voie de rendre impossible la giration des
camions cités sur le terrain, et donc de
rendre impossible les livraisons en carburant.
Il en est de même pour les camions de nos
clients qui pourraient ne plus pouvoir venir
s'approvisionner sur la station induisant donc
une perte de chiffre d'affaires et une fragilisation
du point de vente.

3) Nous avons au droit de la bande préemptive
des équipements (réseaux et totem-prix de marque)
qui risquent d'être menacés et qui doivent
donc être déplacés.

Nous emettons donc de fortes réserves sur la faisabilité
de maintenir en exploitation la station suite à la
suite des travaux T10.



O. KERBIGNEAUX

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R24 - Vénissieux

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Le 27/03/2023
Monsieur JETTEL SCI Henri FAYE 066046673
Nous sommes propriétaire de la parcelle 64 28 Avenue
Pierre SENARD on exploite la station BP
Nous sommes inquiet de l'exploitation et de
travaux et pour la contribution de l'exploitation
de la station BP qui risque de mettre à
difficulté son exploitation. Ils ont de nous
à respecter pour les liaisons par camion citane,
des citanes citanes (civres garburats), citane
citane.
Nous n'avons pas été prévenu par le passé
des travaux sur l'avenue de la République.
HX

4

et espions pouvoir trouver des solutions
qui consiste à échanger et permettre de faciliter
l'exploitation de cette station service présente
depuis 1990. ~~Il y a des travaux~~
}

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@25 - MC

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution de l'Association pour le développement durable de la Vallée de la Chimie

Contribution :

Veillez trouver en pièce jointe la contribution de l'Association pour le développement durable de la Vallée de la Chimie

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Vf-Contribution_concertation_T10.pdf, page 1 sur 6



ADDVC

L'Association pour le Développement Durable de la Vallée de la Chimie, créée en 2007, rassemble les acteurs de la Vallée de la Chimie et a pour vocation de promouvoir toute initiative favorisant une meilleure qualité de vie des salariés et résidents et un développement harmonieux et durable du territoire. Elle vise à :

- Renforcer les synergies,
- Valoriser les actions individuelles et collectives,
- Améliorer l'image de la Vallée de la Chimie.

Elle regroupe 24 établissements adhérents représentant environ 8000 salariés.

Améliorer la desserte et l'accessibilité de la Vallée de la Chimie

Un enjeu fort pour les entreprises et les collectivités du territoire

La Vallée de la Chimie, de Gerland à Givors, accueille plus de 50 000 salariés sur son territoire. Aujourd'hui, près de **75 % utilisent leur voiture pour les trajets domicile – travail** (enquête PDIE 2015) entraînant une **congestion importante des voies de circulation** (A7, A450, D301...) liée aux déplacements pendulaires, au trafic de transit et au transport de marchandises.

L'accessibilité de la Vallée de la Chimie et notamment de ses sites industriels et de ses centres de recherche est **un enjeu très fort en termes d'attractivité et de compétitivité** pour le territoire.

Depuis 2007, les entreprises du territoire sont engagées sur cette problématique avec la mise en place dès 2008 d'un Plan de Déplacement inter-Entreprises porté par l'ADDVC. Et elles poursuivent leur mobilisation pour le développement d'une mobilité plus durable à l'échelle du territoire.

Le développement d'un réseau de transport en commun fiable, l'aménagement d'infrastructures modes doux et la mise à disposition de services favorisant l'intermodalité pour les derniers km sont extrêmement importants pour le territoire. Ainsi, ce document regroupe les besoins des acteurs du territoire autour du projet de Tram T10 et notamment les aménagements et services pour faciliter l'accès aux stations.

Contribution de l'ADDVC à la concertation Tram T10

1

Contact : Association pour le développement durable de la Vallée de la Chimie – claire.addvc@gmail.com

Document : Vf-Contribution_concertation_T10.pdf, page 2 sur 6

UN CONSTAT ET DES OBJECTIFS PARTAGES

LE PDIE DE LA VALLEE DE LA CHIMIE, 1ER PDIE ACTIF DE LA METROPOLE DE LYON

Depuis 2007, les industriels de la Vallée de la Chimie sont mobilisés sur la problématique « mobilité / déplacements ». Porté par l'Association pour le Développement Durable de la Vallée de la Chimie (ADDVC), le **PDIE de la Vallée de la Chimie** a été le premier actif sur le périmètre du Grand Lyon et fait référence de pionnier en France à l'échelle d'un bassin d'emploi de cette taille (plus de 8 000 salariés). Cette démarche collective a permis de :

- fédérer les acteurs locaux pour exprimer d'une voix les besoins de déplacements sur le territoire
- créer une instance d'échange entre les acteurs locaux et les partenaires institutionnels comme la Métropole de Lyon, le SYTRAL, la SNCF, la Région...
- structurer des outils partagés pour répondre aux enjeux locaux.

La mobilité s'est progressivement améliorée grâce aux différentes actions mises en oeuvre :

- modification des tracés TCL, création de la ligne 15^E, augmentation de fréquence de la ligne 64...
- coordination des horaires TER/TCL,
- déploiement du service de Transport à la Demande,
- animation d'une plateforme de co-voiturage et de communautés inter-entreprises,
- promotion des modes doux : essai et achats groupés de vélos à assistance électrique, vélo bus, remise en selle,
- accompagnement au déploiement du télétravail pour réduire les besoins en déplacement,
- mise en place du dispositif GoToJob, en partenariat avec la Mission Lyon Vallée de la Chimie, afin d'accompagner les salariés à modifier leurs habitudes de déplacement domicile / travail au

travers de coachings individualisés et d'un réseau de conseillers mobilité.



UNE OFFRE DE MOBILITE EXISTANTE MAIS INSUFFISANTE

La Vallée de la Chimie compte 9 gares et haltes ferroviaires :

- en rive gauche : Saint-Fons, Feyzin, Serezin, Chasse sur Rhône
- en rive droite : Pierre-Benite, Irigny, Vernaison, Grigny, Givors.

Elle compte également plusieurs lignes TCL :

- en rive droite : les lignes 17 et 18 avec des connexions possibles avec les gares et le métro B (Oullins), la ligne C7 et la ligne 15 et 15E
- en rive gauche : les lignes 60, 64 et GE2 avec des connexions possibles avec les gares, le métro B à Debourg/Gerland et le tramway T4 (Feyzin)
- et un service de Transport à la Demande.

Contribution de l'ADDVC à la concertation Tram T10

Contact : Association pour le développement durable de la Vallée de la Chimie – claire.addvc@gmail.com

2

Document : Vf-Contribution_concertation_T10.pdf, page 3 sur 6

Cependant, tous les acteurs du territoire s'accordent sur le fait que :

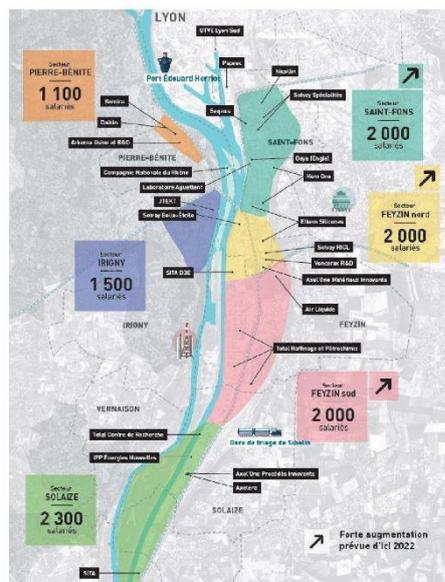
- L'offre se réduit en allant vers le Sud de la Vallée de la Chimie,
- La réalisation du dernier km reste une difficulté pour bon nombre d'utilisateurs,
- Le territoire n'est aujourd'hui pas propice à l'utilisation des modes actifs,
- L'intermodalité TER /réseau TCL est difficile compte-tenu de la faible fréquence de la desserte ferroviaire et des modalités actuelles de tarification.

UN TERRITOIRE DYNAMIQUE ET EN DEVELOPPEMENT

Aujourd'hui, le territoire de la Vallée de la Chimie est à un tournant de son développement : évolution des établissements présents historiquement (à titre d'exemple, IFP Energies nouvelles - Lyon est passé de 350 à plus de 800 personnes), implantation de centres de recherche et d'innovation dédiés à la chimie d'envergure mondiale (SOLVAY, ELKEM Campus...), développement de nouvelles activités dans le cadre de l'Appel des 30 ! 1 500 nouveaux salariés sont attendus à l'horizon 2022. Les infrastructures et contraintes évoluent également : voies de covoiturage sur l'axe M6/M7, plan de prévention des risques technologiques, zone à faible émission...

L'inquiétude des entreprises est croissante sur cette question de la mobilité et les impacts se font déjà ressentir : difficile à recruter, exposition au stress pour les salariés, refus de certaines PME / entreprises de s'implanter sur le territoire...

Pour poursuivre cette dynamique de développement et garantir à tous les salariés (les anciens et les nouveaux venus) des conditions de déplacement plus efficaces, plus rapides et plus durables, le développement d'une offre de transport en commun est indispensable, le tram T10 en fait partie. Elle doit bien évidemment être couplée à la mise à disposition de solutions pour boucler les premiers et derniers km.



Carte présentant l'évolution des emplois sur le territoire (ADDVC, Métropole de Lyon)

LES PRIORITES POUR LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Des priorités identifiées de façon collective

En décembre 2018, les entreprises du territoire ont participé à un « Sprint » participatif co-organisé par l'ADDVC et la Métropole de Lyon pour identifier des solutions pour faciliter la mobilité des collaborateurs des entreprises, des visiteurs mais également des habitants.

Une cinquantaine de salariés des entreprises du territoire, accompagnés de 15 experts de la mobilité (Métropole de Lyon, ADEME et prestataires privés) ont travaillé durant 2 journées - les 19 et 20 décembre 2018 - dans l'objectif d'identifier toutes sortes de propositions pour faciliter leur quotidien.

Les travaux réalisés depuis cet événement ont permis de synthétiser les besoins des entreprises du territoire.



Une liaison rapide, fréquente et confortable vers Lyon – Centre

Une attente très forte de la part de l'ensemble des acteurs économiques du territoire est de pouvoir relier les établissements de la Vallée de la Chimie aux 2 gares principales de Lyon : Part-Dieu et Perrache en 30 minutes maximum en supprimant les ruptures de charge. Une fréquence de 20 minutes est un minimum aux heures de pointe et une régularité de desserte est indispensable entre 7h et 19h.

La création de voies réservées aux transports en commun ou la prolongation du métro pour permettre une desserte rapide et fiable de la Vallée de la Chimie depuis les stations de métro Oullins et Gerland est également une priorité des acteurs du territoire.

Une tarification unique TCL / TER péri-urbain type RER est également nécessaire pour faciliter l'intermodalité et simplifier l'accès des très nombreux visiteurs des entreprises du territoire (environ 200 personnes par jour).

Transformer certains arrêts TCL (métro, tram, bus...) et les gares en hub intermodaux pour permettre la réalisation du dernier km

Le trajet en transport en commun ou en train ne peut être pensé de façon isolée. La plupart des entreprises du territoire sont situées à plus de 1 km d'un arrêt de transport en commun. Les arrêts TCL principaux, gares et haltes ferroviaires doivent pouvoir proposer des services aux salariés : espaces d'attentes, modes doux sécurisés, transport à la demande, navettes, co-voiturage, parking vélo, parking voiture ...

Afin de faciliter l'utilisation de ces services par les salariés, les visiteurs et les habitants, une application ou un

abonnement unique doit permettre d'y accéder.

Les parking vélos doivent être sécurisés et le coût inclus dans le ticket de transport en commun pour encourager l'intermodalité.



Une liaison directe Vallée de la Chimie – Saint-Exupéry

Les entreprises du territoire souhaitent également la création d'une ligne directe entre l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry et la Vallée de la Chimie pour faciliter les déplacements professionnels et la venue des visiteurs sur les sites. En effet, le territoire compte de très nombreuses entreprises internationales et des centres de recherche de rayonnement mondial.

Un maillage doux sécurisé et agréable sur l'ensemble du territoire

Les entreprises et collectivités du territoire souhaitent la création de voies sécurisées, continues et entretenues dédiées aux modes doux permettant des connexions avec les voies lyonnaises. Elles s'interrogent également sur les aménagements permettant une traversée facile entre la rive droite et la rive gauche : téléphérique, passerelle mode doux... La signalétique et les services (stations de gonflage, stationnements...) apparaissent également comme un enjeu pour déployer à grande échelle l'usage des modes doux.



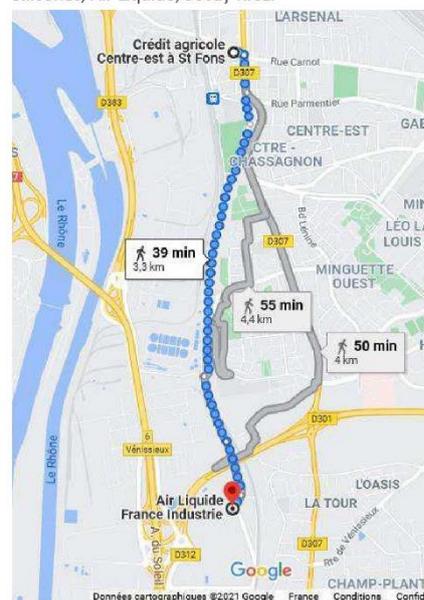
LE TRAM T10 : UNE DESSERTE DU NORD DE LA VALLEE DE LA CHIMIE

Un maillon supplémentaire dans l'offre de transport

Le projet de tram T10 permet de relier de façon fiable, efficace et rapide le Nord de la Vallée de la Chimie au métro B, à Gerland, et au métro D, à la gare de Vénissieux. Il est accueilli de façon très positive par les entreprises et collectivités du Nord du territoire. Cependant, afin qu'il joue pleinement son rôle sur l'ensemble du territoire, la problématique des derniers kilomètres doit être véritablement prise en compte. En effet, pour les entreprises les plus proches, les salariés auront à effectuer une distance de 600 m à 1,5 km pour rejoindre leur entreprise depuis l'arrêt de tram 10, ceci concerne par exemple Sequens, Interfora IFAIP, Solvay Spécialité, Elkem Silicones Campus R&D.



Pour les entreprises du Sud de Saint-Fons et du Nord de Feyzin, les salariés auront à parcourir entre 3 et 4 km pour rejoindre leur entreprise. Ceci concerne notamment Elkem Silicones, Air Liquide, Sovay RICL.

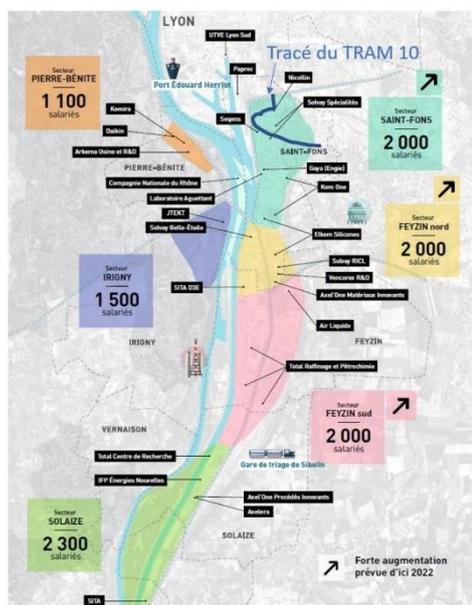


Améliorer la desserte et l'accessibilité de la Vallée de la Chimie
Contact : Association pour le développement durable de la Vallée de la Chimie – claire.addvc@gmail.com

5

Document : Vf-Contribution_concertation_T10.pdf, page 6 sur 6

Quant aux entreprises les plus au Sud, les moins bien desservies en transport en commun actuellement, les salariés auront encore 9 km à parcourir depuis le tram pour rejoindre leur entreprise. Ceci concerne par exemple, IFPEN, Total CRES, Axelera, Axel One. La carte ci-contre et les kilomètres restants à parcourir montre bien l'importance de proposer des solutions pour les derniers kilomètres pour permettre une desserte de l'ensemble de la zone d'activité.



Une opportunité pour développer un hub intermodal partagé avec la gare de Saint-Fons

La gare de Saint-Fons permet de rejoindre Jean Macé en 4 minutes, Perrache en 8 minutes, et Vienne en 27 minutes. C'est un point d'entrée structurant sur la Vallée de la Chimie. La création d'un hub intermodal partagé entre la gare de Saint-Fons et l'arrêt de T10 le plus proche paraît indispensable pour développer l'intermodalité et parcourir les derniers km. Ce hub intermodal devra proposer un bouquet de service : bus vers le Sud de la Vallée, covoiturage dynamique, transport à la demande, vélos en libre service...

Une intermodalité à développer pour desservir le Sud de la Vallée de la Chimie

Le projet de tram T10 desservant le Nord de la Vallée de la Chimie, l'intermodalité sera indispensable pour desservir les entreprises et collectivités plus au Sud. Elle passe par :

- un maillage de bus complété par le transport à la demande qui devront permettre un rabattement efficace pour atteindre les objectifs des entreprises du territoire : relier Perrache et Part-Dieu en 30 minutes. Repenser les lignes de transport en commun existantes pour relier efficacement le Sud de la Vallée de la Chimie au Tram 10.
- Un maillage mode actifs avec des infrastructures sécurisées, une connexion avec les voies lyonnaises, des stations de vélos en libre service, la possibilité d'embarquer son vélo dans le tram pour effectuer les 1ers et derniers km.

CONCLUSION

Le projet de Tram T10 est un nouveau mode de transport structurant pour le Nord de la Vallée de la Chimie. Afin d'apporter toute son efficacité pour l'ensemble du territoire, la problématique des derniers km est à prendre en compte dès cette phase du projet.

Les adhérents de l'ADDVC :

Air Liquide, Arkema, Centre Technique, Informatique et Administratif (CETIA), Arkema Centre de Recherche Rhône-Alpes (CRRA), Arkema Usine de Pierre Bénite, Axelera, Axel'One, Deltalys, Domo Belle Etoile, ElKem Silicones, IFPEN, Interfora-IFAIP, JTEKT, Kem One, Seqens, Solvay Belle-Etoile, Solvay Saint-Fons Spécialités, Solvay Centre de Recherche et Innovation de Lyon (RIC-Lyon), Total Centre de Recherche de Solaize (CreS), Total Plateforme, France Chimie Rhône-Alpes, Ville de Pierre Bénite, Ville de Saint-Fons, Ville de Feyzin, Ville de Vernaizon, Vos Logistic

Un partenariat avec :

GRANDLYON
la métropole

@26 - Mairie - Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur le registre papier

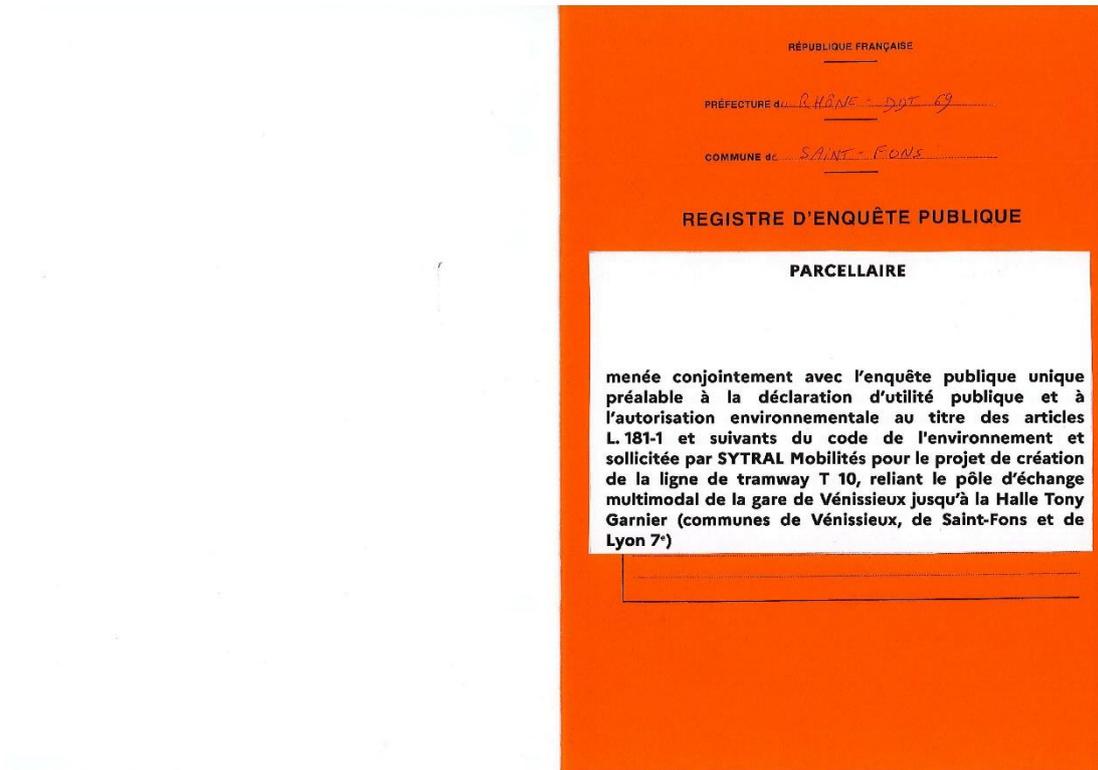
Objet : SAINT-FONS

Contribution :

CONTRIBUTION 31 03 23

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Registre parcellaire Saint-Fons 31 03 23.pdf, page 1 sur 3



Document : Registre parcellaire Saint-Fons 31 03 23.pdf, page 2 sur 3

ENQUÊTE RELATIVE

A

Projet de création de la ligne de tramway T10, reliant le pôle d'échange multimodal de la gare de Vénissieux jusqu'à la Halle Tony Carnaud (communes de Vénissieux, de Saint-Fons et de Lyon 7^{ème})

En exécution de l'arrêté du 17 février 2023 de Monsieur le _____-Préfet de Rhône, je, soussigné, M. Christian DUCHÊNE ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant 8 feuillets, pour recevoir pendant une durée de _____, du 13 mars 2023 au 14 avril 2023 les lundi de 13 heures 30 à 18 heures 30 du mardi au vendredi de 8 heures 30 à 17 heures 30 de 13 heures 30 à 17 heures 30 de _____ heures à _____ heures

les observations du public.

A Saint-Fons, le 13 mars 2023

Première journée :

Le _____ de _____ heures à _____ heures

1. - Observations de M. 211312043. Permanence du commissaire enquêteur du 14/3/23
Nominus unsplit

2.- de 21/03/23 par Mme CAILLON représentante de la SCI des Maronniers détentrice des parcelles AB 385 et AB 388. Nous souhaitons porter à votre connaissance plusieurs éléments concernant les emprises dites à acquies sur nos parcelles :

1- Il est à noter que les emprises

AK

2

évoquées sur nos parcelles habitent en
sous sol les différentes alimentations
de notre bâtiment: Elec, Fibre, cuivre
Telecom, eau, eau incendie + Station 60+Colza
2- Notre plateforme est destinée
à la mise à quai de véhicules lourds
pour lesquels une zone de déchargement
de 32m est nécessaire sans quoi elle devient
improprie à destination. 
Ces deux points nous conduisent à
nous interroger sur les raisons pour lesquelles
le choix d'emprise a été fait sur nos
parcelles alors que de l'autre côté du
Boulevard se trouve un parking hors
d'usage et une zone boisée que vous
allez déjà traverser ?

STAFF DECOR, gnd Lucien Sampay
21/03/2023. 14h45 [135+369]

- Accès semi remorque hebdomadaire à
des fins de livraisons marchandises sur
parcelles 135/369 y a t'il un passage bateau?
- Attention à la réduction de notre
zone parking clients sur la parcelle 135
Possible suppression parking impossible?

David Crespin
Copie Yves Biquais



14/4

Document : Registre Saint-Fons 31 03 23.pdf, page 1 sur 2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE du RHÔNE - DDT 69

COMMUNE de SAINT-FONS

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement et à la déclaration d'utilité publique sollicitée par SYTRAL Mobilités pour le projet de création de la ligne de tramway T 10, reliant le pôle d'échange multimodal de la gare de Vénissieux jusqu'à la Halle Tony Garnier (communes de Vénissieux, de Saint-Fons et de Lyon 7^e)

Document : Registre Saint-Fons 31 03 23.pdf, page 2 sur 2

ENQUÊTE RELATIVE

A

Projet de création de la ligne de tramway T10 reliant le pôle d'échange multimodal de la gare de Venissieux jusqu'à la Halle Tony Garnier (communes de Venissieux, de Saint-Fons et de Lyon 7^e)

En exécution de l'arrêté du 17 février 2023 de Monsieur le _____-Préfet de Rhône, je, soussigné, M. Monsieur Chastan DUCHÈNE ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant 8 feuillets, pour recevoir pendant une durée de _____, du 13 mars 2023 au 14 avril 2023 les _____ du _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____ du _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

les observations du public.

à Saint-Fons, le 13 mars 2023

Première journée :



Le _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

1. - Observations de M. _____

2113/1083. Demande de commission en préliminaire de 1h à 1h15. Dossier complet

112

E27 - olivier

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Av Jean Jaures n°7

Contribution :

Bonjour,

Nous habitons une maison de ville au 7 avenue Jean Jaurès, 69200 Vénissieux. Le tracé du Tram T10 passe donc directement devant chez nous.

Nous aimerions savoir ce qui est prévu :

- concernant le maintien de l'accès à notre garage. Qu'est-il prévu ? outre l'accès par nos véhicules, j'ai des besoins de livraisons et d'imports. J'ai mon activité professionnelle d'artiste au même endroit.
- Quand sont prévus les travaux de voiries et quelles solutions seront mises en place pour nos accès temporaires ?
- Est-il prévu de nouveaux éclairages dans la rue ?
- Quand est-il prévu le maintien ou la suppression des zones de parking actuel, devant le n° 3 - 5
- Quand est prévu et comment sera prévu la destruction pour l'alignement du N°9, se sont des gros travaux nous aimerions être prévus en amont. Si mon activité est impactée je dois le prévoir au plus vite.
- Auriez-vous un planning des travaux ? même sommaire ?
- Quelle sera la localisation de la future plateforme d'arrêt du tram au début de Jean Jaurès ? Doit-on redouter l'implantation dans notre maison ?
- Quand sera-t-il prévu le maintien de l'espace vert situé au droit de notre maison.

Dans tous les cas nous sommes ravis de tous les travaux qui amélioreront les déplacements dans Vénissieux. Mais nous sommes encore très tributaire de nos véhicules, Mes clients sont situés partout dans la vallée du Rhône, et ma compagnie a de nombreux déplacements en dehors de la Ville.

Bien à vous

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@28 - BYves

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Copie de la lettre d'observation adressée par courrier recommandé avec Accusé de réception du 6 avril 2023

Contribution :

Merci d'ouvrir la pièce jointe

Gérant de la SCI Les Coteaux de Lyon

Pièce(s) jointe(s) :

Document : projet d'aménagement du boulevard Lucien Sampaix.pdf, page 1 sur 1

2.4.5.7.3 Boulevard Lucien Sampaix

Le tramway bifurque ensuite dans le boulevard Lucien Sampaix. Sur ce secteur, le profil en travers propose d'ouest en est : un cheminement piéton, les cycles, une bande plantée en continuité de la plateforme tramway végétalisée, une voie de circulation dans chaque sens, à nouveau un trottoir et une bande plantée qui permet de gérer les différences de niveau.

L'arrivée de la ligne de tramway T10 impose de nombreuses acquisitions foncières sur la zone industrielle Sampaix. Cela pourra constituer une opportunité de retravailler l'image et le design urbain du secteur.

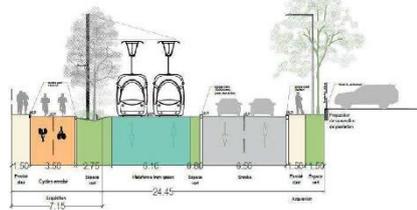


FIGURE 140 : COUPE PROJET AU DROIT DU BOULEVARD LUCIEN SAMPAIX

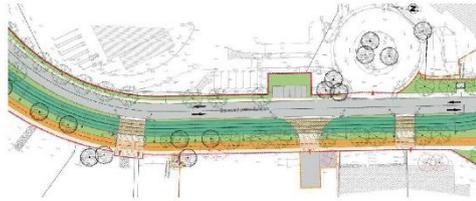


FIGURE 141 : INSERTION AMÉNAGÉ DU BOULEVARD LUCIEN SAMPAIX

2.4.5.7.4 Le bois de Saint-Fons

Le bois de Saint Fons est une réserve de nature structurante dans cet espace peu qualitatif et dominé par le boulevard périphérique. La station Sampaix Nord créée à ce niveau sera à proximité de la zone industrielle.

L'objectif est de prolonger l'ambiance boisée pour intégrer la station et ses abords afin de créer une séquence parc propice à l'attente et à l'appropriation par les employés de la ZI Sampaix.

Afin de minimiser les impacts sur le bois de Saint Fons et l'activité riveraine côté Est, il est proposé de créer des soutènements sous forme de gabions étagés pour retrouver le terrain naturel rapidement et conserver au maximum les aménagements paysagers existants.

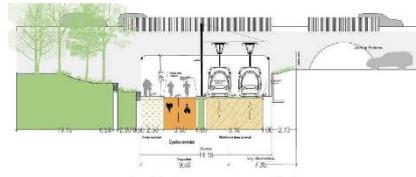


FIGURE 142 : COUPE PROJET AU DROIT DU BOIS DE SAINT-FONS

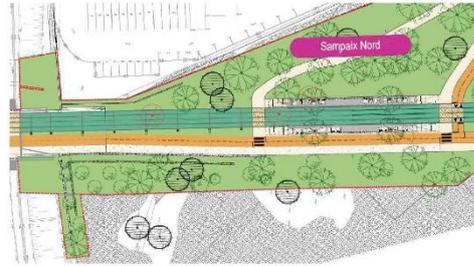


FIGURE 143 : NOUVELLE SECTION AU DROIT DU BOIS DE SAINT-FONS

S.C.I LES COTEAUX DE LYON

Z.A. de L'Hermitière

35230 ORGERES

RCS Rennes 442 204 954

Monsieur le Commissaire-Enquêteur

Mairie de Saint Fons

1 place Roger Salengro

69190 Saint-Fons

Orgères, le 6 avril 2023

L.R.A.R n° 1A 202 836 8926 6

Objet : Réalisation de la ligne de tramway T10

Monsieur,

Nous avons examiné avec attention les pièces du dossier de l'enquête parcellaire relative à la réalisation de la ligne n° T10 consultable sur le site <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-T10>.

Ce projet va impacter de manière significative l'ensemble immobilier dont notre société est propriétaire, situé au n° 9 boulevard Lucien Sampaix à Saint Fons et par voie de conséquence, l'activité de notre locataire, STAFF DECOR.SA.

Pour rappel, l'activité de STAFF DECOR dans ces locaux commerciaux consiste à commercialiser et distribuer sur la région Auvergne -Rhône-Alpes des produits de décoration en staff fabriqués dans ses ateliers en Bretagne près de Rennes. Cette agence de Saint Fons fonctionne à la fois comme un point-conseil, les clients professionnels et particuliers sont accueillis et conseillés par des spécialistes dans le showroom, et comme un dépôt logistique, les produits de décoration sont livrés par semi-remorque et stockés sur place pour être ensuite, réacheminés sur les chantiers ou enlevés par la clientèle.

L'examen des pièces nous a permis de relever que le tracé retenu engendrait l'amputation d'une partie de notre emprise foncière pour permettre l'intégration de différents aménagements (trottoirs, piste cyclable, voies de circulation, stationnements.....). Nous avons noté dans le dossier que l'insertion de ces aménagements devait néanmoins, préserver les accès riverains, y compris pour les commerces.

202 m2 (AB 135p et AB 369p) seraient amputés sur une surface totale de 1 122 m2. Cette emprise concerne actuellement 4 places de parking et une voie d'accès « 38 tonnes » au dépôt.

L'examen des schémas intitulés « figure 140 coupe projet au droit du boulevard Lucien Sampaix » et « figure 141 Insertion au droit du boulevard Lucien Sampaix » (reproduits en pièce jointe) nous

Document : courrier du 6 avril au commissaire enquêteur.pdf, page 2 sur 2

interroge sur l'accessibilité future de notre ensemble immobilier et sur la capacité de notre locataire à y poursuivre ses activités :

1. L'accessibilité du bâtiment aux semi-remorques ne semble pas garantie :

- l'aire de manœuvre pour reculer en marche-arrière de la voie de circulation jusqu'à la porte du dépôt est de notre point de vue insuffisante. Il conviendra également de vérifier qu'aucun obstacle (plantations par exemple) n'entrave l'accès au bâtiment pour les semi-remorques

- Pour accéder à notre bâtiment en véhicule, il faudra traverser les voies du tramway, les deux voies cyclables et le cheminement piéton. Pour limiter les risques d'accidents qui en résultent, il nous paraît plus judicieux d'inverser pour le boulevard Sampaix le positionnement des différentes voies en faisant en sorte que la circulation routière soit positionnée le plus proche possible des accès aux différents bâtiments d'activité situés à l'ouest du boulevard

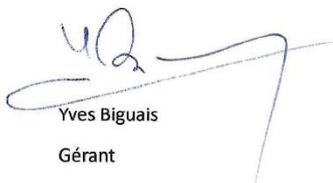
2. L'emprise foncière restante ne nous permet pas de reconstituer le nombre de places de parking supprimées pourtant nécessaires à l'activité de notre locataire. Décaler l'axe de ces aménagements vers l'est en empiétant sur les parcelles de l'autre côté du boulevard Lucien Sampaix, permettraient de conserver quelques places de parking devant la façade de notre bâtiment.

3. La protection de notre bâtiment au risque d'intrusion est détériorée car il nous semble impossible de reconstruire dans le futur, faute d'espace suffisant le mur et le portail actuels séparant notre propriété du boulevard Sampaix.

Nous avons également relevé dans les documents de l'enquête qu'une procédure d'indemnisation amiable des activités commerciales étaient prévue en phase de chantier pour compenser le manque à gagner des activités anormalement impactées par les travaux. Nous souhaiterions être informés des détails de cette procédure dès que possible.

Nous souhaitons que ces observations retiennent votre attention et restons à votre disposition pour échanger sur les différentes options qui permettraient de préserver l'accessibilité de notre bâtiment et par voie de conséquence la poursuite de l'activité de notre locataire STAFF DECOR dans ces locaux d'activité.

Dans l'attente de nos futurs échanges, nous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Yves Biguais
Gérant

PS : copie de ce courrier est déposée ce jour sur le site internet sous la rubrique « Déposer votre contribution »

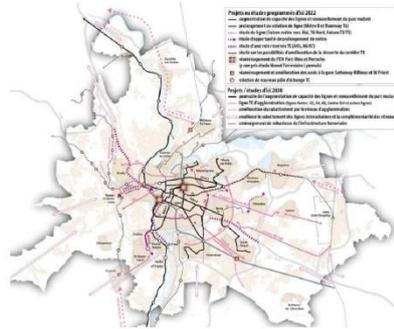
@29 - David-André - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Observations M BEROUD

Contribution :

La Pièce E – Bilan socioéconomique p 36 du dossier de l'enquête expose un plan du SCOT reprend un autre plan du SCOT qui confirme l'arc EST.



b- De l'absence de cohérence avec le PLU-H

Le PADD du PLUH de la Métropole en page 14

intègre des mesures conservatoires pour préserver le développement futur des grandes infrastructures de transports collectifs et de voirie, existantes ou à venir et des équipements qui y sont liés (ex : centres de maintenance...).

Cela concerne notamment :

- les transports ferrés : évolutions et extensions des pôles d'échanges multimodaux de la Part-Dieu et de Perrache, axe nord-sud du nœud ferroviaire lyonnais, contournement ferré de l'agglomération, axe Saint-Fons/Grenay ;
- les transports fluviaux : le Port Edouard Herriot et les projets de plates-formes fluviales au sud et au nord de l'agglomération ;
- les transports aériens, avec notamment, sur le territoire de la métropole, la confortation de l'aérodrome de Lyon-Bron ;
- les grandes voiries d'accessibilité nationale et internationale (inscrites à la directive territoriale d'aménagement et reportées au Scot).

Il identifie clairement en page 59 :

Sur l'Est lyonnais un modèle urbain équilibré et hiérarchisé sera privilégié avec l'objectif de structurer l'urbanisation : (...)

- autour des corridors urbains identifiés dans le Scot (axes T2, T3, A8, route de Genas, route d'Heyrieux), considérés comme des secteurs prioritaires d'intensification du développement urbain permettant d'évoluer vers une ville plus mixte autour des axes de transports collectifs.

Le plan de déplacements urbains - Agglomération Lyonnaise - 2017/2030 p 90 rappelle que

« la ligne A8, reliant entre elles des communes de première couronne (Saint-Fons, Vénissieux, Bron, Vaulx-en-Velin) et proposant plusieurs connexions avec des axes radiaux forts, y compris ferroviaires, devra se faire en lien avec le développement urbain du secteur. Cette liaison devra ainsi faire l'objet d'une démarche d'intégration des projets de transport et d'urbanisme »

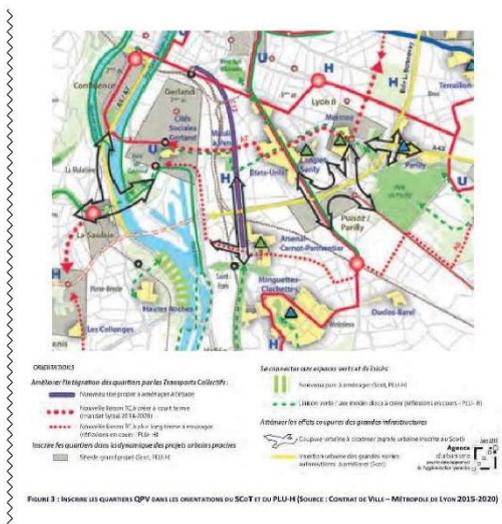
En page 21 du « Documents d'orientation et d'objectifs GrandLyon 2017 » il est affirmé le principe de la rocade A8

« assurer la desserte des sites suivants par le réseau de transports collectifs d'agglomération : une ligne de rocade reliant les campus de Villeurbanne-La Doua, Lyon Santé-Est et Gerland (ligne dite « A7 »), une seconde ligne de rocade reliant le pôle de Vaulx-en-Velin à celui de Bron (ligne dite « A8 ») et une ligne reliant le pôle d'Ecully au centre de l'agglomération (ligne dite « A4 »).

c- De l'information erronée

« Si l'axe fort A8 est inscrit dans le PLU-H comme axe de maillage du réseau de transport en commun » (p 28 PIÈCE B : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE), c'est de manière indicative, sur un arc Est comme démontré supra.

Il est donc erroné, voire mensonger, de joindre un plan qui n'est pas tiré du PLU-H (pas plus du reste que du contrat de ville) faisant croire que le projet Gerland-Saint-Fons est prévu de longue date.



d- Conclusion partielle

Le projet du T10 est hors sol, non conforme aux documents d'urbanisme en vigueur car ce n'est qu'un projet politique du mandat actuel, comme le confirme le DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PIÈCE B : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE en page 29 :

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

2. De l'incomplétude du dossier sur les dépenses

Le code de l'expropriation dans son article R112-4 détaille le contenu du dossier de l'enquête publique :

5° L'appréciation sommaire des dépenses ;

Force est de constater que le dossier soumis à l'enquête publique n'est pas complet. Cette appréciation a pour objet de permettre à tous les intéressés de s'assurer que les travaux ou ouvrages envisagés, ont, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à la date de l'enquête, un caractère d'utilité publique. Or il n'en est rien.

L'appréciation sommaire des dépenses équivaut à... 1 page de l'ensemble du dossier soumis à l'enquête publique (DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PIÈCE E – ÉVALUATION SOCIOÉCONOMIQUE p 46).

a- De l'acquisition des rames

Il est indiqué que 8 rames seront mises en service pour un coût d'acquisition du matériel roulant estimé à 8 millions, soit une estimation d'1 million pièce. Le coût unitaire d'une rame Citadis est de 3,3 M€¹ à 3,65 M€². L'estimation est donc 3 fois moindre.

➔ Le coût prévisionnel pour le matériel roulant est de 26,4 M€ et non de 8M€.

b- De l'évaluation des acquisitions foncières

Les acquisitions foncières ne sont pas précisées : ni la valeur de France Domaine, ni le nombre de parcelles, ni la superficie totale. L'état parcellaire porte sur un total de 135 parcelles réparties en 80 Unités Foncières (UF) sans pour autant que la surface totale à acquérir ne soit précisée.

La date d'évaluation du foncier n'est pas connue or elle doit être inférieure à un an à la date d'ouverture de l'enquête.

¹ <https://www.francebleu.fr/infos/transports/strasbourg-de-nouvelles-rames-de-tramway-pour-etre-moins-a-l-etroit-1635177862>

² https://actu.fr/auvergne-rhone-alpes/lyon_69123/lyon-nouvelles-rames-tramway-sur-lignes-t4-t3-ce-qui-faut-retenir_30284748.html

Par ailleurs, le montant total des acquisitions est de 25 M€ tandis que le projet prévoit l'acquisition à EDF de 3,6 hectares.

Unité foncière	N° parcelle	N° parcelle	Indications cadastrales				Origine de propriété	Propriétaires	Emprise à acquérir		Reliquat	
			Adresse	Réf. Cadastre	Nature	Contenance (m²)			Etat civil	Réf. cad.	Surface (en m²)	Réf. cad.
21	53	13	Av de Surville ST FON	AB 5	ScI	8837	Titre antérieur à 1956	ELECTRICITE DE France (EDF) (Propriétaire) SIREN: 552081317	AB 5p	1639	AB 5p	7198
	54	15	Bd Laurent Bonnevay ST FON	AB 251	ScI	15949	PV DU CADASTRE REUNION DE AB 110 141 185 le 24/10/1996 publié le 28/10/1996 Vol 96P n°9615	Sûge social: DIVISION FISCALITE GROUPE 22-30 AV DE WAGRAM 75008 PARIS	AB 251p	312	AB 251p	15637
	55	13		AB 355	ScI	22402	ACTE ADMINISTRATIF le 01/06/1972 publié le 17/07/1972 Vol 1116 n°4463	Directeur général: M. Jean-Bernard LEVY 5 RUE DUFFRENOY 75116 PARIS	AB 355	22402		0
	56			AB 356	ScI	27067		contact: M. Antoine BESSON	AB 356p	11684	AB 356p	15383

Le prix d'acquisition de 25M€ semble très faible par rapport au cout d'acquisition prévu pour l'extension du T6 qui était fixé à 186 M€³ soit 7,44 fois plus, pour une longueur moindre, de 5,4 km.

→ Le cout des acquisitions semble très sous-estimé.

c- Du cout de la maintenance

Les modalités de calcul de la maintenance / exploitation ne sont pas communiquées. Il est arbitrairement proposé un coût unitaire d'un kilomètre de tramway à 6,84 €/km.

En outre, il est évoqué mystérieusement :

« Au total, les coûts d'exploitation augmentent de 3 M€ par an » DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PIECE E – ÉVALUATION SOCIOECONOMIQUE p 46)

d- Un chiffrage datant de 2020

Les chiffrages sont faits aux conditions économiques de 2020 (PIÈCE B : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE p 91), ils ne tiennent pas compte de la crise énergétique et de l'inflation, de la hausse des taux d'intérêt.

e- Absence des sources de financement

Il n'y a aucun détail des coûts supportés par les autres collectivités (notamment les gestionnaires des voiries) ni des modalités de financement.

3. De la remise en cause du tracé

Le tracé actuel passe entre deux sites CEVESO et en zone ZPE, accroissant ainsi le nombre de personnes exposées à ces risques identifiés dans le Plan de Prévention des Risques Technologiques et le PLU-H, au niveau de la rue Sembat.

³ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022apara62_tramwayt6n_metropole-de-lyon_69.pdf



Pourtant d'autres tracés avaient été identifiés, évitant ses zones dangereuses.

4. Du cas de M et Mme BEROU D

M et Mme BEROU D sont propriétaires de la parcelle 84 ci-dessous par l'intermédiaire de la SCI ML.



Municipalité	N°	Indicateurs cadastraux	Origine de propriété	Propriétaires		Emprise à acquirir		Peltiquet				
				Châti ouâ	AC Bdp	Surf. cad.	Surf. em.					
		Adresse	Ref. Cadastre	Nature	Contenance (m²)							
73	02	18	à Rue Charles Plassé ST FONS	AC.BA	sol	453	VENTE repr par M. DISDAM à SAINT FONS le 31/03/2015 publié le 24/04/2015 Vol 2014P n°4673	SCI ML (Propriétaire) SIREN: 800428666	AC Bdp	117	AC Bdp	340
								SIREN: 800428666 à Rue Charles Plassé 69200 ET FONS				
								SIREN: M. Fabrice BEROU D à Rue Charles Plassé 69200 ET FONS				

Le Sytral a expliqué à M et Mme BEROUUD que le projet nécessitait la démolition complète de leur immeuble. L'immeuble entier devra être détruit pour un gain d'une largeur de 7,05 m qui pourrait certainement être préservé, notamment en limitant l'espace vert.

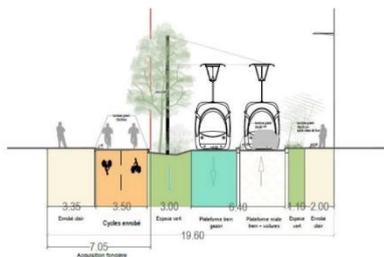


FIGURE 131 : COUPE PROJET AU DROIT DE LA RUE CHARLES PLASSE

D'autres tracés moins impactant ont été proposés. Le bilan cout/avantage est défavorable et l'atteinte au droit de propriété de M et Mme BEROUUD est disproportionnée.

5. Conclusion

Le dossier d'enquête publique n'est pas sincère et ne permet pas aux intéressés d'avoir une connaissance approfondie et transparente du projet. L'atteinte au droit de propriété de M et Mme BEROUUD est disproportionnée.

Telles sont les observations que nous souhaitons porter à votre connaissance.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de ma considération la meilleure.

David-André CAMOUS
Avocat associé
0645578183
dacamous@auravocats.com

@30 - Jimmy - Valence

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Observations - Technopark 3 et Genoway

Contribution :

Page 83 / 165.

Projet de Tramway T10

Observations en fichier joint

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Observations Commissaire Enquêteur - TECHNOPARK 3 et GENOWAY - 7.04.2023.pdf, page 1 sur 6



M. Hervé REYMOND
Commissaire Enquêteur

Valence, le 7 avril 2023

Dépôt dématérialisé via Registre Numérique

Dossier n° DPU230048 – ASL Technopark 3 et GENOWAY c/ SYTRAL - Projet Tramway T10

Objet : Observations

Monsieur le Commissaire enquêteur,

En qualité de Conseil de l'Association Syndicale Libre TECHNOPARK 3, de ses différents membres et notamment de la Société GENOWAY sis rue Saint Jean de Dieu à LYON 7^e (Unités foncières n°12 et 13, parcellaires n°34, 35 et 36), je vous présente les observations suivantes.

Ces dernières font suite à ma visite du mardi 4 avril 2023.

1. Tout d'abord, d'un point de vue général, le dossier d'enquête publique précise que cette dernière a pour objet notamment de « *De déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la nouvelle ligne de tramway T10.* »

A aucun moment, il n'est fait état des « *autoroutes à vélos* » qui pourtant sont **la cause essentielle des emprises foncières à exproprier.**

Pour illustrer le propos, il ressort tant des plans parcellaires que des figures du dossier d'utilité publique (figure 42 - Page 52/92) que l'emprise publique était suffisante pour accueillir le tramway T10.

S'agissant de l'emprise du TECHNOPARK 3 et de GENOWAY, il ressort du dossier que le choix d'élargir à l'est de la rue Saint Jean de Dieu est particulièrement discutable dans la mesure où l'ouest est seulement occupé par les parcs de stationnement de la société SANOFI.

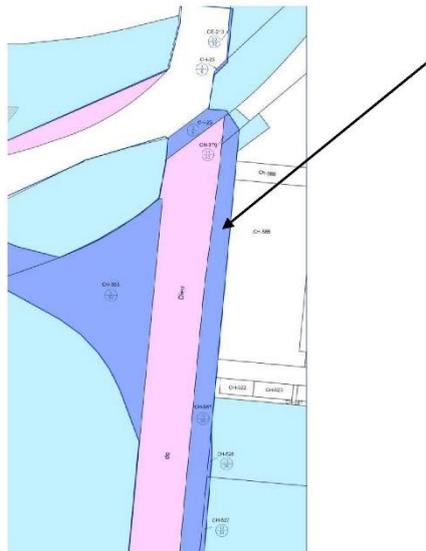
SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99
www.retex-avocats.com



Il est donc demandé au Commissaire enquêteur de constater, d'une part que cette méthodologie n'est pas adaptée, en ce qu'elle ne permet pas une information exhaustive du public.

Et d'autre part, que les choix réalisés présentent un bilan coûts/avantages particulièrement défavorable.

S'agissant de l'emprise comprise entre l'ouvrage ferroviaire et l'arrivée du tramway au nord de la rue Saint Jean de Dieu (voir schéma ci-après), **rien ne justifie une expropriation** et encore moins une modification des sens de circulation :



Cette emprise permettrait le maintien d'un double sens, elle doit nécessairement être sortie de l'enquête parcellaire et ne pas être déclarée cessible.

2. Par ailleurs, il ressort des dossiers soumis à l'enquête publique que les impacts réels du projet sur **la circulation et stationnement** n'ont pas été envisagés malgré les recommandations de la commission nationale du débat public.

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



Ainsi, les conséquences du passage en **sens unique** de la rue Saint Jean de Dieu n'ont pas été appréhendées notamment en termes **d'allongement de temps de parcours** des personnes appelées à se rendre sur site en véhicule.

Il en est de même s'agissant **des livraisons** qui doivent être assurées parfois par des véhicules à **grands gabarits** qui pourraient être appelés à ne pas pouvoir franchir l'ouvrage ferroviaire.

Il en est de même encore s'agissant de l'accès aux bâtiments d'ores et déjà existants, et pour cause, ces derniers n'apparaissent même pas sur les plans parcellaires joints au dossier de cessibilité.

Il sera demandé au Commissaire enquêteur d'alerter l'expropriant sur la légèreté du dossier et l'information insuffisante du public.

3. Les dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exigent que le dossier soumis à l'enquête publique contienne « *l'appréciation sommaire des dépenses* » et « *l'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser.* »

L'obligation faite à l'expropriant d'indiquer au dossier soumis à enquête l'appréciation sommaire des dépenses a pour objet de permettre à **tous les intéressés** de s'assurer que **les travaux ou ouvrages** envisagés ont, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à la date de l'enquête, **un caractère d'utilité publique.**

En l'espèce, l'expropriant annonce que « *le montant de la construction des aménagements du tramway T10 s'élève à 295 M€ (avec les arrondis) aux conditions économiques de 2021.* »

Pour autant, il est parfaitement impossible de vérifier les montants de travaux et d'acquisitions foncières qui relèvent **de l'aménagement du tramway T10 et ceux qui relèvent de l'aménagement des « autoroutes à vélos. »**

Par ailleurs, aucun élément ne permet de vérifier et mettre en concordance le montant retenu pour les acquisitions foncières (25 millions d'euros) et la surface acquise.

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



L'état parcellaire porte sur un total de 135 parcelles réparties en 80 Unités Foncières (UF) sans pour autant que la surface totale à acquérir ne soit précisée.

En outre, les coûts supportés par les autres collectivités (notamment gestionnaires des voiries) n'ont pas été intégrés.

Enfin, au regard de l'absence de prise en compte des dévoiements et aménagements rendus nécessaires (par exemple de l'ouvrage ferroviaire au nord de la rue Saint Jean de Dieu), il est strictement impossible que l'estimatif reflète la réalité des dépenses.

Au surplus, le PLUih et SCOT ne font aucune mention claire du T10 ce qui paraît surprenant pour un document modifié en 2022.

4. S'agissant du bilan coûts/avantages, il ressort des dossiers que « *les coûts unitaires d'un kilomètre de tramway sont estimés à 6,84 €/km. Pour le bus, ils sont estimés à 4,66 €/km. Au total, les coûts d'exploitation augmentent de 3 M€2021 par an.* »

Outre l'investissement initial de 295 millions d'euros HT aux conditions économiques de 2021, qui devraient aboutir à un montant très largement supérieur au regard de l'inflation actuelle, le projet entraîne des coûts d'exploitation supérieurs.

Ces coûts d'exploitation n'intègrent pas l'entretien du réseau cyclable.

D'un point de vue large, en faisant fi des données d'entrée non justifiées par le SYTRAL, le bilan coûts/avantages du projet paraît très largement discutable et sera nécessairement très largement discuté.

Enfin, pour les 7,6 km de trajet, le coût d'investissement du tramway T10 aboutit donc à un coût au kilomètre de 39 millions d'euros HT, soit un montant très largement supérieur à celui défini par le CEREMA

5. De manière plus spécifique au TECHNOPARK 3, il ressort que les impacts du projet n'ont pas été intégrés aux dossiers d'enquête publique et parcellaire.

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



L'emprise à acquérir va entraîner la **suppression de l'espace vert et d'une partie du bassin de rétention des eaux pluviales** (nécessairement exigés au stade du permis d'aménager !) de l'ASL sans que les aspects techniques et juridiques de cette suppression n'aient été appréhendés.

De même, cette emprise à acquérir accueille **de nombreux aménagements, réseaux privés et raccordements** dont le SYTRAL a fait fi (notamment le local poubelle, le raccordement électrique...).

En outre, cette suppression va entraîner une perte d'intimité de l'ensemble des façades donnant rue Saint Jean de Dieu, le trottoir piétons étant installé directement au droit desdites façades.

Surtout, la suppression d'un sens de circulation sur la rue Saint Jean de Dieu allonge de 2,5 km le trajet nécessaire pour accéder au site du Technopark et un temps de trajet largement supérieur au regard de l'encombrement des voies notamment aux heures de migration pendulaire.

D'un point de vue général, la modification de la circulation engendrée notamment par l'aménagement de pistes cyclables va étouffer le site.

En l'état, rien ne justifie de supprimer le double sens à l'extrême nord de la rue Saint Jean de Dieu à partir de l'ouvrage ferroviaire jusqu'à l'arrivée du tramway 10.

Par ailleurs, l'accès par les véhicules lourds n'est visiblement pas garanti, ce qui pose nécessairement des difficultés au regard des activités exercées.

6. S'agissant spécifiquement de GENOWAY, l'expropriant a été alerté à de très nombreuses reprises par la société de son activité et de l'absolue nécessité de ne pas exposer son bâtiment à des vibrations supérieures à celles existant aujourd'hui.

Force est de constater que malgré l'avis de l'autorité environnementale, l'expropriant n'a pas intégré de dispositif permettant de **manière certaine** de respecter cette nécessité.

Il ressort tout d'abord des dossiers que la distance retenue pour les études entre la voie et le site GENOWAY est de 10 mètres. Or, elle sera réellement inférieure.

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



Même en retenant cette distance, il n'est pas possible de parvenir à la valeur cible fixée (par l'expropriant) à 30 dB(A) pour les bruits solidiens.

Tout au plus, les dossiers prévoient que « à la suite de l'approfondissement des études et en cas d'incidence résiduelle vibratoire confirmée, il pourra être proposé une solution de dalle flottante plus performante suivant les technologies disponibles visant à supprimer les incidences résiduelles. **Coût** : Non connu à ce stade des études. »

Il sera également remarqué que GENOWAY se situe à la fin du virage d'accès du tramway T10 à la rue Saint Jean de Dieu, c'est-à-dire à un niveau du parcours où les vibrations sont les plus importantes.

La volonté du SYTRAL de réaliser de toute urgence le projet de tramway T10 pour une mise en service avant les prochaines échéances électorales a visiblement contraint les services à écarter le traitement des difficultés de ce type.

Ce qui n'est pas acceptable pour un projet estimé à 295 millions d'euros.

Enfin, il sera rappelé que toute vibration rendra strictement impossible le maintien de l'activité de GENOWAY.

Telles sont les observations que je souhaite porter à votre connaissance. Mon Client et moi-même restons à votre disposition.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations.

Maître Jimmy MATRAS
Avocat spécialisé en Droit Public
Associé-Gérant

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jimmy Matras", written over a horizontal line.

jimmy.matras@retex-avocats.com

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com

@31 - Jimmy - Valence

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Observations - Le Korner

Contribution :

Observations en fichier joint

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Observations Commissaire Enquêteur - Korner - 7.04.2023.pdf, page 1 sur 7



M. Hervé REYMOND
Commissaire Enquêteur

Valence, le 7 avril 2023

Dépôt dématérialisé via Registre Numérique

Dossier n° DPU230073 - SDC le KORNER C c/ SYTRAL - Projet Tramway T10

Objet : Observations

Monsieur le Commissaire enquêteur,

En qualité de Conseil du Syndicat des copropriétaires de l'immeuble le Korner sis rue Saint Jean de Dieu à LYON 7^e (Unité foncière n°17, parcellaire n°45), je vous présente les observations suivantes.

Ces dernières font suite à ma visite du mardi 4 avril 2023.

1. Tout d'abord, d'un point de vue général, le dossier d'enquête publique précise que cette dernière a pour objet notamment de « *De déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la nouvelle ligne de tramway T10.* »

A aucun moment, il n'est fait état des « *autoroutes à vélos* » qui pourtant sont **la cause essentielle des emprises foncières à exproprier.**

Aucun plan dans le dossier d'enquête publique ne permet de comprendre pourquoi le syndicat des copropriétaires de l'immeuble Korner est exproprié de son triangle de terrain (Cf Page 83 présentation du projet) :

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99
www.retex-avocats.com

Document : Observations Commissaire Enquêteur - Korner - 7.04.2023.pdf, page 2 sur 7

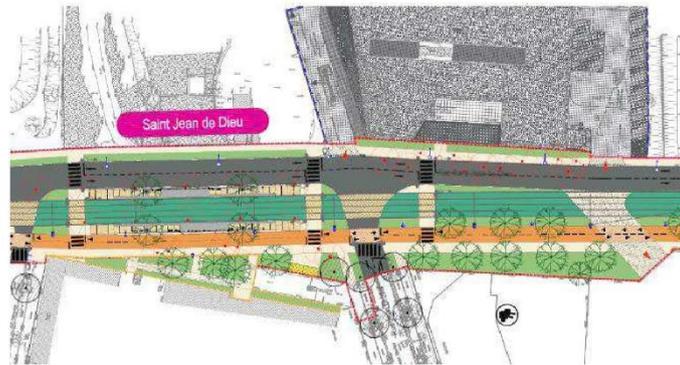
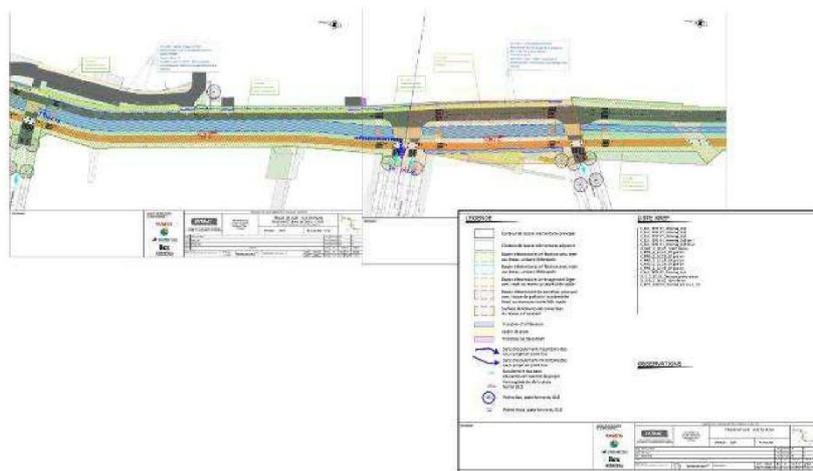


FIGURE 147 : INSERTION AU DROIT DE LA STATION "SAINT-JEAN-DE-DIEU"

83 | 108

Le seul plan d'ensemble apparaît dans la Piece_D6_GE_Elements_graphiques_VF et concerne l'évaluation environnementale, il n'en ressort **aucune justification** sur la nécessité d'exproprier le syndicat des copropriétaires de l'immeuble Korner.



SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



L'expropriation de l'emprise dont est propriétaire le syndicat des copropriétaires de l'immeuble Korner semble se justifier exclusivement par l'aménagement de voies cyclables de 3,50 mètres selon la figure 42 (Page 52/92) et de 2*2 mètres selon la réunion de présentation du 30 mars 2023.

De même, s'agissant de l'emprise Korner, il ressort de la réunion du 30 mars 2023 que l'emprise à exproprier (qui entraîne un élargissement) de l'emprise du projet se justifie par la volonté de maintenir trois arbres rachitiques existants entre les places de stationnement actuelles rue Saint Jean de Dieu (au droit de l'immeuble le Korner).

Face à l'imprécision des dossiers soumis à l'enquête publique, ce sont les réunions d'information qui permettent aux riverains de « comprendre » les choix réalisés par le SYTRAL.

Il est donc demandé au Commissaire enquêteur de constater, d'une part que cette méthodologie n'est pas adaptée, en ce qu'elle ne permet pas une information exhaustive du public.

Et d'autre part, que les choix réalisés, notamment s'agissant du Korner, présentent un bilan coûts (emprise foncière, dévoiement/perte d'intimité, complexité juridique, modification des règlements de copropriété et de volume, des servitudes conventionnelles...) / avantages (maintien de trois arbres en mauvaise santé) particulièrement défavorable.

2. Par ailleurs, il ressort des dossiers soumis à l'enquête publique que les impacts réels du projet sur la circulation et stationnement n'ont pas été envisagés malgré les recommandations de la commission nationale du débat public.

Ainsi, les conséquences du passage en sens unique de la rue Saint Jean de Dieu n'ont pas été appréhendées notamment en termes d'allongement de temps de parcours des personnes appelées à se rendre sur site en véhicule.

Il en est de même s'agissant des livraisons qui doivent être assurées parfois par des véhicules à grands gabarits qui pourraient être appelés à ne pas pouvoir franchir l'ouvrage ferroviaire.

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



Il en est de même encore s'agissant de l'accès aux bâtiments d'ores et déjà existants, et pour cause, ces derniers n'apparaissent même pas sur les plans parcellaires joints au dossier de cessibilité.

S'agissant du Korner, il a fallu attendre la réunion du 30 mars 2023 pour que soit clairement indiqué que le projet allait entraîner la suppression de l'accès actuel rue Saint Jean de Dieu, au profit d'un accès rue Pierre-Gilles de Gènes **face à l'accès Sanofi**.

Il en ressort que cet aspect du projet n'a pas été étudié avant l'enquête publique et l'enquête parcellaire. La faisabilité (dont on peut douter) n'a pas été vérifiée que ce soit d'un point de vue juridique (le SYTRAL n'est pas le gestionnaire de la voirie) ou technique (en termes de sécurité, présence d'un arbre...).

La suppression de l'ensemble des places de stationnement en bord de voie n'a pas été traitée.

Il sera demandé au Commissaire enquêteur d'alerter l'expropriant sur la légèreté du dossier et l'information insuffisante du public.

3. Les dispositions du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exigent que le dossier soumis à l'enquête publique contienne « *l'appréciation sommaire des dépenses* » et « *l'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser.* »

L'obligation faite à l'expropriant d'indiquer au dossier soumis à enquête l'appréciation sommaire des dépenses a pour objet de permettre à **tous les intéressés** de s'assurer que **les travaux ou ouvrages** envisagés ont, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à la date de l'enquête, **un caractère d'utilité publique**.

En l'espèce, l'expropriant annonce que « *le montant de la construction des aménagements du tramway T10 s'élève à 295 M€ (avec les arrondis) aux conditions économiques de 2021.* »

Pour autant, il est parfaitement impossible de vérifier les montants de travaux et d'acquisitions foncières qui relèvent **de l'aménagement du tramway T10 et ceux qui relèvent de l'aménagement des « autoroutes à vélos. »**

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



Par ailleurs, aucun élément ne permet de vérifier et mettre en concordance le montant retenu pour les acquisitions foncières (25 millions d'euros) et la surface acquise.

L'état parcellaire porte sur un total de 135 parcelles réparties en 80 Unités Foncières (UF) sans pour autant que la surface totale à acquérir ne soit précisée.

En outre, les coûts supportés par les autres collectivités (notamment gestionnaires des voiries) n'ont pas été intégrés.

Enfin, au regard de l'absence de prise en compte des dévoiements et aménagements rendus nécessaires (par exemple pour le Korner), il est strictement impossible que l'estimatif reflète la réalité des dépenses.

Au surplus, le PLUih et SCOT ne font aucune mention claire du T10 ce qui paraît surprenant pour un document modifié en 2022.

4. S'agissant du bilan coûts/avantages, il ressort des dossiers que « les coûts unitaires d'un kilomètre de tramway sont estimés à 6,84 €/km. Pour le bus, ils sont estimés à 4,66 €/km. Au total, les coûts d'exploitation augmentent de 3 M€2021 par an. »

Outre l'investissement initial de 295 millions d'euros HT aux conditions économiques de 2021, qui devraient aboutir à un montant très largement supérieur au regard de l'inflation actuelle, le projet entraîne des coûts d'exploitation supérieurs.

Ces coûts d'exploitation n'intègrent pas l'entretien du réseau cyclable.

D'un point de vue large, en faisant fi des données d'entrée non justifiées par le SYTRAL, le bilan coûts/avantages du projet paraît très largement discutable et sera nécessairement très largement discuté.

Enfin, pour les 7,6 km de trajet, le coût d'investissement du tramway T10 aboutit donc à un coût au kilomètre de 39 millions d'euros HT, soit un montant très largement supérieur à celui défini par le CEREMA

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



5. De manière plus spécifique au syndicat des copropriétaires de l'immeuble Korner, il ressort que les impacts du projet n'ont pas été intégrés aux dossiers d'enquête publique et parcellaire.

Ainsi, il a fallu attendre la réunion « riverains » du 30 mars 2023 pour que soit clairement exposé que le projet va entraîner **la suppression de l'accès véhicules** par la rue Saint Jean de Dieu et donc **enclaver l'immeuble**.

A ce jour, et sans que cela ne soit précisé dans le dossier d'enquête, le SYTRAL se contente de proposer la création d'un accès rue Pierre-Gilles de Gênes face à l'accès Sanofi.

Cet accès si tant qu'il soit autorisé par le gestionnaire de la voirie (ce qui n'est pas acquis au regard des conditions de sécurité) va entraîner la suppression de places de stationnement sur l'emprise publique et sur l'emprise privée ainsi que la suppression d'un arbre en bonne santé.

Par ailleurs, l'emprise à acquérir (pour permettre l'aménagement de la voie cyclable et le maintien de trois arbres en mauvaise santé rappelons-le) va entraîner la **suppression de l'espace vert et bassin de rétention des eaux pluviales** (exigés au stade du permis de construire !) de la copropriété sans que les aspects techniques et juridiques de cette suppression n'aient été appréhendés.

De même, cette emprise à acquérir accueille **de nombreux réseaux privés et raccordements** dont le SYTRAL a fait fi. Tout comme la présence du parc de **stationnement souterrain** au droit de cette emprise n'a pas été appréhendée.

Enfin, cette suppression va entraîner une perte d'intimité de l'ensemble des façades donnant rue Saint Jean de Dieu, le trottoir piétons étant installé directement au droit desdites façades.

En synthèse, le choix opéré par le SYTRAL pour permettre l'implantation des voies cyclables et le maintien de trois arbres en mauvaise santé au droit de l'immeuble le Korner présente **un bilan très largement défavorable**.

Telles sont les observations que je souhaite porter à votre connaissance. Mon Client et moi-même restons à votre disposition.

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com



Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations.

Maître Jimmy MATRAS
Avocat spécialisé en Droit Public
Associé-Gérant

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Jimmy Matras", written over a horizontal line.

jimmy.matras@retex-avocats.com

SELARL au capital de 50 000 euros - RCS Romans 808 292 999
21, côte des Chapeliers 26000 VALENCE (FRANCE)
Tél. : 00 33 (0)4 75 82 90 99 - Fax : 00 33 (0)4 75 43 32 68
www.retex-avocats.com

7

@32 – Mairie - Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Objet : SAINT-FONS

Contribution :

Page 96 / 165.

Projet de Tramway T10

Contribution du 07 04 23

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Registre Saint-Fons 07 04 23.pdf, page 1 sur 2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE du RHÔNE - DDT 69

COMMUNE de SAINT-FONS

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

préalable à l'autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement et à la déclaration d'utilité publique sollicitée par SYTRAL Mobilités pour le projet de création de la ligne de tramway T 10, reliant le pôle d'échange multimodal de la gare de Vénissieux jusqu'à la Halle Tony Garnier (communes de Vénissieux, de Saint-Fons et de Lyon 7^e)

Document : Registre Saint-Fons 07 04 23.pdf, page 2 sur 2

ENQUÊTE RELATIVE

A

Projet de création de la ligne de tramway T10, reliant le pôle d'échange multimodal de la gare de Venissieux jusqu'à la Halle Tony Garnier (communes de Venissieux, de Saint-Fons et de Lyon 7^e)

En exécution de l'arrêté du 17 février 2023 de Monsieur le _____-Préfet de Rhône, je, soussigné, Monsieur Christian DUCHÈNE ai ouvert, ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant 8 feuillets, pour recevoir pendant une durée de _____, du 13 mars 2023 au 14 avril 2023 les _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____ du _____ au _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

les observations du public.

à Saint-Fons, le 13 mars 2023

Première journée :

Le _____ de _____ heures _____ à _____ heures _____

1. - Observations de M. _____

21/3/2023. Permis en vertu de commission en vertu de 7h et 16h. Dossier complet 2 unités - 0 contribution

4/4/2023. Permis en vertu de commission en vertu de Dossier complet

Am de nite

112

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE de RHÔNE - DDT 69

COMMUNE de SAINT-FONS

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

PARCELLAIRE

menée conjointement avec l'enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique et à l'autorisation environnementale au titre des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement et sollicitée par SYTRAL Mobilités pour le projet de création de la ligne de tramway T 10, reliant le pôle d'échange multimodal de la gare de Vénissieux jusqu'à la Halle Tony Garnier (communes de Vénissieux, de Saint-Fons et de Lyon 7^e)

Document : Registre parcellaire Saint-Fons 07 04 23.pdf, page 2 sur 2

4/4/2023: Remarque de l'ami suite enquête
du 10/16/3

avis complet f

2 visites - 0 modification

↓

1/2 1/2

@33 - Jérémy - Saint-Fons

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : insonorisation rail

Contribution :

Sur une partie du tracé, notamment à Saint Fons et en particulier sur la rue Charles Plasse, reste du bâti ancien (pisé) qui va se trouver à quelques mètres des rails et par conséquent va subir les vibrations. Afin de préserver ces bâtiments et les riverains, l'accent doit être mis sur la réduction des vibrations sur cette zone ainsi que sur la réduction de l'impact sonore du tramway. Certains riverains dont je fais parti, habitent en RDC sur la rue, il est donc primordiale que ce beau projet préserve dans la durée les habitats ainsi que la quiétude des personnes qui y habitent.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@34 - PThierry - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Halle Tony Garnier

Contribution :

Nous avons participé à plusieurs réunions avec les services du Sytral où nous avons pu exprimer nos réserves quant à l'installation des lignes de tram le long du trottoir de notre établissement sur l'avenue Tony Garnier.

L'emplacement prévu de la station de tram prévoit le déplacement du portail PMR actuel plus au sud sur l'avenue. Celui-ci accueille des véhicules, y compris optibus effectuant une giration dans l'enceinte du site afin de déposer les personnes handicapées à l'entrée de la salle. Le déplacement de ce portail entrainerait des problématiques de circulation des véhicules sur le site. L'espace disponible à l'ouest du bâtiment est en effet très contraint pour le croisement des véhicules. De surcroît, l'accès à la salle pour les personnes à mobilité réduite serait rallongé.

L'accueil des personnes handicapées et des personnes âgées fait partie des savoir-faire développés par notre établissement depuis des années et est salué par les utilisateurs (formulaire site internet, accès parking facilité, agents dédiés, accompagnement secouristes, plateforme PMR). Il est primordial que nous puissions maintenir cette qualité de service auprès d'une catégorie de public importante compte tenu de la nature des spectacles familiaux que nous proposons. Pour cela, nous demandons à ce que l'entrée PMR actuelle soit conservée et que par conséquent, la station de tram soit décalée plus au sud.

Nous saluons l'arrivée d'une nouvelle ligne de tram qui représente une avancée pour l'accès à la Halle en mode doux. Il serait dommageable que cette évolution ne profite pas à une catégorie d'usagers qui mérite toute notre attention.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@35 - Pierre-André - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Parc Sentuc

Contribution :

Cf; Courrier joint

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 230413 LT CEP T10 Parc Sentuc.pdf, page 1 sur 20

FIDAL

AVOCATS

Enquête publique Tramway T10 Monsieur le Commissaire enquêteur

Par dépôt dématérialisé et mail
projet-tramway-t10@mail.registre-numerique.fr

A Lyon, le 13 avril 2023
N^o/réf : 4386463020 PAL / NEOWI – PARC SENTUC

Objet : Observations

Monsieur le Commissaire enquêteur,

En ma qualité de conseil du syndicat des copropriétaires du Parc Sentuc République à Vénissieux, représenté par le syndic ABCR TESSERIM, je me permets de prendre votre attache dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de tramway T10 porté par le SYTRAL, afin de vous faire part des observations suivantes.

Contexte

1. Réalisée en 2000, la copropriété Parc Sentuc République est un ensemble immobilier à destination d'entrepôts, d'activités industrielles ou artisanales et de bureaux situé au 14 rue André Sentuc à Vénissieux.



Extrait Google

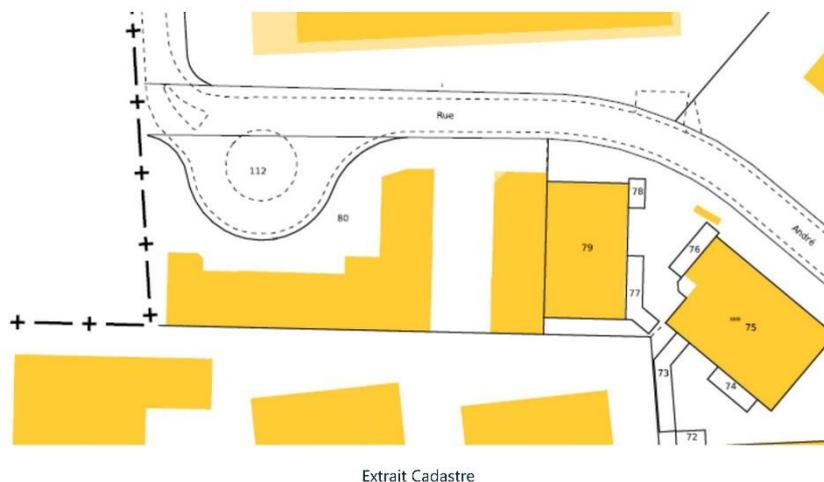
18 Rue Félix Mangini • 69009 Lyon • France • fidal.com
Tél : 04.72.85.70.00 • Barreau de Lyon • Palais Toque 708

FIDAL - Société d'avocats • Société d'exercice libéral par actions simplifiée à directoire et conseil de surveillance. Capital : 6 000 000 Euros • 525 031 522 RCS Nanterre
TVA Union Européenne • FR 42 525 031 522 • NAF 6910Z • Siège social : 4-6 avenue d'Alsace - 92400 Courbevoie - France • T : 01 46 24 30 30 • Barreau des Hauts-de-Seine



Document : 230413 LT CEP T10 Parc Sentuc.pdf, page 2 sur 20

Le site, assis sur la parcelle cadastrée BC80 d'une superficie de 5 905 m², comporte 2 bâtiments de 3 396 m² SDP et 53 places de stationnement.



Il accueille plusieurs entreprises artisanales et bureaux d'études du secteur du bâtiment :

- CEYLAN TRAVAUX SERVICES ;
- COMPAGNONS DU CARRELAGE ;
- FADILEC ;
- AEGE, filiale d'ENGIE ;
- CLIM+ LYON VENISSIEUX ;
- LES ZELLES ;
- CLAIR DE BAIE LYON VENISSIEUX.

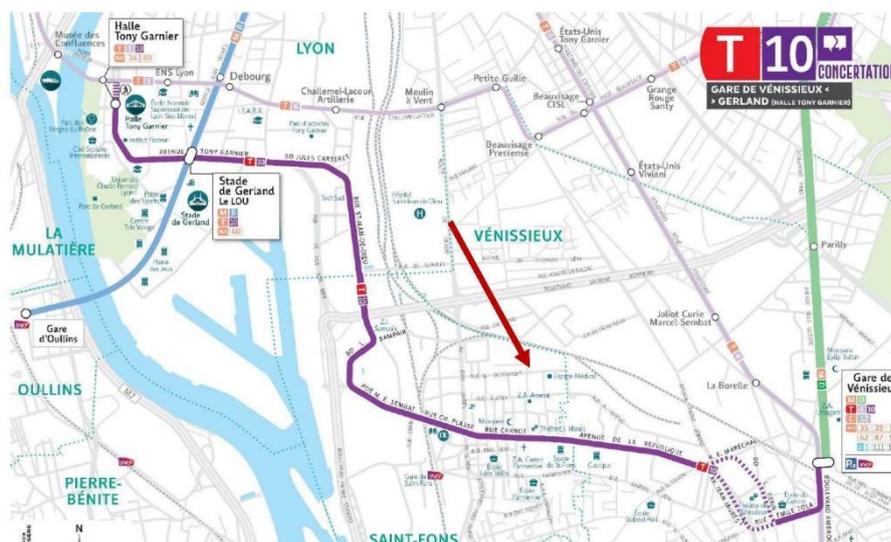
*

Le projet et son impact

2. Quoiqu'éloigné du tracé de la ligne de tramway T10, le Parc Sentuc République est directement impacté par le projet porté par le SYTRAL.

En effet, il s'avère que l'arrivée du tramway T10 laisse une seule voie de circulation sur l'avenue République et un accès riverains sur Saint-Fons rue Carnot, ce qui nécessite de prolonger l'impasse des Rosiers vers la

rue Sentuc. Le SYTRAL et la Métropole de Lyon prévoient donc la création d'un barreau viarie entre l'avenue République et la rue Sentuc via l'impasse des Rosiers et traversant le Parc Sentuc République.



Extrait Dossier Concertation SYTRAL

2.4.5.4.3 Impasse des Rosiers

L'impasse des Rosiers sera prolongée afin de créer un nouvel axe routier entre la André Sentuc et l'avenue de la République. Sur la portion sud au niveau des habitations, les aménagements mettent en œuvre un sens unique de circulation avec une alternance plantation et stationnement. Sur la portion Nord, l'aménagement propose un double sens de circulation en lien avec les activités tertiaires traversées.

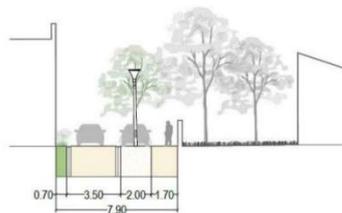


FIGURE 123 : COUPE PROJET AU DROIT DE L'IMPASSE DES ROSIERS



Extrait Dossier d'enquête publique SYTRAL, pièce C1 page 75/108



Extrait Compte rendu SYTRAL, pièce annexe

La prolongation de l'impasse des Rosiers est constituée d'une voie à sens unique sur la partie impasse et à double sens dans le parc d'activités.

Au sein du Parc Sentuc République, il est prévu un gabarit de $2 \times 3,25 \text{ m} = 6,5 \text{ m}$ de large.

Mes clients se sont légitimement inquiétés de cet aménagement et ont rapidement pris attache avec l'administration.

3. Conscients d'impacter les emplacements de stationnement indispensables au bon fonctionnement des entreprises du Parc Sentuc République, les représentants du SYTRAL et de la Métropole de Lyon ont proposé en août 2022 de :
 - Mettre en place par arrêté administratif de voirie une autorisation de livraison riveraine sur une des deux voies traversant le Parc Sentuc République ;
 - Restituer une aire de livraison Clim+ à la place des places de parking situées le long du bâtiment ;
 - « Reconstituer » 20 places de parking sur la partie enherbée à l'Est du terrain et le terrain voisin.

Extrait Compte rendu SYTRAL, pièce annexe

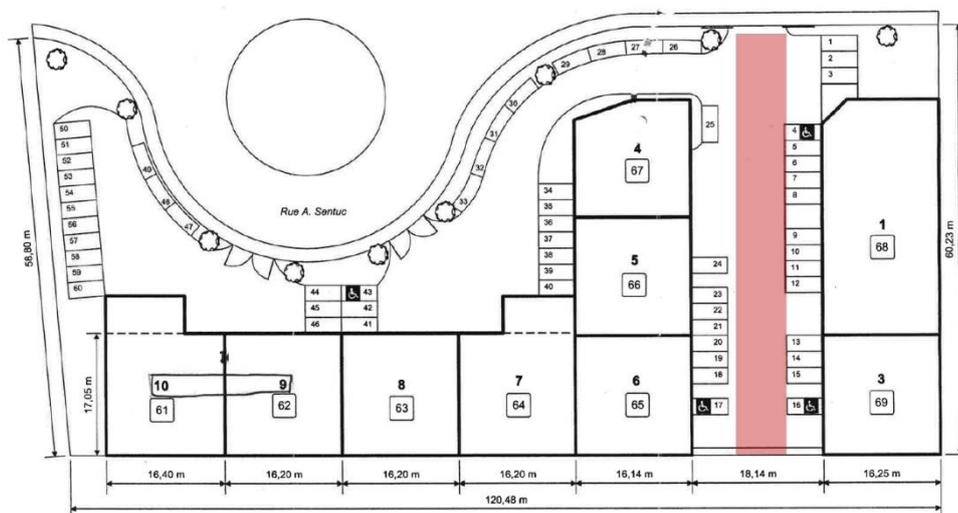
4. Tout d'abord, le dossier d'enquête publique ne rappelle pas les engagements pris par le maître d'ouvrage.

En l'état, les copropriétaires et les entreprises locataires ne peuvent s'en remettre qu'à la bonne volonté du SYTRAL et de la Métropole de Lyon !

5. Ensuite, même si l'administration considère que les places situées le long des bâtiments à l'Est ne seront pas impactées, elles seront difficilement praticables une fois le barreau viaire ouvert.

Pour mémoire, la largeur entre les bâtiments est de 18,14 m.

Le passage de la voie ne laissera donc au maximum que 5,82 m de part et d'autre.



Plan des stationnements sommairement annoté par nos soins

Les véhicules des utilisateurs du Parc Sentuc République sont dans l'immense majorité des véhicules de type utilitaire. Pour ne citer que cette entreprise, la société CEYLAN TRAVAUX SERVICES dispose dans sa flotte de 32 véhicules utilitaires, présents chaque matin pour charger le matériel nécessaire pour les chantiers du jour.

Les places seront donc difficilement utilisables.

Pour mémoire en l'état actuel, aux horaires des chargement, ce sont quotidiennement près d'une vingtaine de véhicules qui stationnent dans le Parc Sentuc République, pour permettre aux salariés et fournisseurs de charger ou décharger leur matériel (cf. cliché ci-après).

De surcroit, les entreprises ont régulièrement des livraisons par des camions semi-remorques de 44 T.



Extraits Clichés photographiques du parc, pièce annexe

En outre, le maître d'ouvrage n'a pas précisé que les 20 places seraient à usage privatif exclusif des entreprises du Parc Sentuc République.

Si elles sont publiques, leur utilisation sera soumise à l'aléa de leur disponibilité.

Surtout, les compensations proposées par le SYTRAL et la Métropole de Lyon ne permettent pas de garantir le bon fonctionnement des entreprises, et notamment les opérations de livraison et chargement quotidiennes.

En effet, les places sont trop éloignées des entreprises du fond du Parc Sentuc République, et au surplus séparées par la voie publique pour les entreprises situées côté Ouest du Parc.

S'agissant de la possibilité de stationner sur la voie le temps des opérations de livraison et chargement du fait de l'autorisation administrative, la praticabilité est plus que douteuse.

La situation proposée, dont les contours ne sont au demeurant pas repris dans le dossier d'enquête publique, ne garantit pas de bonnes conditions de sécurité pour les personnels des entreprises et de leurs clients ou fournisseurs, et au surplus pour les usagers de la voirie publique.

6. En outre, le Parc Sentuc République sera désormais ouvert à la circulation publique.

Il est actuellement clos et sécurisé. Il ne le sera plus...

Même avec la mise en place d'un système de sécurité, le risque potentiel d'incident, effraction ou vol est substantiellement aggravé.

Plusieurs entreprises stockent du matériel à forte valeur ajoutée ou des matériaux (cuivre et métaux) sur le site.

7. Enfin, les travaux de création de la voie vont induire des dévoiements des réseaux internes au Parc Sentuc République et soulève des interrogations quant à l'impact de la voirie lourde sur la structure des bâtiments.

Ces éléments n'ont pas été pris en compte par le maître d'ouvrage du projet.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, l'impact du projet actuel du SYTRAL est substantiel sur le bon fonctionnement du parc d'activités le rendant ainsi impropre à sa destination actuelle.

*

Les conséquences pour les entreprises et les copropriétaires

8. Compte tenu de l'aménagement de l'impasse des Rosiers, le Parc Sentuc République ne permettra plus d'accueillir les entreprises du bâtiment dans des conditions satisfaisantes.

Elles vont devoir déménager vers des locaux de substitution équivalents, dans la même zone d'activités Saint-Fons / Vénissieux.

Dans le cadre de la procédure d'expropriation, elles réclameront à être indemnisées :

- Du coût de recherche de nouveaux locaux ;
Même si cela n'intéresse pas la présente enquête publique, les occupants du Parc Sentuc République entendent souligner la très grande difficulté, voire l'impossibilité, de trouver des locaux artisanaux d'une superficie similaire et bénéficiant d'une accessibilité comparable à celle du Parc Sentuc République : proximité des autoroutes et du centre-ville lyonnais.
- Des frais de déménagement ;
- De la perte d'activité liée au déménagement ;
- De l'impact financier du déménagement du point de vue de la mobilité des salariés ;
- Plus généralement de toutes les conséquences liées à la mise en œuvre du projet.

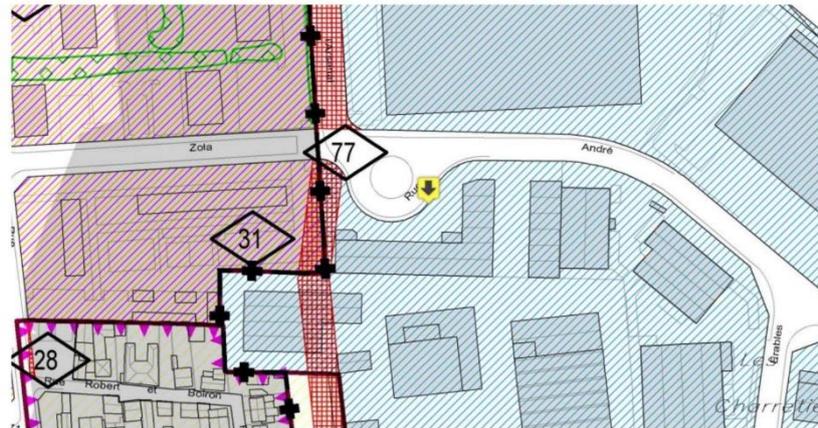
On rappellera que :

- CEYLAN TRAVAUX SERVICES emploi 26 salariés ;
Son chiffre d'affaires 2022 est de 5 M € HT
- LES COMPAGNONS DU CARRELAGE a un chiffre d'affaires 2022 de 220 000 € HT ;
- FADILEC emploi 16 salariés ;
Son chiffre d'affaires 2022 est de 1,2 M € HT
- AEGE emploi 45 salariés ;
Son chiffre d'affaires 2022 est de 15 M € HT

Les autres entreprises sont également concernées.

9. S'agissant des propriétaires, compte tenu de l'impropriété à destination du Parc Sentuc République, ils devront trouver d'autres occupants, dont l'activité sera compatible avec l'aménagement future du parc.

Au PLU-H, le site est classé en zone UEi1, « zone d'activités artisanales et productives ».



Extrait Plan PLU-H

Cette zone permet les usages « d'industrie, d'entrepôt, de commerce de gros, de restauration et d'artisanat autre que celui destiné principalement à la vente de biens et de services » et les « activités de services ».

L'aménagement du barreau viaire traversant le Parc Sentuc République est incompatible avec le commerce de gros, soumis à des contraintes logistiques encore supérieures à celles des entreprises actuelles.

Par ailleurs, même avec le tramway à proximité, il n'est pas certain que le site devienne attractif pour des activités de services.

Cela aura une influence significative sur la valeur des biens et des loyers commerciaux.

Les propriétaires subiront en outre les pertes de loyers liées au déménagement des entreprises actuelles.

On rappellera que :

- Le montant du loyer du bail de LES COMPAGNONS DU CARRELAGE versé à la SCI EBIL est de 11 520 € annuels ;
- Le montant du loyer du bail de CEYLAN TRAVAUX SERVICES versé à la SCI EBIL est de 26 400 € annuels ;
- Le montant du loyer du bail de FADILEC versé au bailleur est de 40 000 € annuels ;
- Le montant du loyer du bail d'AEGE versé à la SCI CENTUS est de 60 000 € annuels.

*

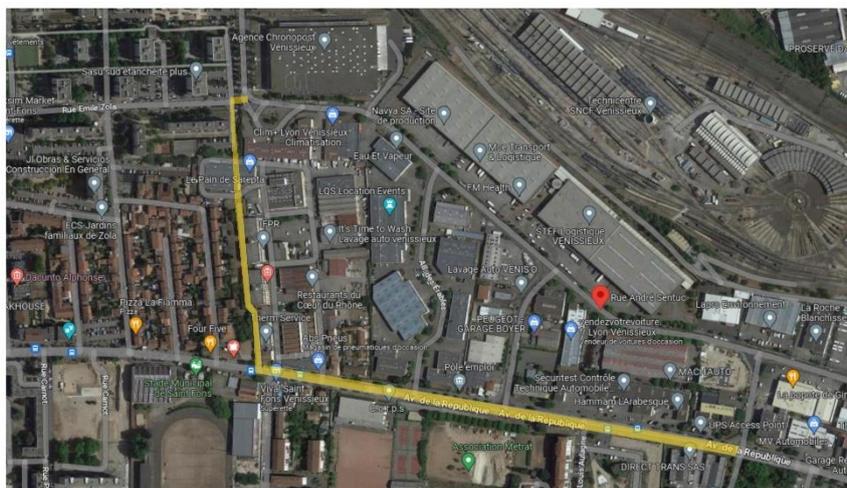
Le tracé alternatif

10. L'incompréhension des copropriétaires du Parc Sentuc République est d'autant plus forte qu'il existe un tracé alternatif du barreau, potentiellement réalisable par la collectivité.

Ce tracé alternatif qui emprunte une voie privée existante dans le prolongement de l'allée Picard éviterait de traverser le Parc Sentuc République.



Extrait googlestreetview Intersection voie privée / Avenue de la République



Extrait googlemap



Extrait cadastre.gouv

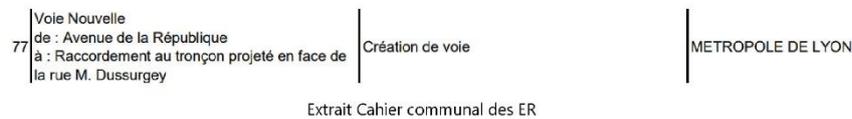
Selon les informations en ma possession, le foncier serait maîtrisé quasi-intégralement par la collectivité.

11. En outre, demeurerait en tout état de cause la possibilité d'assurer la desserte via le tracé de l'emplacement réservé n° 77 institué au PLU-H.



Extrait Plan PLU-H

L'objet de cet ER n° 77 est précisément de créer une voie permettant de raccorder l'Avenue de la République à la rue André Sentuc.



Extrait Cahier communal des ER

Compte tenu de cette programmation au PLU-H depuis plusieurs années, on comprend mal que le SYTRAL et la Métropole de Lyon aient finalement décidé de renoncer à cet emplacement réservé n° 77, qui n'a pas été abrogé, pour privilégier un passage par une autre voie à créer, dont le tracé n'a pas soumis à concertation.

Telles sont les observations dont je souhaitais vous faire part pour le compte du syndicat des copropriétaires du Parc Sentuc République.

Je vous remercie par avance de bien vouloir annexer cette lettre à votre rapport et de faire part de votre position sur les problématiques soulevées par mon client.

Vous remerciant par avance de votre analyse et restant dans l'attente de vous lire, je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire enquêteur, à l'assurance de ma parfaite considération.

Pierre-André LAMOUILLE
Avocat associé
Département Droit Public
Département Environnement

PJ *Compte rendu SYTRAL Août 2022*
Clichés photographiques



27 juillet et 25 août 2022

Parc d'activité du 14 Sentuc – Venissieux

Rencontres sur site en présence de la Métropole de Lyon Bertrand GRIZARD, SYTRAL Mobilités, Isabelle NARDOU-THIMONET

Sujet : création du barreau entre avenue République et rue Sentuc via Impasse des Rosiers et les 2 parcs d'activités du 13 République et 14 Sentuc

Objet des rencontres : entendre et comprendre le fonctionnement des entreprises du parc concerné et pointer les points d'attention

Rencontre du 27 juillet 2022

Personnes rencontrées sur site :

- M. MAZARD (06 84 62 71 81) Agence Clim+ groupe St Gobain locataire – représentant du propriétaire M. Thierry ROBERT Optigère et Madame Sandrine DEICICCHI
- M. DOLISY, gestionnaire du Parc d'activités (06 63 07 45 13)
- M YAGOUBI SCI YGARDET Clair de Baie (06 60 93 97 13)
- **2 Représentantes de la société CTS**

Madame GUILHEM (06 60 25 67 63), propriétaire des locaux loués par ENGIE, ne pouvant pas être présente ce jour, a fait parvenir un message et propose une **rencontre sur site à son retour de congé le 25 août 11h**. Elle évoque notamment :

« Des contraintes inconciliables avec les nécessités des entreprises qui occupent les locaux à savoir, notamment :

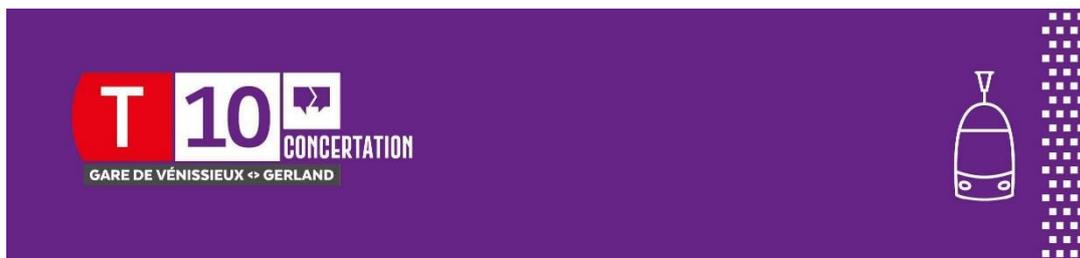
- livraisons de camions quotidiennes avec des opérations de manutention devant les locaux,
- sécurité physique périmétrique du site avec les produits sensibles,
- mise en danger des utilisateurs des locaux lors des opérations de chargement / déchargement,
- nombreux A/R quotidiens des utilisateurs des parkings pour charger le matériel nécessaire à la réalisation des chantiers.

Toute voirie devant nos locaux est de nature à rendre nos locaux impropres à leur destination de locaux d'activité.

Nous vous confirmons être opposés à la création de cette voirie. »

Exposé par les entreprises du fonctionnement actuel et des besoins à restituer

- **Clim +** : local de 780m², 13 places de parking, 2 problématiques :
 - 1) le cahier des charges sécurité de St Gobain est très strict. En l'état du fonctionnement du parc, c'est déjà compliqué de le respecter.



2) la logistique : chargement et déchargement sur le côté des marchandises livrées et chargement des clients



Chargement des artisans

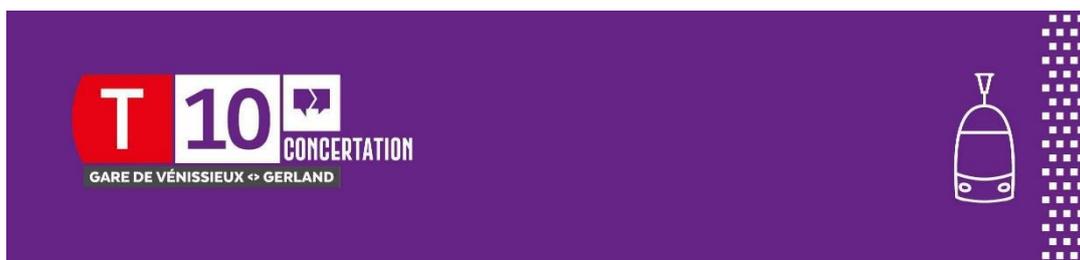


Marche arrière PL livrant Clim+ ou Engie

⇒ **Réflexion à mener sur la restitution des places de parking sur 2 parcelles d'espaces verts : 1 sur le parc actuel, l'autre sur le parc d'à côté => cela nécessite de procéder à une acquisition à l'amiable.** L'objectif serait de proposer un parking pour restituer des places de parking d'exploitation du parc impactées par le barreau créé.



- **Clair de baie** : livraison toute la semaine et concentration aussi le vendredi (présence d'un cariste) ; 3 camions chargent à 7h30.
- **CTS** : 70 véhicules jour, présence le matin de la flotte de l'entreprise en stationnement de 6h30 à 8h. Livraison du gasoil. Inquiétude sur la sécurité la nuit (flotte véhicules reste dans le parc – beaucoup de vandalisme) Le bâtiment serait en vente – projet de déménagement de l'entreprise.



Rencontre du 25 août 2022

M. GUILHEM est toujours fort opposé au projet de barreau. Il précise que la flotte de véhicules d'Engie devrait passer à l'électrique, nécessitant l'installation de bornes sur le devant de la façade. M. GRIZARD précise que l'espace de stationnement au droit des bâtiments restera dans le domaine privé du parc.

Exposé par Bertrand GRIZARD des principes d'aménagement (lors des 2 rencontres) :

Principe général :

L'arrivée du T10 laisse une seule voie de circulation avenue République et un accès riverains sur Saint-Fons rue Carnot : besoin de proposer un circuit PL de l'impasse des Rosiers vers la rue Sentuc.

Classement de la nouvelle voie dans le domaine métropolitain : voie à sens unique sur la partie impasse et à double sens dans les parcs d'activités.

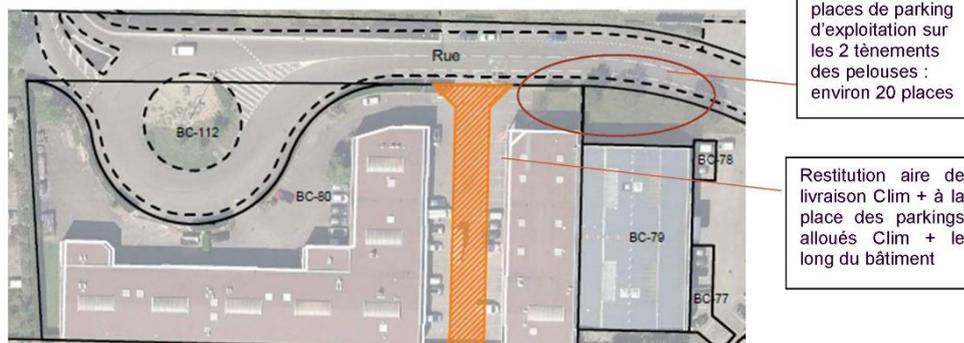
Sur le parc Sentuc :

2 voies de 3,25m = 6,5m avec un arrêté administratif de voirie autorisant livraison riveraine sur une des voies

1 bordure niveau O pour marquer espace public / espace privé (places de parking ou aire de livraison)

Mur de séparation à démolir entre les 2 parcs sur toute la largeur

Les places de parking hormis Clim+ sont conservées et du domaine privé du parc



Suite à donner : retour vers les 2 parcs d'activité à l'automne avec des coupes et schémas de fonctionnement.

Toutes les informations sur sytral.fr et sur t10-sytral.fr



Document : 230413 LT CEP T10 Parc Sentuc.pdf, page 17 sur 20



Document : 230413 LT CEP T10 Parc Sentuc.pdf, page 18 sur 20



Document : 230413 LT CEP T10 Parc Sentuc.pdf, page 19 sur 20



Document : 230413 LT CEP T10 Parc Sentuc.pdf, page 20 sur 20



R36 – Lyon 7

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

1. - Observations de M. _____

241319083 : permis avec An Communisme
- ingénieur : Nicolas Anglet

Nous habitons au 2 avenue de la République à Vénissieux,
nous sommes propriétaire d'un terrain de 110m²
sur lequel nous possédons en rez de chaussé un
local commercial et au dessus notre habitation
Nous ne souhaitons pas vendre notre bien et souhaitons
que soit étudiée une solution différente évitant
la porte de notre bien. Ne serait-il pas possible,

2

à permettre la cohabitation TRAM 2 voitures sur les
mêmes voies

Nous vous remercions de prendre en compte notre demande

[Signature]

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@37 - G Martine - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Accessibilité pour exploitation ESAT, Réseaux secs et humides

Contribution :

La réflexion de l'impact de la création du T10 doit porter sur la globalité des besoins d'exploitation des existants : bâtiments de restauration, administratifs et d'exploitations mais aussi de projets d'extensions futurs du site et pour tous les réseaux aériens ou en sous-sols indispensables au fonctionnement de l'établissement, ainsi que les accès routiers : circulation des gros porteurs, bus et autres.

Tous les déplacements des alimentations d'énergie, électricité, y compris le transfo privé, connexion à tous les réseaux secs et humides publiques, voiries d'accès, seront à la charge unique et totale du Sytral, sans grèver le montant de la cession.

Les travaux et la maintenance future du T10 ne devront pas impacter l'exploitation et le bon fonctionnement de notre Esat sous aucunes formes que ce soit.

Toutes les modifications des voies de circulation environnantes devront être accessibles aux gros porteurs avec remorques pour l'accès de notre établissement.

L'Adapei 69 doit avoir la possibilité de clôturer l'intégralité de la parcelle côté rue avec en plus 4 portails et portillons. Avoir la possibilité de conserver 10 places de stationnement de VL plus 3 places PMR sur l'avant des bâtiments et que l'intégralité de ces places restent privées à usage unique de notre établissement.

De plus l'Adapei 69 par cette opération demande à bénéficier d'un alignement définitif.

Les plans élaborés lors des réunions avec l'équipe projet du T10 sera une base de travail.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : T10.pdf, page 1 sur 2

Références : SYTRAL - Ligne Tramway T10 - COMMUNE DE LYON

QUESTIONNAIRE À COMPLÉTER ET À RENVoyer

UF 14 : ADAPEI 69

Référence Cadastre	Nature	Surface actuelle (m ²)	Adresse	Emprise à acquérir (m ²)	Reliquat (m ²)
CH 358	Sol	16000	32 Boulevard Carteret Lyon 33 rue St Jean de biens	772	15228

ORIGINES DE PROPRIÉTÉ

Numéro de la parcelle	Soit : SUCCESSION, ACQUISITION, TESTAMENT, JUGEMENT, DONATION.... - Indiquer : Date de l'acte, nom du notaire, réf. de la mention de transcription - (Demander à votre notaire le cas échéant)
CH 358	<p>⚠ attention Rue St Jean de biens. Parcelle unique 358. 16000m² Achat 2008 DN°18703 Volume 2008 PN°10401 Publié et enregistré le 19/12/2008 Lyon 2ème Notaire. M^{re} Peyssou. Notaire actuel : M^{re} Prezioso.</p>

QUESTIONNAIRE RELATIF À L'IDENTITÉ DU (1) PROPRIÉTAIRE OU DU TITULAIRE DU DROIT

A - PERSONNE PHYSIQUE (1)

NOM (2) et PRÉNOMS (3) :

DATE et LIEU DE NAISSANCE.....

ADRESSE : Rue et n° :

Code Postal : Commune :

N° de Téléphone :

Adresse courriel :

PROFESSION :

REPRÉSENTÉ PAR (si l'intéressé est mineur, interdit, indivisaire) :

SITUATION DE FAMILLE (rayer les mentions inutiles) :
Célibataire - Marié - Veuf - Divorcé - Remarié

Nom et prénoms du Conjoint :

Date et lieu de mariage :

RÉGIME MATRIMONIAL :

Date du contrat : Nom du notaire :

Document : T10.pdf, page 2 sur 2

B - PERSONNE MORALE (1) (Société - Syndicat - Autre personne morale) : Association

DÉNOMINATION : Adapei69.
SIÈGE : 75 Cours Albert THOMAS
FORME JURIDIQUE : Association loi 1901. Accueil personnel de personnes handicapées.
N° d'immatriculation du Registre du Commerce (sociétés commerciales) : 775 648 280
Date et lieu de déclaration (pour les Associations) : LYON.
Date et lieu de dépôts des statuts (pour les Syndicats) : LYON.
Représenté par (nom, prénoms, qualité et pouvoir du mandataire) : Présidente Mme MABIGNIER Marie Laurence.
Adresse du représentant de la personne morale : Severce patrimoniale.
Mme GACHET Nathalie.
Date et lieu d'immatriculation au RCS : /

N.B. : Les Noms des locataires et autres titulaires de droits doivent être indiqués par note annexe. Dans le cas d'indivision, joindre en annexe l'identité des co-indivis.

Le(s) soussigné(s) déclare(nt) : (Rayer les mentions inutiles)

- Être le(s) propriétaire(s) des immeubles au recto désigné à ESAT Chaveuil.
- Ne pas être propriétaire(s) des immeubles au recto désignés
- Ne pas connaître le(s) propriétaire(s) desdits immeubles
- Connaître le(s) propriétaire(s) desdits immeubles

Je certifie l'exactitude des renseignements qui sont fournis ci-dessus.

Fait à : LYON. Le : 13/4/2023.
(Signature)

- (1) Rayer les mentions inutiles
(2) Nom de jeune fille pour les femmes mariées
(3) dans l'ordre de l'état civil



@38 - PThierry - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Halle Tony Garnier

Contribution :

Voir document joint.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution enquête publique HTG.pdf, page 1 sur 2



Lyon, le 13/04/2023.

Objet : Contribution à l'enquête publique – Tram T10

Monsieur le commissaire enquêteur,

Dans le cadre de la concertation préalable relative à la création de la ligne de tramway T10, plusieurs réunions entre la Halle Tony Garnier, les services du Sytral et la maîtrise d'œuvre du projet ont été organisées.

Tout en saluant le développement de l'offre de mobilités douces à l'échelle de la Métropole de Lyon, la Halle Tony Garnier a néanmoins formulé par écrit, et à plusieurs reprises, un certain nombre d'alertes concernant la compatibilité de l'implantation de la ligne le long du trottoir situé devant l'établissement avec la sécurité des personnes (piétons, cyclistes, usagers du tramway, spectateurs ou non, clients, prestataires...).

Dans un courrier recommandé adressé au Président du Sytral en date du 25 avril 2022, il a ainsi été rappelé :

- que la Halle Tony Garnier accueille chaque année environ 500 000 spectateurs/visiteurs, et jusqu'à 16 000 par soirée lors de certains concerts de renommée internationale, occasionnant une forte concentration de personnes, notamment le long du trottoir avenue Tony Garnier, dans les phases d'accueil et d'évacuation du public
- que l'organisation des événements nécessite par ailleurs l'intégration sur le site (et la sortie) permanentes d'un grand nombre de véhicules, incluant poids lourds, autocars, utilitaires, véhicules légers..., souvent en convois
- que la proposition d'élargissement du trottoir et d'implantation de feux tricolores en entrée et sortie de notre site, n'apporte qu'une solution partielle aux problématiques soulevées
- que dans ces conditions, le réaménagement de l'avenue Tony Garnier retenu pour l'implantation de T10 n'apparaît pas de nature à garantir de manière optimale la sécurité des personnes aux abords de notre salle les jours de manifestations.

Force est de constater que nos alertes n'ont pas été sérieusement prises en compte sur ce point, ce que nous déplorons.

En outre, s'agissant de l'organisation de l'accueil de ses publics, la Halle Tony Garnier a été informée très tardivement (fin octobre 2022) que le projet T10 incluait le déplacement de son portail d'accès dédié aux personnes en situation de handicap.

Par courrier recommandé adressé au Président du Sytral en date du 27 octobre 2022, elle s'est expressément opposée à ce déplacement issu de la décision d'implanter la station de tramway au droit dudit portail.

En l'absence de prise en compte de notre courrier, il apparaît aujourd'hui nécessaire de porter à la connaissance du commissaire enquêteur et des publics concernés que le déplacement de ce portail d'une soixantaine de mètres en direction du sud, aurait pour conséquence une dégradation importante de la qualité d'accueil et de la sécurité des personnes nécessitant une prise en charge particulière.

Document : Contribution enquête publique HTG.pdf, page 2 sur 2

la halle

tony garnier

Depuis sa réouverture en 2000, la Halle Tony Garnier n'a eu de cesse d'organiser au mieux et d'améliorer l'accueil spécifique de milliers de personnes en situation de handicap ou fragilisées : formulaire d'inscription en ligne, accès parking facilité, agents de sécurité dédiés, accompagnement secouristes, y compris surélévation de la plateforme dédiée en salle en 2019 pour un confort optimisé.

Le déplacement du portail dédié aux personnes en situation de handicap irait à l'encontre de notre politique d'accueil, du respect et de l'attention que nous entendons continuer à porter à ces publics.

En effet, compte-tenu du nouvel emplacement envisagé par le Sytral :

- l'accès au site et la sortie des Optibus et autres véhicules, aménagés ou non, seraient complexifiés par une giration dans une zone dont la surface est contrainte par la façade ouest de la salle
- le croisement des flux entrants et sortants ne serait pas possible dans cette zone, occasionnant attente, embouteillages, retards...
- les arrivées/départs ainsi que le stationnement des véhicules autorisés à stationner devraient s'effectuer dans le flot des rotations des véhicules de dépose ou prise en charge
- les piétons en situation de handicap, se présentant au portail, auraient à parcourir 60 mètres jusqu'à leur porte d'accès dédiée, au milieu de ce même flot de véhicules, puis à parcourir à nouveau la même distance à l'intérieur de la salle pour rejoindre leur place.

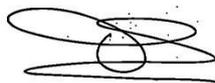
Il est par ailleurs important d'ajouter :

- que ces circulations, automobiles et piétonnes, interviendraient sur une « voie pompiers » devant rester dégagée pour permettre l'intervention rapide des secours
- qu'en l'état des informations dont nous disposons (aucun plan ne nous a jamais été remis), les conséquences du déplacement du portail sur le stationnement des véhicules autorisés, pourraient empêcher la desserte médicale de notre infirmerie ouest (actuellement activée lors de tous nos événements).

La Halle Tony Garnier réitère par conséquent une ferme opposition au déplacement de son portail dédié à l'accueil des personnes en situation de handicap, son implantation actuelle offrant toutes les garanties de qualité d'accueil et de sécurité dues à ses publics nécessitant un accompagnement spécifique, comme à l'ensemble de ses usagers.

Nous restons par ailleurs à votre disposition pour toute visite du site ou demande de précisions éventuelles.

Thierry Pilat
Directeur Général



Régie Personnalisée - 20, place des Docteurs Charles et Christophe Mérieux - 69363 LYON CEDEX 07 - Tél. 04 72 76 85 85 - Fax 04 78 72 37 07
SIRET 428 187 983 00013 - Licences n° 1-135601 / 2-144144 et 3-135602 - Adresse Internet : www.halle-tony-garnier.com

@39 - Mairie - Saint-Fons

Lieu de dépôt : envois par courrier

Contribution :

Deux courriers reçus par la Poste à joindre aux registres de la commune de Saint-Fons

Page 126 / 165.

Projet de Tramway T10

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Courrier avocats Monsieur Beroud.pdf, page 1 sur 7

AURAVOCATS

Cabinet de Lyon
Cabinet Principal
5 rue Vendôme
69006 LYON
Tel : +33(0) 4 78 89 12 67

Emmanuel DUVILLA
Master 2 fiscalité droit des affaires et du management
Droit des sociétés
Droit fiscal
Droit des affaires de la santé
Avocat Associé

David-André CAMOUS
Doctorat droit public
DEA droit immobilier public et privé
Commande publique
Droit des collectivités locales
Droit de l'urbanisme
Avocat Associé

Cabinet de Clermont-Ferrand
Cabinet secondaire
49 Avenue Albert et Elisabeth
63000 Clermont-Ferrand
Tel : +33(0) 9 75 81 63 25
Fax : +33(0) 4 72 33 68 00

Thomas BENAGES
Doctorat droit public
DEA droit public
Commande publique
Droit de la fonction publique
Droit de la santé
Avocat Associé

www.auravocats.com
contact@auravocats.com

Lyon, 5 avril 2023,

Monsieur le Commissaire enquêteur,

En qualité de conseil de M et Mme BEROU, propriétaire de la parcelle AC84, 4 rue Charles Plasse à Saint-Fons je vous prie de trouver ci-après mes observations.

1. De l'absence de prise en compte du projet dans les documents d'urbanisme

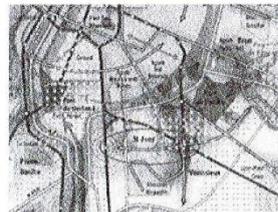
a- De l'absence de cohérence avec le SCOT

Contrairement à ce qui est annoncé dans le dossier de l'enquête publique le projet du T10 n'est évoqué ni dans le SCOT ni dans le PLU.

Le projet (...) 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...). PIÈCE B: DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE p 26

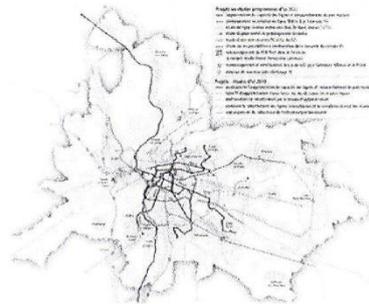
Tous les éléments auxquels se rapportent la déclaration d'utilité publique démontrent l'absence totale de cohérence.

En page 27 est présenté un extrait de la carte de cohérence territoriale du SCOT qui met en exergue un corridor urbain (projet TC d'agglomération) qui suit un arc Nord-Sud à l'Est de l'agglomération qui n'a rien à voir avec le tracé retenu.



Document : Courrier avocats Monsieur Beroud.pdf, page 2 sur 7

La Pièce E – Bilan socioéconomique p 36 du dossier de l'enquête expose un plan du SCOT reprend un autre plan du SCOT qui confirme l'arc EST.



b- De l'absence de cohérence avec le PLU-H

Le PADD du PLUH de la Métropole en page 14

intègre des mesures conservatoires pour préserver le développement futur des grandes infrastructures de transports collectifs et de voirie, existantes ou à venir et des équipements qui y sont liés (ex : centres de maintenance...).

Cela concerne notamment :

- les transports ferrés : évolutions et extensions des pôles d'échanges multimodaux de la Part-Dieu et de Perrache, axe nord-sud du nœud ferroviaire lyonnais, contournement ferré de l'agglomération, axe Saint-Fons/Grenay ;
- les transports fluviaux : le Port Edouard Herriot et les projets de plates-formes fluviales au sud et au nord de l'agglomération ;
- les transports aériens, avec notamment, sur le territoire de la métropole, la confortation de l'aérodrome de Lyon-Bron ;
- les grandes voiries d'accessibilité nationale et internationale (inscrites à la directive territoriale d'aménagement et reportées au Scot).

Il identifie clairement en page 59 :

Sur l'Est lyonnais un modèle urbain équilibré et hiérarchisé sera privilégié avec l'objectif de structurer l'urbanisation : (...)

- autour des corridors urbains identifiés dans le Scot (axes T2, T3, A8, route de Genas, route d'Heyrieux), considérés comme des secteurs prioritaires d'intensification du développement urbain permettant d'évoluer vers une ville plus mixte autour des axes de transports collectifs.

Le plan de déplacements urbains - Agglomération Lyonnaise - 2017/2030 p 90 rappelle que

« la ligne A8, reliant entre elles des communes de première couronne (Saint-Fons, Vénissieux, Bron, Vaulx-en-Velin) et proposant plusieurs connexions avec des axes radiaux forts, y compris ferroviaires, devra se faire en lien avec le développement urbain du secteur. Cette liaison devra ainsi faire l'objet d'une démarche d'intégration des projets de transport et d'urbanisme »

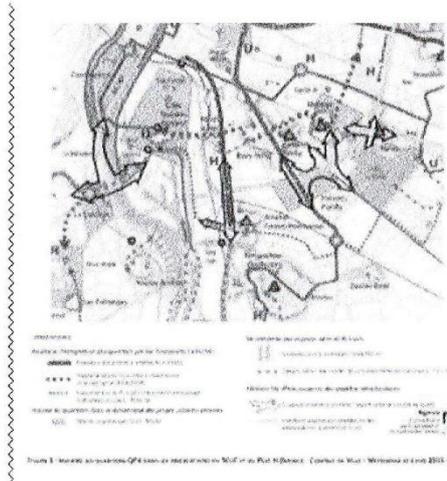
En page 21 du « Documents d'orientation et d'objectifs GrandLyon 2017 » il est affirmé le principe de la rocade A8

« assurer la desserte des sites suivants par le réseau de transports collectifs d'agglomération : une ligne de rocade reliant les campus de Villeurbanne-La Doua, Lyon Santé-Est et Gerland (ligne dite « A7 »), une seconde ligne de rocade reliant le pôle de Vaulx-en-Velin à celui de Bron (ligne dite « A8 ») et une ligne reliant le pôle d'Ecully au centre de l'agglomération (ligne dite « A4 »).

c- De l'information erronée

« Si l'axe fort A8 est inscrit dans le PLU-H comme axe de maillage du réseau de transport en commun » (p 28 PIÈCE B : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE), c'est de manière indicative, sur un arc Est comme démontré supra.

Il est donc erroné, voire mensonger, de joindre un plan qui n'est pas tiré du PLU-H (pas plus du reste que du contrat de ville) faisant croire que le projet Gerland-Saint-Fons est prévu de longue date.



d- Conclusion partielle

Le projet du T10 est hors sol, non conforme aux documents d'urbanisme en vigueur car ce n'est qu'un projet politique du mandat actuel, comme le confirme le DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PIÈCE B : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE en page 29 :

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

2. De l'incomplétude du dossier sur les dépenses

Le code de l'expropriation dans son article R112-4 détaille le contenu du dossier de l'enquête publique :

5° L'appréciation sommaire des dépenses ;

Force est de constater que le dossier soumis à l'enquête publique n'est pas complet. Cette appréciation a pour objet de permettre à tous les intéressés de s'assurer que les travaux ou ouvrages envisagés, ont, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à la date de l'enquête, un caractère d'utilité publique. Or il n'en est rien.

L'appréciation sommaire des dépenses équivaut à... 1 page de l'ensemble du dossier soumis à l'enquête publique (DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PIECE E – ÉVALUATION SOCIOECONOMIQUE p 46).

a- De l'acquisition des rames

Il est indiqué que 8 rames seront mises en service pour un coût d'acquisition du matériel roulant estimé à 8 millions, soit une estimation d'1 million pièce. Le coût unitaire d'une rame Citadis est de 3,3 M€¹ à 3,65 M€². L'estimation est donc 3 fois moindre.

➔ Le coût prévisionnel pour le matériel roulant est de 26,4 M€ et non de 8M€.

b- De l'évaluation des acquisitions foncières

Les acquisitions foncières ne sont pas précisées : ni la valeur de France Domaine, ni le nombre de parcelles, ni la superficie totale. L'état parcellaire porte sur un total de 135 parcelles réparties en 80 Unités Foncières (UF) sans pour autant que la surface totale à acquérir ne soit précisée.

La date d'évaluation du foncier n'est pas connue or elle doit être inférieure à un an à la date d'ouverture de l'enquête.

¹ <https://www.francebleu.fr/infos/transports/strasbourg-de-nouvelles-rames-de-tramway-pour-etre-moins-a-l-etroit-1635177862>

² https://actu.fr/auvergne-rhone-alpes/lyon_69123/lyon-nouvelles-rames-tramway-sur-lignes-t4-t3-ce-quit-faut-retenir_30284748.html

Par ailleurs, le montant total des acquisitions est de 25 M€ tandis que le projet prévoit l'acquisition à EDF de 3,6 hectares.

Indicatif	N°	N°	Indications cadastrales				Origine de propriété	Propriétaire		Engin à acquérir		Projet	
			Adresse	Réf. Cadastre	Surface	Commune (m²)		Titre	Titre	Surface (m²)	Réf. cad.	Surface (m²)	Réf. cad.
11	53	13	Au de bureau 57 FONS	AB 5	Sud	8637	Titre antérieur à 1904	LEET PRÉCITE DE France (SOP) (Précédents) SIREN: 518081417	AB 5p	1437	AB 5p	1338	
14	11	11	M Laurent Boulevard 57 FONS	AB 251	NW	15049	Pr. du CADASTRE RÉUNION DE AB 230 143 185 m² 24/10/1904 publié le 02/10/1994 voir SAP n°9611	BOUYA SAÏG COMPGN FOCALTE GROUPE 22 30 Au DE BRAGANÇ	AB 251p	112	AB 251p	11617	
55	11			AB 855	Sud	22402	ACTE ADMINISTRATIF le 05/06/1972 publié le 11/07/1972 voir 1128 n°4819	TRON ALBIS	AB 855	22402		0	
16				AB 356	Sud	27063		Directeur général, M. Jean-Benoît LEOP 4-RUE CAUVENOT 69114 LYON 068461 M. Antoine BESSON	AB 356a	11604	AB 356p	15181	

Le prix d'acquisition de 25M€ semble très faible par rapport au cout d'acquisition prévu pour l'extension du T6 qui était fixé à 186 M€³ soit 7,44 fois plus, pour une longueur moindre, de 5,4 km.

→ Le cout des acquisitions semble très sous-estimé.

c- Du cout de la maintenance

Les modalités de calcul de la maintenance / exploitation ne sont pas communiquées. Il est arbitrairement proposé un coût unitaire d'un kilomètre de tramway à 6,84 €/km.

En outre, il est évoqué mystérieusement :

« Au total, les coûts d'exploitation augmentent de 3 M€ par an » DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE PIECE E – ÉVALUATION SOCIOECONOMIQUE p 46)

d- Un chiffrage datant de 2020

Les chiffrages sont faits aux conditions économiques de 2020 (PIÈCE B : DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE p 91), ils ne tiennent pas compte de la crise énergétique et de l'inflation, de la hausse des taux d'intérêt.

e- Absence des sources de financement

Il n'y a aucun détail des coûts supportés par les autres collectivités (notamment les gestionnaires des voiries) ni des modalités de financement.

3. De la remise en cause du tracé

Le tracé actuel passe entre deux sites CEVESO et en zone ZPE, accroissant ainsi le nombre de personnes exposées à ces risques identifiés dans le Plan de Prévention des Risques Technologiques et le PLU-H, au niveau de la rue Sembat.

³ https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022apara62_tramwayt6n_metropole-de-lyon_69.pdf

Ville de SAINT-FONS - copartir entité				
Etat				
Direction	Ata/Brd	Dirac/ons	Att/Int	
DSB		Conten		X
DVI		DS		
STPP		DSJ	X	
DSM		ES		
CAR		CCAP		
ELC		ENVA		
DST		ELP		
Autres:				

VILLE DE S' FONTS
12 AVRIL 2023
N° 720636
Relax

S.C.I LES COTEAUX DE LYON
Z.A. de L'Herminière
35230 ORGERES
RCS Rennes 442 204 954

Monsieur le Commissaire-Enquêteur
Mairie de Saint Fons
1 place Roger Salengro
69190 Saint-Fons

Orgères, le 6 avril 2023

L.R.A.R n° 1A 202 836 8926 6

Objet : Réalisation de la ligne de tramway T10

Monsieur,

Nous avons examiné avec attention les pièces du dossier de l'enquête parcelaire relative à la réalisation de la ligne n° T10 consultable sur le site <https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-T10>.

Ce projet va impacter de manière significative l'ensemble immobilier dont notre société est propriétaire, situé au n° 9 boulevard Lucien Sampaix à Saint Fons et par voie de conséquence, l'activité de notre localaire, STAFF DECOR.SA.

Pour rappel, l'activité de STAFF DECOR dans ces locaux commerciaux consiste à commercialiser et distribuer sur la région Auvergne-Rhône-Alpes des produits de décoration en staff fabriqués dans ses ateliers en Bretagne près de Rennes. Cette agence de Saint Fons fonctionne à la fois comme un point conseil, les clients professionnels et particuliers sont accueillis et conseillés par des spécialistes dans le showroom, et comme un dépôt logistique, les produits de décoration sont livrés par semi-remorque et stockés sur place pour être ensuite, réacheminés sur les chantiers ou enlevés par la clientèle.

L'examen des pièces nous a permis de relever que le tracé retenu engendrait l'amputation d'une partie de notre emprise foncière pour permettre l'intégration de différents aménagements (trottoirs, piste cyclable, voies de circulation, stationnements...). Nous avons noté dans le dossier que l'insertion de ces aménagements devait néanmoins, préserver les accès riverains, y compris pour les commerces.

202 m² (AD 135p et AB 369p) seraient amputés sur une surface totale de 3.122 m². Cette emprise concerne actuellement 4 places de parking et une voie d'accès « 3t tonnes » au dépôt.

L'examen des schémas intitulés « figure 140 coupe projet au droit du boulevard Lucien Sampaix » et « figure 141 Insertion au droit du boulevard Lucien Sampaix » (reproduits en pièce jointe) nous

Document : Courrier SCI LES COTEAUX DE LYON.pdf, page 2 sur 4

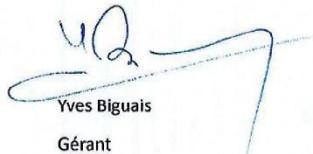
interroge sur l'accessibilité future de notre ensemble immobilier et sur la capacité de notre locataire à y poursuivre ses activités :

1. L'accessibilité du bâtiment aux semi-remorques ne semble pas garantie :
 - l'aire de manœuvre pour reculer en marche-arrière de la voie de circulation jusqu'à la porte du dépôt est de notre point de vue insuffisante. Il conviendra également de vérifier qu'aucun obstacle (plantations par exemple) n'entrave l'accès au bâtiment pour les semi-remorques
 - Pour accéder à notre bâtiment en véhicule, il faudra traverser les voies du tramway, les deux voies cyclables et le cheminement piéton. Pour limiter les risques d'accidents qui en résultent, il nous paraît plus judicieux d'inverser pour le boulevard Sampaix le positionnement des différentes voies en faisant en sorte que la circulation routière soit positionnée le plus proche possible des accès aux différents bâtiments d'activité situés à l'ouest du boulevard
2. L'emprise foncière restante ne nous permet pas de reconstituer le nombre de places de parking supprimées pourtant nécessaires à l'activité de notre locataire. Décaler l'axe de ces aménagements vers l'est en empiétant sur les parcelles de l'autre côté du boulevard Lucien Sampaix, permettraient de conserver quelques places de parking devant la façade de notre bâtiment.
3. La protection de notre bâtiment au risque d'intrusion est détériorée car il nous semble impossible de reconstruire dans le futur, faute d'espace suffisant le mur et le portail actuels séparant notre propriété du boulevard Sampaix.

Nous avons également relevé dans les documents de l'enquête qu'une procédure d'indemnisation amiable des activités commerciales étaient prévue en phase de chantier pour compenser le manque à gagner des activités anormalement impactées par les travaux. Nous souhaiterions être informés des détails de cette procédure dès que possible.

Nous souhaitons que ces observations retiennent votre attention et restons à votre disposition pour échanger sur les différentes options qui permettraient de préserver l'accessibilité de notre bâtiment et par voie de conséquence la poursuite de l'activité de notre locataire STAFF DECOR dans ces locaux d'activité.

Dans l'attente de nos futurs échanges, nous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs.



Yves Biguais
Gérant

PS : copie de ce courrier est déposée ce jour sur le site internet sous la rubrique « Déposer votre contribution »

T10 – GARE DE VAINISSEUX ↔ GERLAND (HALLE TONY GARNIER)
SYTRAL MOBILITÉS

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE URBAIN
PRÉ-C : ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE – CHAPITRES CL ET C2

2.4.5.7.3 Boulevard Lucien Sampaix

Le tramway/bifurque ensuite dans le boulevard Lucien Sampaix. Sur ce secteur, le profil en travers proposé d'ouest en est : un cheminement piéton, les cycles, une bande plantée en continuité de la plateforme tramway végétalisée, une voie de circulation dans chaque sens, à nouveau un trottoir et une bande plantée qui permet de gérer les différences de niveau.

L'arrivée de la ligne de tramway T10 impose de nombreuses acquisitions foncières sur la zone industrielle Sampaix. Cela pourra constituer une opportunité de retravailler l'image et le design urbain du secteur.

FIGURE 140 : COUPE PRIORITAIRE AU DROIT DU BOULEVARD LUCIEN SAMPAIX

FIGURE 141 : INSERTION AU DROIT DU BOULEVARD LUCIEN SAMPAIX

2.4.5.7.4 Le bois de Saint-Fons

Le bois de Saint-Fons est une réserve de nature structurante dans cet espace peu qualitatif et dominé par le boulevard périphérique. La station Sampaix Nord créée à ce niveau sera à proximité de la zone industrielle. L'objectif est de prolonger l'ambiance boisée pour intégrer la station et ses abords afin de créer une séquence parc propice à l'attente et à l'appropriation par les employés de la ZI Sampaix.

Afin de minimiser les impacts sur le bois de Saint-Fons et l'activité riveraine coté Est, il est proposé de créer des soutènements sous forme de gabions étagés pour retrouver le terrain naturel rapidement et conserver au maximum les aménagements paysagers existants.

FIGURE 142 : COUPE PRIORITAIRE AU DROIT DU BOIS DE SAINT-FONS

FIGURE 143 : INSERTION AU DROIT DU BOIS DE SAINT-FONS



@40 - JOUNIER JOHANA - Lyon

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Observations le Parc du bord de Rhône

Contribution :

Monsieur le Commissaire enquêteur, Vous voudrez bien trouver en document joint les observations du Parc du bord de Rhône.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 1 sur 16



Dépôt sur registre dématérialisé le 14 avril 2023

<https://www.registre-numerique.fr/projet-tramway-t10/deposer-son-observation>

Lyon, le 14 avril 2023

A l'attention de Monsieur Hervé REYMOND, commissaire enquêteur

N/Réf : Dossier 22.114 – Parc des Bords du Rhône – Projet T10

Objet : Observations dans le cadre de l'enquête publique

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Je viens vers vous en qualité de conseil de la copropriété « le Parc du Bord de Rhône » sise 2 Boulevard Lucien Sampaix à Saint Fons (69190) et de son syndic OPM GESTION. Ces derniers souhaitent émettre des observations dans le cadre de l'enquête publique unique préalable à autorisation environnementale et à déclaration d'utilité publique.

1

A titre liminaire, il convient de faire un bref rappel de la situation du bien.

1. L'ensemble immobilier « le Parc du Bord de Rhône » est implanté sur les parcelles AB 400, AB 395 et AB 396 qui se situent le long de la rue Marcel Etienne SEMBAT :



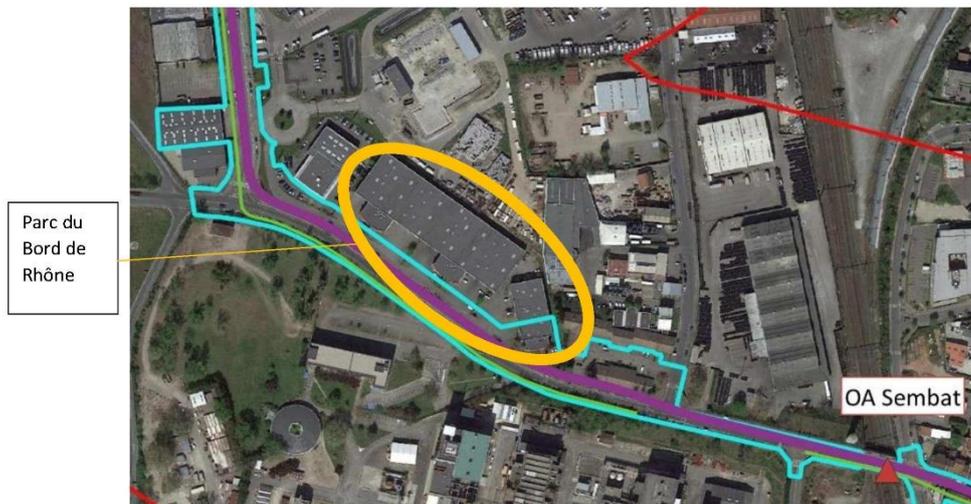
Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 2 sur 16

Cet ensemble immobilier est composé de deux bâtiments, 106 emplacements de stationnements extérieurs, d'une voie de circulation piétons, voitures et poids lourds et d'espaces verts.

Il longe la rue Marcel Etienne SEMBAT qui à cet endroit se compose d'une voie à double circulation, d'une piste cyclable d'un côté de la route et d'un trottoir.

2. Les parcelles vont être impactées par le projet ainsi que le démontre la planche 3 plan général des travaux (page 71/92) issue de la Pièce B Déclaration d'utilité publique du dossier d'enquête publique unique :



- | | |
|---|---------------------------------|
| Aire d'étude rapprochée | Centre de remisage |
| Limites d'emprise des travaux (Périmètre DUP) | Ouvrage d'art |
| Limite de l'aménagement au droit du port Edouard Herriot en temps 1 | Réseau tramway existant |
| Tracé tramway | Lignes de tramway existantes |
| Base vie travaux | Réseau métro existant |
| Stations | Ligne B |
| Sous-stations | Ligne D |
| Itinéraires cyclables | Itinéraires cyclables existants |

L'impact sur la consistance des parcelles après le projet ressort également des planches 16 et 17 du dossier d'enquête parcellaire :

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 3 sur 16



3



Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 4 sur 16

LEGENDE :

	Emprise projetée
	Parcelles concernées par l'enquête (emprises)
	Parcelles concernées par l'enquête (reliquets)
	Parcelles, de propriété publique, dans l'emprise (non intégrées à l'enquête)
	Unité Foncière Numéro de plan parcellaire

Pour synthétiser, l'actuelle voie poids lourds de la copropriété va être supprimée ainsi qu'un nombre important de place de stationnement qui sont pour la grande majorité privatisées par lot et attribuées aux différentes entreprises propriétaires.

Plusieurs entreprises exerçant au sein du Parc du bord de Rhône ont quotidiennement des livraisons effectuées par des poids-lourds type semi-remorques à une fréquence de 8 à 10 par jour.

L'existence de la voie poids-lourds au sein du Parc permettant d'accéder au bâtiment de ces entreprises est un vrai atout pour le Parc du bord de Rhône et a justifié que les entreprises s'implantent sur ce parc.

Le projet de tramways T10 va impacter la largeur de cette voie poids-lourds justifiant que les présentes observations soient déposées puisque l'activité des entreprises du Parc va nécessairement être impactée par cette suppression de la voie poids lourds.

3. Le projet de tracé du Tramway T10 a subi des modifications sur la portion intéressant la copropriété du Parc du bord de Rhône comme le démontre la présentation de l'étude de faisabilité par la pièce B dossier d'enquête publique.

En page 35 et suivantes de ce dossier, il est expliqué les différents tracés étudiés et les raisons pour lesquelles certains tracés ont été évacués et d'autres retenus.

Cette explication passe par la fourniture de plans dont les plus intéressants pour la copropriété vont être reproduit ci-après :

4

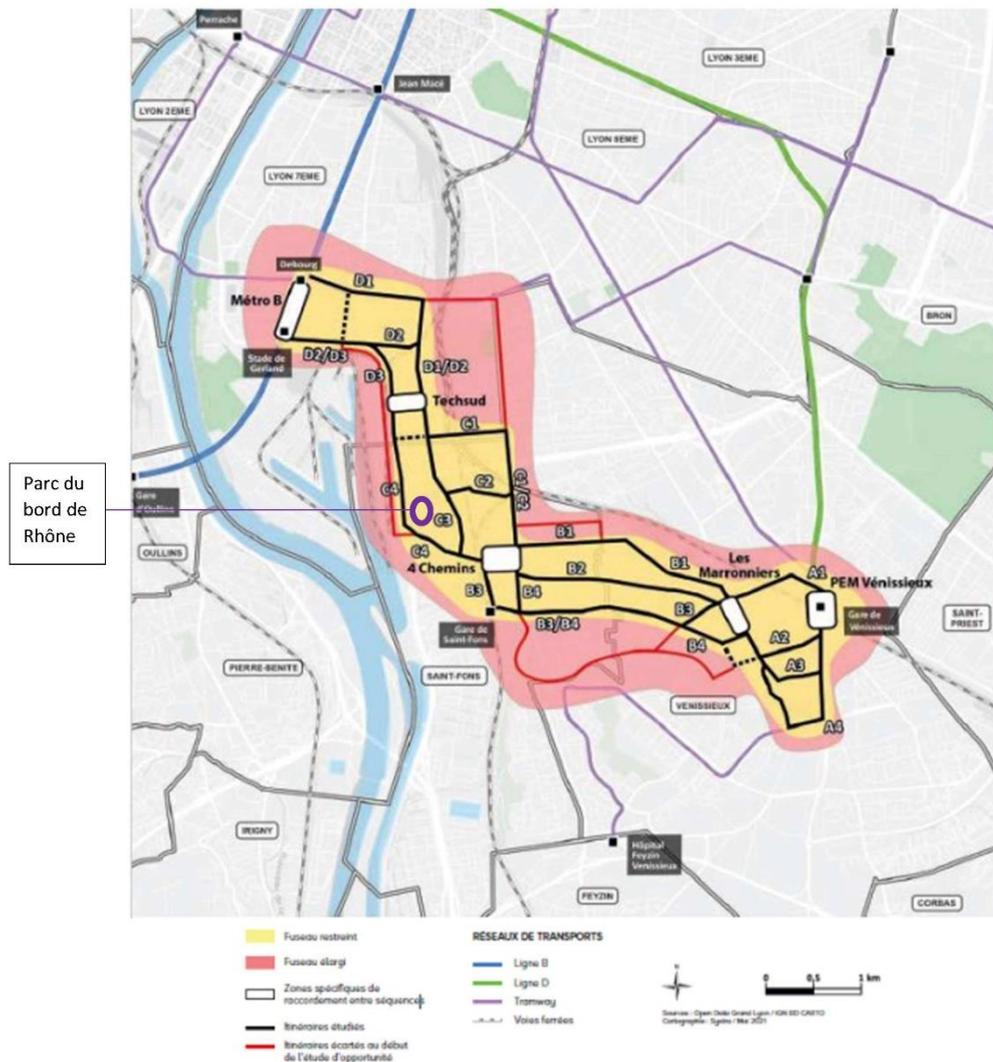


FIGURE 9 : ITINÉRAIRES ÉTUDIÉS ET ITINÉRAIRES ÉCARTÉS AU DÉBUT DE LA PHASE D'OPPORTUNITÉ

Aucun de ces tracés n'impactaient le parc du Bord de Rhône.

Le dossier de Déclaration d'utilité publique indique ensuite la méthodologie suivie pour retenir le meilleur tracé :

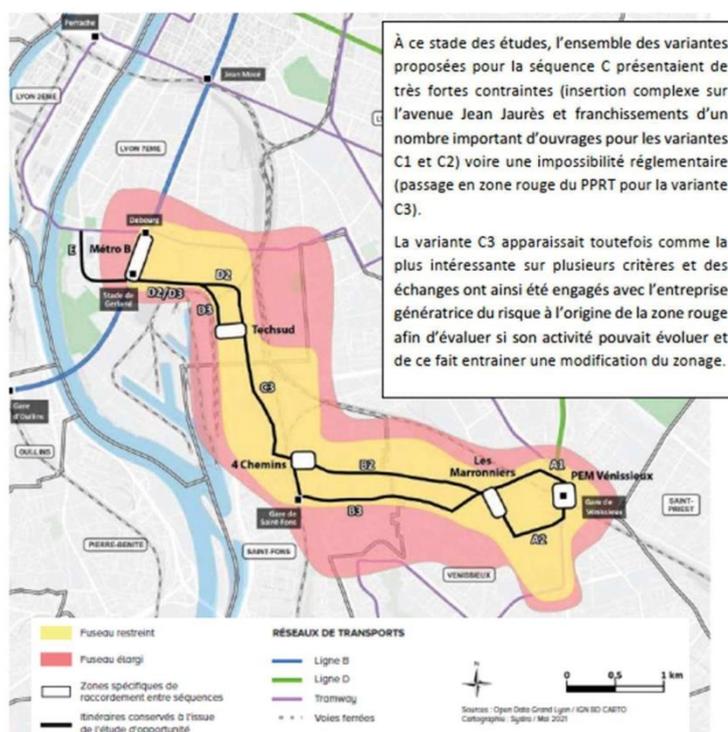
Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Sur chaque séquence, les itinéraires ont été évalués et comparés sur la base de 10 critères de performance :

- 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 ou réglementaires)
- La desserte des quartiers (population, emploi, pôles de déplacements, projets urbains)
- L'environnement (risques technologiques, paysage et patrimoine, archéologie, îlots de chaleur, etc.)
- 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

Une attention particulière a été portée au critère relatif à l'environnement et en particulier aux risques technologiques, en lien avec la présence à proximité des séquences C et D du Plan de Prévention du Risque Technologique de la Vallée de la Chimie et le Porter-à-Connaissance du Port Edouard Herriot.

Sur la base de cette analyse, il a alors été retenu le tracé C3 :



6

FIGURE 10 : ITINÉRAIRES CONSERVÉS À L'ISSUE DE L'ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 7 sur 16

A l'issue des études de faisabilité le tracé sur la portion C a encore été modifié et est devenu le C3b qui impacte quant à lui la copropriété du Parc du Bord du Rhône ainsi qu'il l'a été démontré avec les plans parcellaires reproduit ci-avant.

Les justifications apportées par le dossier de DUP sont surprenantes et ne peuvent convaincre :

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 ponctuelle du tracé initial C3 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). Le tracé a ainsi évolué suite à la phase d'opportunité (comme présenté sur la carte ci-dessous).**

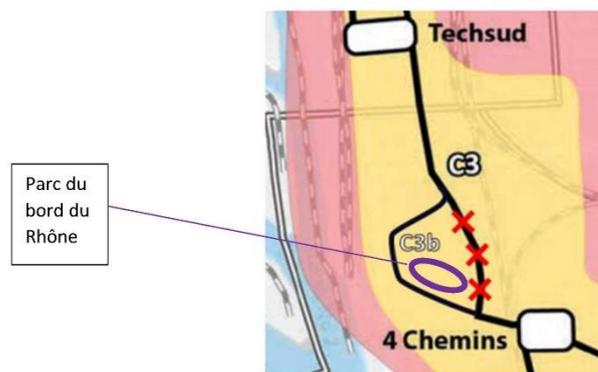


FIGURE 11 : ÉVOLUTION DE LA VARIANTE C3 SUR LA SÉQUENCE C

Or, contrairement à ce qu'il est affirmé par les documents, la problématique du risque technologique n'a pas été prise en compte dans le choix du tracé.

4. En effet, si cela avait été le cas les tracés C1 ou C2 auraient été retenus.

Le tracé C3 comme le tracé C3b ne tiennent pas compte des risques technologiques ainsi que le démontre les dispositions du PPRT de la vallée de la Chimie applicable à ce secteur.

Pour les besoins de la cause, il est reproduit le plan du secteur sur le zonage du PPRT auquel il est ajouté la différence des tracés C1/C2 et C3b :

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 8 sur 16



8

Le règlement du PPRT indique que :

Les zones grisées correspondent aux périmètres des emprises des établissements à l'origine du risque* et de certains établissements imbriqués avec les établissements à l'origine du risque existants à la date d'approbation du PPRT.]

Il convient de ne pas y augmenter le nombre de personnes présentes par de nouvelles implantations (hors de l'activité des établissements à l'origine du risque* ou des établissements déjà présents à la date d'approbation du PPRT ou à la date d'annulation de la convention « plateforme »).

Ces zones n'ont pas vocation à la construction ou à l'installation d'autres locaux habités ou occupés par des tiers ou de nouvelles voies de circulation autres que celles nécessaires à la desserte et à l'exploitation des installations industrielles.

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 9 sur 16

Or, en raison de l'emplacement des zones grisées il ne semble pas possible de créer une nouvelle voie en application de cette disposition du PPRT.

Prévoir la création d'une voie de tramway dans le petit interstice mis en perspective en jaune sur la carte revient à détourner le texte et la philosophie du texte du PPRT telle qu'elle ressort de la partie I du PPRT lui-même qui prévoit notamment :

Le PPRT* est un outil réglementaire qui participe à la prévention des risques* technologiques avec l'objectif principal d'agir sur l'urbanisation existante et future, afin de protéger, dans la mesure du possible, les populations des risques* technologiques (après réduction des risques* à la source) et de limiter le nombre de personnes exposées.

D'une manière générale, dans toute la zone exposée aux risques* technologiques, en vue de ne pas aggraver les risques* ou de ne pas en provoquer de nouveaux, et assurer ainsi la sécurité des personnes, toute opportunité de réduction de la vulnérabilité* des constructions, installations et activités existantes à la date de publication du PPRT* doit être saisie.

Ainsi, prévoir l'implantation du futur T10 sur la fin de la rue Marcel Etienne SEMBAT interroge dès lors que, d'une part, cette voie de circulation ne serait pas créée pour la desserte ou l'exploitation des installations industrielles et, d'autre part, que l'implantation de cette voie à cet endroit aurait pour effet d'augmenter le nombre de personnes exposées aux risques technologiques.

Il est également utile de souligner que le projet d'aménagement autour des voies de tramway prévoit la mise en place d'une piste cyclable à double sens, ce qui augmente également le risque pour ses utilisateurs très vulnérables.

Cela ressort de la présentation du déroulé de l'insertion du dossier de déclaration publique qui prévoit en page 49/92 l'aménagement qu'il va être prévu à cet endroit :

9

- **Rue Sembat Ouest**

Après la rue Charles Antoine Martin, la plateforme tramway s'insère en site propre avec deux voies de circulation et les aménagements cyclables au sud via des acquisitions foncières au nord. Une plate-bande végétalisée est présente entre le tramway et la voirie. Des reconstitutions riveraines sont nécessaires avec la restitution de la voirie interne d'accès aux entreprises et le remplacement des clôtures et portails.

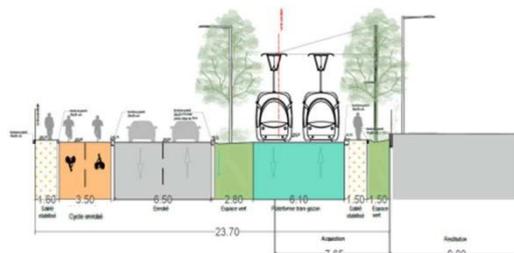


FIGURE 36 : COUPE DE LA RUE SEMBAT OUEST

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 10 sur 16

5. A cet égard, il est important d'indiquer que l'évaluation environnementale jointe au dossier d'enquête publique (Pièce C3 pages 125 et suivantes) a analysé les effets toxiques, thermiques et de surpression identifiés par le PPRT. Il en ressort notamment que le tracé C3b traverse une zone d'aléa toxique classée de moyen à moyen plus :



FIGURE 104 ALÉA TOXIQUE (SOURCE : PPRT VALLÉE DE LA CHIMIE)

L'effet de surpression est également très important sur ce secteur :

10



FIGURE 109 EFFET DE SURPRESSION (SOURCE : PPRT VALLÉE DE LA CHIMIE)

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 11 sur 16

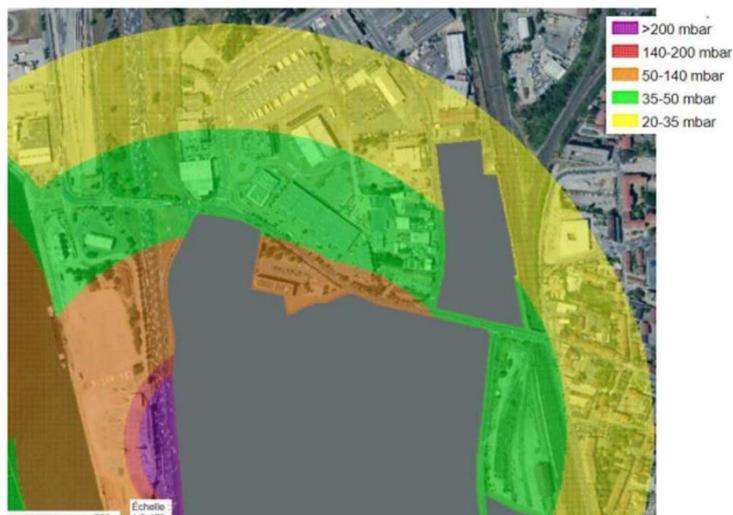


FIGURE 110 INTENSITÉ DE SURPRESSION (SOURCE : PPRT VALLÉE DE LA CHIMIE)

6. Cette situation a d'ailleurs justifié des préconisations très précises de la mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes (Pièce F1 du dossier, pages 24/30 à 26/30) :

11

Périmètre du plan de prévention des risques technologiques de la vallée de la chimie

L'Autorité environnementale rappelle qu'il est nécessaire de ne pas augmenter le risque, et si possible de le réduire. Le porteur de projet devra faire la preuve de la prise en compte des risques technologiques au titre du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés notamment pour l'autorisation de mise en service. Les critères de prise en compte des risques technologiques dans le cadre de ce décret trouvent à s'employer sans préjudice de la conformité du projet de tracé avec le périmètre et le règlement du plan de prévention des risques technologiques. Les seules options sont donc d'éviter, ou éventuellement de réduire l'exposition aux risques par des mesures adaptées dans le cadre des autorisations qui viendraient à être accordées.

La mobilisation d'exemples pertinents³¹ de mesures mises en œuvre pour un système de transport équivalent pourra être proposée.

Le tracé proposé par le Sytral traverse le périmètre du plan de prévention des risques technologiques de la vallée de la chimie, approuvé le 19 octobre 2016. Le tracé traverse les zonages b, B2SF, B2 et B3 :

- en zone b, le règlement n'impose pas de restriction en matière de transport en commun ;
- en zone B2SF, B2 et B3, le règlement du PPRT autorise « l'aménagement des voies existantes ou de la création de voies nouvelles de circulation routières, ferroviaires, modes doux. », et ne permet pas en revanche la création de station, ce qui est bien retenu par le pétitionnaire (page 19 du dossier).

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Les aléas associés les plus importants sont situés sur la rue Marcel Sembat, avec pour origine du risque le site industriel Sud de Solvay Opérations. Les effets retenus, pour le secteur le plus sensible, pour les objectifs de performance, sont :

- thermique : niveau significatif (SEI) avec des phénomènes de boule de feu ;
- toxique : taux d'atténuation de 0,075 ;
- de surpression : 35 à 50 mbars.

Compte tenu de cette situation en matière de risques, l'étude d'impact devra démontrer que les différents tracés étudiés, en amont du choix du tracé actuel, sont effectivement moins pertinents que le choix de tracé du tramway situé en secteur plan de prévention des risques technologiques (séquence éviter), au regard des enjeux environnementaux, dont celui du risque.

L'utilisation du système de modélisation des transports pourra amener des informations nécessaires à la compréhension de la desserte locale et aux reports de flux, dans et hors du plan de prévention des risques technologiques. L'objectif est de présenter la méthode d'analyse, le volume et le niveau d'exposition des personnes présentes dans les zones de risques, en fonctions des différents itinéraires étudiés.

L'étude d'impact devra s'attacher à décrire les flux de personnes empruntant le tramway T10 à travers de la modélisation prévue par le Sytral, notamment les flux traversant le secteur interceptant le plan de prévention des risques technologiques, en précisant la nature des reports modaux vers le T10 (origine-destination par modes de transport). À défaut, c'est le flux maximal qui est à retenir. Une évolution du tracé doit être envisagée si la vulnérabilité augmente malgré tout. Une situation d'incident d'exploitation doit également être regardée sous l'angle des risques associés.

Analyse des effets induits sur le secteur

L'étude d'impact devra également montrer comment les projets connexes de développement des mobilités concourent ou non à une augmentation de la fréquentation du périmètre du plan de prévention des risques technologiques et donc concourent ou non à accroître de fait la vulnérabilité du secteur : projets de grand itinéraire vélo, réorganisation projetée du réseau de transport en commun, lien avec le niveau de service de la gare de Saint-Fons, etc., en s'appuyant sur des études de trafic et les projections en matière d'usages et de report modal.

12

A toutes fins utiles, il est précisé que la copropriété le Parc du bord de Rhône est situé le long de la rue Marcel Sembat quand bien même son adresse est boulevard Lucien Sempaix. L'avis retranscrit aborde bel et bien le tracé C3b qui se situe devant la copropriété.

Il est important de souligner que l'étude d'impact versée au dossier d'enquête publique ne fait pas état des analyses demandée par l'avis ainsi que le démontre les éléments repris au point 3 de la présente.

De plus, la réponse apportée à cet avis jointe à la pièce F1 ne répond pas à cette problématique en prévoyant en page 14/33 que :

Bien que la vulnérabilité générale des usagers du secteur soit abaissée, celle des cyclistes, amenés à être plus nombreux, nécessite des mesures réduisant leur vulnérabilité (vallée de la chimie, chaufferie, et secteur du port E. Herriot)⁶.

L'Autorité environnementale recommande de poursuivre la recherche de mesures d'évitement ou de réduction afin que le risque ne soit aggravé pour aucune population, notamment celle des cyclistes (vallée de la chimie, chaufferie, et secteur du port E. Herriot).

Réponse du maître d'ouvrage

La conception du projet T10 prend en compte le risque technologique et respecte la réglementation en matière de risque technologique.

Le projet T10 prévoit ainsi la mise en œuvre de plusieurs mesures afin d'éviter et réduire au maximum les risques technologiques :

- Définition d'un tracé évitant les zones les plus exposées définies dans le PPRT Vallée de la Chimie (Zone rouge du PPRT) ;
- Implantation des stations en dehors de la zone couverte par le PPRT pour éviter l'attente de voyageurs dans les zones soumises aux risques ;
- Définition du plan de voie du tramway en fonction des zones du PPRT permettant un retournement en amont des zones de risques ;
- Étude du renforcement du matériel roulant ;
- Prise en compte des modalités d'information des tramways dans le secteur PPRT en cas d'incident / accident industriel et mise en place de procédure d'évacuation ;
- Mise en œuvre d'une formation et d'une sensibilisation des conducteurs de tramways sur la conduite à tenir en cas d'évènements au sein d'une zone à risque technologique ;
- Mise en œuvre d'une signalétique d'entrée dans la zone PPRT de manière à inciter les cyclistes à traverser d'autres secteurs ;
- Déplacement de l'entrée du site de Solvay au sein du PPRT Vallée de la Chimie pour assurer les performances de circulation du tramway et réduire les risques de collision en améliorant la visibilité des usagers ;
- Évolution de la sensibilité au droit du Port Edouard Herriot en modifiant l'exploitation du passage à niveau (mise en place de personnel humain et poursuite du travail avec la Métropole et le Port Edouard Herriot pour dévier les poids lourds vers la porte Sud) ;
- Mesures de réduction vis-à-vis du risque technologique au regard de la chaufferie urbaine (positionnement des infrastructures cycles et tramway au plus loin de l'installation de chaufferie urbaine).

13

7. En conséquent, le tracé C3b retenu et soumis à enquête publique aura pour effet d'aggraver les risques des utilisateurs du tramway et de la piste cyclable annexée sans prévoir pour autant de mesures tendant à minimiser ou éviter le risque des utilisateurs du futur projet.

Aucun élément du dossier soumis à enquête publique ne démontre que les tracés C1 ou C2 qui ne traversent pas de secteur soumis au PPRT de la Chimie sont moins pertinents que le tracé C3b notamment au regard du risque que ce dernier comporte.

8. Par ailleurs, en application des articles R.112-4 et R.112-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique le dossier d'enquête publique doit d'une part définir l'appréciation sommaire des dépenses et d'autre part définir l'estimation sommaire des coûts d'acquisition à réaliser.

Le document B DUP traite de cette question en page 91/92.

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 14 sur 16

Il est prévu que le coût d'investissement du projet sera de 295 millions d'euros hors taxes dont 25 millions d'acquisition foncières et le coût d'exploitation est fixé quant à lui à 3,5 millions hors taxes par an.

Or, ainsi qu'il l'a déjà été démontré le projet va également mettre en œuvre une piste cyclable importante à double sens et pour lequel les coûts ne sont pas estimés quand bien même cela justifie que des parcelles soient expropriées selon le dossier d'enquête parcellaire soumis à enquête publique, comme c'est le cas du Parc du bord de Rhône.

Le budget relatif à l'investissement ou à l'exploitation n'aborde nullement la question des coûts relatifs à cette piste cyclable importante.

Il est d'ailleurs intéressant de souligner que l'objet de l'enquête publique définit au sein du document B DUP ne prévoit nullement qu'est concernée la création d'une piste cyclable :

La présente enquête publique a pour objet :

- De déclarer d'utilité publique l'ensemble des travaux de construction et d'exploitation de la nouvelle ligne de tramway T10 ;
- D'obtenir l'arrêté d'autorisation environnementale pour les travaux et les installations relatives à la future ligne de tramway T10 ;
- De présenter au public le projet et les conditions de son intégration dans le milieu d'accueil notamment grâce à l'étude d'impact ;
- De présenter les avantages et inconvénients du projet ;
- De permettre au plus grand nombre possible de personnes de faire connaître leurs remarques et d'apporter ainsi des éléments d'information utiles à l'appréciation exacte de l'intérêt général de l'opération ;
- D'assurer la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement.

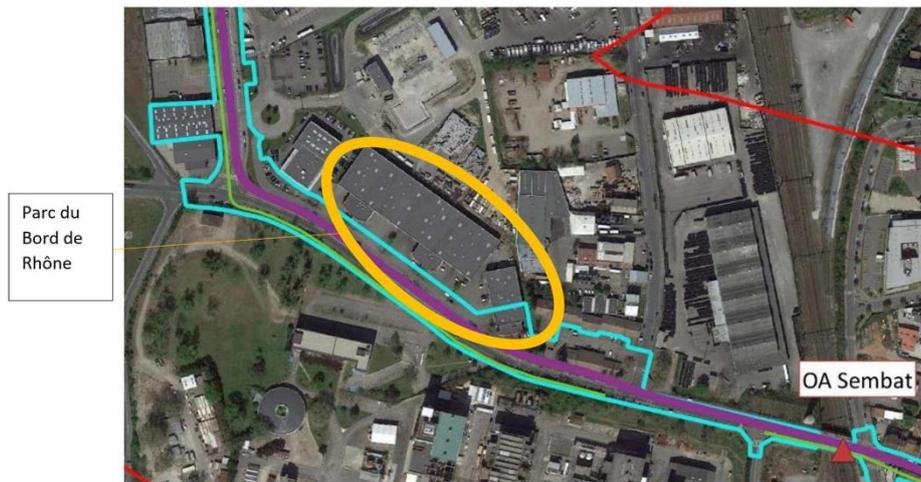
14

Ainsi, des coûts importants d'investissements n'ont pas été pris en compte, tout comme les coûts de maintenance de cette piste cyclable qui n'ont pas été intégrés.

Par ailleurs, le dossier prévoit que le coût d'acquisition foncière est de 25 millions d'euros hors taxes.

Or, il ne peut qu'être douté de ce montant dès lors que les échanges actuels entre le Sytral et le parc du Bord du Rhône démontre qu'un ensemble de coût n'est pas pris en compte par le Sytral, il est loisible de penser que c'est la cas pour l'ensemble des parcelles expropriées par le projet.

9. En effet, ainsi qu'il l'a déjà été évoqué le projet va avoir pour effet de modifier l'implantation de la voie poids lourds du Parc du bord de Rhône. Cela va avoir des effets très importants sur la copropriété qui devra être indemnisée pour l'intégralité des préjudices qu'elle va subir et qui peuvent se lister comme suit au jour de la rédaction des présentes.



9.1. La suppression de la voie telle qu'elle existe aujourd'hui va d'abord entraîner une diminution du nombre de places de stationnement pour chaque lot, raison pour laquelle il va être prévu un nouveau parking qui prévoit moins de places en lieu et place d'un bâtiment qui a été racheté par le Sytral pour le démolir pour un montant d'environ 1 million d'euros qui n'a pas été pris en compte au titre des 25 millions de coûts d'acquisition.

15

9.2. L'implantation du tramway oblige le Parc du bord du Rhône de modifier son chemin d'accès et son adresse puisque le parc ne sera plus accessible par le boulevard Lucien SAMPAIX mais par la rue Charles Martin. Cela va entraîner un ensemble d'aménagement :

- La fermeture du parc côté boulevard Lucien Sampaix ;
- L'ouverture du parc du côté du parc des muriers, parc d'activité voisin ;
- Mise en place d'un portail du côté de la rue Charles Martin ;
- Mise en place d'un feu de circulation à l'endroit du portail et sur la rue Charles Martin afin de permettre aux poids lourds de faire leur manœuvre en entrée et sortie du parc sans risque de collision ou de perturbation de la circulation.
- Suppression du bassin de rétention des eaux pluviales actuel qui se trouve sous la future emprise du tramway et qui ne peut donc rester à cette place. Cette suppression entraîne la création d'un ou de plusieurs bassins de rétention avec la mise en place de pompe de relevage. Différents scénarii sont en discussion actuellement avec le Sytral qui devra donc prendre en charge financièrement l'intégralité des solutions techniques envisagées ainsi que la prévision de l'entretien des pompes de relevages qui sont inexistantes à ce jour.
- Les formalités administratives liées à la modification du parc et de gestion commune des voies.

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

Document : Observations enquête publique T10.pdf, page 16 sur 16

L'ensemble de ces éléments va entraîner des frais importants pour le Sytral qui ne sont nécessairement pas pris en compte dans le cadre du montant prévu au titre des acquisitions puisqu'ils ne sont toujours pas connus à ce jour.

Au regard de l'impact important du projet sur le parc du Bord de Rhône et des entreprises qui sont implantées au sein de ce parc, il semblait important de vous alerter sur l'ensemble des points soulevés dans le cadre de la présente.

10. Telles sont le sens des observations que la copropriété « le Parc du Bord de Rhône » sise 2 Boulevard Lucien Sampaix à Saint Fons (69190) et de son syndic OPM GESTION souhaitaient porter à votre connaissance.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de toute ma considération.

Johana JOUNIER
Avocate



16

Avocate au Barreau de Lyon / Toque 2631
28 rue d'Enghien 69002 Lyon / tél. : 06.14.16.44.84 / mail : jounier.johana@avocat-conseil.fr
SIRET 818 294 092 00015

E41 - DRICHARD

Lieu de dépôt : Par email

Objet : 20230144 - SENTUC - SYTRAL

Contribution :

Page 153 / 165.

Projet de Tramway T10

Monsieur le commissaire enquêteur, Je vous prie de trouver ci-joint des observations pour le compte de la SCI CENTUS située à Vénissieux. Vous en souhaitant bonne réception. Damien RICHARD Avocat associé Droit public des affaires Urbanisme - immobilier
<https://www.linkedin.com/company/56680/> https://twitter.com/racine_avocats Tel : +33 (0)4 37 47 89 70 Opérateur - Choix 1 Mob : +33 (0)6 63 80 87 09 37ter rue Saint Romain, Lyon 69008
www.racine.eu ATTENTION DOCUMENT CONFIDENTIEL Ce message ainsi que les pièces qui y sont éventuellement jointes peuvent contenir des informations confidentielles ou être couverts par le secret professionnel. Ils sont destinés à n'être portés qu'à la seule connaissance de la personne à laquelle ils sont adressés. Toute reproduction, communication ou diffusion, totale ou partielle, de leur contenu est strictement interdite. Si vous avez reçu ce message par erreur, merci de nous l'indiquer par retour et de procéder à sa destruction immédiate. CONFIDENTIALITY WARNING This message and any attachment thereto may contain information that is privileged, confidential and exempt from disclosure under applicable law. They are intended for the sole use of the individual or entity who is the intended recipient. Any full or partial copying, disclosure or distribution is strictly prohibited. If you are not the intended recipient, please notify us upon receipt and delete immediately the message. Pensez à l'environnement. N'imprimez ce mail que si nécessaire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution mais le commissaire enquêteur a pu prendre connaissance du document correspondant à la pièce qui devait être jointe.

E42 - Annabel D

Lieu de dépôt : Par email

Objet :URGENT ET IMPORTANT- TRAVAUX T10 -VÉNISSIEUX RUE EMILE ZOLA

Contribution :

Bonjour,

Dans le cadre du projet du passage du tramway t10 sur Emile Zola à Vénissieux, j'ai cru comprendre que la maison située au 16 rue Emile Zola allait être démolie, hors cette démolition à une impact directe sur la maison de mes parents M.et MME DANTAS situé juste derrière au 24/26 rue Victor Hugo.

Au fond de la propriété situé au 16 rue Emile Zola vous avez un atelier et à l'intérieur vous avez un mur qui ai mitoyen avec les deux caves de mes parents puisque les deux caves sont du côté de la maison, ci-joint photo :

Vous avez un autre point important à prendre en compte, c'est que le toit de cette maison continu sur notre propriété et viens abrité notre abris de jardin et une autre de nos caves, photos ci-joint pour mieux comprendre la situation :

Je vous prie de prendre connaissance de mon mail, et de le transférer aux personnes en charge des travaux, et de revenir vers moi, si vous le souhaitez pour une visite sur site, afin d'évaluer la situation et trouver une solution.

Je suis disponible la semaine prochaine étant en congé, et joignable au 0662339521 ou par mail.

Restant à votre écoute et en attente de votre retour.

Bonne réception

cdt

Page 154 / 165.

Projet de Tramway T10

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E43 - THenri

Lieu de dépôt : Par email

Objet : enquête publique Tram T10

Contribution :

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

pour le Conseil de Quartier du Centre, à Vénissieux, dont je suis délégué élu de quartier, et après les permanences mensuelles en 2022 et la dernière tenue avec les habitants du quartier mardi 11 avril dernier, je vous prie de trouver ci-jointes les différentes contributions que nous, habitants, délégué-es et présidente du Conseil de Quartier du Centre avons fait parvenir aux autorités chargées de ce projet, sans obtenir le dialogue réel que nous attendions. Nous avons le sentiment d'une approche très technocratique et administrative, peu à l'écoute des riverains du quartier du Centre qui, cependant, appellent de leurs vœux ce nécessaire moyen de déplacement collectif. Nous vous remercions par avance, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, de l'attention que vous voudrez bien leur porter .

Nous vous prions de recevoir nos respectueuses salutations

Pour la Présidente et les délégué-es du Quartier du Centre, à Vénissieux, Pour les habitants de ce quartier, actifs participants à ses permanences

Henri Thivillierdélégué de quartier

Pièce(s) jointes(s) :

Document : T10 Contribution CdeQ Centre 9 fév 2022.docx, page 1 sur 5

PRELABLE ABSOLU :

Les habitants qui ont participé aux ateliers, visio-conférence, visite de terrain, et le Conseil de Quartier du Centre, considèrent comme nécessaire, utile et indispensable la réalisation d'une liaison en site propre entre Gerland et Gare de Vénissieux (voire au-delà) avec une ligne de Tramway (T10)

LES ELEMENTS D'APPRECIATION AMENES PAR LE SYTRAL

Les différentes propositions de tracés du T10 dans le Centre de Vénissieux:

3 tracés ont été proposés : **Tracé 1-** : Emile Zola / Jean Jaurès / Marronniers à 2 sens A-R

Tracé 2- : Emile Zola / Laurent Gérin / Eugène Maréchal / Marronniers à 2 sens A-R

Tracé 3 Alternatif proposé par des habitants et soutenu par le CdeQ :

tracé mono-voie à 1 seul sens :

a- Sens descendant : Gare / Emile Zola / Laurent Gérin / VENINOV / Marronniers

b- Sens montant : Marronniers / Jean Jaurès / Emile Zola / Gare

TRACE N°1 retenu par la Métropole Pourquoi ????

2 tracés étudiés (1 et 2), le 3^{ème} semble-t-il examiné (?).

- Le tracé n°2 n'a pas été retenu pour des raisons (?) techniques : Virage à 90° entre Zola et Gérin impossible pour le matériel roulant du Tram, étroitesse du virage pour les 2 sens de circulation, station impossible à implanter sur VENINOV, terrain en pente, localisation condamnant le gymnase du Centre, tracé des voies sinueux et enfin obligation d'acquisition foncière d'un ha environ sur les terrains VENINOV, jusqu'à Eugène Maréchal puis Marronniers.
- Le tracé n°3 alternatif n'a pas été retenu pour des raisons non explicites, mais semble-t-il similaires sans tenir compte de son emprise considérablement réduite.

LE CHOIX DU TRACE N°1, ses options, ses conséquences, les remarques des habitants présents (visite et permanence) et le point de vue du Conseil de Quartier :

La rue Emile Zola :

Options du SYTRAL :

- Tracé à double sens de circulation de la Gare jusqu'à l'Avenue de la République, en occupant la totalité de l'emprise de la rue Emile Zola de la Gare jusqu'au virage au carrefour Jean Jaurès / Paul Langevin.
- Interdiction de la circulation automobile de transit Gare/Minguettes et Gare/Centre Vénissieux
- Suppression des stationnements latéraux automobiles

Vénissieux le 9 février 2022

- Déplacement des TC Bus actuels sur d'autres parcours non étudiés, non déterminés, non débattus.
- Trottoirs piétons élargis
- Accès automobile aux immeubles ou parcelles, maintenu.
- Mamelon ou muret entre les 2 voies de tram interdisant la remontée de la rue aux voitures des riverains
- Eclairage public de rue suspendu et central (accroché aux immeubles riverains).
- Utilisation partagée de la plateforme Tram avec les services de secours, incendie, déménagements, services entretien
-

Questionnements / interrogations des habitants :

La rue Emile Zola se découpe en 2 tranches, l'une côté Gare et Ambroise Croizat jusqu'à Gérin, l'autre de Gérin à Jean Jaurès.

A- Tronçon Gare jusqu'à Laurent Gérin :

- Quelque soit le tracé envisagé, les 2 sens de circulation T10 obligent à supprimer la circulation automobile et les modes doux (cyclable), sauf à préempter l'emprise complémentaire sur les rives Sud (parcelles privés) et Nord (terrain de l'Ecole du Centre) et peut-être à ne réaliser qu'un seul parcours (trottoir) piétons, côté Ecole du Centre.
- Renvoi de la circulation auto sur la rue Jean Vilar (aucune information sur deux sens ou sens unique). Aucun riverain de cette rue n'a été informé.
- Pas de contrôle d'accès automobile prévu (bornes commandées, signalétique dissuasive....) au début de la rue (rond-point Victor Hugo)

La cohérence du projet inclut que le trafic du TCSP comme des autres modes soient solutionnés sur ce tronçon de rue

B- Tronçon carrefour Gérin/ Zola jusqu'au bas d'Emile Zola :

- L'interdiction d'une circulation automobile comme des stationnements sur ce tronçon va soulever une vague de protestations des riverains actuels ET futurs. Ne permettre que la circulation aux accès aux immeubles est une pure utopie et sera battue en brèche par des passages sauvages assurés. Avec les risques d'entrave à la circulation du Tram T10 et ses conséquences pour les usagers.
- Pas de contrôle d'accès automobile prévu (bornes commandées, signalétique dissuasive....) au début de la rue (rond-point Victor Hugo)
- De même, on imagine aisément que l'accès possible aux véhicules de services, des déménagements, des ambulances, d'incendie, peut être un obstacle, voire un risque et même un accident potentiel aux trajets du Tram. Dans le même sens, que va-t-il se passer lors de la construction des projets immobiliers d'ores et déjà envisagés autour du Carrefour Laurent Gérin ?
Avec les engins de chantier, camions, grues, palissades ?
- Le Bus 93 sera détourné.
Les usagers du 93 ne pourront être les usagers du T10
- Quid d'un muret entre les deux voies de tram ? cela sous-tend que les deux voies peuvent être utilisées dans le sens de la descente pour les habitants des 2 rives d'immeubles et donc a fortiori un « à contre-sens » sur la voie montante du Tram !!
La réponse dilatoire du SYTRAL inquiète.
- L'éclairage public dans l'axe central de la rue pose la question de l'éclairage des façades et donc des pièces à vivre des appartements sur cette rue, sans parler des autorisations d'accrochage des câbles sur les façades, en négociation (quand, comment ?) avec les syndicats de copropriétaires.
- Il est regrettable que les pistes cyclables, souvent associées au Tramway, soient exclues sur ces tronçons, alors qu'il s'agit d'un accès privilégié aux quartiers des Minguettes.
- Craintes de nuisances sonores pour les immeubles riverains (rue en pente) actuels et à venir (projets potentiels) ?
- Quel gain de qualité de l'air si les automobiles détournées ont des parcours plus longs ou aléatoires ?

Vénissieux le 9 février 2022

Document : T10 Contribution CdeQ Centre 9 fév 2022.docx, page 3 sur 5

- Aucune précision n'a été apportée par le SYTRAL quant au parcours dévié des Bus, ni quant au déroutement des accès automobiles aux quartiers des Minguettes pour tous ces habitants qui n'ont pas forcément l'accès au T4 à proximité de chez eux. Seule la perspective d'une concertation sur de nouveaux parcours et fréquences et horaires (??) est envisagée (prévue ?) pour les usagers des Bus.

Avenue Jean Jaurès :

Options du SYTRAL :

- Plateforme à 2 sens de circulation sur la rive Est.
- Conservation d'un sens Nord/Sud de circulation automobile
- Voies cyclables
- Trottoir piéton côté balme des Minguettes (côté Ouest).
- Quelques stationnements auto entre les arbres de l'autre côté (Est)
- Suppression des stationnements en talon
- Eclairage public sur candélabres
- Station Centre-Ville au carrefour Jaurès / Zola pour desservir le Centre-Ville et les commerces du Centre.
- Abattage des platanes atteints de maladie
- Plantation programmée de nouveaux arbres entre voie automobile et plateforme Tram.
- Prémption de l'immeuble du 1 ave Jean Jaurès

Questionnements / interrogations des habitants :

- La suppression de la quasi-totalité des capacités de stationnements automobiles n'est pas acceptable dans cette rue bordée de maisons anciennes dépourvues de garages ou d'emplacements de parking interne.
- De même, l'accès à la station du Tram - pour des usagers ayant utilisé un véhicule (auto, vélo) avant de l'atteindre - et les rues adjacentes (Zola - Jaurès – Carnot) ayant été vidées de leur capacité de stationnements, sera pratiquée, voire réservée aux seuls habitants en proximité.
- Les voies cyclables associées au projet ne sont pas reliées au réseau cyclable en proximité
- Les habitants, commerces et propriétaires de l'immeuble à préempter sont-ils informés ?
- La rue Emile Zola étant interdite aux automobiles, comment rejoindre le sens Sud – Nord sur la rue Carnot ?
-

BD Laurent Gérin :

Options du SYTRAL :

- Abandon du tracé n°2 :
 - ❖ Un tracé empruntant les terrains (tout ou partie) de VENINOV n'est pas retenu pour cause d'obligation de préempter et d'acquérir
 - ❖ Station Tram potentielle difficile à réaliser et non retenue : terrain en pente (VENINOV)
 - ❖ Emprise du tracé impliquant une démolition du Gymnase du Centre

Vénissieux le 9 février 2022

Document : T10 Contribution CdeQ Centre 9 fév 2022.docx, page 4 sur 5

- ❖ Emprise du Tram impliquant d'intervenir sur les parkings de l'Ecole du Centre qui viennent d'être réalisés par la Métropole
- Tracé alternatif non retenu

Questionnements / interrogations des habitants :

- Aucun argument fourni en défaveur de la solution alternative n°3 (un seul sens de circulation - descendant -)
- Aucun argument sur les capacités d'emprise sur le Bd Laurent Gérin entre Emile Zola et l'angle Sud-Est des terrains VENINOV, notamment les surlargeurs de la Maison du Peuple à l'Ecole du Centre...
- Liste des équipements publics non desservis et oubliés: Cimetière, Gymnase du Centre, Boulodrome, EHPAD Le Tulipier, Théâtre de Vénissieux, Maison du Peuple, Ecoles du Centre (Maternelles et Élémentaires), Crèche Berlingot, square Robert Braizaz.
Tant pour le T10 que pour leurs accès automobiles ou modes doux.
- Rappel de la déshérence des terrains VENINOV depuis 2010..(6,5 ha), en friche industrielle.
- Crainte d'abandon des zonages prévus au PLU-H, et d'une zone d'emplois et d'activités économiques de production sur les terrains VENINOV au profit de promotions immobilières spéculatives
- Utilité Publique manifeste pour tous les habitants participants, à quand une enquête d'utilité publique et une DUP pour et sur ce site ?
- Comment accéder aux écoles du Centre par le seul bd Laurent Gérin (à un seul sens montant depuis la Place Sublet et sans retournement si les 2 sens de circulation sont maintenus devant l'Ecole) ?
- Projets de construction d'immeubles au Carrefour Zola/Gérin (accès, chantiers, stationnements...) annoncés, envisagés ou à l'étude ?
-

Rue Carnot le long de VENINOV jusqu'à la station-service :

Options du SYTRAL :

- Tronçon mis à double sens
- Suppression du stationnement automobile devant les immeubles d'ICF Méditerranée
- Plateforme du Tram à 2 voies (continuité sur Jean Jaurès)
- Abattage des platanes

Questionnements / interrogations des habitants :

- Maintenir le sens de circulation automobile Nord > Sud sur Jean Jaurès, depuis l'avenue de la république et la station-service.
- Pour cela, utiliser les disponibilités foncières du domaine public côté ICF
- Ne pas amputer le square Laurent Gérin ni côté ICF, ni côté VENINOV
- Maintenir les capacités de stationnements longitudinaux sur le tronçon Jean Jaurès le long du square
- Aberration du stationnement latéral sur le tronçon « VENINOV » de la rue Carnot le long du square, car séparé des immeubles d'abord par le square(à traverser), puis par la plateforme du T10. Dangers assurés !

STATION TRAM NORD :

Vénissieux le 9 février 2022

Document : T10 Contribution CdeQ Centre 9 fév 2022.docx, page 5 sur 5

Options du SYTRAL :

- Station desservant le collège et le quartier des Marronniers, la future zone d'activités ex-VENINOV et les secteurs de P. Semard et Arsenal.
- Modification du sens de circulation automobile, un sens unique sur l'ave de la République (Vénissieux > St Fons ou St Fons > Vénissieux ?)
- Report de l'autre sens sur Gabriel Péri, puis ????

Questionnements / interrogations des habitants :

- Toujours la question des stationnements automobiles autour de la station de tram, pour des usagers « pendulaires » du Sud-Est lyonnais et des villes périphériques de 1^{ère} couronne
- Quelle réorganisation des circulations automobiles autour de l'axe République ?
- Pour l'implantation de cette station il n'a pas été tenu compte des disponibilités foncières publiques existantes, en délaissés de la construction des immeubles d'ICF. Cela devrait être inclus dans l'étude.
- Réaménagement du carrefour Semard/ Jaurès / Carnot ???
- Quel accès aux parkings des locataires des Marronniers rue Noblemaire et des garages, ave de la République ??
- Débouchés de la rue Aynard et de la rue Isaac sur l'ave de la République bloqués par la plateforme du Tramway ?
Ces rues sont-elles transformées en impasse ??

STATION TRAM SUD:

Options du SYTRAL :

- Station implantée à l'angle Jean Jaurès / Zola, face à la BNP
- Station permettant aux habitants et chalands du Centre-Ville d'être desservis par le T10.
- Question récurrente du stationnement automobile des usagers pendulaires de cette situation, encombrant les rues adjacentes pourtant privées de leurs places de parkings.

Questionnements / interrogations des habitants :

- La localisation de cette station n'a pour intérêt que de servir les rues de commerces de Vénissieux-Centre.
- Station éloignée plus ou moins de TOUS les équipements publics de proximité.
- Réhabilitation de la rue Eugene Pelloux (mode doux ?)

RAPPEL :

REUNIS A PLUSIEURS REPRISES, Y COMPRIS LORS DE SA PERMANENCE DU 8 FEVRIER 2022, LE CONSEIL DE QUARTIER SE FAIT LE PORTE-PAROLE DES HABITANTS DU QUARTIER DU CENTRE A VENISSIEUX, QUI SONT FAVORABLES A LA REALISATION DE LA LIGNE DE TRAMWAY T10, MAIS QUI SOUHAIENT QUE LEURS REFLEXIONS, REMARQUES, PROPOSITIONS SOIENT EXAMINEES AU MEME TITRE QUE LES AVIS D'EXPERTS, AU MOINS EN CE QUI LES CONCERNE DIRECTEMENT.

Vénissieux le 9 février 2022

Document : note T10 à joindre au CR du CdeQ du13-09-22.docx, page 1 sur 2

COMPILATION ET MEMOIRE des remarques, réflexions, propositions des habitants du Quartier du Centre à Vénissieux, et des délégués au Conseil de Quartier, partagées ensemble depuis début septembre 2021 et début 2022.

Le Conseil de Quartier du Centre a participé à toutes les réunions de « concertation » du SYTRAL, hors la réunion publique du 20 septembre 2022, celle-ci se tenant concurremment à sa permanence mensuelle (quant à elle repoussée à cette date pour cause de rencontre avec le SYTRAL le, aux 13 septembre 2022, dans le Square L. Gérin et sur le thème seul (!) de celui-ci.

La permanence du Quartier du Centre Vénissieux du 20 septembre 2022a demandé que soient envoyés au SYTRAL, à son président, à ses administrateurs vénissiens, au Maire de Vénissieux, au député de la XIV^e circonscription du Rhône, au président de la Métropole de Lyon, à la presse, un courrier, accompagné d'un dossier relevant les remarques et réflexions des habitants du quartier et de leurs délégués faites depuis fin 2021 jusqu'à aujourd'hui, lors des différents échanges entre habitants et SYTRAL, courrier les sollicitant pour une réelle et respectueuse écoute de notre quartier et de ceux qui l'habitent et y vivent.

Ces éléments portés à la connaissance du SYTRAL n'ont pas reçu, à ce jour, de réponses ni satisfaisantes, ni argumentées, et même ont été ignorés.

Le Cde Q du Centre, regrette que la notion de concertation se résume à des présentations de décisions antérieures prises d'autorité et non débattables ni même contestables,

que le dialogue soit réduit à l'examen de points mineurs ou de détail,

que l'approche globale des incidences de ce projet --souhaité ardemment par la plupart -- ne soit le thème même de la concertation, la vie des habitants/usagers/riverains desservis ou impactés,

la réorganisation urbaine qui ne manquera pas de s'ensuivre, les spéculations foncières qui d'ores et déjà apparaissent clairement, en particulier sur les parcelles VENINOV (désertées depuis 2010 ! par leur propriétaire et bizarrement sujettes à investigations diverses ces derniers temps),

les expropriations d'autorité brutalement annoncées,

les opérations de construction précipitamment débutées figeant d'avance toute évolution d'hypothèse du tracé ou des choix d'intérêt collectif préférables,

la réorganisation des circulations automobiles, des transports en commun,

les accès automobiles, de services ou de dessertes aux immeubles existants et à venir,

la mise en valeur des entrées de Ville du Centre de Vénissieux,

les services ou commerces de proximité appelés à s'installer le long du T10 et conforter ainsi le Centre de Vénissieux

la limitation de vitesse éventuelle et la sécurisation des piétons dans le Centre de Vénissieux

les contreparties, à l'exemple de la Taxe d'Aménagement, des promoteurs, constructeurs, profiteurs de tous poils à l'investissement public que représente cette ligne nouvelle (et nécessaire), investissement permis en particulier par la contribution de l'impôt local.

27 septembre 2022

[Tapez ici]

[Tapez ici]

Document : note T10 à joindre au CR du CdeQ du13-09-22.docx, page 2 sur 2

Il ne s'agit pas ici et pour le CdeQ du Centre, de créer des conditions perverses, masquées ou dilatoires, de refuser l'intérêt et la nécessité d'une telle réalisation publique pour le bénéfice de tous, mais au contraire de porter l'intérêt des vénissiens habitant le Centre-Ville, singulièrement des riverains du tracé mais aussi des usagers des TC, des habitants d'autres quartiers et traversant le Centre, et pour l'image et l'attrait de cette ville.

27 septembre 2022

[Tapez ici]

[Tapez ici]

Document : réponses SYTRAL mai 2022-1.pdf, page 1 sur 1

1

Le Conseil de Quartier du Centre a fait parvenir le 9 février 2022 au SYTRAL un mémoire de sept pages de questions et remarques faites par les habitants du quartier CENTRE de VENISSIEUX, auxquelles il n'y a eu que peu de réponses apportées, ni d'arguments proposés.

<p>Question CR CENTRE 09-02-2022 Tracé alternatif</p>	<p>Réponses SYTRAL 3 mai / 9 mars / 29 mars / 28 avril /</p>	<p>Analyse CR du CENTRE</p>
<p>Rue E. Zola Muret médian suggère 2 sens de circulation ? et/ou impossibilité de tourne à gauche ou autre interprétation ? Eclairage public</p>	<p>Hypothèse nécessité démolition gymnase Tracé empruntant la rue E. Pelloux avec contraintes identifiées pour les riverains Tracé plus long de 100m Moindre performance T10 (à cause accès écoles et cimetière) Parvis école et trafic écolier à sécuriser % au Tram. Impact construction station au Sud du Théâtre sur le gymnase (voir Plan d'Intérêt Patrimonial de la Ville) Ténement VENINOV foncier non maîtrisé, accès logistique rue Maréchal en conflit avec le T10 et amputation de 10.000m² au profit du service public avec un espace résiduel N-E pas attractif</p>	<p>Surligneur au droit de la Maison du Peuple et du gymnase non examinée et même écartée. Le Gymnase n'a pas à être démolit (faux procès). Etude partielle, ne tenant pas compte de la proposition réelle du CdeQ, à savoir voie descendante par Gerin et Veninov/ Maréchal et voie montante par Jaurès et Zola. (et pas par Pelloux jamais évoqué). QUESTION DE FOND : quel projet pour la propriété Windhager ? Le CdeQ souligne le risque évident de spéculation foncière et d'optimisation financière avec le service rendu par le T10 et la station Marronniers/VENINOV !! Pas de réponse sur l'autorisation de construire au carrefour Gerin/Zola alors que le tracé du T10 n'est pas définitif (notamment le virage de l'école du Centre , argument du tracé SYTRAL envisagé) Liste des équipements publics mal ou non desservis, Cimetière, Gymnase du Centre, Bouldrome, EHPAD Le Tulipier, Théâtre de Venisseux, Maison du Peuple, Unions Locales des Syndicats, Ecoles, Crèche Berlingot, Square Robert Braizat Tourne à gauche donc interdit sur cette portion de rue (accès aux riverains) Pas de réponse pour les véhicules de secours, d'assistance, de services, d'entretien ou même des chantiers dans cette rue (muret infranchissable)</p>

5

Aucune réponse sur le foncier public disponible le long de République et Jean Jaurès (rives Sud)	
Grave absence de réponse	

Maintenir le sens N-S sur J.Jaurès (Station service et square)	
Aberration du stationnement sur Carnot entre square L. Gerin et Venihov	